

Utredningar DP Hamre, Långsele Sollefteå kommun

03 Trafikutredning



Sweco Sverige AB

Uppdrag

Uppdragsnummer

Kund

Datum

Upprättad av

Foto (framsida)

RegNo 556767-9849

Hamre, Långsele, etablering

30043447

Sollefteå kommun

2022-10-07

Agnes Widing

Isa Brisby

Bergslagsbild AB

Innehållsförteckning

Sammanfattning	4
1. Inledning	6
1.1 Syfte	6
1.2 Avgränsning	6
2. Förutsättningar	7
2.1 Regionala styrdokument	7
2.1.1 Planeringsstrategi - ÖP för Sollefteå kommun 2022	7
2.2 Kommunal styrdokument	7
2.2.1 Program för ett trevligare centrum 2009	7
2.2.2 Information om närliggande detaljplaner	7
2.3 Planerade ombyggnationer	8
2.3.1 Beläggningsarbete 952	8
2.3.2 Väg 953 Östgranvåg – Forsmo	8
3. Nulägesanalys	9
3.1 Områdesbeskrivning	9
3.2 Motorfordonstrafik	10
3.2.1 Sollefteå	11
3.2.2 Långsele	12
3.2.3 Hamre	13
3.3 Gång- och cykeltrafik	14
3.4 Kollektivtrafik	15
3.5 Olycksstatistik Strada	16
4. Exploateringsområdet Hamre	18
5. Förändrade trafikförutsättningar	20
5.1 Trafikanalys Västerflo	20
5.1.1 Kapacitetsberäkning Capcal	22
6. Åtgärdsförslag	25
6.1 Byggskede	25
6.1.1 Fordonstrafik	25
6.1.2 Gång- och cykeltrafik	26
6.2 Driftskede	26
6.2.1 Fordonstrafik	26
6.2.2 Gång- och cykeltrafik	28
6.2.3 Övrigt	31
7. Diskussion och slutsats	32
Bilaga 1 – Skyddsavstånd farligt gods	34

Sammanfattning

Sollefteå kommun har tagit fram ett förslag på detaljplan för industriområdet Hamre i Långsele, med avseende på etablering av elintensiv verksamhet. Inför revidering av detaljplanen genomförs flertalet utredningar för att säkerställa att den framtida industriverksamheten kan etableras under rätt förutsättningar. Denna trafikutredning har syftat till att redogöra för de förändrade trafikförutsättningarna som den planerade exploateringen ger upphov till, vilka konsekvenser det medför för samhället Långsele samt förslag till ombyggnadsåtgärder.

Utredningen inleds med att lyfta de regionala och kommunala styrdokument som ligger till grund för detaljplanen och som kan behöva tas hänsyn till i framtiden. I avsnittet nämns även de vägtrafikarbeten som förväntas genomföras inom en snar framtid i närheten av Långsele och Hamre industriområde. Därefter följer en nulägesanalys för att ge en bild av närområdet, med avseende på viktiga målpunkter och vilka förutsättningar olika trafikslag har i dagsläget. En genomgång av motorfordonstrafik, med fokus på vägarnas standard och trafikflöden, gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik har genomförts. Olycksstatistik från Strada är sammanställd för att ge en uppfattning av nuvarande trafiksäkerhet. Avsnitt 4 innefattar information om exploateringsområdet i Hamre, dess närhet till järnvägen samt vilken typ av etablering Sollefteå kommun förväntar sig i framtiden.

Då etableringen av elintensiv verksamhet skulle medföra en stor ökning av tung trafik genom samhället har en lista över förändrade trafikförutsättningar sammanställts, samt vilka konsekvenser det skulle innebära för boende och verksamma i Långsele. Här hänvisas även till Bilaga 1, som lyfter transporter av farligt gods och de riskhanteringsavstånd som rekommenderas mellan väg och olika typer av verksamheter. Utifrån listan på förändrade trafikförutsättningar följer i avsnitt 6 förslag och rekommendationer på åtgärder som bör genomföras till följd av den framtida industrietableringen. Åtgärderna tar hänsyn både till bygg- och driftskede.

Åtgärdsförslagen fokuserar mycket på oskyddade trafikanter och hur deras förflyttning genom samhället kan bli så trafiksäkert som möjligt. Huvudvägen, väg 952, genom Långsele och fram till exploateringsområdet passerar i direkt anslutning till både centrum, med bland annat matvaruhandel och restauranger, samt skola och äldreboende. Den förväntade ökningen av tunga transporter skulle därför ge en ökad olycksrisk för oskyddade trafikanter, vilket kräver tydliga åtgärder kopplat till övergångsställen, cykelpassager samt att gång- och cykelvägar får hög standard. För att skapa bra förutsättningar för arbetspendling med hållbara färdmedel behöver kollektivtrafiken utökas till området och befintliga hållplatser behöver få bättre standard. Det gäller speciellt hållplatsen Långsele skola/Hamrevägen som idag har stora säkerhetsbrister för de elever och lärare som stiger på och av. En gång- och cykelbana behöver även anläggas fram till exploateringsområdet för att skapa ytterligare incitament för hållbara pendlingsresor.

Utredningen har även undersökt möjligheten att godstransporter till och från exploateringsområdet väljer en annan väg, för att undvika vägen genom samhället med ökad trafikrisk som följd. Det finns två alternativa vägar som bidrar till en omväg på en respektive åtta kilometer som följd. Vägarna har varierande bärighet och standard och kan därför behöva utredas ytterligare framöver för att säkerställa att tung, kontinuerlig trafik kan transporteras där. Däremot är det viktigt att ha i åtanke att omvägar till exploateringsområdet även resulterar i utökade utsläpp av

växthusgaser, vilket på sikt kan bli en stor kostnad för samhället och gå emot de nationella klimatmål som är uppsatta. Till följd av detta resonemang blir den sammanvägda rekommendationen att se över om samtlig godstransport till och från exploateringsområdet i framtiden kan ske via järnväg.

1. Inledning

1.1 Syfte

Uppdraget omfattar framtagande av flertalet utredningar som ska ligga som grund till ändring av gällande detaljplan för området där till exempel elintensiva företag eller energiföretag kan exploatera i Hamre industriområde, Långsele. Detaljplanen som tas fram ska vara generell men säkerställas att inrymma den industriverksamhet som planeras på platsen. Detaljplanen ska även ge möjligheten att via industrispår ansluta med järnvägsspår till stambanan. Detaljplanens utformning ska även ta hänsyn till att framtida etableringar norr om aktuellt område möjliggörs.

Den här trafikutredningen syftar till att redogöra för de förändrade trafikförutsättningarna som den planerade exploateringen ger upphov till, vilka konsekvenser det medför för samhället Långsele samt förslag till ombyggnadsåtgärder. Utredningen ska ta hänsyn till både bygg- och driftskede.

1.2 Avgränsning

Avgränsningarna för trafikutredning har varit,

- Vägar inom Sollefteå kommun som går mot Hamre industriområde och som kan beröras av exploateringen. Fokus ligger på väg 952 sträcker sig genom samhället Långsele.
- Utredningen har inte tittat på trafik aspekten inom exploateringsområdet, utan enbart utvärderat transporter till och från området.



Figur 1. Karta över exploateringsområdet och dess markanvändning. Källa: Sollefteå kommun

2. Förutsättningar

2.1 Regionala styrdokument

2.1.1 Planeringsstrategi - ÖP för Sollefteå kommun 2022

Hamre Industriområde

Platsen har unika värden med stor yta, goda förbindelser, mycket god tillgång till grön el och ett stadsnära läge. I nuvarande översiktsplan står att Hamreområdet i Långsele prioriteras för etablering av industriverksamhet. Sedan antagande av översiktsplanen 2017 har den stora tillgången till grön el i norra Sverige lockat internationellt intresse.

Sammantaget bedöms påverkan på planens aktualitet som mycket betydande. Tilltänkt markanvändning för området har förändrats. Kommunen har intensifierat sitt arbete med att bereda, marknadsföra och matcha platsen. Därför behöver det finnas en beredskap för själva platsen men även kringliggande frågor som exempelvis boende och transporter. Området är ett geografiskt begränsat sådant och kan därför behandlas genom en fördjupad översiktsplan eller i samband med att en ny kommunövergripande översiktsplan tas fram.

2.2 Kommunal styrdokument

2.2.1 Program för ett trevligare centrum 2009

I Sollefteå togs program för ett trevligare centrum fram år 2004. Erfarenheterna från detta visar hur positivt en upprustning av utemiljön kan påverka en ort. Ett fortsatt arbete med översyn och förbättringsåtgärder fortsatte därför för centrumet i Långsele år 2009.

Målsättningen med centrumupprustningen i Långsele är att skapa en attraktiv tätort med förstärkt identitet. Det ska skapas genom;

- Lättillgänglig service: Närheten mellan boende, handel och service i en liten ort är en tillgång som ska tas tillvara. Alla, inklusive de med funktionsnedsättningar, ska enkelt och bekvämt kunna hitta och ta sig till de verksamheter som människor använder i vardagen.
- Väl fungerande stråk: Koncentrerade och lättillgängliga gångstråk mellan de största målpunkterna.
- Trevliga mötesplatser: Trivsamma mötesplatser i centrala Långsele skapar en god atmosfär och stimulerar till aktivitet och handel.
- God skötsel och säkerhet: Långsele centrum ska kännas tryggt och vara helt, rent och snyggt.

Vid tidpunkten för denna trafikutredning har åtgärder genomförts vid området kring ICA Nära och anslutningen ut mot väg 952, enligt Sollefteå kommun. Övriga förbättringsåtgärder i centrumplanen kvarstår.

2.2.2 Information om närliggande detaljplaner

Det är inga andra pågående planärenden på gång i Långsele vid det tillfälle denna utredning genomfördes.

2.3 Planerade ombyggnationer

2.3.1 Belägningsarbete 952

Under år 2022 planeras belägningsarbete på väg 952 genom Långsele motsvarande en sträcka på 1,9 kilometer. Arbetsperioden var planerad mellan maj och september och förväntades ha en mycket stor påverkan på trafiken. Enligt Trafikverket har arbetet flyttats fram med anledning av materialbrist och kostnadsökningar, som en konsekvens av Rysslands invasion av Ukraina våren 2022. Det framkommer inte när arbetet kommer genomföras, men behovet av belägningsarbete på vägen kvarstår fortfarande då denna trafikutredning genomförts.

2.3.2 Väg 953 Östgranvåg – Forsmo

Trafikverket planerar förstärkning av väg 953 mellan sträckan Östgranvåg och Forsmo för att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten. Vägen har idag låg bärighet och problem med framkomligheten. Väg 953 går på södra sidan av Ångermanälven från Näsåker ner till Östgranvåg, strax norr om Sollefteå och öster om Långsele. Det går att ansluta till väg 952 i höjd med Österås och därefter ta sig vidare till exploateringsområdet i Hamre industriområde.

Under april och maj 2022 inleddes det förberedande arbetet med avverkning och ledningsflytt genomfördes under sommaren 2022. Enligt Trafikverket planeras för byggstart under första halvåret av 2023 och vägarbetet förväntas vara klart under senare delen av 2025.

3. Nulägesanalys

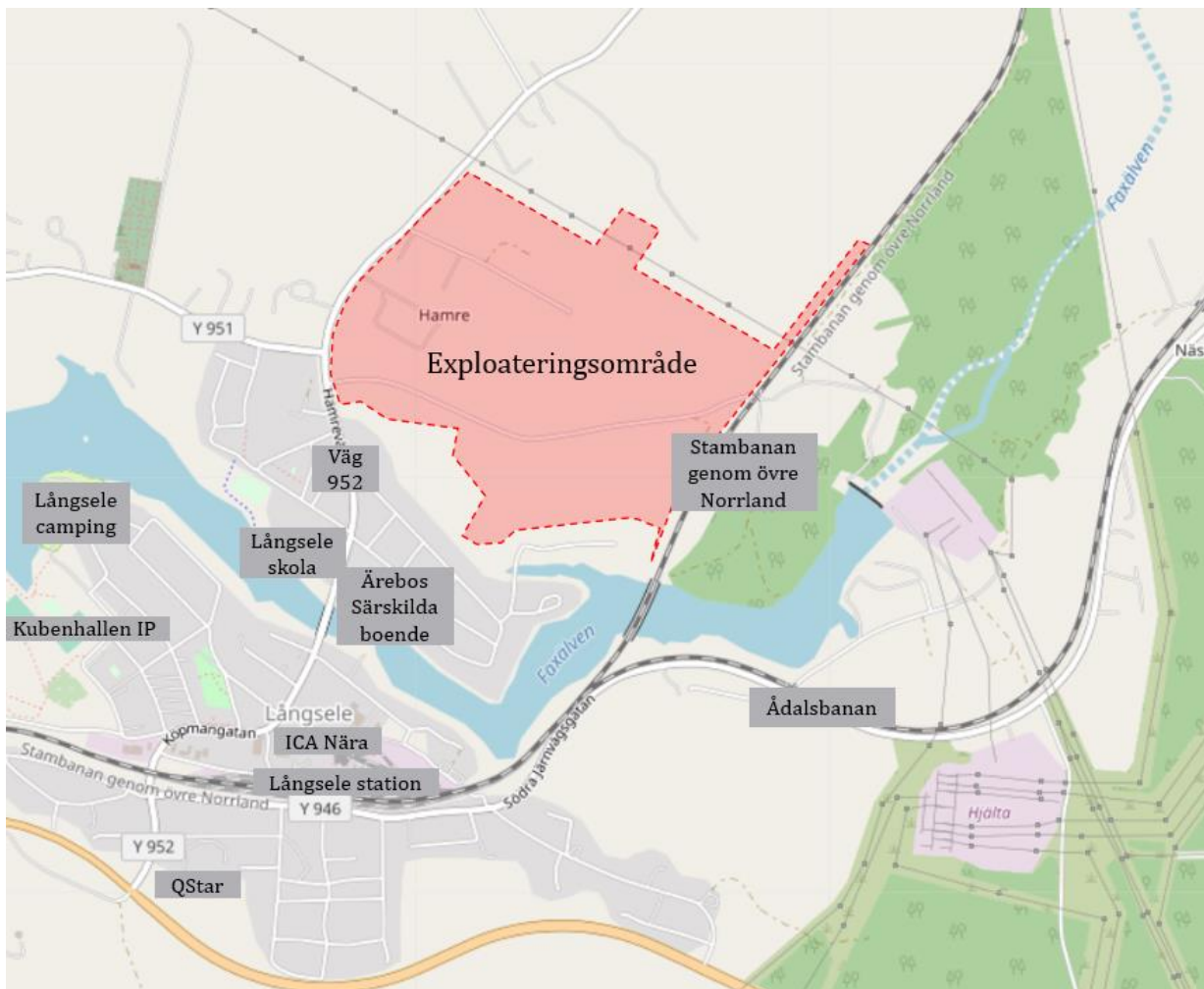
3.1 Områdesbeskrivning

Området som ska exploateras ligger i Hamre industriområde i Långsele, en tätort i Sollefteå kommun. Avståndet mellan Långsele och Sollefteå är knappt 13 kilometer och knyts samman med riksväg 87 som går mellan Östersund och Sollefteå.

Långsele tätort har en befolkningssmängd på cirka 1600 personer (2019). Genom orten passerar järnvägen Stambanan som går genom övre Norrland. I den östra delen av samhället ansluter järnvägen Ådalsbanan. Järnvägen delar upp orten och de båda sidorna sammanbinds med en viadukt, en gångbro och en gångtunnel. Viadukten har en fri höjd på 4,5 meter. Järnvägen har relativt låg standard och trafikeras idag endast av lokala godståg. Enligt Översiktsplanen för Sollefteå kommun är ambitionen att både järnvägen och stationen i Långsele ska ingå i den lokala person- och godstrafiken till år 2030. Faxälven, en älv som mynnar ut i Ångermanälven, passerar genom Långsele och delar upp orten i två delar. Området Hamre ligger på den norra sidan om älven och nås via en bro på Hamrevägen. Det är den enda bron som går över Faxälven i Långsele, där andra närliggande broar ligger knappt 10 km bilväg från orten. Det är även möjligt att nå Hamre via väg 952 norrifrån.

Genom centrala Långsele passerar en större väg, väg 952, som leder till exploateringsområdet i Hamre. Vägen utgör mittpunkten för orten och knyter samman resterande delar åt väst, öst, norr och söder. Från vägen går det att ta sig till olika målpunkter, som exempelvis ICA Nära, idrottsanläggningen Kubenhallen, Långsele skola och bensinstationen QStar. Även rekreationsområdet vid Långsele camping, Faxängen och elljusspåret, som är viktiga målpunkter för samhället, kan nås. Långsele skola ligger efter bron på den norra sidan, i direkt anknytning till Hamrevägen. Skolan byggdes 2012 och har cirka 170 elever från förskoleklass till årskurs 6. Ut mot väg 952 ligger skolgården med stora grönområden och en fotbollsplan. Mitt emot skolan, på andra sidan vägen, ligger Årebos Särskilda boende med 30 lägenheter för äldre.

I centrala Långsele ligger ICA Nära som kan nås via Hamrevägen, vilket även är infart till andra butiker samt café och restaurang. Butiksområdet går även att komma till via den något mindre Stationsgatan. Korsningen vid Hamrevägen in mot ICA-parkeringen genererar därmed en del trafik vid vissa tidpunkter på dygnet, enligt uppgifter från Sollefteå kommun. Figur 2 visar en karta över samhället Långsele och markerade målpunkter.



Figur 2. Karta över delar av Långsele och viktiga målpunkter, med exploateringsområdet i Hamre industriområde markerat. Källa: OpenStreetMap

3.2 Motorfordonstrafik

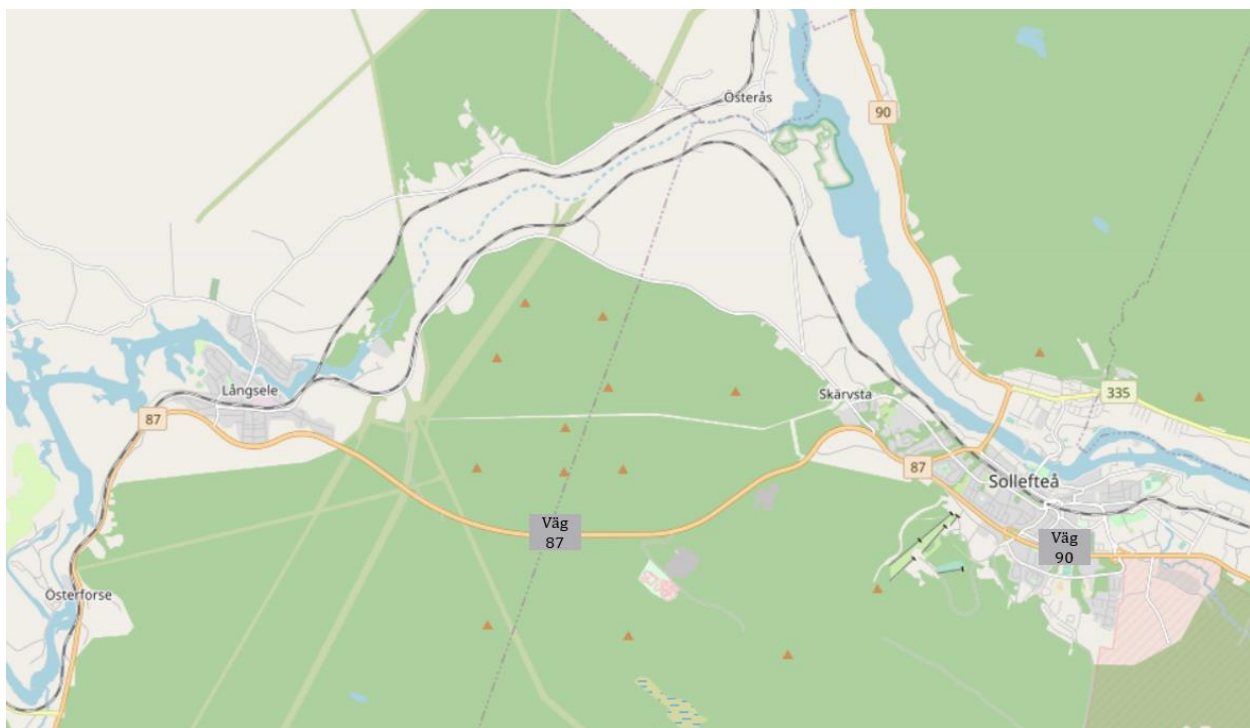
Nedan följer en genomgång av de geografiska områden som innefattas i utredningen med avseende på trafikrelaterad information, som bland annat hastighetsbegränsning, vägars bärighetsklass och trafikmätningar. Bärighetsklasser på vägar utgår från Trafikverkets gradering av svenska vägar, vilket kan ses i Tabell 1 nedan.

Tabell 1. Gradering av bärighetsklasser för svenska vägar.

Gradering av bärighetsklasser	
BK1	Max 64 tons bruttovikt tillåts
BK2	Max 51,4 tons bruttovikt. Beroende på fordonets axelavstånd och axeltryck kan tillåten bruttovikt vara lägre
BK3	Max 37,5 tons bruttovikt. Beroende på fordonets axelavstånd kan tillåten bruttovikt vara lägre.
BK4	Max 74 tons bruttovikt med oförändrade krav på axeltryck jämfört med BK1

3.2.1 Sollefteå

Förbi Sollefteå passerar riksväg 90, en tvåfältsväg som ansluter till E4an norr om Härnösand. Riksväg 90 svänger av norrut i centrala Sollefteå och övergår där till riksväg 87 som fortsätter västerut i riktning mot Långsele som en 2+1-väg. Riksväg 90 har bärighetsklass **BK4** och riksväg 87 har bärighetsklass **BK4s**¹. Figur 3 visar en karta över Sollefteå och Långsele med vägarna markerade och Figur 4 visar gatuvy över de båda vägarna.



Figur 3. Karta över Sollefteå och Långsele där väg 87 och väg 90 är markerade. Källa: OpenStreetMap

¹ BK4s innebär BK4 med särskilda krav på lastfordonens hjulmontage.

Källa: <https://www.skogforsk.se/kunskap/kunskapsbanken/2020/bk4-vagar-utvecklingen/>



Figur 4. Gatuvyer över riksväg 90, till vänster, som går mellan E4an norr om Härnösand och Sollefteå samt riksväg 87, till höger, mellan Sollefteå och Långsele. Källa: Google Maps.

Riksväg 90 har hastighetsbegränsning 90 km/tim fram till Sollefteå, där den varierar mellan 60–80 km/tim förbi staden. Mellan Sollefteå och Långsele är hastighetsbegränsningen 100 km/tim på större del av sträckan, för att sänkas till 70–80 km/tim i närheten av Långsele. Både riksväg 90 och 87 har statlig väghållare och är enligt NVDB utmärkta som *Strategiskt vägnät för tyngre transporter*. De anses därför vara vägar som trafikeras av större volymer av tyngre transporter.

Tabell 2 visar en sammanställning av ÅDT (årsmedeldygnstrafik) för riksväg 90 och 87 i närheten av Sollefteå och Långsele. Mätningarna är från år 2019.

Tabell 2. Sammanställning av ÅDT från år 2019 för riksväg 90 och riksväg 87. Källa: Vägtrafikflödeskartan Trafikverket

Väg	Mätplacering	ÅDT (2019)	Tung trafik
Riksväg 90	Öster om Sollefteå	1 860	14 %
Riksväg 90	Genom Sollefteå	3 040–4 450	10–15 %
Riksväg 87	Mellan Sollefteå-Långsele	2 260	15 %

3.2.2 Långsele

Från riksväg 87 svänger väg 952 av norrut in mot Långsele centrum. Vägen är en huvudled genom samhället och har statlig väghållare. Väg 952 fortsätter över Faxälven mot exploateringsområdet, har bärighetsklass *BK1* och ingår inte i det strategiska vägnätet för tyngre transporter. I Figur 2 är det möjligt att se hur väg 952 går genom samhället och en gatuvy över vägen kan ses nedan i Figur 5.



Figur 5. Gatuvy över väg 952 som går genom centrala Långsele och vidare mot exploateringsområdet.

Väg 952 har hastighetsbegränsningen 50 km/tim, förutom förbi Långsele skola där hastigheten sänks till 30 km/tim under tidsspannet måndag-fredag mellan klockan 7–17. De flesta övriga vägar i Långsele har hastighetsbegränsningen 50 km/tim.

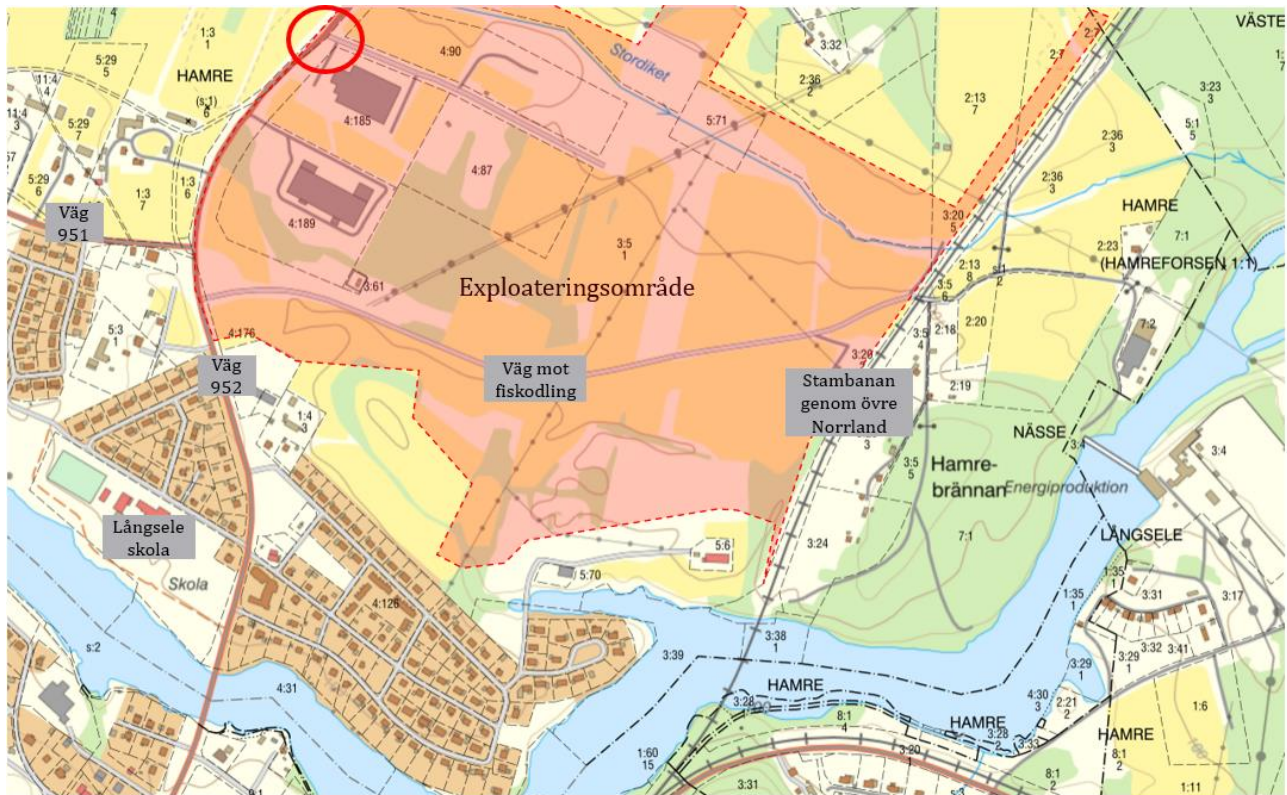
ÅDT för väg 952 genom Långsele uppmättes år 2020 till 2090 fordon, varav 23 % utgjordes av tung trafik. Det är en hög andel tunga fordon, vilket kan bero på att bussar trafikerar vägen och troligtvis även en del timmertransporter. Det finns några industrier längst med vägen som också genererar tung trafik. Noterbart är att trafikmätningen kan ha påverkats av coronapandemin och antal fordon kan därmed vara högre i dagsläget.

3.2.3 Hamre

Väg 952 fortsätter efter Faxälven vidare mot Hamre industriområde och exploateringsområdet. Det är möjligt att sedan följa vägen tillbaka mot Sollefteå, via väg 953 och väg 946. Samtliga dessa vägar har bärighetsklass BK1. Platsbesök genomförd av projektgruppen påvisade att väg 952 mellan exploateringsområdet och anslutning till väg 953 är smal och i relativt dåligt skick. Väg 953 och väg 946 har statlig väghållare och ingår i det strategiska vägnätet för tyngre transporter, där det sker kontinuerliga volymer av tyngre transporter. ÅDT för väg 952, från korsningen in mot väg 951 och fram till väg 953, mättes 2019 till 500 fordon varav 26 % tung trafik.

Vid södra delen av exploateringsområdet går en grusväg österut från väg 952 och genom hela planområdet. Vägen är en enskilt oklassad väg som går till några permanentboenden och en fiskeodling som ligger öster om järnvägen. Efter exploateringen kommer vägen ersättas av en alternativ väg öster om järnvägen, se avsnitt 5.1 för mer information. Infarten till exploateringsområdet kommer ske norr om befintliga industribyggnader, där det nu går en grusväg med bärighetsklass BK2. Hastighetsgränsen på vägarna runt exploateringsområdet är

mellan 50–70 km/tim. Figur 6 visar en karta över delar av Hamre och hur exploateringsområdet ser ut idag.



Figur 6. Karta över delar av Hamre industriområde och hur exploateringsområdet ser ut idag, där den tilltänkta infarten är markerad med en röd cirkel.

3.3 Gång- och cykeltrafik

Längs väg 952 genom Långsele finns gångbana på båda sidor om vägen. På vissa ställen går gångbanan under en kortare sträcka över till vägren på ena sidan av vägen. Delar av sträckan är kombinerad gång- och cykelbana med utökad bredd, men där skiljeremsa saknas mellan gående och cyklister. Efter Långsele skola avslutas gångbanorna på båda sidor om väg 952 i norrgående riktning, förbi exploateringsområdet. Där finns inget dedikerat utrymme för oskyddade trafikanter och även övriga mindre gator i orten saknar trottoarer.

Övergångsställen finns på flertalet ställen över väg 952. Inget av övergångsställena är anpassade för personer med funktionsnedsättning och det saknas mittrefuger samt signalreglering. Ett övergångsställe är placerat i närheten av Långsele skola. Det finns inget övergångsställe i direkt anslutning till infarten mot ICA Nära, utan närmsta övergångsställe ligger cirka 50 meter bort i vardera riktningen på väg 952. Det finns inga cykelpassager över vägen genom samhället. Figur 7 visar översiktsbilder över gång- och cykelbanor samt övergångsställe längst med väg 952 i Långsele.



Figur 7. Gatuvyer över gång- och cykelbanor samt övergångsställe i Långsele, längst med väg 952.

Enligt översiktsplanen för Sollefteå kommun finns ett ställningstagande om att anlägga en gång- och cykelväg som förbinder centrum med Långsele skola. Det finns även planer på att anlägga en gång- och cykelväg mellan Långsele och Sollefteå.

3.4 Kollektivtrafik

I Långsele trafikerar tre olika busslinjer som förvaltas av Din Tur, vilket är *Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland* läns transportkoncept för kollektivtrafiken i länet:

- Linje 39 mellan Sollefteå-Hoting
- Linje 40 mellan Örnsköldsvik-Östersund via Sollefteå
- Linje 331 mellan Sundsvall-Sollefteå

Samtliga linjer stannar på hållplatsen Köpmangatan Långsele, i närheten av ICA Nära. Hållplatsläget på norra sidan har väderskydd medan hållplatsen på södra sidan enbart består av en vägskylt där bussen stannar vid vägreolen, utan anslutning till gång- och cykelbana. Det saknas cykelparkering i nära anslutning till hållplatsläget.

Hållplatslägena Långsele Ö/Rv 87 och Långsele Skola/Hamrevägen ingår också i tidtabellen för busslinjerna, men där stannar bussarna enbart vid av- och påstigning. Hållplatsen Långsele Skola/Hamrevägen ligger närmast exploateringsområdet. I norrgående riktning ligger hållplatsläget längst med väg 952, där bussen stannar vid vägkanten utan gång- och cykelväg i anslutning. Det finns inte något övergångsställe över vägen i riktning mot skolan. I södergående riktning svänger bussen av väg 952 in till Skolgatan och stannar vid Långsele skola. Det framgår dock inte vart hållplatsläget är placerat.

Tabell 3 nedan visar en sammanställning över påstigandestatistik för de tre hållplatserna i Långsele och respektive busslinje. Statistiken är från 2019 och hämtad från Din Tur.

Tabell 3. Påstigandestatistik för år 2019 för de tre hållplatserna i Långsele. Källa: Din Tur

Hållplats:	Linje	Jan	Feb	Mars	Apr	Maj	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec
Köpmangatan Långsele	39	1054	1010	958	967	890	615	356	689	891	922	863	692
	40	480	452	465	440	406	303	361	364	390	496	364	330
	331	609	651	600	640	719	352	364	412	656	659	718	578
	Totalt:	2143	2113	2023	2047	2015	1270	1081	1465	1937	2077	1945	1600
Långsele skola/ Hamrevägen	39	429	370	354	390	423	116	4	195	617	563	562	395
	Totalt:	429	370	354	390	423	116	4	195	617	563	562	395
Långsele Ö/ Rv 87	39	20	3	0	6	7	0	5	3	3	22	20	6
	40	9	12	11	8	10	1	4	3	1	4	12	6
	331	31	40	31	36	38	9	2	26	35	39	46	24
	Totalt:	60	55	42	50	55	10	11	32	39	65	78	36

Vid hållplatsen Köpmangatan Långsele är det drygt 1 800 resenärer som stiger på varje månad, räknat utifrån hållplatslägena i båda riktningarna. Det motsvarar ungefär 60 resenärer per dag.

Som kan ses i tabellen är det flertalet resenärer, troligtvis elever eller lärare, som åker buss och stiger på vid Långsele skola/Hamrevägen. I snitt är det ungefär 450 påstigningar i månaden, om sommarlovsmånaderna juni, juli och augusti inte räknas med. Det medför ungefär 15 påstigningar per dag i båda riktningar, det vill säga cirka 8 personer som stiger på åt varje riktning.

3.5 Olycksstatistik Strada

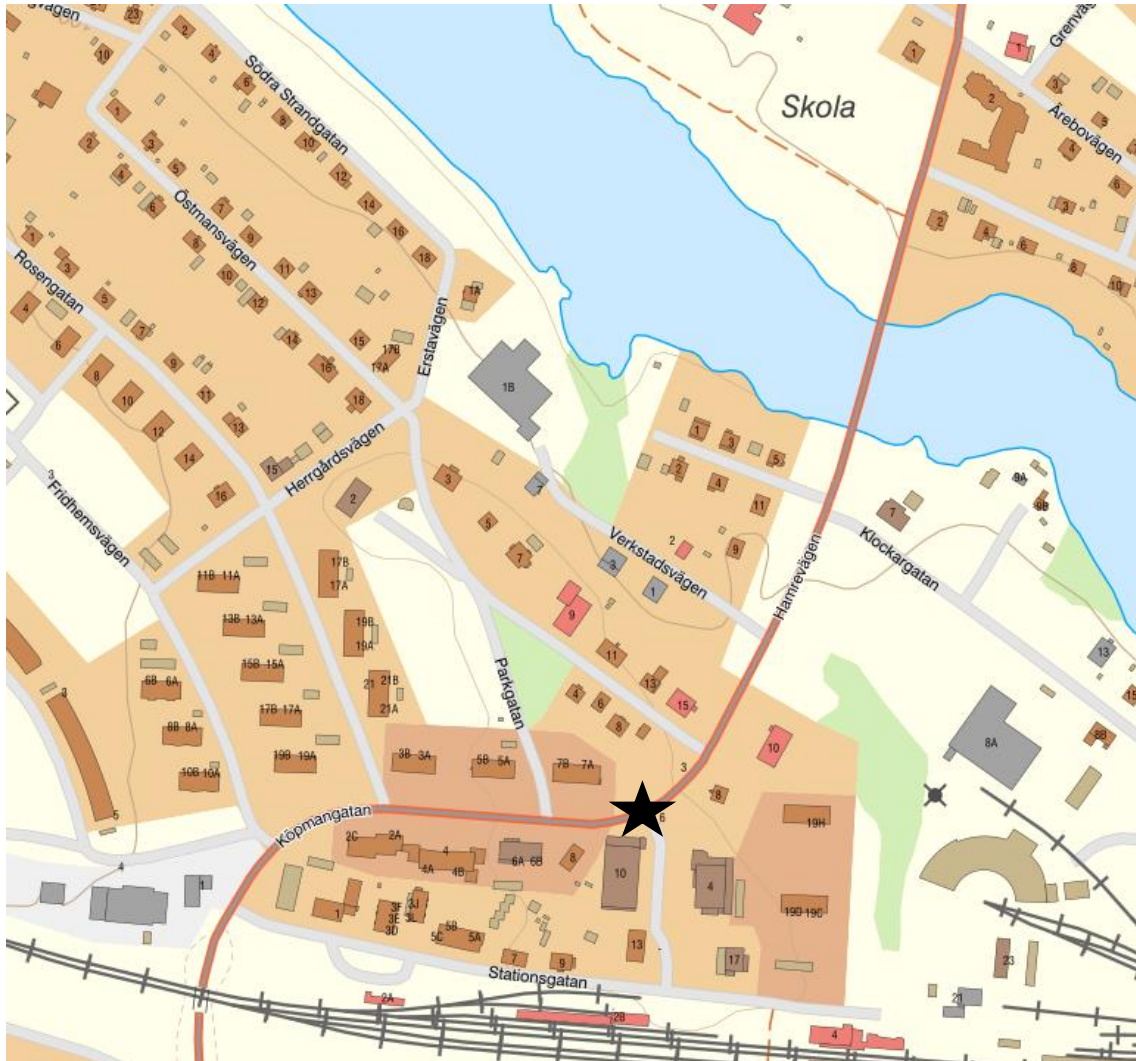
Strada bygger på uppgifter från två källor; polis och sjukvård.

- Polisen rapporterar vägtrafikolyckor med personskada.
- Akutsjukhus rapporterar uppgifter om personer som har sökt vård för en skada i vägtrafikmiljö.

Genom Strada sammanförs uppgifter från de båda källorna. Det ger ett bättre informationsunderlag som bidrar till större kunskap om trafikskadade. Dels information från polisen som har varit på plats vid olyckstillfället, dels från sjukvården av patienternas skador.

Dessutom fångar sjukvården upp många av de oskyddade trafikanterna som polisen inte får kännedom om.

Mellan år 2003 och 2020 inträffade en olycka i korsningen Hamrevägen-Köpmangatan, se Figur 8. Olyckan var av lindrig skada.



Figur 8. Markering i figur visar var olyckan inträffade.

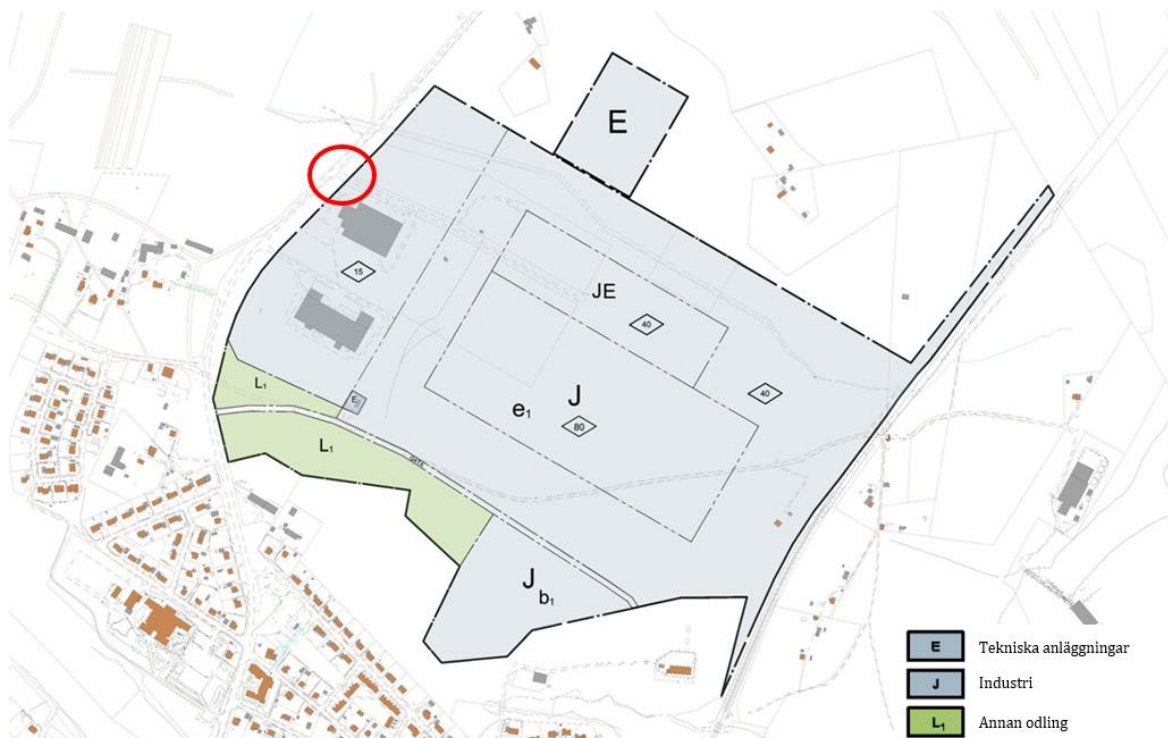
4. Exploateringsområdet Hamre

Exploateringsområdet ligger i Hamre industriområde och har en yta på 57 hektar. Framtida etableringar inom exploateringsområdet förväntas innefatta elintensiv verksamhet som kan antas generera en stor andel tunga transporter till och från området. Uppskattningsvis kommer den framtida verksamheten bidra till cirka 40 lastbilstransporter till exploateringsområdet per dygn.

Drift av en stor anläggning genererar även en ökning av transporter gällande till exempel avfallshantering, leveranser av diversematerial och personalrörelser med anställda och besökare som tar sig till och från området.

I planerad verksamhet räknar man med 100 fasta anställningar. Kommunen ser möjligheter med arbetstillfällen för cirka 300 anställningar. När kommunen blickar framåt ser man även satsningen som startskott för att locka fler investeringar till området, där ambitionen är att industrierna på Hamreområdet ska sysselsätta runt 700 personer till år 2035.

In- och utfart till anläggningen planeras bli den som visas i Figur 9 nedan.



Figur 9. Översiktsbild över anläggningen som visar in- och utfart till området. Den röda cirkeln markerar planerad in- och utfart till anläggningen. Källa: Sollefteå kommun.

Placeringen av exploateringsområdet möjliggör att varutransporter till och från området sker via järnväg. Som kan ses i Figur 10 ligger järnvägsspåret precis öster om exploateringsområdet. Järnvägstransporter in och ut från området skulle däremot kräva att någon typ av stickspår anläggs in till etableringen.



Figur 10. Järnvägen ligger på östra sidan av exploateringsområdet. Källa: NJDB

5. Förändrade trafikförutsättningar

Exploatering vid Hamre industriområde kommer bidra till förändrade förutsättningar för samhället Långsele och påverka den trafiksituation som förekommer där idag. Nedan följer en sammanställning av förändrade trafikförutsättningar som denna utredning har fastställt, samt vilka konsekvenser det kan leda till.

- Högre trafikflöde av godstransport och tung trafik genom Långsele, då etableringarna troligtvis kommer generera en stor andel lastbilstransporter.
- Högre trafikflöde av personbilar, cyklister och fotgängare genom Långsele, bland annat till följd av pendlingsresor och besökare till fabriken.
- Ökat fordonsbuller, högre utsläpp av partiklar och mer intensiv trafikmiljö i vistelsemiljö vilket påverkar allmänheten.
- Risk för transporter av farligt gods, beroende på vilka etableringar som sker i industriområdet. De vägar som berörs av ökade transporter ingår inte i någon led för farligt gods, men det är ändå möjligt att transportera farligt gods på sträckan. Rekommenderat skyddsavstånd mellan vägar där farligt gods transporteras och markanvändning för exempelvis skola, bostäder och centrum bör vara mellan minst 75–150 meter (se Bilaga 1).

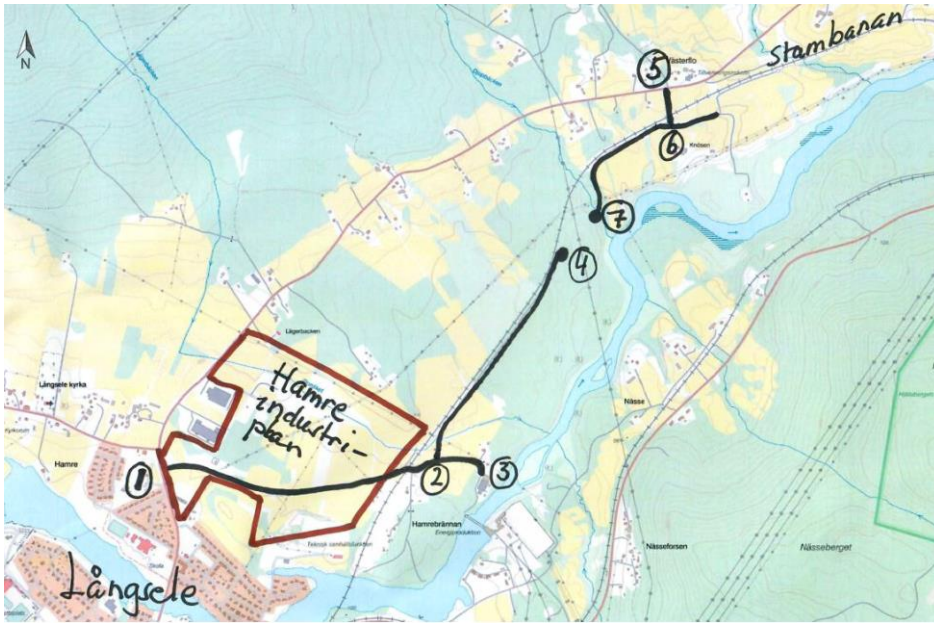
Konsekvenser:

- Individ- och samhällsrisker vid eventuella transporter av farligt gods.
- Många tunga transporter genom samhället går inte hand i hand med den centrumplan som tagits fram av kommunen, med planer för ett mysigt och grönskande centrum.
- Mer osäker trafikmiljö i samhället för bilister, fotgängare och cyklister till följd av högre fordonsflöde och tung trafik.
- Större efterfrågan på fler färdalternativ uppstår, som till exempel att kunna transportera sig med hållbara färdmedel såsom buss och cykel.
- Hållbara transportmedel som cykel och gång har också betydelse för folkhälsan och det är därför viktigt att främja gång- och cykeltrafik då fordonstrafiken kommer att öka i samhället. Dessutom främjar ett ökat och säkert gång- och cykelvägnät en övergång från bilanvändning till mer hållbara transportmedel, vilket minskar buller och luftföroreningar som har en negativ inverkan på människors hälsa.
- Behovet av kollektivtrafiksförbindelse till/förbi Hamre industriområde ökar, samt behov av turlista för kollektivtrafik som anpassas efter skiftarbete på området.
- Ett behov av separerade och belysta gång- och cykelvägar till exploateringsområdet uppstår.
- Det skapas ett behov av att förespråka gröna resor och hållbara transporter hos de företag som etablerar sig i området.
- Behov av ökad säkerhet, trygghet och tillgänglighet uppstår mellan bostadsområden och industriområdet.

5.1 Trafikanalys Västerflo

Till följd av den framtida exploateringen i Hamre industriområde finns ett behov av att bygga om en befintlig väg öster om exploateringsområdet och Stambanan, se Figur 11. Sträckningen 1–2 kommer att försvinna till följd av exploateringen, vilket kräver en ny vägsträckning för att permanentboenden, fritidsboenden och fiskeodlingen öster om Stambanan fortsatt kan nå från

väg 952. Vägen kommer byggas om till en väg med bärighetsklass BK 1. Den nya sträckningen består av tre delar som kan ses i figuren; del 2–4, del 4–7 och del 7–6. Överfarten över befintlig plankorsning i Västerflo, som ligger mellan punkt 5–6, avses i framtiden få en bevakning med bom- och ljud/ljusanläggning. Vägen kommer efter ombyggnationen knyta an till väg 952 i området Västerflo, som ligger vid punkt 5 i figuren nedan. En bild över trevägskorsningen kan ses i Figur 12.



Figur 11. Karta med den alternativa vägen markerad. Vägen kommer ansluta till väg 952 vid punkt 5.



Figur 12. En karta som visar vart korsningen är geografiskt placerad, samt en zoomad bild över hur den ser ut i verkligheten.

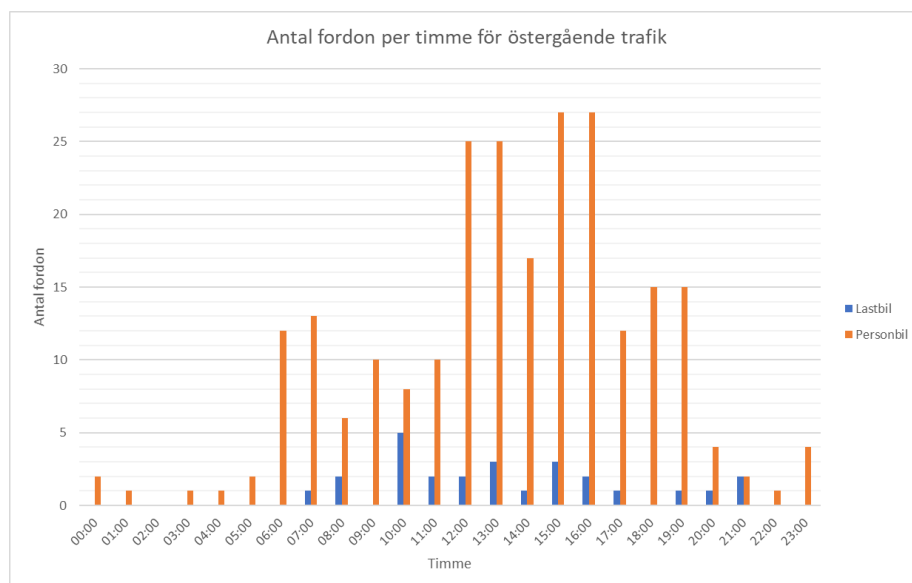
Som kan ses i den inzoomade bilden i Figur 12 är det god sikt åt båda håll för bilar som kommer från den nya vägen, utan träd eller andra skymmande föremål i vägen. Däremot kommer en kurva åt östlig riktning som kan påverka sikten något och eventuellt försvåra en vänstersväng ut

på väg 952. Siktavståndet från trevägskorsningen och starten på kurvan är ungefär 150 meter. Enligt VGU Krav (2022), avsnitt 10.1.1.9.1 Figur 10.5, är minsta godtagbara siktlängd på en väg med VR 70 km/tim ungefär 130 meter. Den önskvärda siktlängden är däremot runt 170 meter. Det är svårt att veta om hastighetsbegränsningen följs på väg 952 förbi korsningen, där risken är att vissa fordon ibland kör snabbare än 70 km/tim. För att säkerställa en hastighet som ger en säker siktlängd i framtiden är en rekommendation att införa någon typ av hastighetssänkande åtgärd i området. En möjlighet är att sänka hastigheten till 60 km/tim på sträckan innan kurvan till och med efter korsningen vid den nya vägen. Vid vägar med VR 60 km/tim är den önskvärda siktlängden minst 140 meter, vilket då skulle uppfyllas. Däremot är det inte en garanti att sänkt hastighetsbegränsning också leder till regelefterföljning på sträckan. En ytterligare, eller alternativ, åtgärd skulle därför kunna vara att sätta upp trafiksäkerhetskameror på en sträcka mellan kurvan och korsningen. Det skulle kunna leda till en högre hastighetsefterlevnad och säkrare utfart från den nya vägen till väg 952.

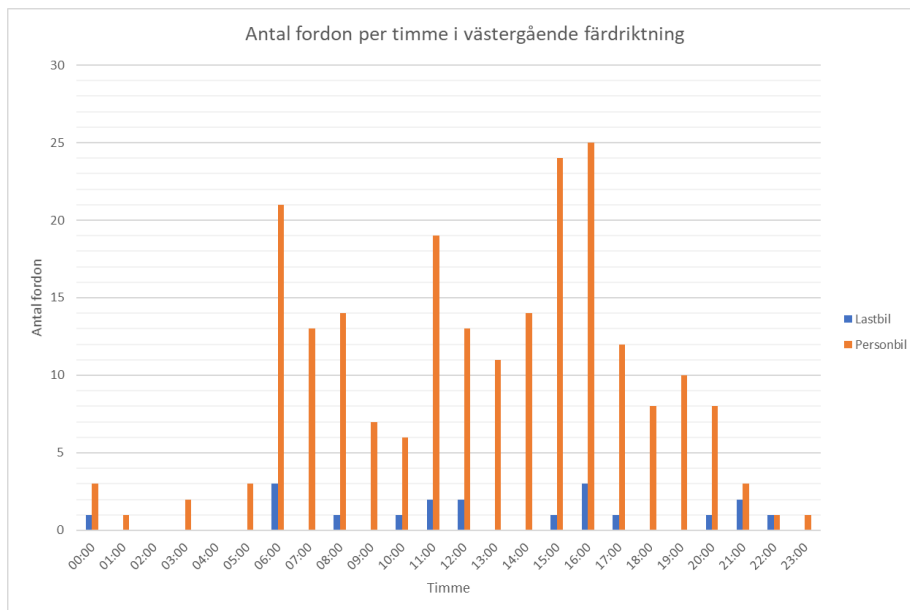
5.1.1 Kapacitetsberäkning Capcal

En kapacitetsberäkning har genomförts av korsningen där den nya vägen ska ansluta till väg 952, för att utvärdera hur det ökade trafikflödet kan påverka väg 952 i framtiden. Kapacitetsberäkningen har genomförts i programmet Capcal, där trafikflöden på väg 952 samt framtida flöden på den ombyggda vägen har matats in. Värdena representerar prognostiserade framtida trafikflöden och är därför endast en uppskattning.

Trafikflödet på väg 952 idag har hämtats från Trafikverkets vägtrafikflödeskarta förbi Västerflo och korsningen där den planerade nya vägen kommer ansluta. Där ligger årsdygnstrafiken på cirka 500 fordon för år 2019. Graferna i Figur 13 och Figur 14 nedan redovisar antal fordon per körriktning, där den dimensionerande maxtimmen är mellan kl. 15-16.



Figur 13. Antal fordon på väg 952 i östergående riktning, där den dimensionerande maxtimmen är mellan kl. 15-16.



Figur 14. Antal fordon på väg 952 i västergående riktning, där den dimensionerande maxtimmen är mellan kl. 15-16.

En uppräknings av trafiken görs till år 2040 genom Trafikverkets trafikuppräkningsstal för Västernorrlands läns inlandskommuner, det vill säga en ökning om 29 % för lastbil och 2 % för personbil. Det ger följande trafikflöde under maxtimmen år 2040:

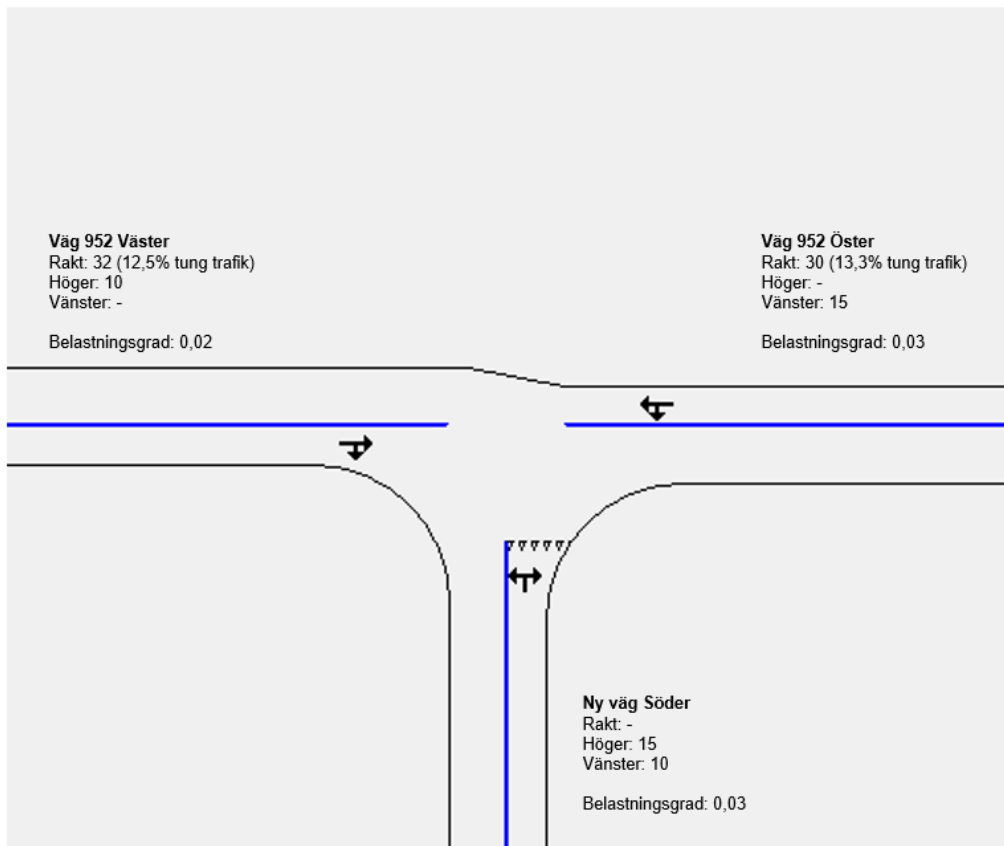
- Trafik i östergående riktning: 32 fordon, varav 4 lastbilar
- Trafik i västergående riktning: 30 fordon, varav 4 lastbilar

För trafik på den nya anslutande vägen har följande antagande genomförts:

- Varje permanentboende längs med vägen genererar cirka 700 resor tur- och retur per år.
- Varje fritidsboende längs med vägen genererar cirka 200 resor tur- och retur per år.
- Fiskodlingen genererar resor motsvarande cirka sex permanentboenden per år.
- Jord- och skogsbruk öster om Stambanan genererar resor motsvarande cirka ett permanentboende per år.

Totalt innebär det att cirka 8000 resor tur och retur kommer genomföras på den nya vägen varje år, vilket kan räknas om till cirka 22 resor per dag. För att ta höjd i de genomförda Capcal-beräkningarna har värdet 25 resor per timme använts, vilket ger en marginal om fordonsflödet skulle bli högre än vad som antagits.

Figur 15 nedan visar en sammanställning av Capcal-beräkningen för trevägskorsningen. Belastningsgraden definieras som kvoten mellan trafikflöde och maximal kapacitet för korsningen. För en väjningsreglerad korsning är det önskvärt att belastningsgraden hamnar under 0,6 med en godtagbar nivå under 1,0, enligt VGU 2022.



Figur 15. En sammanställning av Capcal-beräkningen för trafikflöden i korsningen år 2040.

Kapacitetsberäkningen ger en belastningsgrad mellan 0,02–0,03, det vill säga långt under det som VGU satt som önskvärd nivå. Kapacitetsberäkningen visar även att flödet i korsningen inte genererar någon kö år 2040, då både medelkölängden och den 90-percentilen ligger på 0 fordon för samtliga riktningar.

6. Åtgärdsförslag

6.1 Byggskede

Fordonstrafik som ska passera exploateringsområdet kommer troligtvis påverkas under byggskedet. Dels kan byggnationerna bidra till ökade transporter genom hela Långsele, där det kan bli köbildning vid infarten till området, dels genom att korsningen in mot området kan behöva byggas om. Även gång- och cykeltrafik kan påverkas av de ökade transporterna och vägbyggnationerna. Rekommendationen är att eventuell ombyggnation av vägen in till exploateringsområdet genomförs under en så kort och effektiv tidsperiod som möjligt. På så vis skulle påverkan på trafikanter som rör sig i området inte bli så omfattande.

Nedan följer förslag på åtgärder som behöver tas i beaktning under byggskedet för fordon-, gång- och cykeltrafik.

6.1.1 Fordonstrafik

- Vid vägbyggnation är rekommendationen att trafiken leds om så att arbetet inte berörs av passerande fordon. Då det saknas alternativa vägar förbi exploateringsområdet är det inte möjligt att leda om trafiken och därmed behöver åtgärder genomföras för att trafiken ska kunna passera på tryggt avstånd. För fordon som ska passera förbi eller genom område där byggnads- eller anläggningsarbete utförs bör de inte överskrida följande maxhastighet:
 - 30 km/tim om sidoavståndet är mindre än 2,5 m²
 - 50 km/tim om sidoavståndet är större än 2,5 m³
 - 70 km/tim där det finns skyddsbarriärer av minst klass T2⁴

Utöver tydliga hastighetsbegränsningar kan det behövas signalreglering eller trafikvakt som styr fordonsflödet om ett av körfälten stängs av på väg 952.

- ÅDT-mätningen för väg 952 påvisar att det går relativt få fordon längst med väg 952 bortanför exploateringsområdet, i riktning mot Sollefteå. Däremot ligger det en del boenden ut med vägen som kommer påverkas vid eventuell vägbyggnation under byggskedet. Det är därför centralt att sprida information till hushållen så att de är medvetna om att byggnation kommer ske, hur de kan komma att påverkas och hur länge det förväntas pågå.
- För att undvika att de lastbilstransporter som genereras under byggskedet åker genom samhället Långsele är det fördelaktigt om de leds om via den norra delen av väg 952, i de fall de kommer från Sollefteå. Då exploateringsområdet ligger nära både skola och äldreboende är det bra om tung trafik kan välja annan väg.
- Under byggskedet är det viktigt att kollektivtrafiken är fortsatt attraktiv och välfungerande med tillgängliga, trafiksäkra och framkomliga lösningar. Tillfälliga förändringar ska upplevas så permanenta som möjligt av resenärerna för att bibehålla hållbart resande. Om väg 952 inte påverkas av vägbyggnation under så lång tidsperiod är det möjligt att en eller två trafikvakter reglerar passage förbi området. På så sätt kan passerande bussar prioriteras manuellt, vilket inte kan åstadkommas med trafiksinal, och tidtabellerna påverkas inte lika negativt. Oavsett form av trafikreglering bör Din Tur informeras i god tid innan byggnation startar, för att möjliggöra en tydlig kommunikation till resenärerna om eventuell påverkan på tidtabellerna.

² Sidoavståndet definieras som "avståndet mellan personalen och vägtrafiken eller närmaste delen av körfältet".

³ Sidoavståndet är minst 2,5 m och upp till det avstånd där ingen risk för påkörning finns.

⁴ T2 = Kapacitetsklass enligt SS-EN 1317-1 och -2.

- Under hela byggskedet krävs tydlig skyltning längs med väg 952 och närliggande vägar, så att samtlig fordonstrafik blir informerade om vad som sker och hur de bör förhålla sig till byggnationen.

6.1.2 Gång- och cykeltrafik

- Då både Långsele skola och Ärebos särskilda boende ligger i närheten av exploateringsområdet kan det vara lämpligt att delge information riktad mot dessa målgrupper. Framkomligheten för barn och vårdnadshavare som ska till skolan kan komma att påverkas och äldre som rör sig i området behöver få information om möjliga förändringar i trafiksituationen.
- Under hela byggskedet krävs tydlig skyltning längs med gång- och cykelbanor för att informera oskyddade trafikanter om den förändrade trafiksituationen. Det kan bidra till ökad uppmärksamhet vid eventuell köbildning av fordon genom samhället samt en eventuell ökning av tung trafik.
- Under byggskedet kan buller- och ljudnivåerna öka vilket kan vara påfrestande för oskyddade trafikanter som rör sig i området och för hushållen i närheten. Om det är möjligt kan det vara bra att sätta upp något typ av skydd runt exploateringsområdet som kan fånga upp en del av ljuden under byggskedet.
- En rekommendation är att kommunen går ut med information till hela samhället, förslagsvis via lokaltidning, sociala medier eller infoblad, så att så många som möjligt blir informerade i god tid om att byggnationen är på gång att starta. Där bör det framkomma hur länge byggnationen kommer pågå, hur olika delar av samhället kommer påverkas och vart man kan vända sig vid frågor.

6.2 Driftskede

Som lyfts under avsnitt 5 så kommer exploateringen bidra till förändrade trafikförutsättningar i samhället Långsele. Nedan följer förslag på åtgärder som bör genomföras till följd av företagsexploateringar i Hamre industriområde.

6.2.1 Fordonstrafik

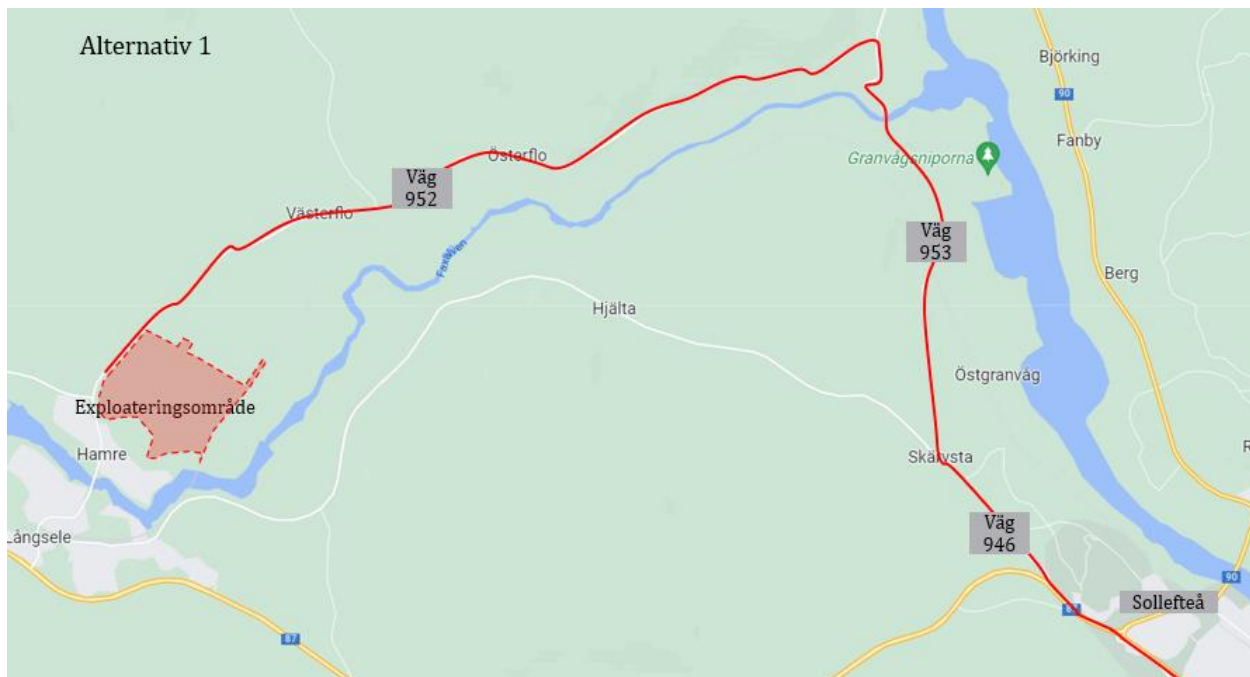
- Med avseende på att framtida etableringar planerar att sysselsätta upp emot 300 anställda på kort sikt och att kommunen hoppas på nyetableringar i området som sysselsätter 700 personer, kan det vara bra att utvärdera behovet av utökad kollektivtrafik i området. För att förespråka hållbart resande behövs en frekvent och tillgänglig kollektivtrafik, så antal busslinjer och avgångar kan därför vara i behov av komplettering och anpassning efter både skiftarbete och obekväma arbetstider. En rekommendation är att även se över anläggning av en ytterligare hållplats närmre infarten till exploateringsområdet. I dagsläget är det cirka 850 meter mellan hållplatsen Långsele skola/Hamrevägen och infarten till området. För påstigning vid Långsele skola i södergående riktning blir avståndet ännu längre. Detta överstiger antagandet om att verksamma är villiga att promenera som längst 500 meter mellan hållplats och arbetsplats. Hållplatsen kan förslagsvis utformas som körbanehållplats med väderskydd och anslutande gång- och cykelbana (bakom hållplats).
- Den befintliga hållplatsen Långsele skola/Hamrevägen behöver utvecklas från ett enkelt busstopp till ett mer utvecklat hållplatsläge, förslagsvis som körbanehållplats. Detta bör genomföras för hållplatslägen i båda riktningar. På så vis skulle det bli tydligare för samtlig fordonstrafik att det är en busshållplats att ta hänsyn till och på- och avstigning skulle bli enklare och mer trafiksäkert för resenärerna, som troligtvis innefattar flertalet barn. Utformningen vid det norrgående hållplatsläget är idag inte trafiksäkert då resenärerna får hoppa av i grässlätten och sen gena bakom bussen och över vägen för

att komma till skolan. Risken för olyckor är stor och kommer öka till följd av större mängd tung trafik på vägen.

- Hållplatsen Köpmangatan Långsele behöver få bättre standard vid hållplatsläget i norrgående riktning. Där får resenärer i dagsläget kliva på och av vid vägrenen, vilket inte är trafiksäkert.
- Lastbilstransporterna behöver komma in på området ordentligt från väg 952 och få möjlighet att parkera på en avställningsyta med plats för flera lastbilar samtidigt. Annars finns risk för köbildning och inverkan på väg 952 om flera lastbilstransporter anländer samtidigt.
- Väg 952 behöver ha en tydlig hastighetssänkning förbi Långsele skola och äldreboendet för att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. I dagsläget är hastigheten 30 km/tim under vissa tidpunkter och för att undvika hastighetsöverträdelse kan detta säkerställas genom exempelvis fartkameror eller fartgupp i båda riktningar.
- För att undvika att samtliga lastbilstransporter passerar genom samhället Långsele är en rekommendation att utreda möjligheten att använda alternativa vägar till exploateringsområdet. Två alternativ lyfts som förslag här nedan.

Alternativ 1, väg från Sollefteå:

Transporten går från Sollefteå via väg 946, väg 953 och väg 952 för att sedan anlända till exploateringsområdet. Det skulle representera en sträcka på 13,2 km med detta alternativ, i stället för 12,3 km om transporten tar vägen längst med riksväg 87 och genom Långsele. Som nämns i kapitel 3.2.3 har väg 953 och väg 946 bärighetsklass BK1. En karta över alternativ 1 kan ses i Figur 16.



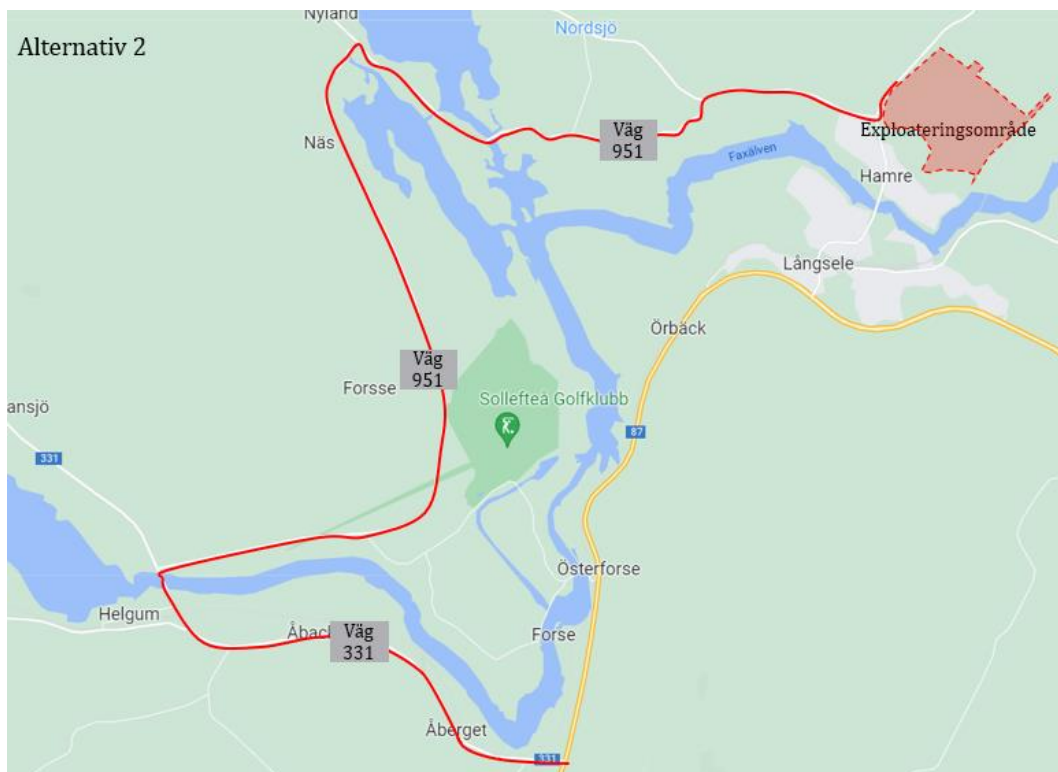
Figur 16. Karta över alternativ 1 som visar en möjlig väg mellan Sollefteå och exploateringsområdet.

Denna alternativa väg skulle bidra till att transporterna behöver köra en omväg motsvarande en kilometer, enkel väg, för att komma till exploateringsområdet. En beräkning har därför genomförts för att få en uppfattning om hur stora utsläppen av växthusgaser skulle bli till följd av detta vägalternativ. Beräkningen har utgått från antagandet om 40 lastbilstransporter till området per dag. Om samtliga lastbilstransporter skulle välja denna väg skulle den extra kilometern bidra till ytterligare

drygt 7 ton CO₂e i utsläpp varje år, om lastbilarna inte har släp. För lastbilar med släp skulle utsläppen bli nästan 11 ton CO₂e.⁵

Alternativ 2, väg från riksväg 87:

Transporten svänger av riksväg 87 och åker via väg 331 och väg 951 fram till exploateringsområdet. Detta alternativ skulle bli nästan dubbelt så långt, 15,3 km i stället för 7,1 km om transporten går genom Långsele. Väg 951 har bärighetsklass *BK2*, men revideras till *BK1* under vinterperiod, och väg 331 har bärighetsklass *BK4s*. En karta över alternativ 2 kan ses i Figur 17.



Figur 17. Karta över alternativ 2 som visar en möjlig väg mellan riksväg 87 och exploateringsområdet.

Denna alternativa väg skulle bidra till att transporterna behöver köra en omväg motsvarande åtta kilometer, enkel väg, för att komma till exploateringsområdet. En beräkning har därför genomförts för att få en uppfattning om hur stora utsläppen av växthusgaser skulle bli till följd av detta vägalternativ. Beräkningen har utgått från antagandet om 40 lastbilstransporter till området per dag. Om samtliga lastbilstransporter skulle välja denna väg skulle de extra 8 kilometrerna bidra till ytterligare drygt 58 ton CO₂e i utsläpp varje år, om lastbilarna inte har släp. För lastbilar med släp skulle utsläppen bli nästan 90 ton CO₂e.⁶

6.2.2 Gång- och cykeltrafik

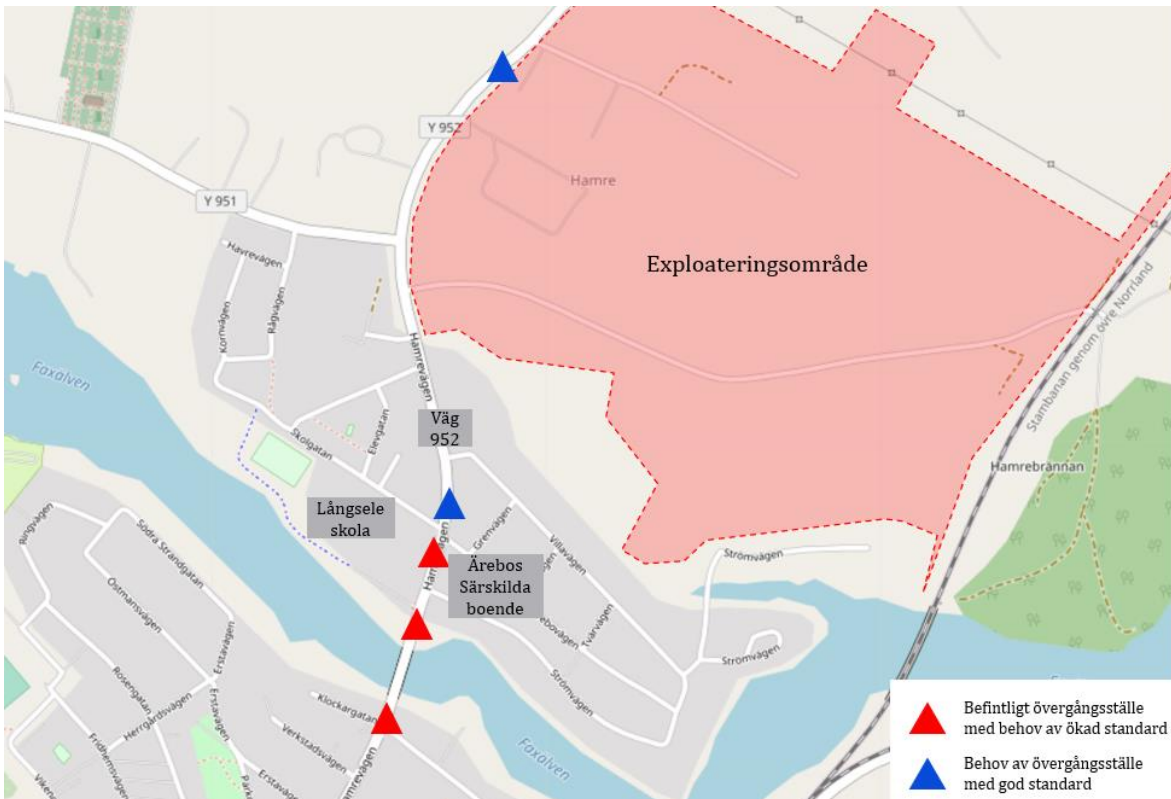
- För att möjliggöra hållbara pendlingsresor till och från fabriker på Hamre behövs ordentliga separerade gång- och cykelbanor mellan centrala Långsele och

⁵ Beräkningarna utgår från att lastbilarna körs på diesel, med ett genomsnittligt värde för stad och landsbygd 2020.

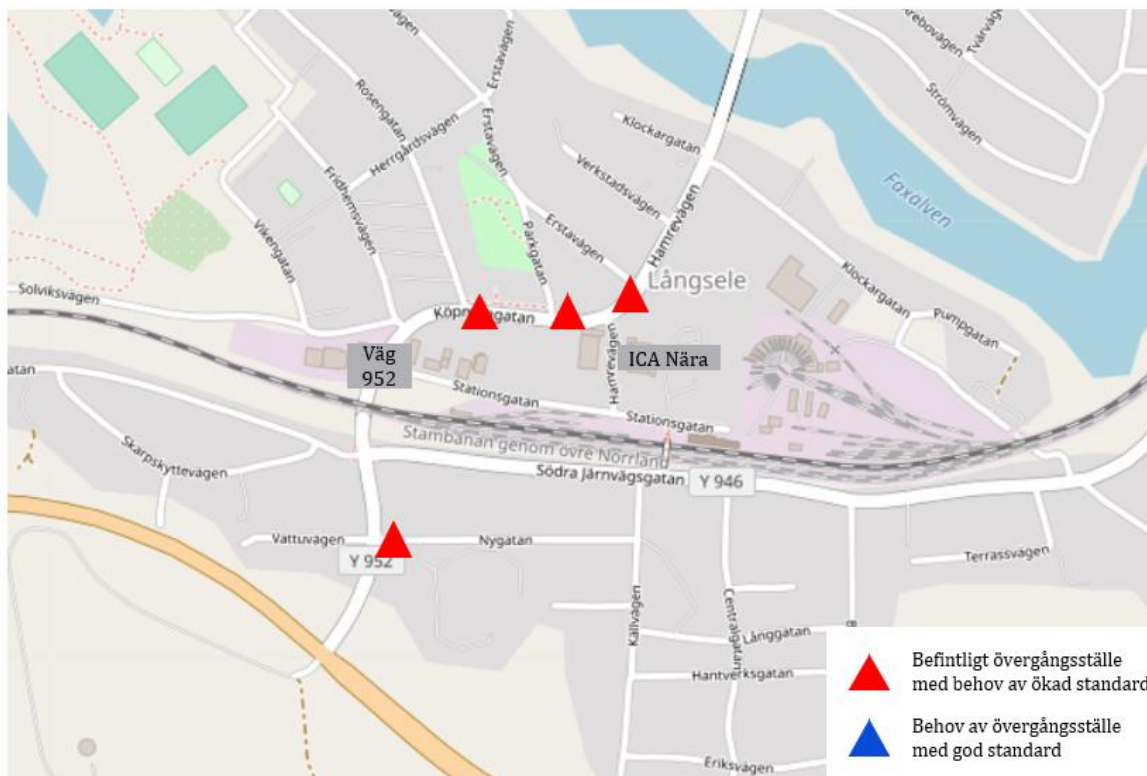
⁶ Beräkningarna utgår från att lastbilarna körs på diesel, med ett genomsnittligt värde för stad och landsbygd 2020.

exploateringsområdet. I kommunens översiktsplan står att cykelväg ska anläggas fram till Långsele skolan, men rekommendationen är att den fortsätter hela vägen till infarten till exploateringsområdet. För att stärka trafiksäkerheten och skapa en god standard för cyklister bör gång- och cykelbanan vara bred med möjlighet till cykling i båda riktningar, alternativt att det finns kombinerad gång- och cykelbana på respektive sida om vägen. Det behövs även en bred gångyta, speciellt runt skolan där många barn kommer röra sig, samt en bred skiljeremsa mot vägbanan (helst i gräs). Det säkerställer att det hålls ordentliga avstånd mellan oskyddade trafikanter och den tunga trafik som kommer gå på vägen.

- Hållplatsen Långsele skola/Hamrevägen bör utvecklas med ordentligt hållplatsläge, med anslutande gång- och cykelbana samt cykelparkering. Det skulle då bli säkrare för resenärer att kliva på och av bussen och sedan transportera sig vidare i båda riktningar. Det skulle också möjliggöra att de anställda som pendlar med kollektivtrafik kan ha en cykel stående vid hållplatsen och cykla sista biten till exploateringsområdet, om inte en hållplats anläggs närmare. En rekommendation är att även anlägga cykelparkering vid hållplatsen Köpmangatan Långsele i centrala samhället, i de fall man som resenär väljer att stiga på eller av där. Cykelställen bör vara väderskyddade och cyklarna ska kunna låsas fast i ramen.
- Den ökade andelen tung trafik genom samhället medför att samtliga passager över väg 952 bör förbättras. De behöver utvecklas till säkra övergångsställen med mittrefuger som har en bredd på minst 1,5 meter. Vid övergångsställena i närheten av Långsele skola och i närheten av ICA Långsele rekommenderas mittrefuger med bredden 2 meter för att ge ytterligare trygghet vid passage. Då kan personer med barnvagn och personer med funktionsnedsättning som exempelvis använder käpp eller ledhund få plats vid passage över vägen. Det behövs även ett övergångsställe i anknytning till busshållplatsen Långsele skola/Hamrevägen samt vid exploateringsområdet för de som tar sig dit gående. Övergångsställena kan uppmärksammas ytterligare genom att belysning adderas, vilket ger en ökad säkerhet under kvällar och vinterhalvåret. Figur 18 och Figur 19 visar övergångsställen som bör anläggas eller förbättras i samhället, enligt ovanstående rekommendationer.



Figur 18. Karta över den norra delen av Långsele, där övergångsställen som bör anläggas eller förbättras är markerade.



Figur 19. Karta över den södra delen av Långsele, där övergångsställen som bör anläggas eller förbättras är markerade.

- För att ge cyklister en mer effektiv transportväg rekommenderas att cykelpassager anläggs genom samhället. Förslagsvis kan de placeras ut vid ett av övergångsställena över väg 952 i närheten av ICA Långsele, vid övergångsstället vid Långsele skola och äldreboendet samt vid infarten till exploateringsområdet. Detta förutsätter att cykelväg finns tydligt markerad på båda sidor av cykelpassagen för att inte skapa onödiga hinder för cyklister.
- För att säkerställa att oskyddade trafikanter inte får en försämrad och mindre säker trafikmiljö till följd av ökningen av tung trafik, kan det vara lämpligt att analysera eventuella siktskymmande delar och korsningar längs väg 952 genom Långsele.
- Det är viktigt med prioriterad vinterväghållning av gång- och cykelvägar genom hela samhället, för att bibehålla hållbara resor även under vinterhalvåret och öka tillgänglighet och säkerhet för oskyddade trafikanter.
- En rekommendation är att ha en dialog med de företag som etablerar sig i området kopplat till hållbara pendlingsresor till och från arbetet. Det finns många beteendeförändrande kampanjer och incitament som kan införas på arbetsplatser för att få de anställda att välja gång, cykel eller kollektivtrafik som transportmedel till sin arbetsplats. Det skulle vara positivt både ur klimataspekt och för att minska andel fordonstransporter genom samhället Långsele.

6.2.3 Övrigt

- Rekommendationen är att så många transporter som möjligt till och från framtida etableringar sker via järnväg. Att flytta transporter från väg till järnväg bidrar till positiva effekter både ur trafiksäkerhets- och hållbarhetsaspekt. Det kan därför vara centralt för kommande företag att utvärdera om även de lastbilburna transporterna till området i framtiden kan komma på järnvägen. Det skulle bidra till mindre utsläpp av koldioxid och andra partiklar som direkt skadar invånarna i Långsele, bullernivån blir lägre för de som rör sig i området och mindre andel tung trafik genom samhället skulle också minska risken för olyckor.
- Det är viktigt att ha i åtanke av Långseles centrumplan som togs fram 2009, med gröna ytor och härliga gångstråk, kommer påverkas av den stora ökningen av tunga transporter genom samhället. Om transporterna inte leds om eller förflyttas till järnväg kan centrumplanen därför behöva revideras för att på ett tydligare sätt bemöta de ökade transporterna. Plantering av större träd och buskar mellan körbanor och gång- och cykelbanor kan hjälpa till att minska bullernivån och samtidigt ge en trafiksäkerhetshöjande effekt. Däremot behöver det säkerställas att sikten är fri vid övergångsställen och korsningar, vilket nämnts tidigare.
- Många av lastbilstransporterna antas gå tomma från exploateringsområdet. En rekommendation är att utvärdera möjligheterna att skapa någon typ av symbios med andra industrier i området, för att undvika tomma transporter i så stor utsträckning som möjligt. Genom att möjliggöra samfraktning kan utsläppen av växthusgaser reduceras, samtidigt som kostnaderna för drivmedel blir lägre för verksamheterna. En sådan cirkulär lösning skulle gå hand i hand med företags hållbarhetsarbete och det skulle även bidra till att uppnå det nationella målet kopplat till lägre utsläpp från transportsektorn.

7. Diskussion och slutsats

Utredningen påvisar att exploatering av elintensiv verksamhet i Hamre industriområde skulle bidra till en stor ökning av tung trafik genom Långsele, vilket påverkar trafikförutsättningarna i samhället. Eftersom Långsele centrum, med matvaruhandel, butiker och restauranger, samt skola och äldreboende ligger i direkt anslutning till väg 952 behövs flertalet åtgärder genomföras för att höja trafiksäkerheten. Väg 952 är den enda väg som leder till exploateringsområdet, vilket bidrar till en stor inverkan på närområdet både under bygg- och driftskede. Hittills har få trafikolyckor skett i samhället. För att bibehålla det så även efter framtida industrietableringar behöver flera åtgärder vara riktade mot oskyddade trafikanter, med säkra övergångsställen/passager och breda gång- och cykelbanor, för att minska risken för olyckor med den tunga trafik som kan väntas passera. Om godstransporterna skulle innefatta farligt gods visar denna utredning att flertalet målpunkter ligger för nära väg 952 utifrån rekommenderat skyddsavstånd.

En möjlig lösning är att få så många transporter som möjligt att välja en annan väg till exploateringsområdet. Alternativ 1 som nämns i avsnitt 6.2.1 är ett alternativ som inte bidrar till så stora omvägar från Sollefteå till exploateringsområdet. Däremot planeras ombyggnation av väg 953 inom de närmsta åren som kommer påverka framkomligheten. Väg 952 mellan exploateringsområdet och anslutningen till väg 953 är också smal och av relativt dåligt skick, vilket inte är optimala förutsättningar för frekvent och tung trafik. Alternativ 2, som går öster om Långsele, är också en möjlig lösning men innefattar däremot vägar med lägre bärighet som då kan behöva ses över. Det kan även vara bra att utvärdera vilken typ av vinterväghållning som utförs på vägen så att lastbilstransporterna inte får problem under vinterhalvåret. Detta alternativ blir en betydligt större omväg till exploateringsområdet och skulle därmed generera ytterligare utsläpp av växthusgaser. Då det är svårt att i dagsläget veta vilken väg lastbilstransporterna kommer ta i framtiden är det inte möjligt att ge en tydlig rekommendation på alternativ väg in till exploateringsområdet. Det kan därför vara bra att ytterligare utvärdera alternativa vägar framöver, för att undvika att den tunga trafiken går genom samhället. Däremot bör en sådan lösning också ställas mot de utökade utsläpp detta genererar och vilka konsekvenser det i sin tur kan leda till.

Till följd av ovanstående resonemang blir den rekommendation som i första hand kan lyftas i denna utredning att se över möjligheterna att samtliga transporter till och från exploateringsområdet sker via järnväg. Därmed skulle de ökade riskerna för trafikolyckor i samhället Långsele minska, samtidigt som höga utsläpp av växthusgaser från tunga lastbilar undviks. Båda dessa aspekter går hand i hand med nationella hållbarhetsmål.

Den ökade pendlingen som förväntas uppstå till följd av nya arbetstillfällen i Hamre industriområde, skapar ett behov av förbättrade kommunikationsmöjligheter med hållbara transportval. Gång- och cykelstråk med hög standard behöver anläggas så att etableringsområdet säkert och effektivt kan nås för gående och cyklister. Därmed behövs en tidig kommunikation mellan kommun och Trafikverket, då väg 952 har statlig väghållning, för att få dessa åtgärder på plats innan etableringen startat. Även en utökning av kollektivtrafiken och förbättring av hållplatserna i samhället rekommenderas.

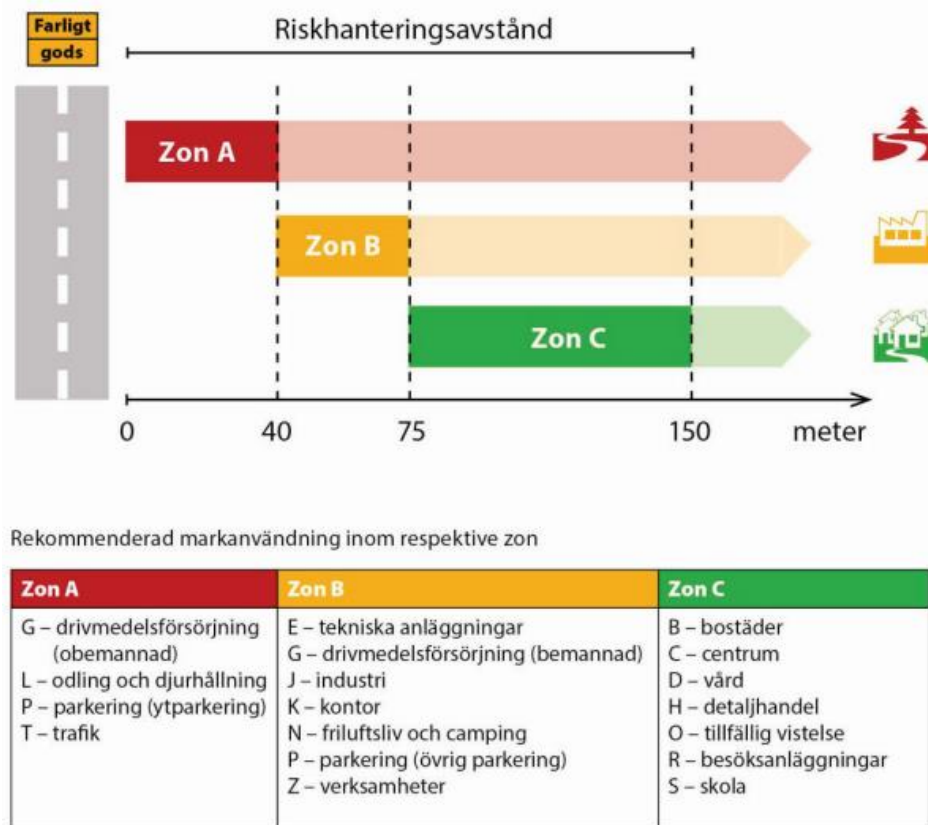
Kapacitetsberäkningen för korsningen i Västerflo, där den nya vägen öster om Stambanan kommer ansluta till väg 952, påvisar att framräknade trafikflöden inte kommer ge upphov till några kapacitetsproblem för korsningen. Även med betydligt högre beräknade trafikflöden är korsningen lång ifrån att nå kapacitetstaket. Korsningen har inga siktproblem till följd av träd, buskar eller andra föremål men däremot kan kurvan åt öster ha en skymmande inverkan på utfart från nya vägen till väg 952. En rekommendation är därför att sänka hastigheten på sträckan runt korsningen och kurvan till 60 km/tim, och/eller att sätta upp trafiksäkerhetskameror

på sträckan. Trafiksäkerhetskameror är en åtgärd som skulle kunna leda till högre hastighetsefterlevnad och därmed ge en mer säker trafiksituation runt korsningen.

Trafikutredningen har inte tittat på trafiklösningar och utformning inom själva exploateringsområdet. Men ett medskick är att infarten till exploateringsområdet behöver ha en tydlig yta för all den trafik som kommer att röra sig där, vad gäller oskyddade trafikanter, servicebilar, personalfordon, avfallsfordon samt inkommande och utgående gods. Det behöver även finnas en tydlig parkeringsyta med god standard för cyklar inom exploateringsområdet.

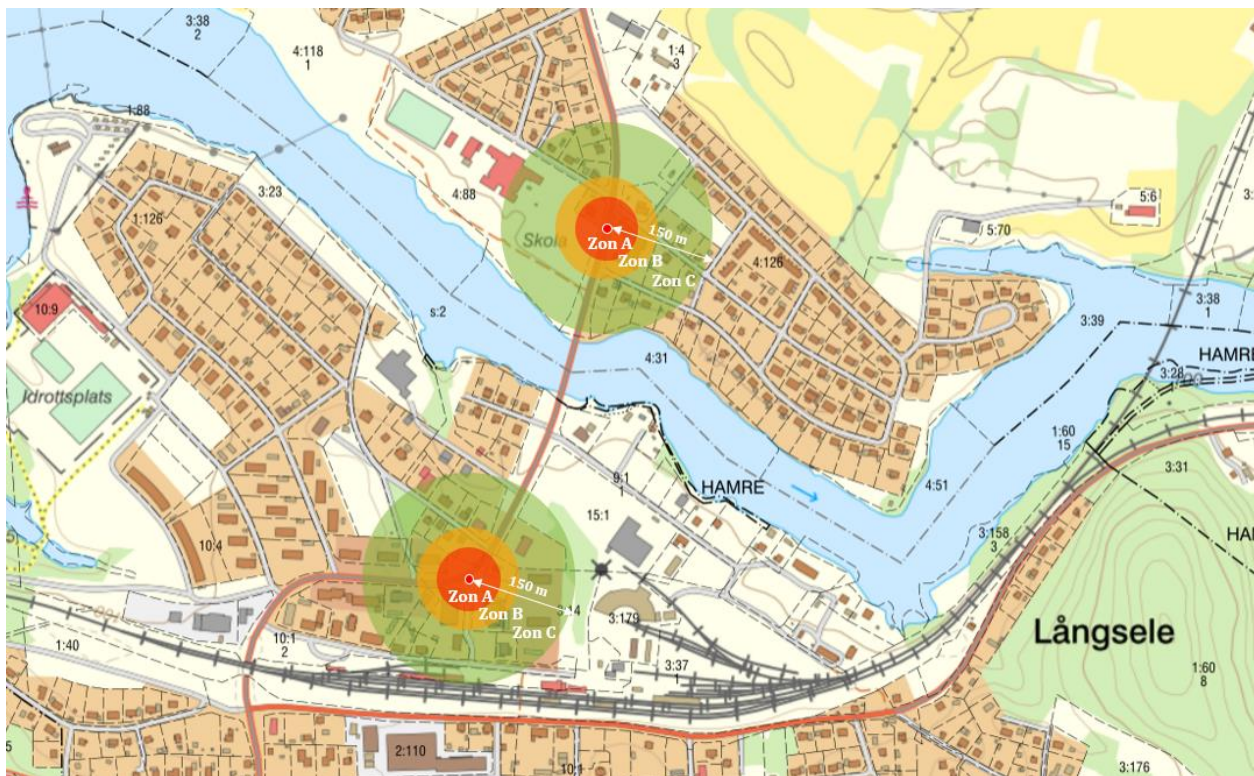
Bilaga 1 – Skyddsavstånd farligt gods

Rekommenderat skyddsavstånd mellan transportleder för farligt gods och olika typer av markanvändning kan ses i Figur 20. Avstånden mäts från den närmaste vägkant.



Figur 20. Rekommenderat skyddsavstånd mellan transportleder för farligt gods och olika typer av markanvändning.

Om transporterna från etablerade verksamheter vid Hamre industriområde väljer att köra genom samhället Långsele, längst med väg 952, är det vissa målpunkter som hamnar inom Zon A eller Zon B vilket kan ses i Figur 21. Långsele skola ligger delvis i Zon C, men då skolgården går ut till vägen ligger delar av den i Zon A. Även delar av äldreboendet och ICA Nära hamnar inom Zon A. Då många bostäder ligger i nära anknytning till väg 952, kommer även de att hamna inom Zon A och Zon B. Det går därmed emot rekommendationerna att frakta farligt gods längsmed väg 952 genom Långsele och alternativa vägar behöver i så fall användas.



Figur 21. Karta över Långsele med markerade riskhanteringsavstånd för transporter av farligt gods i närheten av Långsele skola och ICA Nära.