D136

FASTIGHETSBILDNINGSMYNDIGHETEN
Sundsvall lantmäteridistrikt

Dnr Y2 9330

GRUNDKARTA
över del av RI 1:1 m fl

I Timrå kommun, Västernorrlands län
upprättad i april 1993

Bengt Nilsson
ingenjör

Skala 1:2000
Koordinatsystem: Plan Su-Ti lokala
Höjd RH 1900

TIMRÅ 1994-03-07

---------- ILLUSTREDAD LINJE

Gränsbeteckningar

——·——·—— GRÄNS FÖR PLANOMRÅDET

——·——·—— ANVÄNDNINGSGRÄNS

—··——··— EGENSKAPSGRÄNS

Planbestämmelser

1. ANVÄNDNING AV ALLMÄNNA PLATSER

GENOMFART	GENOMFARTSTRAFIK
LOKALGATA	LOKALTRAFIK
L-GATA	GATA SOM INGÅR I LOKALNÄTET
NATUR	NATUROMRÅDE
GCMVÄG	GÅNG-, CYKEL- OCH MOPEDTRAFIK

2. ANVÄNDNING AV KVARTERSMARK

B	ENDAST BOSTÄDER
E_1	TRANSFORMATORSTATION
E_2	PUMPSTATION
H	HANDEL, INKLUSIVE BILSERVICE
T_1	JÄRNVÄGSTRAFIK
Y_1	IDROTT, BUSSANGÖRING
Y_2	IDROTT, ANGÖRINGSVÄG
Y_3	IDROTT, BESÖKSPARKERING

3. UTFORMNING AV ALLMÄNNA PLATSER

+0.00	FÖRESKRIVEN HÖJD ÖVER NOLLPLANET
tunnel	GÅNGTUNNEL
slänt	VÄGSLÄNT
00	HÖGSTA HASTIGHET I KM/TIM

4. UTNYTTJANDEGRAD

$e_1$000	HÖGSTA TILLÅTNA BYGGNADSAREA PER TOMT
$e_2$00	STÖRSTA BYGGNADSAREA I PROCENT AV FASTIGHETSAREAN

5. BEGRÄNSNING AV MARKENS BEBYGGANDE

	MARKEN FÅR INTE BEBYGGAS
	MARKEN FÅR ENDAST BEBYGGAS MED UTHUS OCH GARAGE
g	MARKEN SKALL VARA TILLGÄNGLIG FÖR GEMENSAMHETS-ANLÄGGNING
u	MARKEN SKALL VARA TILLGÄNLIG FÖR ALLMÄNNA UNDER-JORDISKA LEDNINGAR
z_1	MARKEN FÅR BYGGAS ÖVER MED BRO FÖR ALLMÄN GATUTRAFIK

6. MARKENS ANORDNANDE

IN- OCH UTFART FÅR INTE ANORDNAS

BULLERPLANK SKALL FINNAS

7. PLACERING, UTFORMNING, UTFÖRANDE

0.0	HÖGSTA BYGGNADSHÖJD I METER
I, II	HÖGSTA ANTAL VÅNINGAR
fril	ENDAST FRILIGGANDE HUS

8. STÖRNINGSSKYDD

vall	BULLERVALL ELLER SKÄRM SKALL ANORDNAS SÅ ATT UTOMHUS-BULLRET REDUCERAS MINST 3 dB(A).
plank 0.0	BULLERPLANK ELLER SKÄRM SKALL ANORDNAS TILL ANGIVEN HÖJD I METER.

9. ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Genomförandetid

a_1	GENOMFÖRANDETIDEN SLUTAR 2003-12-31

Ändrad lovplikt

a_2	BYGGLOV KRÄVS EJ FÖR UTHUSBYGGNAD MINDRE ÄN 25 M2 OM DEN EJ HAMNAR NÄRMARE TOMTGRÄNS ÄN 4,5 M.

TIMRÅ 94.03.07

DETALJPLANEN ÄR:
Godkänd av byggnadsnämnden 1994-01-31
Antagen av kommunfullmäktige 1994-03-07
Laga kraftvunnen enligt regeringens beslut 1994-09-15

DETALJPLAN FÖR
Länsväg 330, förbi Bergeforsen
Timrå kommun, Västernorrlands län

UPPRÄTTAD 1993-10-25. REVIDERAD 1994-01-31

Hans-Erik Åslin
stadsarkitekt

50 40 30 20 10 0 50 100 150 200 m
SKALA 1:2000

2262 P94/0307/1:1 D136

D136

FASTIGHETSBILDNINGSMYNDIGHETEN
Sundsvall lantmäteridistrikt

Dnr Y2 9330

GRUNDKARTA
över del av Rl 1:1 m fl

I Timrå kommun, Västernorrlands län
upprättad i april 1993

Bengt Nilsson
ingenjör

Skala 1:2000
Koordinatsystem: Plan Su-Ti lokala
Höjd RH 1900

IDROTTSPLATS
SKIDSTADION

PARKERING

HANDEL OCH BILSERVICE

FORSSON

GC-VÄG

BULLERPLANK

BULLERVALL

HÖKARVÄGEN

UTTERVÄGEN

SPIKVÄGEN

BÄCKVÄGEN

LÅNGVÄGEN

INDUSTRIGATAN

SÄNDAREVÄGEN

TALLMOVÄGEN

LÅNGGATAN

HEMMANSGATAN

PLANERAT BOSTADSOMRÅDE

SKOLA

BERGEFORSEN

BERGEFORSENS KRAFTSTATION

Storgrundet

Lundetjärn

Rl

samf

PLANERAD RV/MASSEBYLEDNING

"LUNDE SKOLA"

TORGVÄGEN

LUNDEVÄGEN

ÄNGSGATAN

BLOMKÅLSGATAN

SLÅTTERGATAN

VÄXHAMMARGATAN

BORRGATAN

TRIANGELVÄGEN

HANDELSPOST

DAGHEM

Lundevägen avstängs och ny gång- och cykelförbindelse ordnas under järnvägen.

BOSTADSHUS SOM UTSÄTTS FÖR SÅ HÖGA BULLERNIVÅER ATT DE BÖR UTRUSTAS MED 3-GLASFÖNSTER MOT LV 330.

BULLERPLANK

BULLERVALL

(00) HASTIGHETSBEGRÄNSNING TILL ANGIVEN HASTIGHET I KM/TIM

TILLHÖRANDE DETALJPLAN ÄR:

Godkänd av byggnadsnämnden 1994-01-31
Antagen av kommunfullmäktige 1994-03-07
Laga kraftvunnen enligt regeringens beslut 1994-09-15 .

ILLUSTRATIONSKARTA TILL
detaljplan för
Länsväg 330, förbi Bergeforsen
Timrå kommun, Västernorrlands län
UPPRÄTTAD 1993-10-25, REVIDERAD 1994-01-31

Hans-Erik Åslin
stadsarkitekt

50 40 30 20 10 0 50 100 150 200 m
SKALA 1:2000

2262-P94/0307/1:2 D136

TIMRÅ 94.03.07

TIMRÅ 1994-03-07

BK 177 76, 75

LÄNSSTYRELSEN
VÄSTERNORRLANDS LÄN

LAGAKRAFTBEVIS

2023-2440-94

Timrå kommun
Box 122
861 00 TIMRÅ

Kommunfullmäktige i Timrå kommun har 1994-03-07 antagit detaljplan för länsväg 330 förbi BERGEFORSEN.

Beslutet har vunnit laga kraft **1994-09-15** enligt regeringens beslut samma dag.

Christina Zetterquist
Christina Zetterquist

Bilaga

Kopia av regeringens beslut 1994-09-15

Kopia till

Fastighetsbildningsmyndigheten	+ antagandebeslutet
Byggnadsnämnden	+ "
Lantmäteriet	+ "
Planenheten	+ "

2262-P94/0307/1

TIMRÅ KOMMUN

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Sammanträdesdatum

Kommunfullmäktige

1994-03-07

Kf § 22 Dnr 146/93 214

Detaljplan för länsväg 330 förbi Bergeforsen

Kommunstyrelsens arbetsutskott har i beslut, den 14 januari 1992, § 6, uppdragit till byggnadsnämnden att upprätta detaljplan för ny vägsträckning av länsväg 330.

Byggnadsnämnden har i beslut, den 31 januari 1994, § 4, överlämnat rubr detaljplan till kommunfullmäktige för antagande.

Beslut

Kommunfullmäktige beslutar på kommunstyrelsens förslag:

Anta byggnadsnämndens förslag till detaljplan för länsväg 330 förbi Bergeforsen.

Protokollsutdrag till
Länsstyrelsen
Kansliet (kungörelse)
Byggnadsnämnden

Exp 11/3 1994
BNm

			Utdragsbestyrkande

DETALJPLAN FÖR

Länsväg 330, förbi Bergeforsen

Timrå kommun, Västernorrlands län

Upprättad 1993-10-25, reviderad 1994-01-31

B E S K R I V N I N G

1. Orientering och plandata

Trafiken på Lundevägen, lv 330, genom Bergeforsen, har under många år ifrågasatts och debatterats. Trafiken på vägen har varit omfattande, med stor andel tung trafik och relativt höga hastigheter. Det smala gaturummet har inte medgett plats för både fordon och fotgängare, vilket inneburit betydande olycksfallsrisker.

Timrå kommun anser att trafikförhållandena måste förbättras i området, särskilt med tanke på den ökade trafiken till skid- och ridstadion. I nuvarande sysselsättningsläge, finns en möjlighet att byggstart kan ske under år 1994.

2. Planhandlingar

Planförslaget utgöres av:

- plankarta i skala 1:2000
- bestämmelser på plankartan

Planförslaget åtföljes av:

- denna planbeskrivning
- genomförandebeskrivning
- fastighetsförteckning
- miljökonsekvensbeskrivning
- teoretisk trafikbullerberäkning

3. Planeringsförutsättningar

3.1 Gällande planer

Planförslaget berör byggnadsplan fastställd 68-10-17, samt stadsplaner fastställda 78-07-04, 79-05-11 och 83-05-19.

För övrigt gäller översiktsplan för Timrå kommun, antagen i november 1990.

Vid Lundetjärn gäller generellt strandskydd.

3.2 Naturförhållanden

Vägsträckningen börjar vid gamla E4, numera lv 331, i öster. Där berörs fem villatomter av ny underfart under lv 331 och järnväg. Efter passage av järnvägen går sträckningen i befintlig skogsmark norr om befintliga villaområden vid Lilldals- och Morotsgatan. Efter passering av Hemmansgatan, berörs huvudsakligen odlingsmark.

Undergrunden varierar med några sanka partier norr om Lilldalsgtan och huvudsakligen betydande sandlager i övriga delar.

3.3 Fornlämningar

Inga fasta fornlämningar finns inom vägområdet.

3.4 Markägoförhållanden

Större delen av markområdet i öster ägs av Timrå kommun. Odlingsmarken i väster är privatägd. Markägoförhållandena redovisas närmare i bifogad fastighetsförteckning.

4. Planförslaget

4.1 Planområdets avgränsningar

Förslaget omfattar först och främst de markområden som bildar vägområde kring den föreslagna vägsträckningen.

Vidare ingår tillfartsvägar och parkering vid skidstadion och Forsmons industriområde. Även bebyggelsen på Lilldalsgatan har inarbetats i planen.

4.2 Avvikelser från gällande planer

Enligt gällande översiktsplan, föreslås att en fördjupad översiktsplan görs för Bergeforsen mm, för att bl a studera trafikfrågorna. Sedemera har Timrå kommun i beslut rörande ridstadion tagit ställning för en omläggning av lv 330 i nu föreslaget läge.

Jämfört med gällande planer i området preciserar denna plan vägområdet bättre.

Natur-, idrotts- och verksamhetsområden begränsas. Morotsgatans avslutning i öster redovisas som gemensamhetsanläggning.

I Forsmon begränsas befintliga bostadskvarter med hänsyn till vägomläggningen.

4.3 Trafik

Genomfarts- och tillfartstrafiken som nu är på Lundevägen skall flyttas till den nya vägsträckningen. Blomkålsgatan föreslås bli utbyggd mot den nya vägen. På så sätt kan Bergeforsens centrum enkelt nås. Nuvarande plankorsning med

järnvägen skall stängas av för fordonstrafik. Där planeras en tunnel för gång- och cykeltrafiken. Trafik till och från Bergeforsen kommer därmed att matas in via Blomkåls- och Hemmansgatan.

Den nya vägsträckningen följer i stort den utredningsplan som gjordes under 80-talet. Korsningen med järnvägen har dock omstuderats så att lv 330 går ned under lv 331 och järnvägen. Därmed kan fler bostadsfastigheter bibehållas än tidigare. Länsväg 331 flyttas närmare järnvägen. Denna utformning innebär att fastigheterna Forsmon 1:3 och 1:183 måste lösas in helt och att Forsmon 1:1 måste lösas till en del.

Forsmon 1:132 berörs i sin sydöstra del, som redan tagits i anspråk för Laxgatan.

Bostadsområdena och centrum i Bergeforsen ansluts via Blomkålsgatans förlängning och Hemmansgatan. Forsmons industriområde och skidstadion får en gemensam anslutning. Därmed kan järnvägskorsningen vid Spikvägen slopas. Till skidstadion ordnas ytterligare en infart i väster som främst skall nyttjas för busstrafik.

Infarter till befintliga gårdar ordnas enligt utredningsplanen. Utfarter för jord- och skogsbruket regleras i vägarbetsplan. Nya anslutningar ordnas i väster för väg mot Lögdö och den nuvarande Lundevägen.

Lilldals- och Ribygatan ansluts mot den förlängda Blomkålsgatan, som mynnar mot länsvägen. På grund av nivåförhållandena blir Lilldalsgatan en återvändsgata med vändplan vid Forsmon 1:10 och 1:15.

För busslinjenätet säkerställs utrymme för busshållplatser i anslutning till gångtunnel vid skidstadion. Det planerade busslinjenätet följer lv 330 i öster från anslutning mot lv 331 till Blomkålsgatans förlängning. Där svänger bussarna söderut mot Bergeforsens centrum. Nya hållplatser skall då ordnas väster om skolan och i centrum.

Den nuvarande gång- och cykeltrafiken genom Bergeforsen kan även i fortsättningen följa Lundevägen då genomfartstrafiken flyttats ut. Lundevägen bör då kompletteras med gångbana.

Gång- och cykeltrafiken mot skidstadion leds, dels från Morotsgatan via gångtunnel under den nya vägen, dels från lv 331 via Laxgatan, Långgatan, Spikvägen och befintlig gångtunnel under järnvägen. Även för gång- och cykeltrafiken från Forsmon mot Bergeforsen ordnas gångtunnel.

4.4 Bostäder

Bostadsbebyggelsen utmed Ribygatan och Lilldalsgatan omfattas av planförslaget och får därför reglerade byggrätter. Högsta tillåten byggarea på tomt blir då 250 m^2. Byggnaderna får uppföras som envåningshus med källare eller sutteräng. Uthusbyggnader upp till 25 m^2 får uppföras utan bygglov.

I Forsmon vid Backgatan och Långvägen ändras kvartersgränserna. Främst berörs Forsmon 1:1 som avgränsas mot den nya vägen och föreslagna gång- och cykelförbindelser. Den återstående tomtbildningen blir ca 2000 m^2 stor.

4.5 Handel

Vid infarten till Forsmons industriområde ordnas ett ca 2000 m^2 stort område för handel och bilservice.

4.6 Idrott

Befintligt skidstadion och idrottsplats får utökade markområden åt söder för att kunna ordna angöringstrafik och parkering för bilar och bussar.

4.7 Teknisk försörjning

Området är anslutet till kommunens el-, vatten- och avloppsnät. Erforderliga ledningsområden har reserverats i planförslaget.

4.8 Immissioner

Angränsande bostadsområden är störda av flygbuller och blir störda av vägtrafiken på den nya vägen.

Flygbullret kommer att begränsas till vad som är godtagbart genom att flygvägarna för Fockerplanen ändras.

Bullret från vägtrafiken har studerats i särskild utredning. Bullerproblemen utgörs främst av höga maximalnivåer, då tunga fordon passerar.

Planförslaget redovisar därför att bullerplank, alternativt bullervall måste ordnas till skydd för de som bor närmast den nya vägsträckningen.

4.9 Naturmark

Utmed den nya vägen finns begränsade skogsdungar. Dessa säkerställs i plan såsom naturmark.

4.10 Strandskydd

Den föreslagna vägsträckningen berör i den västra delen strandskyddsområdet kring Lundetjärn.

Området som består av bland- och slyskog är ej av betydelse för friluftslivet.

5. Samråd

Berörda myndigheter och markägare har under samrådsskedet fått tillfälle att ta del av och yttra sig över planförslaget.

Då planen även har övergripande karaktär, har alla boende i Bergeforsen och Forsmon delgivits planen genom annons i ortstidningarna och planutställning på postkontoret i Bergeforsen.

De viktigaste synpunkterna mot förslaget har varit buller- och avgasstörningarna på näraliggande bostadsområden.

Vägsträckningen har även ifrågasatts, då den skiljer bostadsbebyggelsen från rekretionsområdena i norr.

Inkomna synpunkter har resulterat i att vägens korsning med järnvägen ändrats så att planen nu redovisar att lv 330 passerar under lv 331 och järnvägen.

REVIDERING

Efter utställning har planförslaget ändrats så, att ett ledningsstråk säkerställs på fastigheten Bergeforsen 1:8 och tomten i övrigt endast kan bebyggas med uthus.

Timrå som ovan

Hans-Erik Åslin

Hans-Erik Åslin
stadsarkitekt

DETALJPLAN FÖR

Länsväg 330, förbi Bergeforsen

Timrå kommun, Västernorrlands län

Upprättad 1993-10-25, revidering 1994-01-31

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

1. SYFTE

Denna beskrivning har upprättats för att underlätta den samordning av olika arbetsmoment som föreslagen vägutbyggnad i området kräver.

2. ORGANISATION

Timrå kommun är huvudman för planen och ansvarar för lokalgator och huvudnät för vatten och avlopp.

Statens vägverk är väghållare för lv 330 och 331.

Genomförandetiden är bestämd till 31 december 2003

3. TIDPLAN

Planförslaget beräknas bli antaget årsskiftet 1993-94. Under förutsättning att staten anslår ytterligare medel för lokala trafikanordningar kan byggstart förväntas under 1994.

4. FASTIGHETSRÄTTSLIGA ÅTGÄRDER

.a Genom fastighetsreglering tillförs vägområdet mark från Forsmon 1:1, 1:3, 1:132 och 1:183.

.b Övrig erforderlig mark för den nya vägsträckningen tages i anspråk med vägrätt, 30 och 31 §§ väglagen i överensstämmelse med detalj- och arbetsplan.

.c Genom fastighetsreglering som berör Forsmon 1:152 bildas en tomt för handel och bilservice.

.d Genom anläggningsåtgärd säkerställs ledningsrätter för allmänna ledningar.

5. EKONOMI

Vägombyggnaden av lv 330 med anslutningar mot Industrigatan, skidstadion, Lilldalsgatan samt vägbro över järnvägen och gångtunnlar, har preliminärt kostnadsberäknats till ca 20 mkr. Dessa kostnader förutsätts bli täckta genom att staten anslår erforderliga medel.

Projektet förutsätter även andra åtgärder:

Förlängning Blomkålsgatan	240 m	500	tkr
Gångväg mot Bergeforsens centrum	300 m	220	tkr
Andra gångvägskompletteringar	100 m	80	tkr
Summa övriga kostnader		800	**tkr**

6. KOMPLETTERANDE UTREDNINGAR

.a En miljökonsekvensbeskrivning skall upprättas för vägprojektet.

.b Vägverket skall upprätta arbetsplan för projektet.

Timrå som ovan

Hans-Erik Åslin

Hans-Erik Åslin
stadsarkitekt

DETALJPLAN FÖR

LÄNSVÄG 330, FÖRBI BERGEFORSEN

TIMRÅ KOMMUN, VÄSTERNORRLANDS LÄN

UPPRÄTTAD 1993-10-25, REVIDERAD 1994-01-31

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

1. SYFTE

Enligt 15 § Väglagen, skall en miljökonsekvensbeskrivning upprättas som komplement till vägarbetsplanen. Beskrivningen skall redovisa väntade miljöeffekter, samt förslag till skyddsåtgärder mm som behövs för att förebygga olägenheter av trafiken.

Denna beskrivning, som även prövar alternativa lösningar, kan ses som ett förarbete till vägarbetsplanens miljökonsekvensbeskrivning.

2. FÖRUTSÄTTNINGAR

Trafiken på Lundevägen, lv 330, genom Bergeforsen, har under många år ifrågasatts och debatterats. Trafiken på vägen har varit omfattande, med stor andel tung trafik och relativt höga hastigheter. Det smala gaturummet har inte medgett plats för både fordon och fotgängare, vilket inneburit betydande olycksfallsrisker.

Timrå kommun anser att trafikförhållandena måste förbättras i området, särskilt med tanke på den ökade trafiken till skid- och ridstadion.

Denna förbättring bör resultera i att gång- och cykeltrafiken kan löpa trafiksäkert. Vidare bör plankorsningar med järnvägen byggas bort. Bullerstörningarna från fordonstrafiken måste klara naturvårdsverkets riktvärden, vilket idag innebär att bullerplank bör uppsättas utmed Lundevägen.

Med hänsyn till detta har tre alternativa väglösningar studerats.

3. ALTERNATIVA LÖSNINGAR

Alternativ I (fig 1)

Detta alternativ innebär att genomfartstrafiken ligger kvar på Lundevägen och att gång- och cykeltrafik hänvisas till de parallellt gående Borrgatan och Ljunggatan som förbinds med ny gång- och cykelväg över bäckravin.

Lundevägen tar i anspråk hela det befintliga vägområdet för biltrafik. Vägsektionen utformas med två körfält om vardera 3 m. Alla träd i omedelbar närhet till vägområdet tages bort. Tre övergångsställen med mittrefug ordnas för korsande gång- och cykeltrafik. Avvattning ordnas via nya dagvattenbrunnar och ledningar.

Denna vägombyggnad är kostnadsberäknad till 8,2 mkr. Bullerplank är ej medräknat.

Konsekvenser:

Förslaget ger en något förbättrad framkomlighet för biltrafiken, men tål inte ytterligare ökning av trafiken. Föreslagen separering av gång- och cykeltrafiken är positiv. Risken att Lundevägen ändock nyttjas för gång- och cykeltrafik är dock stor.

Störningarna av buller kvarstår. Olägenheten med plankorsningen vid järnvägen kvarstår.

Alternativ II (fig 2)

Även i detta förslag ligger genomfartstrafiken kvar på Lundevägen. För gång- och cykeltrafiken ordnas en separat avskild gc-väg utmed Lundevägens norra sida.

Detta innebär att vägområdet vidgas till 12 m. Vägen får två körfält om vardera 3,5 m. Gång- och cykelvägen blir 3,5 m bred. Avvattning ordnas via nya dagvattenbrunnar och ledningar.

För att kunna ordna detta måste betydande markintrång göras på 22 tomter på den norra sidan. På den södra sidan måste näraliggande träd tas ned.

På fyra ställen ordnas övergångsställen med mittrefug. Dessa får en hastighetsnedsättande effekt.

Detta vägalternativ är preliminärt kostnadsberäknat till 11,7 mkr. Bullerplank är ej medräknade.

Konsekvenser:

Vägen får en betydande standardhöjning och godtagbar säkerhet för gång- och cykeltrafiken. Alternativet har dock sin begränsning i att ta upp ökade trafikvolymer.

De betydande markintrången komplicerar genomförandet.

Störningarna av buller liksom olägenheten med plankorsningen vid järnvägen kvarstår.

Alternativ III (fig 3)

Genomfartstrafiken flyttas från de centrala delarna, så att den passerar norr om Bergeforsen, som nås via Hemmansgatan och Blomkålsgatans förlängning. Ny anslutning ordnas även till Forsmons industriområde och skidstadion.

Gång- och cykeltrafiken i öst- västlig riktning ligger kvar på Lundevägen, som bör förses med gångbana. Kontakten mellan Bergeforsen och skidstadion hålls öppen via två tunnlar under den nya vägsträckningen.

I väster innebär förslaget intrång på privatägd jordbruksmark. I Forsmon krävs inlösen av mark från två fastigheter. Forsmon 1:3 och 1:183 måste dessutom helt inlösas, då de hamnar i vägområdet.

Inga fornlämningar finns i vägområdet.

Vägprojektet har preliminärt kostnadsberäknats till 20 mkr i 1993 års penningvärde. Blomkålsgatans förlängning beräknas till ca 500 tkr.

Trafikbuller utmed den nya vägen

Utifrån aktuella trafikmängder på Lundevägen (lv 330) och gamla E4 (lv 331) har en preliminär trafikprognos gjorts för den nya vägsträckningen och anslutningsvägar.

./. På basis av denna har KM upprättat teoretiska trafikbullerberäkningar utmed vägen. Man förutsatte då att hastigheten begränsas till 50 km/tim på lv 330 väster om Hemmansgatan, öster därom till 70 km/tim.

Beräkningarna gav sammanfattningsvis följande resultat:

I Forsmon utsätts de näraliggande fastigheterna för ljudnivåer som klart överstiger aktuella riktvärden. Nivåerna kan dock sänkas om bullerplank ordnas utmed vägarna. Då kvarstår för en del fastigheter för höga maxialnivåer i plan 2. Detta kan åtgärdas med treglasfönster.

I Bergeforsen utsätts bebyggelsen utmed Morotsgatan för nivåer omkring de tillåtna riktvärdena. Eftersom utomhusvärdena blir för höga på norra delen av tomterna föreslås att en bullerskärm ordnas utmed vägen.

Även bebyggelsen i norr och väster på Rii 1:2, 1:148 och 3:161, samt Lunde 2:30, 2:45, 2:47 - 49, störs av buller som något överstiger riktvärdena. Detta bör åtgärdas med treglasfönster.

Konsekvenser:

Förbifarten avlastar Lundevägen från genomfarts- och matningstrafik. Trafiken till Forsmons industriområde, skid- och ridstadion underlättas.

Säkerheten vid passage av järnvägen ökar avsevärt, då den nya korsningen blir planskild och äldre korsningar vid Spikvägen och Lundevägen utgår.

Bostadsbebyggelsen i Forsmon störs av trafikbuller som dock skall avskärmas med plank eller vall. Störningarna i centrum minskas avsevärt.

4. SAMLAD BEDÖMNING

Alternativ III skapar de bästa förutsättningarna för god trafiksäkerhet och orienterbarhet. Sträckningen tål även en avsevärt ökad belastning som kan inträffa vid idrottsevenemang och vid fortsatt bostadsbyggande vid bl a Djupängen.

Samtliga alternativ medför bullerstörningar i någon del av området. En avlastning av trafik i centrala Bergeforsen bör dock prioriteras, då det ger stora positiva effekter på miljön där.

Störningarna utmed den nya sträckningen åtgärdas med bullerplank eller vall.

De betydligt högre kostnaderna för alternativ III är skäliga med hänsyn till den nytta vägen har i området.

Vid förestående förbättring av trafikmiljön i Bergeforsen bör således alternativ III rekommenderas.

Timrå som ovan

Hans-Erik Åslin
stadsarkitekt

Detaljplan för

Länsväg 330, förbi Bergeforsen

Timrå kommun, Västernorrlands län

UPPRÄTTAD 1993-10-25, REVIDERAD 1994-01-31

Samrådsredogörelse

Planförslaget har varit utsänt för samråd under tiden 93-07-16 -- 93-09-03.

Under och efter samrådsperioden har den föreslagna vägsträckningen omstuderats, delvis på grund av de erinringar som inkommit enligt nedan.

Den största förändringen består i att korsningen med järnvägen och lv 331 sker under dessa. Detta ger en mycket bättre miljömässig utformning, där topografins förutsättningar tillvaratas. Befintlig bebyggelse i området kan bestå med undantag för fastigheterna Forsmon 1:3 och 1:183.

Kultur- och fritidsnämnden, kommunstyrelsen, socialtjänsten, miljöberedningen, statens järnvägar, hyresgästföreningen och räddningstjänsten har inget att erinra om planförslaget.

Skolstyrelsen hänvisar till Bergeforsens skolas trafikgrupps protokoll 1993-08-19. Av detta framgår att man förordar det vägalternativ som redovisas i detaljplaneförslaget. Man förutsätter att busshållplats ordnas utmed lv 330 nära skolan och att ingen busstrafik går Lundevägen. Ribygatan bör avstängas för genomfartstrafik. För de boende på Grönsakslandet bör en gångtunnel ordnas under Blomkålsgatan.

> **Kommentar:** Busslinjenätet planeras gå in mot Bergeforsens centrum via den förlängda Blomkålsgatan, där även hållplats ordnas väster om skolan. Möjligheten att ordna gångtunnel i denna läge skall studeras i fortsatt planläggning. Busstrafiken måste gå via Lundevägen för att bäst betjäna passagerna.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden påpekar att bullernivån 55 dB inte får överskridas på tomterna och att föreslagna skyddsåtgärder följs upp.

> **Kommentar:** En förnyad bullerutredning har gjorts med hänsyn till aktuella trafikmängder och hur de kan fördelas vid en planerad vägomläggning.
>
> Utredningen redovisar bullervärden på angränsande bostadsfastigheter och förslag till åtgärder. Utredaren beskriver bl a att riktvärdet för den ekvivalenta utomhusnivån 55 dB överskrids med 1 dB vid 5 av 28 bostadsfastigheter. Det mänskliga örat uppfattar inte

1 dB skillnad. I planförslaget föreslås ändock bullerdämpande åtgärder i form av 3-glasfönster eller skärm för att som helhet få en bättre inom- eller utomhusmiljö i vissa områden.

Trafiknämnden anser att Blomkålsgatans förlängning byggs med utrymme för busstrafik och hållplats. Utmed vägen bör även finnas gång- och cykelväg.

Kommentar: Se svar till skolstyrelsen

Tekniska nämnden föreslår att den gamla järnvägskorsningen stängs för biltrafik och ny anslutningsväg från centrum utförs mot den nya lv 330. Berörda va-ledningar som redovisas i särskilt yttrande omlägges på vägverkets bekostnad och skyddas med u-område.

Kommentar: Järnvägskorsningen med Lundevägen ingår ej i planförslaget. När Lundevägen upphör att vara länsväg, så kommer järnvägskorsningen att tas ur bruk för fordonstrafik. För gång- och cykeltrafiken planeras en gångtunnel under järnvägen.

Fastighetsnämnden tillstyrker förslaget under förutsättning att intrången på tomten för Lunde skola inte blir onödigt stora. Huvudbyggnaden bör kunna utnyttjas som helårsbostad.

Kommentar: Vägen hamnar 12 m från hushörn. Det är oundvikligt att trafiken på vägen är störande för boende. Fönster bör förses med ljudrutor. Lunde skola ingår ej i förslaget.

Länsstyrelsen förutsätter att vägtrafikbullret studeras utifrån nya beräkningar om framtida trafik. Fornlämningsförekomsten i området måste studeras. Intrånget i strandskyddsområdet vid Lundevägen måste beskrivas. Banverkets synpunkter bifogas.

Kommentar: Bullerstörningarna har behandlats ovan. Vid undersökning av vägområdet har inga fornlämningar hittats. Förslaget kompletteras med avseende på strandskyddet.

Banverket påtalar krav på avstånd diken, dränering, bantrummor, belysning, frihöjd mm. I övrigt godkändes planförslaget.

Kommentar: Den nya vägsträckningen, som utformas med väg under järnvägen, projekteras i nära samverkan med Banverket varvid dessa synpunkter beaktas.

Televerket informerar om befintliga kablar i området.

Kommentar: Ledningarna skall beaktas i den fortsatta vägprojekteringen. Samverkan skall ske med televerket.

Linjebuss Trafik AB påtalar att ressträckan och restiden Lunde - Sundsvall förlängs. Den nya vägförbindelsen måste sammanbindas med Lundevägen och att busshållplats byggs vid Posten.

Kommentar: Se svar till skolstyrelsen.

Riby samfällighetsförening, Stefan Nyberg, har hållit möte 93-08-25 och avgivit följande synpunkter.

Man menar inledningsvis att förslaget inte står i överensstämmelse med kommunens intentioner som miljökommun eller enligt översiktsplan. Föreningen menar att en ny bro över älven bäst löser trafikproblemen i Bergeforsen. Nu föreslagen förbifart innebär att man flyttar trafikproblemen från Lundevägen till den nya sträckningen.

Därutöver framförs en mängd synpunkter som berör teknisk utformning, buller, föroreningar, gång- och cykeltrafiken, grön- och rekreationsområde, trafikmängder och underlag för service.

Föreningen ställer som krav för planförslagets godkännande att:

1. samfälligheten upplöses.

2. bättre analys av buller och avgaser görs.

3. Områdesplan upprättas med trafiknät.

4. Planområdet skall även omfatta Blomkålsgatan.

Kommentar: Avsikten med planförslaget är att förbättra trafikmiljön i Bergeforsen och därmed minska riskerna för trafikolyckor, minska buller och avgaser från trafiken. Planförslaget möjliggör även en fortsatt utveckling av bostadsområden och fritidsanläggningar i området.

Den i översiktsplan 90 redovisade bron över Indalsälven, kan inte genomföras då broläget hamnar rakt över infiltrationsområdet för vatten till vattenverket i Näs.

Timrå kommun har under sommaren gjort nya trafikräkningar och därefter gjort en prognos för trafiken i området. Av denna framgår att trafiken avsevärt ökat från 1987 års räkning. Planförslaget och detaljprojekteringen har därför bearbetats utifrån de nya uppgifterna. Buller och avgaser studeras samtidigt. Hastighetsbegränsning skall bestämmas till 50 km/tim från Norra Ribygatan till lv 331.

Gång- och cykeltrafiken har behandlats ovan. Servicen i området kan bestå då Bergeforsens centrum ansluts via Blomkålsgatan mot den nya vägen.

Kontakten med friluftsområdena i norr säkras via en gång- och cykelväg under den nya vägen.

Frågan om samfällighetens upplösning hänger ej samman med planförslaget. Trafiknätet har diskuterats i många år och ett flertal alternativ har studerats. Miljökonsekvensbeskrivningen bör utgöra ett tillräckligt underlag för att belysa det framtida vägnätet i området. Blomkålsgatans förlängning är redan planlagd och kan genomföras.

Villaföreningen på Personska hemmanet önskar:

1. Bussficka för skolungdom till Sörbergeskolan samt äldre till centrum.

2. Av- och påstigning för Bergeforsens skola.

3. Möjlighet till korttidsparkering vid fritidshemmen Delta och Brinken.

Kommentar: Dessa frågor har i stort behandlats ovan, föreningen utgör ej berörd sakägare och har därmed ej överklagningsrätt.

Rolf och Märta Tegeback, Rii 3:161, anser att vägen gör ett så oacceptabelt intrång att de ifrågasätter möjligheten att bo kvar. Odlingsmarker mm berörs. Gården är en släktgård där närheten till naturen och ostördheten är en livskvalitét.

Tegeback ser följande möjligheter:

1. Begränsa utbyggnaden av vägen till sträckan från Forsmon fram till Hemmansgatan

2. Vägen flyttas norrut med en sträckning utmed Norra Ribygatan. Vägen bör flyttas minst 50 m norrut, norr om befintligt dike och björkridå.

3. Om aktuellt vägförslag genomförs bör bostadshuset lösas in och ett likvärdigt hus byggas på höjden söder om nuvarande husläge.

Kommentar: En begränsning av utbyggnaden är olämplig då trafikproblemen i området därmed kvarstår. Vägens läge har justerats ca 10 m, så att den hamnar ca 50 m norr om bostadshuset och minskar intrånget i björkridån. Bullerutredningen visar att den ekvivalenta ljudnivån utomhus hamnar på 56 dB, dvs 1 dB över riktvärdet. Maximalnivån inomhus beräknas till 47 dB. Med treglasfönster klaras riktvärdet inomhus.

Erland Nordström, Lunde 2:45, påtalar att det även för fastigheterna Ljunggatan måste ordnas bullerskydd.

Kommentar: Bebyggelsen vid Ljunggatan på fastigheten Lunde 2:30, 2:45, 2:47 - 49, utsätts för buller som främst ger för höga maximalvärden inomhus. Detta kan avhjälpas med treglasfönster.

Hans-G Nyberg och Leif Andersson, boende vid Ljunggatan, vill att nuvarande bevattningsledning från Lundetjärn kan bibehållas vid vägutbyggnaden. Fritidsområdet vid tjärnen bör kunna nås via vägtunnel.

Kommentar: Skydd kring ledningar bör kunna ordnas. Trafikmängden på Lundevägen är inte av sådan omfattning att en gångtunnel är befogad.

Anita Larsson Källberg, Lundevägsgruppen, är positiv till förslaget och förutsätter en avstängning av Lundevägen mot järnvä-

gen. Hastigheten på Lundevägen bör sänkas till 30 km/tim. Framtida utbyggnad i Lunde måste avvakta vägutbyggnaden.

Kommentar: Först sedan de nya vägarna tagits i drift kan man bedöma huruvida hastigheten på Lundevägen skall begränsas.

Britt-Marie Nyqvist, Irene Mohri, Eva och Kent-Ove Bergström samt Rolf och Barbro Bergman, boende på Morotsgatan, anser att bilavgaserna från vägen gör husen obeboeliga då husen har mekanisk ventilation. De är oroliga för okända hälsorisker och anser att bullerberäkningarna är felaktiga. De ifrågasätter även det lämpliga i att flytta störningarna från ett område till ett annat.

Kommentar: Motiven till den nya vägsträckningen redovisas i planbeskrivningen. Bullersituationen har bearbetats utifrån aktuella trafikräkningar och prognoser för den nya vägen. Det visar sig att främst maximalnivåerna inomhus i plan 2 överstiger riktvärdet 45 dB med 2 - 3 dB. Detta kan avhjälpas med treglasfönster eller bullerskärm. Eftersom vägområdet är väl ventilerat, uppstår inga allvarliga störningar av avgaser från trafiken. En separat gångväg skall ordnas från bostadsbebyggelsen mot skolan.

Margit och Lars-Erik Svennerstam, Bergeforsen 1:24, anför följande synpunkter:

1. Olämpligt att dra vägen genom rekreationsområden.

2. Den totala trafiksituationen bör redovisas. "Grönsakslandet" blir kringgärdat av relativt starkt trafikerade vägar som blandas med gång- och cykeltrafik. En mer långsiktig trafiklösning bör sökas i form av "broalternativet".

3. Den nya vägen bör dras så långt möjligt från angränsande fastigheter och så lågt som möjligt.

4. Avgaser och föroreningar utsätts de boende för. Hur påverkas trädgårdsodlingarna?

5. Endast gång- och cykeltrafik bör tillåtas på gc-vägarna. Svennerstam har uteplats mot planerad gc-väg och riskerar störningar från mopedtrafik. Den aktuella gc-vägen ingår ej i planförslaget.

6. Korsningen Hemmansgatan - Lundevägen måste göras mer trafiksäker.

Kommentar: Frågeställningarna enligt punkterna 1, 2, 3, 4 och 6 har helt eller delvis behandlats ovan. Inverkan på trädgårdsodling är begränsad, då trafiken är förhållandevis låg och avskärmad från bebyggelsen. Området är väl ventilerat.

Den planerade gc-vägen genom "grönsakslandet" är säkerställd i gällande plan för området.

Kent Wållström, Bergeforsen 1:22, ifrågasätter föreslaget bullerplank och föreslår att vägen flyttas norrut, så att bullervall kan ordnas. Vidare önskar man att gångtunnel ordnas under Blomkålsgatan. Områdena för lek påverkas. Wållström påtalar även olägenheterna av avgaser.

Kommentar: Gångvägar och avgaser har behandlats ovan. Vägsträckningen har förskjutits något norrut så att utrymme finns för eventuell vall. Lekytor finns avsatta i gällande plan.

Kjell-Åke Norberg, Forsmon 1:1, Håkan Westin, Forsmon 1:6 och Bo Sjödin, Forsmon 1:132, har upprättat en gemensam skrivelse. De kan ej godkänna förslaget med högbro över järnvägen av följande skäl:

1. Forsmon 1:1 blir till hälften uppstyckad av väg och gång- och cykelväg. Den tänkta vägen hamnar tre meter över tomten.

2. Forsmon 1:6 får en marknivå fyra meter under vägen, vilket är oacceptabelt med hänsyn till utsikt och buller.

3. Forsmon 1:132, vägen hamnar 2 - 3 meter över Laxgatan.

4. De klagande reagerar mot det ökade bullret från både lv 330 och lv 331, eftersom vägen hamnar för nära bostadshusen.

5. Fastigheterna drabbas av värdeminskning.

6. Miljön blir oacceptabel pga avgaser, buller och strålkastarljus.

Kommentar: På detta vägavsnitt ändras förslaget så att lv330 leds under järnvägen. Detta minskar intrången på fastigheternana.

Möjligheterna till bulleravskärmning ökas och den visuella barriäreffekten minskas. Fastighetsvärdena påverkas ej, då planerna varit kända i många år.

Hans-Erik Hammarberg, Rii 1:1, motsätter sig vägdragningen, då det påverkar möjligheterna att bedriva jordbruk. även boende- och arbetsmiljön påverkas avsevärt. Hammarberg saknar utfarter för skogsbruket och en fri passage under vägen för djurhållning. Fastigheten är en släktgård från sextonhundratalet i ett levande kulturlandskap som ej får förstöras.

Kommentar: Motiven till vägdragningen har behandlats ovan. Det justerade vägläget hamnar 10 m närmare gårdstunet. Erforderliga väganslutningar preciseras i vägarbetsplanen. Där studeras föreslagen passage för djur under vägen.

Rolf Andersson, Forsmon 1:14 och Lars Törnlund, Forsmon 1:15, vill att vägen flyttas österut, så att bullerstörningarna minskas.

Kommentar: Vägläget har ändrats så att de klagandes synpunkter tillgodoses.

Karl Allan och Monica Egeby, Lunde 2:48, kan ej acceptera vägen ur bullersynpunkt. Merkostnaderna för detta vägalternativ uppväger ej nytta i jämförelse med en förättring av Lundevägen. Vägen utgör ett väsentligt intrång på fastigheterna efter Ljunggatan.

Kommentar: Motiven till vägen har behandlats ovan. Erforderliga bullerdämpande åtgärder skall även utföras vid Ljunggatan.

Thomas Pettersson, Bergeforsen 1:148, informerar om att befintlig enskild avloppsanläggning berörs av vägen, varför den måste anslutas till kommunens nät utan kostnad. Pettersson är beredd att avstå mark genom markbyte i norr. Han vill även att hastigheten begränsas till 50 km/tim.

Kommentar: Va-frågan skall utredas. Markfrågan löses enligt ovan. Hastighetsbegränsning till 50 km/tim föreslås att gälla i öster, fram förbi Hemmansgatan till N:a Riibygatans anslutning. Västerut föreslås 70 km/tim.

Göran Lindström, Forsmon 1:10, föreslår att vändplanen förlängs t o m garageinfaren och att byggrätt ordnas för carport på ovansidan av tomten.

Kommentar: Planen justeras enligt ovan.

Johan Bergström, Bergeforsen 1:103, föreslår att anslutningen mellan lv 331 och Laxgatan flyttas 15 - 20 m norrut, för att förhindra vattenavrinning in på Bergeforsen 1:103.

Kommentar: Anslutningen flyttas enligt ovan.

Timrå som ovan

Hans-Erik Åslin

Hans-Erik Åslin
stadsarkitekt

TIMRÅ KOMMUN
1994-01-31

Byggnadsnämnden

Utlåtande efter utställning av detaljplan för **Länsväg 330, förbi Bergeforsen** i Timrå kommun, Västernorrlands län upprättad 1993-10-25.

Planförslaget har varit utställt för allmänheten under perioden 1993-12-31 --1994-01-17. Under utställningstiden har förslaget funnits tillgängligt på byggnadsnämnden i Timrå kommun och på postkontoret i Bergeforsen.

Följande synpunkter har inkommit under utställningstiden.

Fastighetsnämnden, Vägverket, Banverket och kommunstyrelsen har inget att erinra mot förslaget.

SJ förutsätter att plankorsningen vid Forsmon avstängs vid vägombyggnaden.

Kommentar: Planförslaget redovisar denna åtgärd.

Skolstyrelsen har inget att erinra mot förslaget, men meddelar att man skall initiera åtgärder vid skolan med hänsyn till den nya trafikbilden.

Riby samfällighetsförening, Stefan Nyberg, anser att nya gång- och cykelbanor medför ökad belastning genom Riby samfällighet. Samfällighetens upplösning bör diskuteras med styrelsen. Nyberg tar även upp möjligheten att vidare överklaga om inte anförda synpunkter respekteras.

Kommentar: Allmänhetens möjlighet att passera Riby samfällighet, har reglerats i gällande stadsplan. Av anläggningsbeslutet 1980-04-30, framgår att endast gång- och cykeltrafik tillåts för allmänheten.

Att upplösa en samfällighetsförening kan bli aktuell när det är uppenbart att den ej behövs, t ex i ett läge när

kommunen övertar ansvaret för vägar mm. Denna fråga är dock ej aktuell och påverkar ej planförslaget.

Märta och Rolf Tegeback, Ri 3:161, kan ej acceptera vägsträckningen och hänvisar till tidigare synpunkter under samrådet.

Kommentar: Jämför samrådsredogörelsen.

Margit och Lars-Erik Svennerstam, Bergeforsen 1:24, anför följande:

1. Miljökonsekvenserna är ej redovisade.

2. Framgår ej vilka fastigheter som bör förses med bullerskydd i form av 3-glasfönster.

3. Angivna gränsvärden överskrides. Riktvärden måste iakttagas. Bullerberörda fastigheter redovisas ej.

4. Flyttningen av trafiken ifrågasätts. Nya buller- och avgasproblem uppstår. Mycket trafik mot Bergeforsens centrum kommer att ligga kvar på Lundevägen. Detta har ej utretts. Det är oövertänkt att leda trafiken mot centrum förbi dagis. Trafikbullret måste beräknas utifrån framtida trafik. Trafikstörningarna i "Grönsakslandet behandlas ej. Konsekvenserna för Riby samfällighetsförening behandlas ej.

5. Hur säkerställs att gc-vägarna inte trafikeras av störande mopedtrafik?

6. Det framgår ej om vägen läggs så lågt att störningarna minimeras.

Kommentar:

1. Till planen har bifogats en miljökonsekvensbeskrivning (MKB), som behandlar trafikbuller, avgaser och prövar olika alternativ.

2. Av illustrationsplanen och MKB framgår vilka byggnader som bör förses med 3-glasfönster.

3. Föreslagna bullerdämpande åtgärder leder till att riktvärdena för buller ej uppnås. Berörda fastigheter redovisas i MKB.

4. De alternativa vägförslagen har utvärderats i MKB. Vägen och trafikbullret har beräknats utifrån en prognos för framtida trafik på lv 330. Trafiken mot centrum kommer att studeras vidare i förestående planläggning. Samfällighetsföreningens har behandlats ovan.

5. Mopedtrafiken har behandlats ovan.

6. Vägprofilen hålls så låg som möjligt med hänsyn till trafikteknisk standard och buller.

Erinringarna föranleder ingen ändring av planförslaget.

Följande personer har inlämnat likalydande skrivelser:

Namn	Fastighet	
Britt-Marie Nykvist	Bergeforsen	1:16
Irene Mohri	"	1:17
Rolf o Barbro Bergman	"	1:19
Margareta Carlsson o L-O Åberg	"	1:20
Kent Wållström m fam	"	1:21
Karin o Björn Gidlund	"	1:22
Kjell Wilsson o Elisabeth Bergström Nilsson	"	1:23
Kenneth Olsson	"	1:25
Susanne Lander o Anders Karlsson	"	1:28
Anette o Sune Marberg	"	1:32
Ciw Nordin	"	1:33
Leif, Lisbeth o Matts Bovéng	"	1:34
Jan-Olof o Monica Grundström	"	1:35
Karin Svanebo o Hans Svedin	"	1:38
Britt-Marie, Pähr, Nichlas o Marina Eliasson	"	1:39
Leif Norin	"	1:40
Per Nilsson	"	1:46
Christer Boström	"	1:48
Gunnar Eriksson	"	1:49
Kenneth o Elisabeth Nyh	"	1:53
Hans Wåglöf	"	1:54
Elisabeth Domeij	"	1:55
Stefan Nyberg	"	1:56
Christer Norberg	"	1:57
Mikael Karlsson	"	1:64
Elisabeth Bennerman o Göran Mattsson	"	1:70

OBS. Annette o Kenneth Dahlgren

Skrivelsen omfattar följande synpunkter:

1. Det är olämpligt att kommunens bästa rekreationsområde genomkorsas av en länsväg.

2. Hur kommer yrkestrafiken och därmed bullernivån att öka?

3-5. Hur kommer avgasproblemen att drabba bostadsmiljön?

6. Vilket ansvar tar kommunen för bristen på parkeringsplatser i Ribyområdet?

7. Vilket ansvar tar kommunen för den ökade olycksrisk det innebär när barnen med minskade lekytor kommer att leka på gatorna?

8. Flyttningen av trafikproblemen till en ny sträckning ifrågasätts.

9. Broläget är det bästa alternativet.

Kommentar: 1, 8 o 9 har behandlats i planförslaget.

2. Bullerberäkningarna har gjorts utifrån en normal andel tunga fordon. Det som är dimensionerande för miljön är när enstaka tunga fordon passerar och ger tillfälliga

höga bullerstörningar. Denna störning åtgärdas med bullervall eller skärm.

3-5. Trafikmängden utmed den nya vägsträckningen är inte av sådan omfattning att det uppstår problem med bilavgaser. Den omgivande terrängen är öppen och välventilerad. Problem med avgaser uppstår främst i stadskärnor med tät trafik.

6. Parkeringsproblematiken bör lösas på de enskilda fastigheterna. Om ytterligare p-platser behövs kan kommunen medverka till att ordna detta. Denna fråga påverkar dock ej planförslaget.

7. Nästan hela området norr om Blomkålsgatan t o m den nya vägen är planlagt. Det innebär att viss mark är avsedd för lekpark och annan för bebyggelse och gator. Inom dessa områden är ansvaret för att minska olycksriskerna fördelat på olika parter, fastighetsägare och väghållare. I den fortsatta planeringen skall skolvägarna bevakas så att olycksriskerna begränsas.

Erinringarna föranleder ingen ändring av planförslaget.

Vissa markägare har utöver skrivelsen lagt till ytterligare erinringar:

Ingvar Näslund och Eva Lövgren, Bergeforsen 1:71, betonar att barnen idag kan gå till skolan genom skogen utan trafikkontakt. Blomkålsgatans förlängning innebär att den måste passeras.

Kommentar: Se svar ovan.

Jessica Järneström-Sedin, Bergeforsen 1:68, har samma synpunkt som Näslund och Lövgren ovan.

Kenneth och Anetthe Dahlgren, Bergeforsen 1:51, kräver att samfälligheten upplöses om planen genomförs.

Kommentar: Denna fråga har behandlats ovan.

Irene Mohri och Kent-Ove Bergström, Bergeforsen 1:17, vill att mätningar av buller och avgaser görs före och efter vägutbyggnaden och att plank sätts upp utmed Hemmansgatan vid korsningen som skydd mot buller och avgaser. De befarar även att underlaget för service försvinner i Bergeforsens centrum.

Kommentar: Erfarenhetsmässigt är teoretiska bullerberäkningar fullt acceptabla om underlaget är korrekt. Bilavgaser har behandlats ovan. Jämförelsevis kan nämnas att inte ens i Vivsta centrum uppnås gränsvärdena för olika gaser vid hög trafik. Frågan om nya mätningar kan bli aktuell efter utbyggnaden om de boende upplever uppenbara olägenheter av avgaser och buller. Ett bullerplank mot Hemmansgatan har ringa inverkan på förhållandena på fastigheten Bergeforsen 1:17. Bergeforsens centrum får med nuvarande förslag en anslutning mot lv 330 via Blomkålsgatan. Därmed skapas förutsättningar för ett bestående centrum.

förslag en anslutning mot lv 330 via Blomkålsgatan. Därmed skapas förutsättningar för ett bestående centrum.

Kjell-Åke Norberg, Forsmon 1:1, vill ha garantier att buller och avgaser hålls på godtagbara nivåer och att avskärmning ordnas med plank eller vall. Samtliga fönster skall förses med 3-glasfönster för att ordna godtagbar inomhusmiljö.

Tomten skall få ett avgränsande skydd mot gång- och cykelvägen mellan Laxgatan och Långvägen. Fastighetens begränsning måste redovisas. Norberg hävdar att fastighetsvärdet påverkas avsevärt med föreslagna förändringar av tomten.

Kommentar: Skydd mot buller i form av bullerplank redovisas i planförslaget, så att riktvärdena för buller inte överskrides. Avgaser har behandlats ovan. Fönsterbyten föreslås där de är nödvändiga för att uppnå godtagbara ljudnivåer inomhus.

Nödvändiga begränsningar av tomten bestäms i samband med den fortsatta detaljprojekteringen av vägen. Onödiga intrång skall undvikas. Fastighetsvärdet minskas eftersom arean minskas då mark måste lösas för vägområde.

Olle Olsson, Forsmon 1:182, anser att trafikplatsen medför så stora olägenheter att ekonomisk kompensation är tillämplig. Bullerplanket bör byggas till fastighetens södra gräns och hastigheten på lv 330 o 331 bör sänkas till 50 km/tim vid trafikplatsen.

Barnen på Laxgatan, 8 st, bör kunna nå Bergeforsens skola trafiksäkert. Föreslagna gångväg blir 1 km:s omväg. Barnen kommer då att gena över lv 331. En gångväg bör istället ordnas utmed lv 330 under järnvägen och vidare mot skolan.

Kommentar: Förhållandena på Forsmon 1:182 påverkas ej i sådan omfattning att ersättning kan utgå. Planket skall byggas ut enligt planförslaget, dvs förbi Forsmon 1:182. Tillåten hastighet på lv 331 föreslås till 70 km/tim och på lv 330 förbi fastigheten till 50 km/tim.

Möjligheten att ordna skolväg utmed den nya vägen skall studeras i den fortsatta projekteringen. Planförslaget behöver ej ändras.

Linjebuss har underhand påtalat behovet av busshållplatser i anslutning till trafikplatsen. Detta skall studeras i den fortsatta projekteringen.

På fastigheten Bergeforsen 1:8 finns en dagvattenledning som avvattnar områdena sydväst därom. Dess läge samt förhållandena i övrigt på tomten, gör att den är olämplig som bostadstomt. Planförslaget revideras därför, så att ledningsområde säkras och så att endast uthusbyggnader tillåts på tomten. Kommunen är markägare och informerad om detta, varför ny utställning ej erfordras.

Efter utställningstidens utgång har en skrivelse inkommit från Peter Löfblad och Ylva Hammar, Bergeforsen 1:58, som undertecknat samma skrivelse som behandlats ovan.

Kommentar: Skrivelser inkomna efter utställningstidens utgång ger ingen rätt att överklaga planförslaget.

Med hänsyn till ovanstående, föreslår jag att byggnadsnämnden godkänner det reviderade planförslaget och översänder det till kommunfullmäktige för antagande.

Timrå som ovan

Hans-Erik Åslin

Hans-Erik Åslin
stadsarkitekt