

SAMRÅD

2023-04-24 – 2023-05-21



Planbeskrivning

Detaljplan för Berggeforsparken
Sörberge 11:1 m.fl.

Timrå kommun

Upprättad av Tillväxt Timrå 2023-04-17

Kontaktpersoner: Tilde Ericsson, tel. 060- 16 33 24, tilde.ericsson@timra.se



1. INLEDNING	3
Vad är en detaljplan?	3
Planprocessen.....	3
Planhandlingar.....	3
Planens syfte.....	4
Plandata	4
Tidigare ställningstaganden	4
Planens förenlighet med 3 och 4 kap miljöbalken.....	6
Planens förenlighet med 5 kap Miljöbalken	6
2. FÖRUTSÄTTNINGAR	8
Omgivningsbeskrivning	8
Nuvarande markanvändning	8
Samhälls- och kommersiellservice.....	8
Väg- och gatutrafik	8
Kollektivtrafik.....	9
Järnvägstrafik.....	9
Buller	9
Ledningar	10
Geotekniska förhållanden	10
Hydrologiska förhållanden	10
Förorenade områden	11
Risker.....	11
Naturvärden.....	12
Kulturmiljövärden och arkeologi	12
3. PLANFÖRSLAG	13
Markanvändning.....	13
Strandskydd	14
Buller	14
Trafik och parkering	14
Geoteknik och grundläggning.....	15
Vatten, avlopp och dagvatten.....	15
Elförsörjning.....	16
Elektronisk kommunikation	16
Avfallshantering.....	16
4. KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE	17

Stads- och landskapsbild	17
Naturområden	17
Väg- och gatutrafik	17
Buller	17
Klimat	17
Barnperspektiv och sociala konsekvenser	17
5. GENOMFÖRANDEFRÅGOR	18
Organisatoriska Frågor	18
Ekonomiska Frågor	18
Fastighetsrättsliga Frågor.....	18
6. ÄNDRINGAR EFTER SAMRÅD.....	18
7. ÄNDRINGAR EFTER GRANSKNING	19
8. KVARSTÅENDE SYNPUNKTER.....	19
9. MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN.....	19
Planförfattare	19

1. INLEDNING

Vad är en detaljplan?

En detaljplan är ett juridiskt bindande dokument som inom ett visst område reglerar hur mark och vatten får användas och hur eventuell bebyggelse får utformas. Detaljplaner upprättas enligt Plan- och bygglagen (PBL) och processen för att ta fram detaljplanen fungerar som en lämplighetsprövning. Kommunen fattar beslut om planens innehåll och utformning, där en avvägning sker mellan allmänna och enskilda intressen.

Planprocessen

Planförslaget hanteras enligt reglerna för ett *standard förfarande* eftersom planen är förenlig med översiktsplanen i sin helhet och antas inte medföra betydande miljöpåverkan eller vara av betydande intresse för allmänheten. Processen vid standard förfarande presenteras nedan.



Samråd- Under samrådet får myndigheter, sakägare och andra berörda möjlighet att påverka planförslaget med synpunkter och information.

Granskning- Planförslaget ställs ut för granskning och under denna tid kan myndigheter, sakägare och andra berörda få en sista möjlighet att lämna synpunkter på planförslaget. Innan granskning ska kommunen underrätta berörda till planförslaget. Granskningen följs av ett granskningsutlåtande.

Antagande- Kommunstyrelsen beslutar om att anta detaljplanen.

Laga kraft- Detaljplanen vinner laga kraft ca en månad efter att planen antagits.

Planhandlingar

Planen består av:

- Plankarta med bestämmelser.
- Planbeskrivning med genomförandefrågor.

För planprocessen finns dessutom:

- Grundkarta
- Fastighetsförteckning
- Undersökning av betydande miljöpåverkan

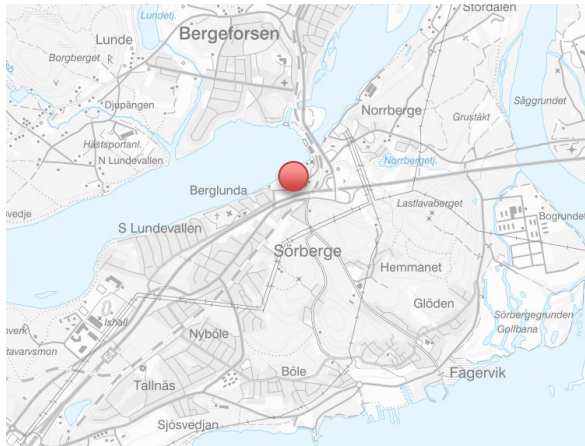
Bilagor till planbeskrivningen

- Bilaga 1a – Markteknisk undersökningsrapport/Geoteknik
- Bilaga 1b – Projekterings PM/Geoteknik
- Bilaga 1c-e – Geoteknik – Ritningar
- Bilaga 2 – Dagvattenutredning
- Bilaga 3 – Trafikutredning
- Bilaga 4a – Trafikbullenberäkningar
- Bilaga 4b – Trafikbullenberäkningar
- Bilaga 5 – Riskutredning

Planens syfte

Syftet med detaljplanen är att på platsen skapa förutsättningar för bostäder, centrumverksamhet och besöksverksamhet. Inom användningen centrum ingår bland annat butiker, restaurang, kontor och hotell. Användningen besöksanläggning möjliggör för kanotverksamheten i området.

Plandata



Figur 1. och 2. Planområdets lokalisering och avgränsning.

Lokalisering

Planområdet är beläget Timrå tätort med direkt närhet till Indalsälven, Sörberge centrum samt kraftverket i Bergforsen.

Areal

Planområdets area är ca 3 hektar.

Markägoförhållanden

Planområdet består av del av fastigheten Sörberge 11:1. Fastigheten är i privat ägo.

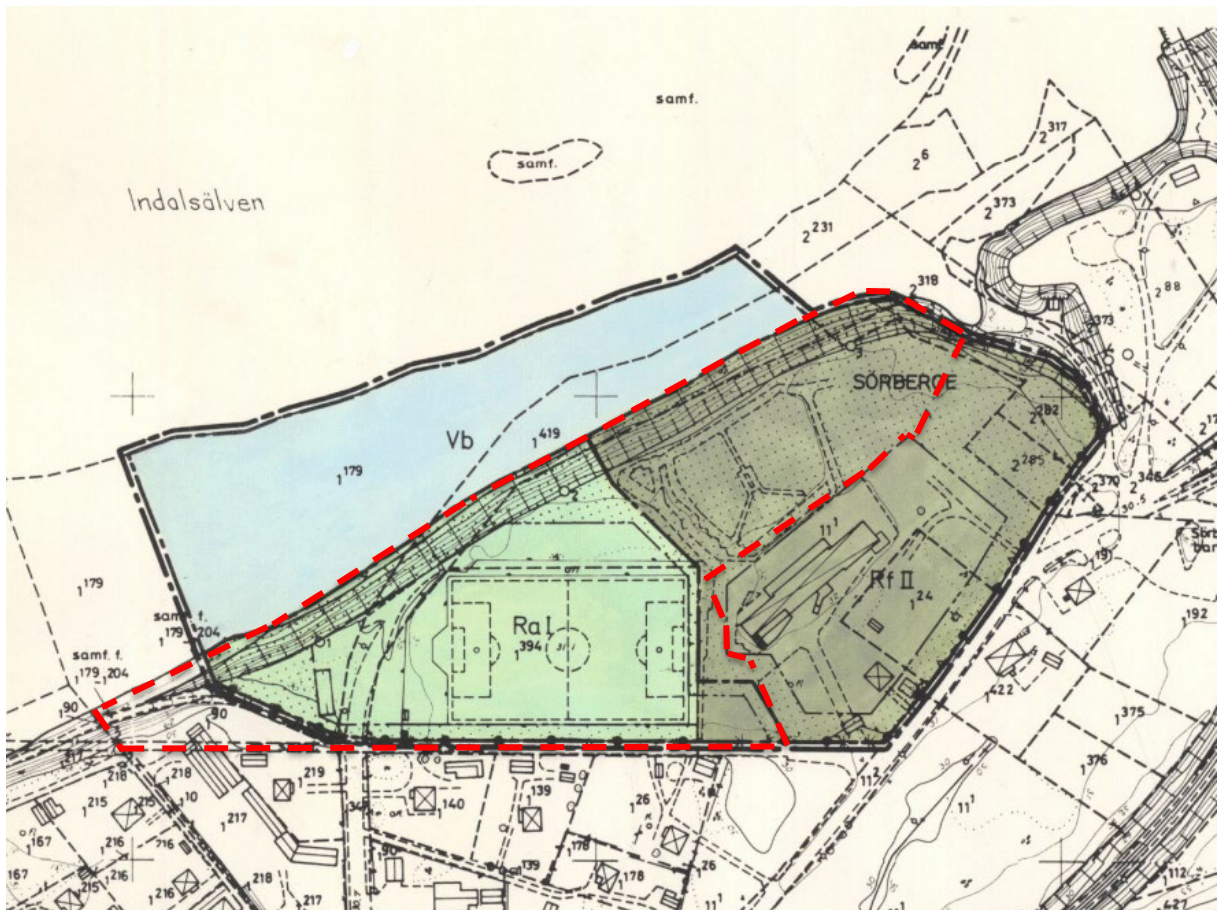
Tidigare ställningstaganden

Översiktsplan

Planförslaget är förenligt med gällande översiktsplan (ÖP 2035, antagen 2018-10-29), där området pekas ut som tätortsområde. I en tätort är det önskvärt att bygga inom befintligt tätortsområde och undvika att öka tätortens yta. Förtätning är en bra strategi för att inte behöva ta ny värdefull mark i anspråk och istället bygga fler våningstal. Fördelen med denna strategi är att det även blir kortare avstånd i tätorten vilket minskar bilberoendet. Det bidrar också till mer rörelse i området vilket bidrar till ökad trygghet.

Detaljplaner

Planområdet ligger inom gällande detaljplan (S126, antagen 1977-07-25) som ger markanvändning för fritidsområde och folkpark.



Figur 3. Gällande detaljplan S126 från 1977. Den röda markeringen illustrerar den nya detaljplanens planområdesgräns.

Planbesked

Kommunstyrelsen beslutade om positivt planbesked 2018-08-21 § 222. När positivt planbesked gavs föreslogs högre exploateringsgrad med punkthus, lamellhus och radhus. Under planprocessen har justeringar från den ursprungliga skissen gjort där föreslagen exploateringsgrad minskat med hänsyn till riksintresse för framtida järnväg. De utredningar som gjorts för planområdet har främst utgått från de ursprungliga skisserna med högre exploateringsgrad, men de anses ändå relevanta för det aktuella planförslaget. Detta har tagits i beaktning vid användning av utredningarna.

Undersökning av betydande miljöpåverkan

En undersökning har gjorts enligt miljöbalken (1998:808) 6 kap. 3, 5 §§ för att bedöma om planens genomförande kommer att medföra betydande miljöpåverkan. Planförslaget tillåter markanvändning för bostäder, centrum och besöksanläggning på kvartersmark. Det detaljplanelagda området i Sörberge, söder om planområdet har liknande markanvändning. Marken är till stor del ianspråktagen med hårdgjorda ytor. Den planerade utvecklingen bedöms som lämplig för platsen och planförslaget bidrar till långsiktigt hållbar resursanvändning av kommunens mark.

Den tänkta verksamheten inom planområdet bedöms inte innebära risk för människors hälsa eller för miljön till följd av allvarliga olyckor eller andra omständigheter som t.ex. föroreningar, ras och skred.

Föreslagen markanvändning bedöms inte innebära risker och störningar för omgivningen. Planförslaget går i linje med syftet i gällande översiktsplan och bedöms inte strida mot några kommunala eller nationella riktlinjer, lagar eller förordningar. Planförslaget berör inte områden som har nationellt erkänd skyddsstatus. Planområdet är redan ianspråktaget och genomförande av detaljplanen bedöms inte medföra betydande påverkan på miljön, natur- eller kulturvärden eller människors hälsa. Detaljplanen reglerar de frågor där eventuell påverkan kan tänkas förekomma. Ingen strategisk miljöbedömning med tillhörande MKB behöver upprättas.

Mellankommunala frågor

Detaljplanen berör inga mellankommunala frågor.

Planens förenlighet med 3 och 4 kap miljöbalken

Miljöbalkens tredje kapitel reglerar grundläggande hushållningsbestämmelser för att mark- och vattenområden ska användas till de ändamål de bäst är lämpade till med hänsyn till egenskaper, läge och föreliggande behov. I detta kapitel inryms också riksintressen vilka generellt ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada deras värde eller möjligheten att använda dem för det avsedda ändamålet.

Planområdet är inte beläget inom, men angränsar till områden för riksintresse enligt 3 kap miljöbalken.

Riksintresse för väg och järnväg

E4

Europaväg 4, som passerar nära planområdets södra del, ingår i riksintresse för väg enligt 3 kap miljöbalken. Planområdet ligger som närmst ca 50 meter från väg E4. Den planerade utvecklingen bedöms inte påverka riksintresset. E4 bedöms å andra sidan ha en påverkan på planområdet och det krävs därför ett säkerhetsavstånd från motorvägen som inte får bebyggas. Marken närmast E4 utgörs av prickad mark för att området ska vara byggnadsfritt.

Järnväg

Ådalsbanan ingår i riksintresse för järnväg enligt 3 kap miljöbalken och passerar ca 130 meter från planområdets östra gräns. Den planerade utvecklingen bedöms inte påverka riksintresset. Järnvägen kan dock innebära risk för planområdet. Säkerhetsavstånd från järnväg som är bebyggelsefritt krävs. Marken närmast järnväg utgörs därför av prickad mark för att reglera att marken ska vara byggnadsfri.

Framtida järnväg

Planområdet angränsar till riksintresse kommunikationer för framtida järnväg. Riksintresset är en korridor på över 300 meter. Det innebär att framtida järnväg kan komma att gå precis bredvid eller 300 meter ifrån planområdet. Planens utformning tar hänsyn till detta och planeras utifrån att framtida järnväg kan komma att angränsa till planområdet.

För ny bebyggelse och där personer vistas under en längre tid är säkerhetsavståndet till järnväg rekommenderat till minst 30 meter. Planförslaget föreslår prickad mark för att hålla ett byggnadsfritt avstånd till riksintresset.

Planens förenlighet med 5 kap Miljöbalken

I en detaljplan ska gällande miljökvalitetsnormer (MKN) iakttas och planförslaget ska inte medföra att någon MKN överskrids. Det finns MKN för:

- Utomhusluft
- Vattenförekomster
- Fisk- och musselvatten
- Omgivningsbuller

Miljö kvalitetsnormer för utomhusluft

Miljö kvalitetsnormerna för utomhusluft gäller för hela landet. Det finns idag normer för: kvävedioxid, svaveldioxid, kolmonoxid, bly, bensen, partiklar (PM10 och PM2,5), ozon, benso(a)pyren, arsenik, kadmium och nickel. Mätningar av luftföroreningar i omgivningsluften görs regelbundet i Timrå kommun.

Planförslaget omfattar i huvudsak bostäder och centrumverksamhet. Planens genomförande kan medföra ökad trafik och därmed något ökade utsläpp i området, men bedöms inte påverka miljö kvalitetsnormer för utomhusluft nämnvärt.

Miljö kvalitetsnormer för vattenförekomster

Vattenförekomster finns i fyra typer: sjöar, grundvattenförekomster, vattendrag och kustvattenförekomster. Utöver dessa typer finns också sjöar och vattendrag som inte klassats som vattenförekomster, vilka kallas övrigt vatten.

Planområdet ligger inom grundvattenförekomsten Vivstavarv-Gistaholmarna (id: WA56236286) som också är områdets recipient och bedöms ha en god kvantitativ status. Den kemiska statusen bedöms som god, med undantag för förhöjda halter av arsenik och polyaromatiska kolväten (PAH).

Grundvattenförekomsten utgörs dels av älvssediment som förekommer längs med Indalsälven samt en grusås (isälvsavlagring). Ur grusåsen hämtas råvatten till den kommunala vattenförsörjningen för Timrå och Sundsvall. Dessa två grundvattenmagasin ingår i samma vattenförekomst men är till stor del åtskilda genom förekomsten av siltdominerade jordar. Planområdet bedöms därför inte ha någon betydande hydraulisk kontakt med isälvsavlagringen (åsen). Det finns inte någon kontakt mellan grundvattenförekomsten och vattnet från planområdet. Planområdet har således ingen påverkan på grundvattenförekomsten i isälvsavlagringen. Ett flertal fördjupade utredningar finns i området närmare vattentäkten. Där påvisas att grundvatten i de postglaciala älvssedimenten längs med Indalsälven endast har en mycket begränsad hydraulisk kontakt med isälvsavlagringen tack vare mängden lösa jordlager med hög finkornshalt. Exploateringen och tillhörande dagvattenhantering bedöms inte kunna utgöra någon risk för grundvattnet i isälvsavlagringen baserat på läget och markförhållanden i området (se bilaga 2).

Planområdet har sitt avrinningsområde mot Bergeforsens Dämningsområde (WA90573526). Recipienten Bergeforsens Dämningsområde bedöms inte uppfylla en god ekologisk eller kemisk status. Ytvattenrecipienten för planområdet är Indalsälven som bedöms ha dålig kemisk status och en otillfredsställande ekologisk potential.

Planförslaget omfattar i huvudsak bostäder och centrumverksamhet och bedöms inte medföra någon försämring av miljö kvalitetsnormerna för vattenförekomsten.

Miljö kvalitetsnormer för Fisk- och musselvatten

Närliggande vattenområde ingår inte i Naturvårdsverkets författarsamling över fisk- och musselvatten (NFS 2002:6) som ska skyddas.

Miljö kvalitetsnormer för omgivningsbuller

Mindre kommuner (under 100 000 invånare) ska eftersträva att begränsa buller och följa tillhörande miljö kvalitetsnormer. Målsättningsnormen innebär en strävan efter att omgivningsbuller inte ska medföra skadlig effekt på människors hälsa.

Området är beläget som närmast ca 50 meter från E4:an utan direkt närhet till bostäder. Planförslaget kan innebära ökad bullernivå från fordon i och med ökad aktivitet i området, men bedöms inte påverka bullernivån nämnvärt. Buller från befintlig och framtida järnväg samt befintlig väg är påtagligt och måste hanteras i samband med planerad exploatering (Se Förutsättningar, Buller).

2. FÖRUTSÄTTNINGAR

Omgivningsbeskrivning

Landskapsbilden kring planområdet präglas av småhus och närhet till Indalsälven. Nordöst om planområdet ligger en kraftverksdamm som är avstängd från allmänheten. I direkt anslutning till planområdet finns en byggnad med restaurang/konferensverksamhet. Området är lokaliserat med närhet till av- och påfart till E4.

Nuvarande markanvändning

Planområdet är till stor del ianspråktaget av campingverksamhet i form av stugor, villavagnar och servicehus samt en pool. I planområdets västra del ligger Fagerviks kanotklubb med klubbstuga och brygga intill vattnet. Större öppna ytor för ställplatser finns inom planområdet.

Samhälls- och kommersiell service

I Sörberge centrum, ca 1 km från planområdet, finns matbutik, blomsterhandel och restaurang. Förskola finns i Tallnäs knappt 3 km från planområdet. Grundskola (F-6) finns i Böle ca 2 km från planområdet, samt även i arenaområdet i Sörberge där även Timrås gymnasium ligger, drygt 2 km från planområdet. Närmsta busshållplats ligger längs Berglundavägen ca 400 meter från planområdet. Sundsvall-Timrå flygplats är beläget ca 3 km öst om planområdet.

Väg- och gatutrafik

Den väg som i huvudsak berör planförslaget är Forsvägen, som både leder till och går inom planområdet. Väghållare för Forsvägen är kommunen. Trafikmätningar har utförts inom området, trafikmätningar som visar på relativt låga flöden längs Forsvägen. Vägbredden är ca 10 meter. Trafikutredningen bedömer att förväntade trafikflöden bedöms vara hanterbara för den infrastruktur som finns idag (se bilaga 3).

Timrå kommun har under perioden 22-29 oktober 2019 genomfört en trafikmätning längs Forsvägen, norr om korsningen med Strömgatan. Kommunen bedömer att det inte krävs en ny trafikmätning eftersom området inte förändrats under de senaste åren. Eftersom Forsvägen är en återvändsgata antas att den trafik som är uppmätt är den mängd som har behov till och från området. Trafikmätningen visar ett ÅDT om 274, varav 4 % tung trafik, vilket motsvarar ca

11 tunga fordon per dygn. En del av denna trafik rör sig till och från ett inhägnat område som tillhör närliggande vattenkraftverk (se bilaga 3).

Det finns inga gång- och cykelvägar i området. Det finns gång- och cykelväg längs Berglundavägen som ligger drygt 150 meter söder om planområdet.

Kollektivtrafik

Närmaste busshållplats ligger längs Berglundavägen ca 400 meter från området för planerad bebyggelse. Kollektivtrafik passerar med 20-30-minuterstrafik längs Berglundavägen.

Järnvägstrafik

Ådalsbanan finns i nära anslutning till planområdet och korridor för riksintresse för framtida järnväg angränsar till planområdet. Korridoren för riksintresse för framtida järnväg har en bred på cirka 300 meter. Exakt var inom den angivna korridoren som spåret kommer dras är ännu osäkert. Ny bebyggelse och verksamheter i området måste anpassas efter eventuella framtida risker och buller.

Buller

Längs med Forsvägen är maxhastigheten 30 km/h och längs Berglundavägen är maxhastigheten 50 km/h. Maxhastigheten är 100 km/h på E4 där den passerar planområdet.

Förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggnader (SFS 2015:216) påtalar att riktvärdet 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad inte bör överskridas för bostäder över 35 kvm. För bostäder mindre än 35 kvm bör inte 65 dBA ekvivalent ljudnivå överskridas vid fasad. Överskrider dessa riktvärden bör minst hälften av bostadsrummen vara vända mot ljuddämpad sida, där nivåerna 55 dBA ekvivalent inte överskrider respektive 70 dBA maximal ljudnivå vid fasaden mellan 22.00 och 06.00 inte överskrider. Som bostadsrum räknas rum för sömn, rum för daglig samvaro men ej kök. Ljudnivåer inomhus regleras av Boverkets byggregler, BBR, och prövas i bygglovet. Vid anordnande av uteplats bör den ekvivalenta ljudnivån inte överskrida 50 dBA och maximala ljudnivån inte överskrida 70 dBA.

Bullerutredning har gjorts på flera olika skisser på eventuella framtida planförslag. En utredning visar att byggnaderna i området får för såväl nuläge som prognos år 2040 maximala ljudnivåer överstigande 70 dBA från två håll - E4 och Bergeforsbron – men i förekommande fall även från lokala gator. Detta medför begränsningar avseende vilka fasader som kan räknas som bullerdämpad sida. Fasader mot E4 får generellt maximala ljudnivåer över 70 dBA med vissa undantag för lägre våningsplan (se bilaga 4a och 4b).

En bullerutredning har gjorts där beräkningarna visar ljudnivåerna om planområdet är bebyggelsefritt. Utredningen visar att riktvärdena för den ekvivalenta ljudnivån klaras 2 meter över marken för såväl nuläget som för prognos för 2040. Bullerutredningen visar att den ekvivalenta ljudnivån inte klaras 15 meter över marken för nuläget (se bilaga 4b). Enligt bullerutredningen är den ekvivalenta ljudnivån 55-65 dBA där nybyggnation kan förväntas. För innernivåerna rekommenderas väl övervägda studier av fasader, inklusive ventilation, fönster men även bostädernas planritning och utformning, för att avskärma tillräckligt mycket så att riktvärdet för maximala nivåer inomhus inte överskrider (se bilaga 4a).

Riktvärden för ekvivalenta fasadnivåer klaras för en del, men inte för alla hus, eftersom ekvivalenta ljudnivåer mot fasad över 60 dBA förekommer. För att klara riktvärdena avseende

uteplatser, bör åtgärder övervägas. Infallet av trafikbuller från två håll: vägtrafik på E4 samt väg- och järnvägstrafik på broarna över Bergeforsen, medför att endast vis del av planområdets yta lämpar sig för anordnande av bullerskyddade uteplatser utan skärmar eller andra åtgärder (se bilaga 4a).

Ledningar

I södra delen av området går el- och fiberledningar. Där ledningarna går har U-områden upprättats för att säkra att inga byggnader tillkommer.

Geotekniska förhållanden

En geoteknisk undersökning gjordes under hösten 2019 (SWECO 2019-11-11).

Undersökningen visade att området består överst av fyllning av organisk sandig mulljord med en mäktighet varierade mellan 0,5-1 m. Under fyllning påträffas växelvisa lager av sand och silt ner till 6-9 m följt av sandig silt ner till ca 13 m. Silten undelagras av morän ner till undersökt djup vilket är ca 28 meter (se bilaga 1b).

Enligt den geotekniska undersökningen bedöms byggnader lägre än 8 våningar kunna grundläggas på naturligt lagrad jord utan att stabilitets- eller sättningsåtgärder krävs (se bilaga 1b).

Under detaljprojekteringskedet, när planerade byggnadsläget är fastställt, krävs kompletterande geotekniska undersökningar för framtagandet av dimensioneringsparametrar.

Hydrologiska förhållanden

I samband med den geotekniska undersökningen installerades även tre grundvattenrör för att undersöka de hydrologiska förhållandena. Tre olika punkter avlästes där grundvatten påträffades på 9,2 meter, 7,4 meter respektive 8,5 meters djup (se bilaga 1a och 1b).

Avrinningsområde

Planområdet tillhör avrinningsområdet Indalsälven som är 20 km² stort. Indalsälven som angränsar till området är beläget inom riskområde för översvämning. Översvämning i området bedöms som osannolik tack vare den branta sluttningen som avskiljer bebyggelse från Indalsälven.

Grundvattenförhållanden

Metallhalter i grundvatten har jämförts med SGU:s riktvärden där grundvattenproverna visar på förhöjda halter av metaller. På 7-8 meters djup ligger proverna över klass 5 enligt SGU:s bedömningsgrunder. Klass 5 och högre motsvarar att vattnet är otjänligt som dricksvatten. Det kan vara fråga om naturliga variationer i grundvattnets sammansättning men också en påverkan från en verksamhet uppströms från det aktuella området. Inga indikationer finns på att det skulle ha funnits en verksamhet i området eller uppströms i avrinningsområdet som skulle kunna ge denna typ av förhöjda metallhalter i grundvattnet. Närmaste verksamheter är E4 och järnvägen som ligger drygt 100 meter från grundvattenrören samt drivmedelshantering i Sörberge om ligger på 200-300 meters avstånd.

Eftersom det inte är aktuellt med ett grundvattenuttag i området då det planerade bostadsområdet ska anslutas till det kommunala dricksvattennätet bedöms de förhöjda halterna av metaller sakna betydelse för områdets planerade användning (se bilaga 1a).

Dagvatten

De anlagda dagvattenlösningar som finns på området idag är ett dike längs med Forsvägen. I dagsläget avleds bara en liten del av dagvattnet från området till diket som avslutas med en kupolbrunn. Resterande dagvatten rinner naturligt ut i recipienten, Indalsälven, via naturligt bildade rinnvägar och diken. Ytavrinningen från området är i dagsläget lågt då merparten av nederbörden infiltreras av de genomsläppliga ytorna i området (se bilaga 2).

Idag har planområdet inga tillrinnande vattenstråk från kringliggande områden. Detta beror på att planområdet ligger inom ett plant område utan tydliga rinnstråk och att det finns ett avskärande dike längs Forsvägen. Avrinning från omkringliggande område bedöms inte utgöra en risk för planområdet då dessa avskiljs via diket längs Forsvägen. Men det är lämpligt att säkerställa det avskärande dikets konstruktion och kapacitet så att en säker avrinning kan ske av tillströmmande vatten (se bilaga 2). Kommunen och Bergeforsparken har gemensamt ansvar för skötsel av diket.

Exploatering och tillhörande dagvattenhantering bedöms inte kunna utgöra någon risk för grundvattnet i isälvslagringen baserat på läget och markförhållanden i området.

Förorenade områden

Det finns inga kända markföroreningar eller historiska verksamheter eller händelser som visar på risk för markföroreningar inom planområdet. Planförslaget innebär att marken kommer prövas för känslig markanvändning.

I området finns en MIFO-punkt. Denna punkt ger information om att området ska ha varit en deponi långt tillbaka i tiden. Under planarbetet har uppgiften kontrollerats och kommunen bedömning är att det inte är sannolikt att det har varit en deponi på platsen. Marktekniska undersökningen styrker också denna bedömning.

Risker

Länsstyrelsen Västernorrland har tagit fram en policy för säkerhetsavstånd till väg och järnväg. Rekommendationen är att område 30 meter från järnväg ska vara fritt från bebyggelse. Bebyggelse som planeras att lokaliseras inom 150 meter från väg där farligt gods transporteras ska utredas och därefter avgöras om exploatering är möjlig. Är avståndet längre än 150 meter bedöms risknivån med farligt gods vara tillräckligt låg och risken för olycka anses acceptabel.

En riskutredning har genomförts utifrån tidigare skisser på ambition av detaljplan men har av skäl för riksintresse järnväg justerats. Syftet med riskutredningen är att utreda om risknivån med avseende farligt gods ligger på en acceptabel nivå för ändamålet bostäder. Intill planområdet passerar E4 och järnväg, där farligt gods transporteras.

Utredningen bedömer att det tänkta avståndet som planeras mellan byggnader i planområdet och den befintliga järnvägen och E4 är tillräcklig för att minimera sannolikheten för olyckor i området. Det är högst osannolikt att ett urspårande tåg hamnar inom planområdet och därför bedöms risken för påkörning av tåg som obefintligt för planområdet. Avståndet till E4 tillsammans med det befintliga betongskyddet på motorvägen minimerar även den risken att avåkande fordon ska kollidera med byggnader i planområdet (se bilaga 5).

Sannolikheten för att en olycka med giftig gas ska inträffa är mycket låg, konsekvenserna kan dock bli mycket allvarliga. Sammantaget bedöms dock riskbidraget vara lågt. Det är däremot rimligt att genomföra vissa åtgärder avseende ventilation. Friskluftsintagen på bebyggelse bör placeras på en fasad som vetter bort från vägen, alternativt på tak. Syftet med åtgärden är att minska den mängd brandfarlig och giftig gas som kan komma in i byggnader vid en olycka med farligt gods. Placeringen bör inte bidra till betydligt ökade kostnader (se bilaga 5).

E4 går på en hög bank vilket försämrar säkerheten. Den befintliga mur som finns utmed E4 kan till viss del förhindra att fordon lämnar vägbanan samt begränsa eventuellt läckage av brandfarligt vätska. Den bedöms dock inte helt kunna förhindra att ett tungt fordon lämnar vägbanan. Med anledning av detta är det viktigt att planområdet ligger högre än lågpunkten norr om E4. Detta eftersom spridning av utsläpp mot planområdet då begränsas. De finns även en lågpunkt söder om planområdet. Höjdskillnad mellan planområdet och lågpunkten söder om planområdet bör bevaras (se bilaga 5).

Genom att inte uppmuntra till stadigvarande vistelse på de delar av planområdet som ligger mot och närmast vägen och järnvägen minskar risken för att människor som vistas utomhus inom planområdet skadas om en olycka med farligt gods inträffar.

Exempelvis bör inte lekplatser, eller annan yta där större antal människor uppehåller sig anläggas nära riskkällan. Sådana ytor kan med fördel placeras så att de skyddas, sett från E4, av byggnader eller på ett avstånd bortom 70 meter från E4 och järnväg (se bilaga 5).

Planområdet angränsar till riksintresse kommunikationer för framtida järnväg. Riksintresset är en korridor på över 300 meter. Det innebär att framtida järnväg kan komma att gå precis bredvid eller 300 meter ifrån planområdet. Planens utformning tar hänsyn till detta och planeras utifrån att framtida järnväg kan komma att angränsa till planområdet. Planförslaget håller ett säkerhetsavstånd på 50 meter till riksintresset genom att marken närmast riksintresset utgörs av prickad mark.

Naturvärden

Marken är redan ianspråktagen och består i stor utsträckning av hårdgjorda ytor. Det finns inga kända naturvärden inom planområdet.

Kulturmiljövärden och arkeologi

Inom planområdet finns inga kända kulturmiljövärden eller fornlämningar.

3. PLANFÖRSLAG



Figur 4. Förslag på utformning av planområdet. (Här Malmö AB 2022-10-20)

Markanvändning

För största delen av planområdet föreslås markanvändning Bostäder (**B**) och Centrum (**C**). Inom användningen centrum ingår flera olika verksamheter som exempelvis butiker, kontor, gym och biograf. Användningen centrum tillåter även hotell vilket skapar möjlighet för tillfällig övernattnings i området. För detta område föreslås en största byggnadsarea på 4000 m² (**e1**). Ambitionen har varit att göra en flexibel plan som ger förutsättningar för olika höga hus. Högsta nockhöjd föreslås till 23 m (**h1**) vilket möjliggör för u 6 våningar.

För den västra delen av planområdet, där det idag finns en kanotklubb, föreslås användningen Besöksanläggning (**R**). Användningen Besöksanläggning (**R**) finns även utpekad i norra delen av planområdet. Områdena nyttjas idag av kanotklubben och markanvändningen möjliggör för vidare användning.

I södra delen av området föreslås Parkeringshus (**P**) för att möjliggöra för parkeringshus. Högsta nockhöjd föreslås till 9 m (**h1**) vilket möjliggör för 2 våningar. Parkeringshus kan även fungera som ett bullerskydd mot E4. Andra former av parkeringar ingår inom användningen Parkeringshus (**P**), så som cykelparkeringar, garage eller markparkeringar. I södra delen av användningen föreslås **prickad mark** för att garantera ett bebyggelsefritt område till E4 och riksintresse kommunikation där framtida järnväg kan komma att gå. Området lämpar sig inte för byggnader utan är en lämplig plats för markparkeringar.

I området närmast Inlandsälven föreslås **prickad mark** för att säkerställa ett byggnadsfritt område mot älven. Syftet med ett byggnadsfritt område är att garantera ett säkerhetsavstånd mellan nybyggnation och älven för att minimera risken för ras, skred och erosion. Bredden på prickmarkzonen längst älven varierar men är som minst drygt 20 meter. Prickmarkzonen sträcker sig till norra delen av området för att garantera ett bebyggelsefritt område på 50 meter från riksintresset för framtida järnväg.

Bestämmelse **b**₁ reglerar placering av ventilation och luftintag, som ska placeras mot norr och bort från motorväg. Syftet med bestämmelsen är att minimera intag av brandfarlig och giftig gas samt rökgaser som kan komma in i byggnader vid en olycka med farligt gods. Ventilationsåtgärder anses vara en kostnadseffektiv åtgärd då det i många fall inte utgör någon ytterligare kostnad att placera ventilation bort från riskkällan, men vid en eventuell olycka anses en sådan åtgärd nödvändig.

I södra delen av planområdet föreslås u-område (**u**₁). Inom användningen besöksanläggning är u-området reserverat för befintliga elledningar och inom användningen bostäder och centrum samt parkering är u-områden reserverat för befintlig fiberledning.

Strandskydd

Strandskyddet upphävs enligt miljöbalken (1998:808) 7 kap. 18 c § första punkten som menar att strandskydd kan upphävas om området ”*redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syfte*”. Marken inom området berörs av strandskydd, men är redan ianspråktagen av camping och folkskolepark. Området lämpar sig därför för markanvändningens ändamål eftersom ny oexploaterad mark inte behöver tas i anspråk. Planområdets lokalisering mellan Indalsälven och riksintresset för framtida järnvägen gör att det inte finns andra möjliga lokaliseringar för bebyggelse. Strandskyddet föreslås upphävas med bestämmelsen **a**₁.

Buller

Bullerutredningen som gjorts visar på förhöjda ljudnivåer från två håll. Från E4 och befintlig järnväg. I de delar av området som är utpekade som bostäder och centrum, och som inte utgörs av prickad mark är ljudnivåerna acceptabla 2 meter över marken. Mätningar visar att ljudnivåerna är förhöjda 15 meter över marken. Detta innebär att åtgärder kommer att krävas för att ljudnivåerna för bostäder ska bli acceptabla. Bestämmelsen **s**₁ - minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet ska orienteras mot en ljuddämpad sida, garanterar att tillräckligt med åtgärder görs för att uppfylla krav på ljudnivåer. Med ljuddämpad sida menas att den ekvivalenta ljudnivån ej överskrider 55 dBA vid fasad. Inomhus får den ekvivalenta ljudnivån ej överskrida 30 dBA, och den maximala ljudnivån får ej överskrida 45 dBA. För innernivåerna rekommenderas väl övervägda studier av fasader, ventilation och fönster samt även bostädernas planritning och utformning. Det är för att avskärma tillräckligt mycket så att riktvärdet för maximala nivåer inomhus inte överskrids.

Om uteplatser anordnas i anslutning till byggnader bör den ekvivalenta ljudnivån ej överskrida 50 dBA och den maximala ljudnivån ej överskrida 70 dBA. Ljudnivåerna bedöms kunna bli acceptabla om uteplatser placeras mot älven, med ny bebyggelse placerad mellan uteplats och E4 och järnväg.

Trafik och parkering

Parkering ordnas inom kvartersmark och kommer vara möjlig att anlägga inom användningen **P- parkering** i södra delen av planområdet. Hela användningsområdet är lämpligt att anlägga parkering på. Prickmarkzonen lämpar sig enbart för markparkering. En trafikutredning har gjort över planområdet som föreslår parkeringstalen 0,65 bilplatser per mindre lägenhet respektive 0,8 bilplatser per större lägenhet. Timrå kommun använder sig inte av fasta parkeringstal. Planen möjliggör för att kunna anlägga fler parkeringar än vad som krävs enligt trafikutredningens parkeringstal. Vid eventuell centrumverksamhet kan extra parkeringar i form av gästparkeringar vara nödvändiga.

Trafikutredningen, som gjorts utifrån en högre exploateringsgrad, bedömer att vid exploatering kan trafikflödet uppgå till ca 1350 fordon per dygn (se bilaga 3). I och med att det föreslås en lägre exploateringsgrad än vad trafikutredningen utgått ifrån, antas trafikflöden bli lägre än utredningen bedömer. Det förväntade trafikflödet kan förväntas uppgå till ca 1000 fordon per dygn. Förväntade trafikflöden bedöms vara hanterbar för den infrastruktur som finns idag.

Gata för att ta sig fram med bil i området kommer att krävas. Planförslaget reglerar inte var gator ska gå, men omöjliggör inte för dem. Ambitionen är att skapa en flexibel plan som inte styr var framtida gator och gångstråk ska gå, utan de ska kunna anpassas utifrån hur byggrätten utnyttjas. Trafikutredningen föreslår att interna gator inom området görs smala för biltrafik, med utrymme för oskyddade trafikanter, för att värna om utformning för hållbara resor.

På samma sätt som god tillgänglighet till bilplatser underlättar för bil som transportmedel, kan god tillgänglighet till cykelparkering och cykelinfrastruktur underlätta för cykel som transportmedel. För att uppmuntra till att använda cykel som färdmedel bör cykelparkeringar vara placerade nära entréer och därmed hellre fördelade ut till mindre utställningsplatser, lättillgängliga till respektive hus, snarare än till större centerade ytor.

Geoteknik och grundläggning

Lättare byggnader bedöms kunna grundläggas på naturligt lagrad jord utan att stabilitets- eller sättningsproblem föreligger. Under detaljprojekteringsskedet, när planerade byggnadsläget är fastställda, krävs kompletterande geotekniska undersökningar för framtagandet av dimensioneringsparametrar.

Vatten, avlopp och dagvatten

Vatten och avlopp

Det planerade bostadsområdet ska anslutas till det kommunala ledningsnätet för spill- och dricksvatten.

Dagvatten

Största delen av dagvattnet i området rinner ut i Indalsälven via naturligt bildade rinnvägar och diken. En liten del av avrinningen avleds till diket längs Forsvägen. Det är önskvärt att dagvattnet fortsatt ska ledas ut i Indalsälven för att undvika att diket längs Forsvägen blir överbelastat. Dagvattenutredningen visar att det finns en del lågpunkter i området. Vid exploatering av området är det viktigt att lågpunkter undviks där det inte är lämpligt, så att vatten inte samlas vid fasader på byggnader. Av dessa anledningar blir höjdsättningen i området viktig. Det är önskvärt att behålla de naturligt bildade rinnvägarna alternativt skapa andra som gör det möjligt för dagvattnet att rinna ut i Indalsälven (se bilaga 2).

Fördröjningsåtgärder och rinnvägar och diken har baserats på effekter av ett 100-årsregn. Slänten som leder ned från planområdet mot Indalsälven består av sandiga jordar och är därmed känslig för erosion. Fördröjningsåtgärder anses därför även nödvändiga för att undvika erosion (se bilaga 2).

Fastighetsägaren ansvarar för omhändertagande av dagvatten på den egna fastigheten. Den dagvattenåtgärd som rekommenderas är att anlägga svackdiken med fördröjning i form av

skiljeväggar/gabioner och infiltration med ev. makadammagasin i kombination med perkolationsmagasin. Detta ger stora möjligheter till rening och fördröjning genom infiltration och sedimentation utan att anlägga ett ledningsnät under mark. Den stora mängd översilning på grönytor som möjliggörs i denna lösning bedöms ge tillfredställande reningseffekter och minimera belastningen på ytvattenrecipienten. Med denna lösning förordas även någon form av erosionskydd där diken och rinnvägar möter den känsliga slänten mot älven. Detta är av stor vikt vid utsatta punkter som diken mynnar ut och där takavlopp släpper vid husen närmast älven (se bilaga 2).

Elförsörjning

Området är anslutet till det befintliga el-nätet.

Elektronisk kommunikation

Bredband finns i området och bebyggelse inom planområdet kan anslutas till det.

Avfallshantering

Planförslaget möjliggör för att tillräckligt med utrymme finns för att fastighetsnära insamling av avfall ska vara möjlig inom planområdet. Avfallshämtningen ska kunna ske på ett trafiksäkert sätt och hålla en tillräcklig hög standard arbetsmiljömässigt. Vägen ska vara framkomlig för sopbilar hela vägen fram till avfallsstationen.

4. KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE

Stads- och landskapsbild

Planförslaget innebär en visuell förändring i och med att området idag är en camping med låg bebyggelse och planförslaget möjliggör för bebyggelse på 6 våningar. Bebyggelsen kommer att bli synlig från E4 samt från Bergeforsen. Personer från E4 bedöms inte påverkas av den förändrade stadsbilden. Utsikten för boende i Bergeforsen kommer att förändras, men eftersom Indalsälven ligger mellan Bergeforsen och planområdet anses de boende inte beröras av den förändrade stadsbilden nämnvärt. Den nya bebyggelsen kan förväntas byggas minst 40 meter från befintlig bebyggelse söder om planområdet. Boende söder om planområdet bedöms påverkas mest av den förändrade stadsbilden. Förändringen anses dock måttlig eftersom Forsvägen separerar den befintliga bebyggelsen och planområdet samt att den befintliga bebyggelsen i planområdet redan skymmer utsikten över Indalsälven. Förändringen stämmer överens med Timrå kommuns intentioner om kommunens utveckling.

Naturområden

Eftersom att området redan är ianspråktaget förväntas inte planförslaget ha några konsekvenser på natur.

Väg- och gatutrafik

Planförslaget kommer med stor sannolikhet att innebära ökad trafik i området. Trafikflödena är idag relativt låga men i och med den ändrade markanvändningen, från camping till bostäder och centrum, kan trafikmängden förväntas öka. Forsvägen anses ha tillräcklig kapacitet för att hantera den eventuella ökningen av trafikmängden.

Buller

Den ökade trafikmängden kan komma att medföra ökade bullernivåer i området. Det anses dock vara måttlig och inte påverka nuvarande boenden i omkringsliggande områden nämnvärt.

Klimat

Planområdets lokalisering underlättar för användning av klimatsmarta färdmedel som cykel och kollektivtrafik. Närheten till kollektivtrafik gör att boende inte blir bilberoende samt närheten till olika samhälls- och kommersiellservice som affärer och skola gör att gång och cykel är ett bra alternativ.

Barnperspektiv och sociala konsekvenser

Ett genomförande av planen där gång och cykelstråk prioriteras leder till att barn lätt och tryggt kan röra sig i området. Närheten till kollektivtrafiken samt kopplingarna till och från bostäderna är viktiga ur ett barnperspektiv så att barn inte blir beroende av skjuts. Närheten till både förskolor, grundskolor och gymnasieskola gör att området kan komma att bli attraktivt för familjer med barn i olika åldrar. Användningen besöksanläggning, där det idag bedrivs en kanotklubb, möjliggör för idrottsutövande bland barn och ungdomar.

Området kan idag, med den nuvarande användningen, upplevas som ödsligt vissa delar av året. Ändrad markanvändning med både bostäder och centrumverksamhet gör att det blir rörelse i området året om. Den föreslagna markanvändningen bidrar även till att det är rörelse i området under flera timmar under dygnet vilket bidrar till trygghet.

5. GENOMFÖRANDEFRÅGOR

Organisatoriska Frågor

Genomförandetid

Genomförandetid för planen föreslås till 5 år från dagen den vinner laga kraft.

Tidplan

Samråd förväntas ske under våren 2023. Granskning förväntas ske tidig höst 2023 och planen bedöms kunna antas hösten 2023.

Huvudmannaskap

Planen omfattar enbart kvartersmark.

Avtal

Avtal bedöms inte nödvändigt för planens genomförande.

Ekonomiska Frågor

Planavgift ska inte tas ut för detaljplanen. Planavgift hanteras via separat planavtal.

Fastighetsrättsliga Frågor

Fastighetsbildning

Planförslaget möjliggör för eventuell fastighetsbildning. Det finns inga bestämmelser i planförslaget som reglerar hur fastighetsbildning ska ske eller som kräver att fastighetsbildning måste ske. Markanvändning för R – besöksanläggning skapar förutsättningar för att fastighetsbildning ska vara möjlig.

Ledningsrätt

Planförslaget möjliggör för ledningsrätt i området.

Avtalsservitut

22-IM1-70/1757.1

22-IM1-74/779.1

22-IM1-83/4687.1

22-IM1-94/17679.1

22-IM1-94/17679.1

6. ÄNDRINGAR EFTER SAMRÅD

Detaljplanen har upprättats i samarbete med kommunens tjänstemän inom Tillväxt Timrå, kommunledningskontoret. Berörda myndigheter, sakägare och allmänhet har informerats och fått tillfälle att lämna synpunkter under samrådskedet. Inkomna synpunkter med kommentarer redovisas närmare i samrådsredogörelsen.

Efter samrådet har planförslaget ändrats med följande på plankartan:

-

Efter samrådet har planbeskrivningens text om följande förändrats:

-

7. ÄNDRINGAR EFTER GRANSKNING

8. KVARSTÅENDE SYNPUNKTER

9. MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Planförfattare

Planförfattare är planarkitekt Tilde Ericsson, Timrå kommun. Underlag för detaljplanen har tagits fram av kommunens tjänstemän samt konsulter från Sweco.

Tilde Ericsson
Planarkitekt

Olof Lindstrand
Stadsarkitekt



SÄNDLISTA

Underrättelse om samråd för detaljplaneförslaget har skickats till följande:

Statliga myndigheter

Länsstyrelsen Västernorrland
Lantmäterimyndigheten
Trafikverket

Kommunala nämnder, bolag, förvaltningar och avdelningar

Miljö- och Byggnadsnämnden
Kultur- och tekniknämnden
MittSverige Vatten och Avfall
Medelpads Räddningstjänstförbund
Sundsvall/Timrå Airport

Övriga företag

E.ON Elnät Sverige AB
Vattenfall Vattenkraft AB
Sundsvalls Elnät
Fagerviks Kanotklubb

Övriga

Berörda fastighetsägare enligt fastighetsförteckningen.