



Granskningsutlåtande

Detaljplan för Torsboda 1:2 m.fl Industriområde för energitintensiv etablering Timrå kommun

Granskning av rubricerad detaljplan har pågått under perioden 2022-03-07 till 2022-04-06. Under den perioden har 18 synpunkter inkommit på granskningsförslaget.

Under planprocessen har sakägare tidigare haft möjlighet att påverka planförslaget under samrådshöret som pågick under perioden 2021-12-01 till 2022-01-14. Då planen hanteras inom reglerna för ett utökat förfarande så kungjordes det i lokaltidningen (Sundsvalls Tidning) 2021-11-26 information om att samråd skulle ske.

Under den perioden inkom 22 yttranden på planförslaget. Under samrådet hölls också ett möte på Söråker folkets hus 2021-12-08. Under mötet kom ca 30 besökare som kunde ställa frågor till representanter från kommunen och Timrå Invest AB. Under mötet kunde också mötesdeltagarna lämna in skriftliga synpunkter på planförslaget.

De inkomna synpunkterna under samrådet sammanställdes och besvarades i en samrådsredogörelse.

Synpunkter från statliga myndigheter

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen anser att planförslaget fortfarande saknar redovisning av

- dess påverkan på riksintresset för kommunikationer enligt 3 kap. miljöbalken.
- dess påverkan på medborgarnas hälsa och säkerhet eller risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Länsstyrelsen kan därför komma att överpröva detaljplanen enligt 11 kap 10 § plan- och bygglagen (2010:900).

Länsstyrelsens särskilda bevakningsområden

Riksintressen

Genomförandet av detaljplanen kommer att innebära omfattande schakt- och fyllningsarbete inom planområdet. Mot järnvägen och E4 kommer branta slänter tillskapas. Både E4 och järnvägen utgör riksintresse för kommunikationer och



kommunen behöver klarlägga att dessa slänter kan utföras utan att påverka stabiliteten för anläggningarna. Länsstyrelsen anser att det fortfarande kvarstår vissa oklarheter kring detta som behöver förtydligas i det fortsatta planarbetet.

Som underlag till detaljplanen har stabilitetsberäkningar för slänter mot befintlig järnväg och E4 genomförts. Beräkningarna behöver dock förtydligas och eventuellt kompletteras. Det är viktigt att alla förutsättningar som planen medger kontrolleras i den geotekniska stabilitetsberäkningen. Krävs det åtgärder eller restriktioner ska dessa på ett plantekniskt godtagbart sätt säkerställas i planen. Se bifogat yttrande från SGI för mer detaljerad information.

Kommentar: Utifrån SGI:s yttrande så har beräkningarna förtydligats och kompletterats i PM geoteknik. Beräkningarna utgår från en siltig morän och har justerats med nya laster som följer plankartan och dess möjligheter. Justeringarna visar på att stabiliteten för området fortsatt erhålls trots siltig morän och tyngre laster. För att än mer trygga upp stabiliteten införs en planbestämmelse som innebär att marklov kommer att krävas för åtgärder i området närmast järnväg och E4. Det innebär att Trafikverket kommer bli en remissinstans i samband med att markåtgärder ska göras inom detta område. Detta tillsammans med planbestämmelser om markstabiliserande åtgärder bedöms skapa goda planmässiga förutsättningar att trygga upp stabiliteten gentemot järnväg och E4.

Övriga synpunkter

För synpunkter angående kompletterande naturvärdesinventering bifogas Skogsstyrelsens yttrande för kännedom till kommunen.

Kommentar: I samband med att detaljplanen ska genomföras kommer kompletterande inventeringar att genomföras inför prövningar som inte regleras i planprocessen. Någon kompletterande NVI kommer inte genomföras inom ramen för planprocessen.

Trafikverket

Trafikverket lämnar följande synpunkter på förslag till detaljplan i granskningsskedet;

Områdets anslutning till E4

Trafikverket anser att det är en förutsättning att det byggs en ny trafikplats med anslutning till E4 i båda riktningarna för att det ska kunna bedrivas verksamhet på området enligt denna detaljplan. För att planen ska kunna antas måste det därför finnas ett avtal som bl. a innefattar ansvar för finansiering av trafikplatsen. Detta avtal ska vara undertecknat innan planen antas. Har inte kommunen lämnat ett beslut om byggstart inom 5 år från det datum vägplanen för den permanenta trafikplatsen fastställts ska kommunen upphäva detaljplanen enligt avtalet.



Kommentar: *Ett avtal om trafikplats kommer att gå upp för beslut i kommunfullmäktige i samband med att detaljplanen går upp för beslut om antagande på samma möte.*

För att planområdet inte ska kunna börja bebyggas innan det finns en planskild trafiklösning på plats föreslås en planbestämmelse (a3) som säkerställer detta. Bestämmelsen innebär att startbesked inte får ges för byggnader förrän en planskild trafikanordning vid väg E4 har kommit till stånd. Kommunen har utrett ett förslag till en provisorisk lösning där en temporär bro och den nuvarande anslutningen till området via E4 skulle kunna användas. Lösningen måste dock utredas ytterligare för att Trafikverket ska kunna ta ställning om den är acceptabel och trafiksäker. Trafikverket vill tydliggöra att alla ändringar av befintliga anslutningar till statlig väg, tex. den befintliga anslutningen från E4 som angör den s.k. endurobanan, är tillståndspliktiga enligt 39 § Väglagen. Även andra åtgärder inom vägområdet är tillståndspliktiga.

Kommentar: *Noteras.*

Geoteknik och annan påverkan

Ett omfattande schaktnings- och fyllningsarbete planeras för att skapa planområdet. Områdets höjd på markytan föreslås vara mellan 80- 100 meter över nollplanet. De stora fyllningsarbetena kommer att innebära branta slänter, både mot E4 och järnvägen. Det framgår inte av planbeskrivningen eller plankartan hur dessa slänter ska utformas, både gällande material och lutningar. Både E4 och järnvägen är riksintressen och dess stabilitet får inte riskeras att bli påverkade. Det är därför en förutsättning att dessa slänter/ geokonstruktioner eller stödmurar beräknas och dimensioneras utifrån gällande regelverk, dvs Trafikverkets dimensioneringskrav och säkerhetsklass. Förslaget till formulering i planbestämmelsen om markstabiliserade åtgärder är därför inte direkt tillämplig utifrån att det är en utfyllnad av planområdet som ska ske.

För att Trafikverket ska kunna säkerställa att utformningen av släntåtgärderna inte riskerar att påverka den statliga infrastrukturen anser Trafikverket att det ska finnas en särskild planbestämmelse, som innebär att för åtgärder inom området betecknat med m och a2 ska det krävas marklov och bygglov som ska remitteras till Trafikverket innan beslut tas.

Kommentar: *Till detaljplanen införs en planbestämmelse om utökad lovplikt för markåtgärder i området. I samband med marklov remitteras ärenden till Trafikverket.*



Åtgärder utanför Trafikverkets vägområde/järnvägsfastighet som kan påverka Trafikverkets anläggning ska uppfylla Trafikverkets dimensioneringskrav och säkerhetsavstånd och godkännas av Trafikverket innan de genomförs. Trafikverket har rätt att kräva rättelse eller ersättning om anläggningen påverkas.

Beroende på omfattning av dessa frågor kan det bli aktuellt att teckna ett genomförandavtal samt utse en bevakningsprojektledare.

Kommentar: *Noteras*

Risker

En riskutredning har genomförts utifrån föreslaget planområde. I planförslaget skriver man att risker kopplat till en framtida verksamhet inom området beror på vilken typ av industri som etableras. Riskpåverkan beror också på vilken typ av farliga ämnen som kan komma att användas. Samtidigt gör man en bedömning att påverkan på intilliggande infrastruktur kommer att vara låg. Trafikverket bedömer att det kan finnas risk för påverkan på den statliga infrastrukturen samt trafikanter beroende på vilken verksamhet som kommer att bedrivas på industriområdet. Det kan tex. finnas behov av varningssystem eller liknande för snabb avstängning av E4 respektive järnväg. Detta är frågor som behöver beaktas vid kommande miljöprövningar.

Kommentar: *Noteras.*

Hantering av dagvatten

Trafikverket har uppmärksammat i underlaget till detaljplan att den nya planerade dragningen av Torsbodabäcken (se figur 15 och 16 i dagvattenutredningen) föreslås ligga mycket nära järnvägsbanken, vilket kan orsaka omfattande risker för järnvägen. Den nya dragningen verkar dessutom göra flera 90-gradiga svängar, några intill järnvägen, vilket kan orsaka mycket erosion vid dessa platser och som i sin tur kan påverka järnvägens stabilitet. Torsbodabäckens nya dragning bör därför ses över och avståndet till järnvägen utökas.

Kommentar: *I figur 15 i dagvattenutredningen föreslås utrymme för flödesreducerande åtgärder i den nya dragningen för Torsbodabäcken innan/ uppströms de 90-gradiga svängarna som är redovisade närmast järnvägen. Omledningen av bäcken innebär vattenverksamhet och prövas separat inför genomförande av planen. Vid genomförandet sker närmare projektering av kvartersmarken, utformning av slänter, ny bäckdragning, skyddsåtgärder m.m.*

Planen skapar förutsättningar för en omledning, men hindrar inte att den föreslagna dragningen justeras. För att skapa mer marginal tillskapas ett större utrymme mellan planområdet och järnvägen på berörd delsträcka.

Lantmäteriet

För plangenomförandet viktiga frågor där planen måste förbättras

Den 28 februari 2022 registrerades en fastighetsreglering där flera fastigheter inom planområdet överfördes till Torsboda 1:2. Därav behöver grundkartan uppdateras så att fastighetsindelningen överensstämmer med den nu gällande.

Redovisningen av vilka fastighetsbildningsåtgärder som behöver vidtas för att genomföra detaljplanen behöver ses över nu när fastighetsregleringen mellan Torsboda 3:10, 5:24, Västanbäck 1:4 och 1:7 har genomförts.

Kommentar: *Grundkartan och berörda delar av planbeskrivningen uppdateras till antagandehandlingen.*

Delar av planen som bör förbättras

Planens genomförandetid framgår inte av plankartan, vilket det bör göra på grund av följande skäl:

Kommunen ska enligt 4 kap 21 § PBL ange vilken genomförandetid som gäller för detaljplanen. Om ingen genomförandetid anges blir den, enligt 4 kap 23 § PBL 15 år från den dag då beslutet att anta planen får laga kraft.

Vid framtagande av detaljplaner som följer Boverkets föreskrifter respektive allmänna råd BFS 2020:5 respektive 2020:6 behandlas genomförandetid inte som en planbestämmelse. Det anges dock i konsekvensutredningen till BFS 2020:6 på s. 24. *”Genomförandetiden är inte en planbestämmelse men informationen om vilken genomförandetid som gäller **behöver tydligt framgå av detaljplanens redovisning.** Genomförandetiden kan därför, trots att det inte är någon planbestämmelse, redovisas under en egen rubrik i listan med planbestämmelser.”* Boverket föreslår i det allmänna rådet, avsnitt 2.1, att rubriken ovanför texten om genomförandetiden ska vara ”Genomförandetid” med samma rubriknivå som till exempel rubriken ”Egenskapsbestämmelser för kvartersmark”.

Kommentar: *Planens genomförandetid kvarstår att stå i planbeskrivningens avsnitt om genomförandefrågor. Att blanda planbestämmelser med information bedöms inte vara rätt väg att gå för plankartor.*

Luffartsverket

LFV har i egenskap av sakägare för CNS-utrustning inget att erinra mot detaljplanen.



Synpunkter från kommunala nämnder/bolag och från företag

Miljö- och byggnadsnämnden

Önskemålet om utrymme för en mer meandrande bäck kvarstår. Om detta inte kan bemötas bör utrymme säkerställas för att ändra bäckens lopp vid framtida behov.

I god tid innan förberedande åtgärder genomförs bör frågan om dispens från biotopskydd och artskyddsförordningen vara utredd.

***Kommentar:** Omledningen av bäcken innebär vattenverksambet och prövas separat inför genomförande av planen. I detta skede genomförs närmare projektering av kvartersmarken, utformning av slänter, ny bäckdragning, skyddsåtgärder m.m.*

Planen skapar förutsättningar för en omledning, men hindrar inte att den föreslagna dragningen justeras. För att skapa mer marginal har ytterligare utrymme getts mellan planområdet och omgivande mark.

Kultur- och tekniknämnden

Har inget att erinra mot planförslaget.

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten

Då utformning av trafikplatsen och därmed tillhörande hållplatser inte ingår i detaljplanen så har vi inga synpunkter i detta skede.

E.ON Energidistribution

E.ON Energidistribution AB har studerat de inkomna handlingarna och har följande synpunkter.

E.ON och planhandläggare har haft samråd angående förändringar som gjorts i plankartan. Efter samrådsskedet hade 1 området smalnats av på den sträcka där Torsbodabäcken rinner genom planområdet, detsamma gäller vid Torsboda 5:9, justeringar har gjorts vad gäller bredden på 1 området, det finns också en kommentar i bifogad plankarta om att ändra vecket något för att lättare få plats med vinkelkonstruktionen för luftledningen.

I övrigt inget att erinra.



Kommentar: Till antagandehandlingen har justeringar gjorts för att bredda l-området in i planområdet. Vidare har vinkeln justerats enligt bifogad kommenterad plankarta för att förbättra möjligheterna för en vinkelkonstruktion.

MittSverige Vatten & Avfall

Fastigheterna som planen berör ligger utanför Timrå Vatten ABs verksamhetsområde, Timrå Vatten AB har inga ledningar i direkt närhet till planområdet.

Den befintliga kommunala VA-anläggningen i Söråker har inte kapacitet för att ansluta ett område av den storlek som planen avser vilket innebär att stora investeringar behöver göras om planområdet ska försörjas med kommunalt VA.

Dialog och utredning kring VA försörjningen för området har skett mellan Timrå Vatten och Timrå Invest AB.

Kommentar: Noteras.

Medelpads Räddningstjänstförbund

Medelpads Räddningstjänstförbund har tagit del av insända granskningshandlingar och har följande synpunkter att lämna:

Det nämns ingenstans i planhandlingen eller riskutredningen om hur man tänker med brandposter. Detta är något som kommer behövas anordnas i stor omfattning på det nya industriområdet för att säkerställa räddningstjänstens tillgång till släckvatten vid en insats, speciellt då det rör sig om en energintensiv verksamhet. Det är även av vikt att dessa brandposter har en god kapacitet för att de ska vara effektiva att använda. Utformningen bör följa Svenskt Vattens publikation P114, som är en revidering och hopslagning av de tidigare publikationerna VAV P88, P76 och P57. Antal och placering av brandposterna bör med fördel samrådas tillsammans med räddningstjänsten.

Kommentar: Det är viktigt att frågan om brandposter hanteras i vidare tillståndsprocess. Att göra det i detaljplaneskedet är svårt då det inte finns någon klar verksamhet eller exakt utformning färdig.

När det gäller tillfartsvägar för räddningstjänsten så behöver det åtminstone finnas två stycken som är oberoende av varandra och som ligger i olika väderstreck som gör det möjligt att ta sig till området med vinden i ryggen vid en insats. Även den mindre



alternativa infartsvägen via Gryttjomsvägen behöver uppfylla de kraven som finns för en räddningsväg avseende till exempel körbanebredd, axeltryck, vinterväghållning och så vidare för att säkerställa att räddningstjänsten fordon tar sig fram.

Kommentar: *Den alternativa infarten via Gryttjomsvägen behöver i enlighet med rekommendationerna i trafikutredningen få en vägbredd om minst 6 m samt en 3 m bred gc-väg. I det framtida genomförandet av detaljplanen behöver Gryttjomsvägen standard hanteras tillsammans med medlemmarna i gemensambetsanläggning för vägen så att de kan vara med att påverka den framtida trafiken i området.*

Det finns inte några VMA-tutor uppsatta i området som kan varna de boende i närområdet vid ett eventuellt gasutsläpp, större brand eller annan allvarlig olycka på industriområdet. En kommun kan ansöka på MSB:s hemsida om att det ska sättas upp nya ljudsändare, vilket räddningstjänsten anser att Timrå kommun behöver göra i det här fallet då det finns flertalet boende i närheten samt då en verksamhet av den här typen med största sannolikhet kommer att klassas som Sevesoanläggning och Farlig verksamhet enligt lagen om skydd mot olyckor, LSO 2:4.

Kommentar: *Noteras. Detta behöver regleras i den vidare tillståndsprocessen.*

Det kan även vara bra att känna till att det kan komma att krävas större bassänger med vatten i området om verksamheten som etablerar sig använder sig av sprinkleranläggningar, detta då MSVA inte brukar ansluta sprinkleranläggningar på det kommunala vattennätet.

Kommentar: *Noteras. Planförslaget skapar med ytor, bygggrätter och marknivåer förutsättningar för stora bassänger inom området.*

Även om ett skyddsavstånd på 27 meter från E4:n bedöms vara acceptabelt i den framtagna riskanalysen, så bör man fundera kring utformningen av området för att få det så optimalt som möjligt genom att placera delar där människor inte uppehåller sig stadigvarande allra närmast E4:an, till exempel parkeringsplatser och interna vägar. Detta skulle minska riskerna för personer inom området ytterligare, men även minska risken för att en eventuell olycka med farligt gods som kräver avspärning gör att det blir ett produktionsstopp på området. 27 meter är trots allt ett relativt kort avstånd om det krävs en avspärning för ett utsläpp på E4:an.

Kommentar: *I en vidare tillståndsprövning kan denna fråga studeras mer noggrant då det i ett sådant skede finns en klar verksamhetsutövare och en klar utformning.*

När det gäller skyddsavstånd från järnvägen så delar Räddningstjänsten också uppfattningen om att höjdskillnaden mellan järnvägen och planområdet har en positiv inverkan som gör att påverkan från exempelvis en urspärning och vissa andra



olycksscenarior minskar och därför kan antagandena för järnvägen antas vara konservativ.

När det gäller identifieringen av risker så pratar man om olyckor med farligt god på E4:an eller på järnvägen. Man bör även ta hänsyn till risker för omgivningen från industriområdet, till exempel kan ett utsläpp av gas eller annan olycka på industriområdet påverka omgivningen. Men detta blir kanske mer aktuellt först när det är klart vilken verksamhet som kommer vara på industriområdet. Dock viktigt att ha med sig detta i processen framöver så det inte missas.

Kommentar: *Noteras.*

Synpunkter från privatpersoner

Ala 1:81 och Torsboda 5:24

Vi är absolut positiva till fler arbetstillfällen i Timrå kommun, men vi är oroliga för påverkan i närområdet. Våra synpunkter finns under nedanstående punkter:

Ingrepp i landskapsbilden

Som vi har förstått det innebär planen stora höjdskillnader. För att inte ingreppen ska bli så påtagliga och förfulande hoppas vi att hänsyn kommer att tas till hur det kommer att se ut och upplevas från den befintliga bebyggelsen.

Förslagsvis kan man terrassera området och bevara/anlägga en skogsridå mellan den nya anläggningen och den äldre bebyggelsen. En skogsridå skulle också kunna fungera som bullerdämpare. Vad vi minns var det tanken i planen för industriområdet från början av 1990-talet.

En annan synpunkt är att synintrycket när man kommer norrifrån inte får förstöras. Idag är det en häftig vy som möter en på E4:an när man färdas in i kommunen och där Torsboda är infarten till vår härliga kust. Söråkerslandet och Tynderö.

Kommentar: *Detaljplanen skapar förutsättningar för ett större plant område med större höjdskillnad jämfört med dagens befintliga förhållanden. Men det går också genom planbestämmelserna att göra ytor i etage med en lägre höjdskillnad. Illustrationen till detaljplanen visar på hur slätten skulle kunna se ut som skogsbeklädd.*

Vatten



Väster om planområdet finns ett antal privata brunnar. Vi undrar om det finns någon undersökning av risker för påverkan på dessa brunnar. Vi är oroliga både avseende vattentillgång och eventuella föroreningar och vi önskar information om detta.

Kommentar: *Vattenfrågan har utretts och med föreslagna åtgärder bedöms planförslaget inte innebära någon påverkan på närliggande brunnar.*

Buller

Vilket buller kommer att genereras från anläggningen? Det finns en risk att buller kommer att färdas från den högt belägna anläggningen ner över bostadsområdet, i högre grad än vad som är beräknat.

Kommentar: *Till detaljplanen finns en tillhörande bullutredning. Utredningen har baserats på antagande kopplat till bullerkällor som trafik, fläktar m m. Utredningen visar på att planförslaget med god marginal uppfyller de riktvärden som finns för industribuller gentemot omgivande bebyggelse.*

Natur

Ett flertal djurarter finns i området; rådjur, älg, grävling och lodjur. Spillkråka har setts och flyttfåglar såsom svanar, gäss och till och med tranor stannar till på åkern mot järnvägen under sin färd vidare. Mnemosynefjärilen syns här på sommaren, kanske eftersom det växer mycket smånunneört här. Då mycket skog kommer att avverkas vid byggnationerna finns det en risk att naturvärden påverkas i stor utsträckning.

Kommentar: *En naturvärdesinventering har genomförts för planområdet vilken visar på olika värden inom planområdet. I det vidare arbetet med att genomföra detaljplanen bedöms att det finns behov av kompletterande artinventeringar inför eventuella prövningar av dispens från biotop- och/eller artskyddet. Detta kan dock inte göras inom ramen för planprocessen, det är en separat prövning hos Länsstyrelsen.*

Hälsovärden - motion & rekreation

Natur har stor påverkan på människors hälsa. Att kunna vistas i naturen ger lugn och återhämtning. Ett skidspår från Söråker till Lappstegestugan går genom det planerade området och passerar under E4 genom järnvägstunneln. Lappstegestugan drivs av Friluftsförbundet och är frekvent besökt varje säsong. Finns det någon alternativ lösning för detta skidspår?

Kommentar: *En dialog har skett mellan bolaget Timrå Invest och med representant från friluftsförbundet. Spåret vid järnvägssträckan som löper förbi planområdet västra gräns har enligt uppgift från friluftsförbundet varit svårt att få till på senare år utifrån snöläget. En vidare dialog*



om skidspåret kommer att fortsätta. Stor del av skidspåret kommer dock att ligga utanför planområdet då gränsen justerats till antagandehandlingen.

Järnväg och vägar

Järnvägsövergången vid Gryttjomsvägen är ofta föremål för service och väntetider för passering uppstår. Torsbodabacken är ett okänt problem under vintertid. Där blir långträdare stående och blockerar vägen, ibland timtals, när vädret är snöigt och halkigt. Om trafiken kommer att öka i området är detta två faktorer som bör uppmärksammas och regleras.

Kommentar: *Vid E4 kommer en ny trafikplats behöva tillskapas för att leda in trafik till området. I ett sådant arbete vägs många faktorer in för att skapa bästa möjliga förutsättningar för en ökad trafik längs E4. Vid Gryttjomsvägen behöver också standarden på vägen ses över.*

Torsboda, Ala och Gryttjom byar har ett attraktivt läge för boende och framtida bebyggelse. Det är värden som bör bevaras och tas hänsyn till vid byggandet av ett industriområde.

Kommentar: *Noteras.*

Gryttjom 2:15

Yttrande 1.

Överklagandet gäller dagvattenutredningen Torsboda 1:2 dagvattenutredningen Torsboda 1:2

Jag är fullt medveten om att Timrå kommun åsidosätter allt rörande vattenmiljö och då ni tydligen tycker det är okej att ytterligare förstöra fiskevattnet i Norrån borde ni läsa igenom mitt yttrande igen. Då både land, vatten och bottenmiljö är förgiftat från Skönvik efter kusten fram till Söråkers båthamn tror ni tydligen det är helt okej att förorena ytterligare. Vill även upplysa er om att ni har bäckar som rinner ut i Torsbodaåns nedre del med allehanda innehåll inte minst olja och detta blir givetvis också Gryttjom/Torsbodabäckens framtid.

Som fiskerättsägare i Norrån Ala fiskerättsområde ut till 300m och utsträckning till Smackgrundets slut överklagar jag å mina egna vägar och som talesman för övriga aktiva fiskerättsägare planerna på att låta dagvattnet rinna i Gryttjoms/Torsbodabäcken ner till utloppet vid Norrån. Då SCA anlade timmerupplaget så använder de infiltrering av dagvatten och spolvatten för att hindra att förorenat vatten hamnar i Norrån. Då ter det sig egendomligt att dagvatten mm från en 79ha stor industrianläggning nu skall hamna i Gryttjom/Torsbodabäcken. Det påstås att bäcken skall påverkas positivt ekologiskt och kemiskt och bäcken skyddas mot transport av snö/smältvattenföroreningar. Detta är ett mycket egendomligt



påstående då bäcken inte har haft någon mänsklig påverkan under de senaste 150 åren. Kvarn fanns byggd på Gryttjom 2:15 i mitten av 1800-talet, delar av kvarndammen finns än idag kvar. Fisk har alltid förekommit i bäcken och i den nedre bäcken ca 50 m nedanför Gryttjomsbäcken fanns på 50/60-talet några små dammar där mört fanns för fiske. Vid vårfloder och mycket regn så översvämmades skog och mark vilket det gör ännu idag. Därav så finns benämningen Wiklunds myra på Rumpjala, Edens myra där det översvämmade vattnet togs upp i sk våt eller myrmark. Detta upptagningsområde försvinner helt om anläggningen byggs. Detta har ju varit och är en helt naturlig fungerande infiltrering utan mänsklig inblandning. Men att låta denna bäck bli ett avloppsdike för anläggningen tyder på total nonchalans för vatten och fisket. Det brinner ju ibland i batterifabriker, oljeutsläpp är vanliga oavsett vad man påstår och alla kemikalier från brinnande batterier kommer ju givetvis att kunna hamna i bäcken och slutligen i Norrån oavsett vad man påstår. Då Norrån även är fiskbärande av fisk som inte odlas utan naturligt reproducerande i Mjällån såsom Lax och öring innebär det totalt utslagning av denna fisk vid ett utsläpp oavsett vad man påstår. Ädelfisk är otroligt känslig för föroreningar. Torsbodaån/rännan skall även återställas i det skick den var före flottningen för att säkra reproduktion av gädda och aborre. Men det är egendomligt att SCA kan lyssna på oss fiskerättsägare och Timrå investerar tänker göra det motsatta. För att bevara och återupprätta fisket så kan Norrån över huvud taget inte belastas med dagvatten från fabriken där ett enda utsläpp kan förstöra Lax och öringsfisket helt. Det finns viss skillnad på oss som fiskar i Norrån och dess utlopp som upplever verkligheten än på något som baseras på rena antaganden. Så i slutändan kräver jag å mina fiskekolleger att Gryttjoms/Torsbodabäcken lämnas orörd och inga utsläpp oavsett vad som påstås får ske i bäcken. Det är tillräckligt svårt att bedriva hållbart fiske och se en Norrån bli ett dagvatten/avloppsdike. Jag har fiskat där sen mitten av 60-talet så viss erfarenhet har jag skaffat mig.

Enligt Stefan Dahlin så kunde han inte svara på var vattnet till fabriken skulle tas ifrån då detta var hemligt? Men vattnet tore väl endera komma ifrån Gökbölesjön eller nere i Norrån men inget svar har getts. Frågan vad som mer är hemligt kommer ju men det lär ju framtiden visa.

Kommentar: *Yttrandet är i stora delar likt det som inkom under samrådet. Kommunens svar kvarstår från samrådsredogörelsen.*

Dagvattnet kommer att hanteras inom planområdet. Ett system behöver byggas upp med tillräckligt djupa och täta dammar för att inte försämra kvaliteten för vattenförekomster. Torsbodabäcken kommer inte vara ett avloppsdike, däremot behöver den ledas om för att detaljplanen ska kunna genomföras fullt ut.

För en verksamhet av den tänkta typen krävs tillstånd där riskaspekten hanteras särskilt.

Vatten och avloppsförsörjningen har utretts och vattnet kommer inte tas från Gökbölesjön eller Norrån. MittSverige Vatten har utrett möjligheterna för att ansluta området till kommunalt verksamhetsområde. Annan eventuell vattenförsörjning t ex. processvatten är en separatprövnings som inte regleras i detaljplanen.

Yttrande 2.

Sammanfattningsvis är vi fortsatt kritiska till planförslagets innehåll och effekter utifrån ett helhetsperspektiv. Då inga större justeringar genomförts efter samråd kvarstår vårt yttrande i stort med några mindre justeringar.

Anläggningen som illustreras skulle innebära en stor påverkan för landskapsbilden för hela Söråker. Planförslaget illustrerar inte en markanvändning som är anpassad för platsen utan en verksamhet som upplevs inklämd för att tillmötesgå kraven för att möjliggöra en batterifabrik på platsen. Då lokaliseringen av batterifabriken nu är fastställd på annan ort finns stora möjligheter att faktiskt åtgärda brister och minimera negativ påverkan av planförslaget för omgivningen. Den markanvändning som kortfattat nämns, med mindre industrier, medför betydligt mindre negativa effekter för närområdet utifrån såväl visuella aspekter såsom trafikbelastning.

Övergripande synpunkter på planen

Landskapsbild, naturvärden och grön- och blåstruktur

Då kommunens i granskningen inte tagit hänsyn till våra synpunkter kvarstår nedanstående. Vi vill också ifrågasätta ställningstaganden kring såväl kommunens svar avseende landskapsbild, naturvärden samt grön- och blåstruktur utifrån PBL(2010:900) 2 kap 3§. Det är självklart viktigt med arbetstillfällen i regionen men inte till vilket pris som helst. Kommunen har visserligen stöd i översiktsplanen men den är inte juridiskt bindande utan vägledande. Det finns därför alla möjligheter att anpassa planområdet utifrån gångstigar och vattenförekomst för att minska den negativa påverkan på grönstrukturen och livsmiljön för de boende i området.

Utifrån era riktlinjer i översiktsplanen avseende grönområden och tillgång till dessa kan man undra på vilket sätt de boende i Gryttjom inte har rätt till grönområden på det sätt ni beskriver?

Att hänvisa till att ekosystemtjänstbegrepp hänvisas i andra utredningar upplever vi som slarvigt. Vi finner inte att en sammanvägd bedömning av den negativa påverkan på ekosystemtjänsterna på ett tydligt sätt framgår i planbeskrivningen i granskningshandlingen.

Detaljplanen redogör fortsatt inte för påverkan på grönstrukturen i området. Planförslaget, som i huvudsak innebär att skog tas ner och ersätts med en enorm anläggning som i huvudsak hårdgörs, nämner fortsatt inte den negativa påverkan på grönstrukturen som planförslaget innebär. Begreppet ekosystemtjänster nämns inte och således redogör planen heller inte för vilka effekter planförslaget ger för ekosystemtjänster inom området.

Kommentar: 2 kap 3 § i plan- och bygglagen hanterar bedömningen av allmänna och enskilda intressen och tar upp en rad olika aspekter som planläggning ska ta hänsyn till. Kommunens bedömning är att detaljplanen har viktats mot naturvärden, kulturvärden, grönområden, ändamålsenlig struktur, god ekonomisk tillväxt m m. Vidare bedöms översiktsplanens riktlinjer och intentioner samspela med detaljplanen. Området är utpekade som ett område för näringslivsutveckling vilket innebär att dagens skogsområde ingår i kommunens strategiska planering för förändrad markanvändning. Det kommer dock fortsatt att finnas skogsområden i anslutning till Gryttjoms by. För delar av den rekreation som funnits på platsen t ex endurobanan och skidspåret strax söder om planområdet är lösningar diskuterats och i vissa fall (endurobanan) har nya markområden tillskapats för rekreation.

Gällande ekosystemtjänster hänvisas fortfarande till att det har ingått inom ramen för utredningar och utformning av detaljplanen. Planen och dess tillhörande utredningar har t ex. identifierat huruvida område omfattas av hushållningsbestämmelserna enligt miljöbalken, hanterat omhändertagandet av dagvatten, en naturvärdesinventering har genomförts mm.

Planförslaget saknar fortsatt utpekade framtida spridningskorridorer i exempelvis utpekade NATUR-områden eller prickad kvartersmark med användning natur som buffert till angränsande fastigheter mot sydöst. Istället illustreras ett U+L område som tillsammans med slänter på grund av höjdskillnader innebär en stor negativ påverkan på landskapsbilden för framförallt de boende i Gryttjom. Bra att detta förtydligats något i beskrivningen på s. 24 men den är fortsatt vagt skriven med beskrivningar som att bebyggelsen får en ”delvis förändrad utblick” samt att planförslaget inte bedöms innebära stora negativa konsekvenser. Detta är fortsatt en skönsmåling av effekten av den bebyggelse och markanvändning som planen föreslår medge.

Positivt att ni noterar att ljusföroreningar tillsammans med buller och visuell påverkan kommer att påverka området. Däremot är skrivningen vag. Vi vill understryka att föreslagen markanvändning innebär ett sänkt värde på området och kraftigt försämrad livskvalitet som finns på platsen i nuläget. Livskvalitet som också påverkas negativt av de skogsområden med rekreativa värden med stigar i området som byggs bort.

Påverkan på landskapsbild påtalades också av Länsstyrelsen såväl som Miljö och byggnadsnämnden. Vi håller med Länsstyrelsen i önskan om ett mer systematiskt



underlag som redogör för konsekvenserna och ser inte att den bilaga ni hänvisar till ger en realistisk eller tillräcklig bild av påverkan.

Kommentar: Kommunen bedömer att den illustrationsbilaga som följer med detaljplanen ger en bra bild över vad detaljplanen kan innebära.

I granskningsförslaget har ett stråk längs med planområdets sydöstra del undantagits planen. Detta innebär i praktiken inget skydd för den grönstruktur som finns längs stråket. För att säkerställa den gröna ridå som konsekvent illustreras måste en användning som faktiskt säkerställer detta fastställas. Detsamma gäller bäcken.

Kommentar: Stråket som justerats från samråd till granskning syftar till att skapa ett större skydd för naturområden då den tänkta omledningen av bäcken kan löpa genom detta område och omfattas av framtida strandskyddsbestämmelser.

Den utpekade prickmarken saknar genomgående bestämmelser som säkerställer att träd och befintlig natur på något sätt sparas eller iordningställs. De stora hårdgjorda ytorna med parkering föreslås enligt dagvattenutredning förses med krossdiken. Slänterna som illustreras beväxta har ingen bestämmelse som anger att de på något sätt ska täckas med vegetation. Detta riskerar i praktiken att krossmaterialet blir en åker med tistel/liknande. Vi saknar fortsatt en bestämmelse om att slänterna ska planteras. Företrädelsetvis med en naturlig vegetation.

Kommentar: Då släntutformningen inte regleras i detalj är det svårt att göra en planbestämmelse om vegetation. I en brantare slänt kan viss typ av vegetation vara möjlig medan i en flackare slänt så kan fler alternativ vara möjliga. Planen innebär inga hinder för att ha en naturlig vegetation och kommunen bedömer att den regleringen är mest lämplig för denna detaljplan.

Att naturvärden försvinner motiveras av att det tillskapas arbetstillfällen för regionen. Illustrationerna och planförslaget ger dock ingen bild av hur de som arbetar och dagligen vistas på anläggningen ska kunna ges tillgång till promenad i naturområden på exempelvis luncher. I samrådsyttrandet bemöts detta med att ”det inte går att planera för” – detaljplanen fastställer markanvändning och planverktyget har alla förutsättningar att säkerställa att befintliga naturområden behålls med befintlig vegetation.

Kommentar: Planområdet är av den storleken att det finns möjligheter att skapa miljöer för anställda att röra sig i mer rekreativa miljöer. Det bedöms fortsatt olämpligt att skapa några markanvändningar för detta i en detaljplan då utformningen av en arbetsplats där inte är klar.

Torsbodabäcken

Ni hänvisar till att frågan om flytt ska hanteras i prövning av vattenverksamhet och att verksamhetsområdet med tillkommande arbetstillfällen i förlängningen ger motiv



nog (svar på bla Länsstyrelsens yttrande). I och med att batterifabriken lokaliseras på annan ort finns goda förutsättningar för att justera denna del av planområdet och istället göra rätt, med hänsyn till befintliga vattenmiljöer och naturvärden. Positivt att ni utökat med viss ridå längs med Torsbodabäcken men ni väljer fortsättningsvis att inte ta höjd för att faktiskt skapa ett meandrande vatten. I naturvärdesinventering framgår att det krävs en fördjupad undersökning för att med säkerhet göra bedömningarna kring befintlig fauna i vattendraget och värdena kopplade till bäcken.

Planförslagets tanke att förlägga bäcken i fastighetsgräns nedanför släntfoten innebär att den naturmiljö som finns idag och de värden som kopplar därtill helt försvänkas. Bäckens nya ”dragning” blir i praktiken ett dike, kantat av varken skuggande vegetation mot söder eller med den meandrande dragning som den har i dagsläget. För att skapa en lösning som bibehåller i alla fall några av de värden som finns idag krävs fortsatt mer yta och en placering som inte klämmer in vattendraget mellan en släntfot och andra fastighetsägare. Skuggande vegetation från söder ska kunna inrymmas på den fastighet där bäcken placeras.

Den nya dragningen innebär att vi, såväl som flera andra fastighetsägare längs med den nya dragningen, kommer att hamna inom strandskyddsområde. För att inte inskränka våra rättigheter och möjligheter som fastighetsägare bör bäckens inklusive framtida strandskyddsområde ligga inom fastigheten. Alternativt bör planområdet utökas för att kunna häva strandskyddet också på angränsande fastigheter. Den värdeförlust detta innebär på fastighetsägarna behöver kompenseras.

Kommentar: Planområdet justeras till viss del för att skapa mer utrymme för bäcken framförallt vid järnvägsspåret. Planen skapar förutsättningar för en flytt av bäcken, men dess framtida omledning kräver en separat prövning där detaljer om meandring m m kan hanteras. Frågan om framtida strandskydd är mycket relevant men den påverkas också av den framtida prövningen om vattenverksamhet. Planen skapar förutsättningar för att man i samband med vattenverksamheten kan upphäva strandskyddet i stora delar för den framtida bäckdragningen. Detta innebär att bäckområdet omfattas av strandskydd men inte genom en 100 meters zon utan en mycket mer begränsad zon. Det bedöms rimligt att markägaren Timrå Invest AB särskilt bevakar denna framtida fråga och verka för att minska olägenheterna för ett framtida strandskydd. Men detta kan inte göras förrän det finns en ny draging av bäcken. Vidare bedöms det inte rimligt att utöka planområdet för att upphäva ett strandskydd som idag inte finns på fastigheterna.

Kulturmiljö och fornlämningar

I närområdet finns ett flertal fornlämningar av olika typer. Bland annat hållristningar. I planbeskrivningen saknas helt en beskrivning av områdets kulturmiljövärden och historia. Bland annat har Torsbodabäcken tidigare använts för flottning av varor ner till havet i ett system av vattenvägar. Vi saknar fortsatt en beskrivning även om detta är ”noterat” i er samrådsredogörelse.



Kommentar: I kommunens kulturmiljöprogram finns inte planområdet eller dess direkta närhet utpekade som ett område för kommunens kulturarv. Kommunen uppskattar uppgifterna om bäcken och flötning av varor men det föranleder ingen förändring av planbeskrivningen.

Trafik

Trafikutredningen slår fast att Gryttjomsvägen bara kommer få en relativt begränsad påverkan i och med den nya etableringen. Med tanke på att en stor del av det som kan läsas som parkering ligger i nära anslutning till vägen känns den bedömningen mycket tveksam. I praktiken innebär den ökade belastningen på vägen en mycket stor förändring mot nuläget.

Synpunkten kvarstår och med de ökade trafikmängderna känns det ytterst tveksamt att vägen kvarstår som enskild väg.

Att p-tal inte bedöms vara applicerbart i denna plan är överraskande då kommunen borde ha någon typ av ambition kring hållbart resande och mobilitet. Varje potentiell anställd som väljer att cykla eller resa kollektivt skulle innebära en betydligt mindre påverkan på trafikstrukturen i området.

Kommentar: Gryttjomsvägen bedöms kunna kvarstå som enskild väg trots ökad belastning. För den ökande trafiken och för att möjliggöra upprustning, breddning eller förstärkning av vägen behöver ansvar och kostnader för genomförande och framtida drift sannolikt omprövas och regleras utifrån de nya och aktuella förhållandena som en etablering skulle medföra. Omprövning av gemensambetsanläggningen Rågsta ga:1 som Gryttjomsvägen ingår i sker genom en ny anläggningsförrättning som handläggs av Lantmäteriet. Initiativ till detta behöver tas av exploatören eller kommunen när det blir aktuellt.

Planbestämmelse J samt byggnadshöjd

Detaljplaneförslaget är otroligt flexibelt vilket i praktiken innebär att volymerna kan placeras närmast prickmarken mot sydost, därmed närmare Gryttjom by. Illustrationsbilagorna kan i det fallet verka vilseledande för läsaren som kan anta att det är definitivt att det är parkeringsytor som kommer ligga där. I och med att batterifabriken inte är aktuell på platsen blir illustrationsbilagorna missvisande.

En begränsning i byggnadshöjd för den del av området som angränsar till u-området för ledningar bör kompletteras. I annat fall bör ett ”värsta scenario” också kompletteras i illustrationsbilagan för att visa volymerna på ett rättvisande vis.

Att fastställa planbestämmelse för gestaltning är ett sätt att understryka vikten av gestaltning och byggnadens påverkan på landskapsbilden. Oaktat om detta är industri eller inte så kommer påverkan bli omfattande. Ambitioner med gestaltningen kan om



inte i form av utformningsbestämmelse, i alla fall understrykas i planbeskrivningen på ett tydligare vis.

Kommentar: Illustrationsbilagan bygger på detaljplanens bestämmelser och är inte enbart kopplad till batterifabriken. Bilagan bedöms ge en bra bild över vad planförslaget kan innebära. Viss justering av gränsen för ledningsområdet har gjorts till antagandehandlingen vilket innebär att byggnader inte kommer lika nära Gryttjoms by. Dock är för synpunkten den justeringen liten i sammanhanget och handlar om ca 5 meter. I planbeskrivningen förtydligas att det planområdet är i ett "skyltläge" och att det bör läggas vikt vid utformningen av byggnader.

Illustrationsbilaga

Vi vill fortsatt understryka att illustrationsbilagans fotomontage s. 7 bild 04 ger en felaktig bild av hur anläggningen kommer att se ut på platsen. Det finns inga bestämmelser i planen som innebär att den vegetationsridå som illustreras kommer att kvarstå efter anläggningen. Illustrationen bör därför justeras för att ge en mer ärlig bild av anläggningen.

Ni menar att det inte "finns något hinder" för vegetationsridån men i praktiken innebär höjdsättningen av anslutningsvägen samt den föreslagna omledningen av bäcken att bara begränsat med vegetation kommer kunna bevaras. Gör om, gör rätt.

Kommentar: Kommunen kvarstår om att illustrationsbilagan ger en bra bild över hur planområdet kan bebyggas.

Påverkan på Gryttjom 2:15

Utöver ovanstående vill vi också framföra följande synpunkter på planförslaget mer specifikt utifrån vår fastighet.

Nedanstående synpunkter från samrådet kvarstår. Ert bemötande med att ni inte kan anpassa med en skogsridå handlar enbart om prioriteringar av marken. Ni har alla möjligheter att minska ytan på den tänkta exploateringen för att säkerställa att dessa värden på ett bättre sätt omhändertas. Exempelvis genom en förflyttning av den nya dragningen av ledningsgatan som kantas av en grön ridå. Kommunen har planmonopol för att utifrån PBL säkerställa en långsiktigt hållbar och lämplig markanvändning.

Den föreslagna markanvändningen innebär att vårt skifte med en blandning av åkermark och skog istället för likvärdiga miljöer kantas av en slänt med schaktmassor samt en ledningsgata. Detta innebär negativ påverkan på skiftet överlag och att träd som tidigare stått i ett sammanhang istället hamnar utsatt för väder och vind. Vårt skifte utgör därmed den enda gröna länken och vid en avverkning av skiftet kommer anläggningen ytterligare ligga synlig för närområdet.



För att minska risken för negativ påverkan för de närboende bör, precis som vi angett ovan, en grön ridå på ca 30 m längs med fastighetsgränsen iordningställas som buffert. En viktig förutsättning för såväl människor som djurliv i området.

Kommentar: Även fast detaljplanen enbart har kvartersmark för industriändamål betyder inte det att det kommer kunna finnas en grön ridå i anslutning till er fastighet. Området där den tänkta framtida omledningen av Torsbodabäcken ska löpa kan utgöra en ett sådant område.

Den föreslagna nya sträckningen, dikningen, av Torsbodabäcken kommer delvis att ligga angränsande vår fastighet. Placeringen av bäcken behöver samrådats närmare med oss i samband med att handlingar till mark- och miljödomstolen tas fram för ansökan om vattenverksamhet. Då infarten till vårt skifte sker från Gryttjomsvägen lämnar vi inga garantier för att området kommer att förbli skogsbeklätt och därmed skuggande för bäcken/diket då det i nuläget inte finns några begränsningar i området.

Att strandskyddet upphävs inom detaljplaneområdet men inte angränsande sätter oss i en besvärlig sits. Vi vill därför, utöver ovanstående, understryka effekten av att få bäcken flyttad parallellt vår mark och att strandskyddet där-med kraftigt begränsar våra framtida möjligheter att bedriva skogsbruk på vårt skifte och nyttja vår mark, exempelvis genom iordningställande av körbar väg. Den ekonomiska förlusten/begränsningen i nyttjandet av vår mark behöver ersättas. För att undvika den situationen vill vi att bäcken justeras in för att hela strandskyddet landar på den fastighet ni vill exploatera, inklusive buffertområden.

Vi får tyvärr konstatera att granskningshandlingen inte tagit hänsyn till våra synpunkter under samrådet på ett tillfredställande vis.

Kommentar: Omledningen av bäcken är en framtida prövning som inte kan hanteras inom ramen för planprocessen. I arbetet med utformningen av detaljplanen har flera faktorer påverkat det föreslagna läget för ny bäcke. Bland annat har behovet av en ledningsflytt och marknivåer styrt bäcken i den riktningen. I samband med att prövningen om vattenverksamhet sker bör också strandskyddsfrågan hanteras. Planen och omkringliggande förhållanden ger förutsättningar för att strandskyddet ska kunna upphävas i stora delar.

I övrigt förhindrar strandskyddsbestämmelserna inte anläggningar, anordningar eller åtgärder som behövs för jordbruk eller skogsbruk och de för sin funktion måste finnas eller vidtas inom strandskyddsområdet (7 kap. 16 § 1 miljöbalken).

Torsboda 5:9

Härmed lämnas synpunkter på detaljplanen rörande Torsboda 1.2 mfl gällande uppbyggnad av industriområde av energintensiv verksamhet.



Oron och lämpligheten för att ändra landskapsbilden med 40 meter höga byggnader på 20 till 25 meter höga slänter, för att kunna genomföra en platt byggnad på 70 hektar kommer ha direkta konsekvenser för de villor och jordbruksfastigheter i närheten. Det sias om eventuella positiva effekter för bostadsmarknaden av ansvariga på kommunen, men vi som boende har väldigt svårt att se dessa möjliga. Det är ett faktum att den visuella bilden av Torsboda kommer att förändras, och det till något absolut negativt.

Genom sprängningar sänks grundvattennivån, en nivå som redan fastslagits vara låg. Stor del av fastigheterna i närområdet har egenborrad brunn. Vem står för detta om kommunen ej har någon skyldighet att betala ersättning vid eventuella problem?

Kommentar: *Detaljplanen och genomförandet av den har utretts och markförändringarna inom planområdet bedöms kunna genomföras utan att det ska påverka grundvattennivån för fastigheterna inom närområdet. Vid händelse av eventuella problem behöver den specifika händelsen ansvarsutredas. Det går inte i dagsläget att säga vem som har skyldighet att betala ut ersättning för någonting som inte har hänt och inte via utredningar bedömas kunna hända.*

Att flytta Torsbodabäcken så den går i direkt anslutning till fastighetsgränser får ej leda till påverkan av fastigheterna. Markerna måste bibehålla likvärdig kvalitet som den har idag och ej försuras av eventuellt vattenmättad jord. Eventuellt strandskyddet ska ej påverka fastigheterna. För att behålla Torsbodabäckens viktiga funktion behöver den anläggas med mer yta och en placering som inte klämmer in vattendraget mellan en släntfot och direkt anslutning till andra fastighetsägare. Skuggad vegetation från söder ska kunna inrymmas på den fastighet där bäcken placeras.

Kommentar: *Den exakta omledningen av Torsbodabäcken behöver hanteras i prövningen om vattenverksamhet. I samband med den prövningen bör ett upphävande av strandskydd också hanteras. Viss justering av planområdet görs i den södra delen av området för att kunna tillskapa mer yta för en framtida bäckdragning.*

De inskrivna fastighetsgränserna hos Lantmäteriet från år 1890 och år 1997 på Torsboda 5:9 skall gälla. På sidan 36 i kompendiet om synpunkter från privatpersoner är de röda linjerna på kartan felaktiga. Detta måste förtydligas ytterligare.

Kommentar: *Grundkartan har justerats till antagandehandlingen i enlighet med yttrandet.*

I fråga om gryttjomsvägen lyfts i kompendiet många frågor om den trafik som förväntas öka på den lilla byvägen. Det bedöms öka med ca 300 tillkommande



fordon per dygn, men att eftersom vägen är en gemensamhetsanläggning kan medlemmarna styra trafiken. Hur är det tänkt att medlemmarna ska styra det utan att påverka den detaljplan som arbetats fram?

Kommentar: Medlemmarna/delägarna i gemensamhetsanläggningen Rågsta ga:1, där Gryttjomsvägen ingår, ansvarar för väghållningen. Gemensamhetsanläggningen förvaltas av Gryttjoms samfällighetsförening. Timrå kommun har dock sedan en längre tid tillbaka utfört och bekostat väghållningen och hållit vägen öppen för allmän trafik.

För att möjliggöra ökad trafikmängd, upprustning, breddning eller förstärkning av Gryttjomsvägen behöver ansvar och kostnader för genomförande och framtida drift sannolikt omprövas och regleras utifrån de nya och aktuella förhållandena som en etablering skulle medföra. Omprövning sker genom en ny anläggningsförrättning som handläggs av Lantmäteriet. Initiativ till detta behöver tas av exploatören eller kommunen när det blir aktuellt. Alla parter som är väginressenter (de enskilda genom samfällighetsföreningen, exploatören och kommunen) bör i detta skede samverka för att uppnå en väl fungerande väglösning. Inför eller i samband med omprövningen är det även möjligt för parterna att komma överens om vilka åtgärder som ska genomföras, åtaganden om kostnader etc. Vid omprövningen går det även att lämna egna yrkanden som Lantmäteriet sedan får utreda och besluta om.

Gryttjom 2:21

Yttrande 1.

Vi ställer oss kritiska till planförslaget i sin helhet, både gällande placering samt utförande. Nedan kommer våra synpunkter och funderingar på planförslaget.

Åverkan på skog och natur

Karaktären av en gammal naturskog påverkas och speciellt bevarandevärd miljö och mark kommer för allt tid att förändras.

I detaljplanens illustrering är det ej tydligt hur stort det avgränsande skogspartiet beräknas vara. Om man utgår från illustrationen på s.7 bild 4, så ställer vi oss frågande till vad som sker vid framtida gallringsåtgärder i anslutning till markskiftet? Den tillsynes tunna "ridån" av skog blir då i värsta fall icke befintlig, vilket i sin tur gör att den visuella förändringen blir om möjligt ännu mer påtaglig. På grund av konstruktionens höjd i kombination med markhöjningen kommer konstruktionen ständigt vara visuellt påtaglig. Bullernivån kommer även den att påverka fastigheter i närmast anslutning.



Vår fastighet innehar fornminnen i form av hållristningar. Finns det flera i närområdet?

Kommentar: *Det finns inga andra kända fornlämningar i närområdet.*

Generellt så upplevs etableringens konstruktion kraftigt dominant och tar inte någon som helst hänsyn till sin omgivning.

Markförberedelser samt buller

Oro kring buller under tiden marken förbereds, men även när den dagliga verksamheten är igång.

Det är tydligt i detaljplanen att markförberedningen kommer att vara extremt omfattande.

Det största orosmomentet är sprängningar, huruvida det kommer påverka fastighetens tillgång och kvalitet av vatten. Givetvis även oljud under en längre period som i sin tur kan leda till en försämrad livskvalitet.

Vi ser det nödvändigt och obligatoriskt att vi blir försedda med kontinuerliga kontroller av dricksvatten, samt mätning av ljudnivåer.

Kontroll av husgrund? Finns risk för sättning av husgrunden till effekt av sprängning?

Kommentar: *I samband med att planen genomförs kommer fastigheten påverkas av bland annat ljud. I kontrollprogram/ tillståndsprövningen behöver villkor sättas upp som t ex. kan reglera tider för sprängning, bevakar eventuella förändringar pga sprängning. Genom de utredningar som genomförts för detaljplanen bedöms inte närliggande fastigheter påverkas av tillgång och kvalitet på vatten. Dock är ett förslag att det kontrolleras i samband med genomförandet påbörjas och till dess att planens markåtgärder är genomförda.*

Bäcken

Bäcken är planerad att ledas om 1000m och därmed dras i närheten av vårt markskifte. Detta medför en oro gällande våra markförhållanden, Risk för översvämning? Försurning av våran ängsmark? Påverkan av växtlighet och betesskörd?

Kommentar: *Utredningarna inom ramen för detaljplanen visar på att en omledning av bäcken inte ska påverka ert markskifte. I samband med den formella prövningen om vattenverksamhet kan detaljerna än mer studeras.*



Trafik

Vi undrar hur och via vilken väg ni tänker forsla schaktningsmassor?
Vad händer om folk inser att det finns en smidig infart till fabriken via gryttjomsvägen? Motorvägen och i synnerhet Torsbodabacken är redan idag en mycket stor risk för trafikstockning. Särskilt i vinterväglag. Kommer lastbilar istället välja den södra infarten till Söråker, och sedan åka till fabriken via Gryttjomsvägen?

I vilken utsträckning kommer arbetsfordon att använda sig utav gryttjomsvägen?

Gryttjomsvägen är en väg med ett mjukt underlag som kräver mycket underhåll och utan tjäle så har den en restriktion på 3.5 ton. Mycket oförutsägbart väglag under samtliga årstider.

Järnvägen är även den, en risk för att yrkesfordon kan bli stående.

***Kommentar:** Huvudinfarten till området ska gå via E4. Gryttjomsvägen är ingen tänkt huvudpassage för vare sig gods- eller personbilar. Schaktmassor är tänkt att hanteras genom en temporär trafiklösning vid E4. Gryttjomsvägen kommer att behöva förstärkas för att kunna fungera för ett ökat trafikflöde.*

Ekonomi

Allt som nämns ovan, anser vi resulterar i ett minskat värde på fastighet och tomt. Troligt så kommer fastigheten bli betydligt mindre åtråvärd på marknaden, och därav kommer våra personliga investeringar kännas riskabla. Vi vill ha en värdering av ägor, som är oberoende av vad denna detaljplan medför. Vi vet vad ägorna är värderade till innan denna detaljplan uppdagades, Trots översiktsplanen som legat i 30 år. Om värdet förändras drastiskt så blir våran ekonomiska situation eventuellt förödande.

***Kommentar:** Planförslaget bedöms inte medföra att ägare av omgivande fastigheter förhindras att fortsätta använda sina fastigheter på samma sätt som tidigare. Det bedöms därför inte finnas någon skyldighet för kommunen att betala ersättning eller lösa in fastigheter med anledning av detaljplanen.*

Vid genomförandet kan däremot en exploatör eller verksamhetsutövare som vill bedriva en specifik verksamhet ha intresse av dialog om skadeförebyggande åtgärder eller förvärv av fastigheter. För frågor om detta hänvisas till nuvarande ägare av marken inom planområdet.

Personliga farhågor och tankar

Det undgår nog ingen att vi är några av dom som kommer drabbas hårdast av denna etablering, därför är det viktigt för oss att uttrycka våra tankar och farhågor.

Detta planförslag kommer på alla plan att förändra våran livssituation.



I dagsläget så bor vi omgivna av ett rikligt djurliv och en tät, rogivande skogsnatur. Vi har valt att bosätta oss här för att komma undan oljud och ljusföroreningar, inte för att bo närmsta granne med dessa.

Vi vill inget hellre än att få fortsätta leva i denna miljö, men om man utgår från eran plan så ser den miljön som vi känner den, ut att upphöra att existera.

Vad ser ni för lösningar för att vi ska ha en dräglig livssituation samtidigt som etableringen påbörjas och genomförs?

Om/när Northvolt och volvo (eller annan energiintensiv industri) slutligen landar i denna detaljplan, så vill vi lyfta frågan vidare med eventuella förslag på lösningar för oss och vårt boende.

Vi hoppas att vi kan finna en lösning som är så bra som möjligt för samtliga parter.

Kommentar: Kommunen har förståelse för att er individuella känsla och upplevelse av området kommer att förändras stort. Men utifrån ramen för planprocessen och kommunens strategiska planering så bedömer kommunen att en etablering inte ska begränsa eller förhindra pågående markanvändning utanför planområdet. För ett förslag på eventuella lösningar för er och ert boende hänvisas till en fortsatt kontakt med nuvarande markägare Timrå Invest AB.

Yttrande 2.

Vi har tagit del och läst av era svar på samtliga synpunkter under ”Ändringar efter samråd”.

Vi vill hänvisa till en av våra föregående synpunkter, samt till erat svar:

I vilken utsträckning kommer arbetsfordon att använda sig utav gryttjomsvägen? Gryttjomsvägen är en väg med ett mjukt underlag som kräver mycket underhåll och utan tjäle så har den en restriktion på 3.5 ton. Mycket oförutsägbart väglag under samtliga årstider. Järnvägen är även den, en risk för att yrkesfordon kan bli stående.

”Kommentar: En tillfällig väglösning vid E4 är tänkt att användas för byggtrafiken när området ska iordninggöras. Gryttjomsvägen är ingen allmän väg utan en enskild väg där medlemmarna i gemensamhetsanläggning kan vara med att påverka den framtida trafiken i området. Det finns inga planer på att den ska användas för gods eller byggtransporter. E4 är den huvudsakliga anslutningsvägen till planområdet”

I en annan kommentar från er så motsäger ni det ni har svarat oss. Ni har kommenterat enligt nedan:



”För Rågstavägen och Gryttjomsvägen bedöms en ökning med ca 300 tillkommande fordon ske per dygn. Det är för Gryttjomsvägen en större ökning men i sammanhanget är det dock förhållandevis små mängder”

Här anser vi att ni med nonchalans förminskar något som ni inte har någon egentlig koll på. Denna väg blir extremt dålig efter ett enda regnfall och ~10 bilpassager. Jag vill inte ens veta hur den kommer te sig om det visar sig att 300 passager kommer att ske dagligen.

Vi undrar också varför trafiken på gryttjomsvägen kommer att öka från (uppskattningsvis) under 30 per dag, till 300, om fallet är så att den EJ skall brukas av gods- eller byggtransporter.

Kommentar: *Gryttjomsvägen kommer att behöva förstärkas för att kunna möta upp en ökad trafik längs vägen fram till den tänkta infartsvägen. Den beskrivna ökningen av trafik anser främst personbilar. Kommunen instämmer med er om att den idag inte skulle kunna hantera den ökade trafikmängden.*

Gryttjomsvägen ingår i gemensambetsanläggningen Rågsta ga:1 som förvaltas av Gryttjoms samfällighetsförening. För att möjliggöra ökad trafikmängd, upprustning, breddning eller förstärkning av Gryttjomsvägen behöver ansvar och kostnader för genomförande och framtida drift sannolikt omprövas och regleras utifrån de nya och aktuella förhållandena som en etablering skulle medföra. Omprövning sker genom en ny anläggningsförrättning som handläggs av Lantmäteriet. Initiativ till detta behöver tas av exploatören eller kommunen när det blir aktuellt. Alla parter som är väginressenter (de enskilda genom samfällighetsföreningen, exploatören och kommunen) bör i detta skede samverka för att uppnå en väl fungerande väglösning. Inför eller i samband med omprövningen är det även möjligt för parterna att komma överens om vilka åtgärder som ska genomföras, åtaganden om kostnader etc. Vid omprövningen går det även att lämna egna yrkanden som Lantmäteriet sedan får utreda och besluta om.

Vi vill även peka på erat svar gällande vegetationsridå för att minska buller och visuellt intryck.

”Kommentar: Den delen av planområdet som ligger närmast fastigheten Gryttjom 2:15 utgörs av ett område dit kraftledningen behöver omlokaliseras. I ett kraftledningsområde behöver det kunna röjas träd mm. Planförslaget kan inte uppfylla önskemålet om en 30 m bred grön ridå. I övrigt noteras synpunkterna om Torsbodabäcken och den framtida prövningen om vattenverksamhet.”

För ovanstående kommentar vill vi efterlysa ett konkret förslag på hur ni tänker avgränsa fabriken från våran fastighet. Vi har redan sett eran illustrering där våran fastighet är i förgrund för eran fabriksrendering.



I övrigt står vi fast vid våra tidigare nämnda synpunkter, där vi vill tillägga att det är sorgligt att ni inte har tagit något som helst ansvar i att bibehålla livskvalitén för de som blir direkt påverkade.

När vi har träffat er på plats så har ni utgett er för att vara måna om att göra det Citat "så lite dåligt som möjligt" för oss, men när ni svarar på synpunkterna så använder ni er av generiska formuleringar som ni kopierar till samtliga.

Min bestämda uppfattning är att hela den här processen har fortskridit på ett obehagligt sätt, där mycket sker i skymundan tills att det blir påkommet, vi får orimligt lite tid på oss att föra vår tan tan, och att våra synpunkter enbart är problem som ni behöver formulera er runt.

T.ex angående djurlivet, enligt det ni säger så verkar ni inte ha stött på några som helst djurarter. Vi vill veta hur dom analyserna har gjorts och under vilket tidsspänn? Om jag ställer mig på Timrå torg i 15 minuter och inte ser en människa, betyder det att det inte finns människor i Timrå då?

Ett mer inkluderande, personligt samt konkret arbetssätt från er hade definitivt varit att föredra.

Vi bifogar även våra förra synpunkter på nytt, så hoppas jag att ni kan se över punkterna som berör vår PERSONLIGA livskvalité, oavsett om ert allmänintresse väger tyngre än det fullständigt ointressanta egenintresset.

Kommentar: Hur en fastighet kan avgränsas från den tänkta industriytan beror på den framtida utformningen av en fabriksyta. Det är dock svårt att göra en visuell barriär då anläggningen innehåller högre höjder för byggnader och en förhöjd marknivå.

Då många av de inkomna synpunkterna under samrådet rörde sig kring likande frågor och synpunkter har svaret också blivit liknande.

Tider inom ramen för planprocessen styrs av plan- och bygglagen där det finns föreskrivet hur lång en samrådsperiod och en granskningsperiod ska vara för en detaljplan som hanteras med ett utökad förfarande. Inom ramen för denna planprocess har samrådet också utökats med ett flertal veckor då samrådet löpte över jul- och nyårsledigheter.

Fältinventeringen för naturvärdesinventeringen utfördes under 3 dagar: 28 juni, 20 augusti och 27 oktober 2021. I det vidare arbetet med att genomföra detaljplanen bedöms att det finns behov av kompletterande artinventeringar inför eventuella prövningar av dispens från biotop- och/ eller artskyddet.



Torsboda 5:10

Jag har några synpunkter och frågor angående Hydrologiskt PM: PÅVERKAN PÅ ENSKILDA INTRESSEN – ENSKILDA BRUNNAR.

När man tittar på det som skrivits om och kartan över grundvattnets influensområde verkar det som om järnvägen utgör någon slags spärr för grundvattnet. Med tanke på att vår brunn är borrhälad ner till ca 98 meters djup tror jag inte på att influensområdet stannar vid järnvägen. Det är väl mera en spärr för markvattnet.

Kommentar: *Järnvägen utgör ingen spärr för grundvattnet.*

Mina förslag och önskemål är följande:

1. Grundvattentester bör tas inom området innan byggnation startar för att kontrollera vattnets kemi. I det område där proverna ska tas måste även Brännhällaområdet med djupborrade brunnar räknas in. Torsboda 5:10 ca 98 m djup och 5:21 med okänt djup.

Kommentar: *Vilka brunnar som ska ingå i ett testprogram behöver tas i samband med projektering av området.*

2. Schakten i den östliga delen av planområdet kan orsaka en grundvattensänkning i närområdet. Grundvattensänkning bedöms inte påverka enskilda brunnar i närheten av planområdet. Hur kan man veta det när det rör sig om djupborrade brunnar?

Kommentar: *Mot väst sker en fyllnad av området och ingen schaktning. Ju längre bort man befinner sig från schakten desto mindre är risken för en påverkan för en grundvattensänkning. Er fastighet befinner sig långt bort från det området som behöver schaktas.*

3. I de befintliga enskilda brunnarna väster om planområdet rekommenderas att utföra grundvattentester (vattenkemi förändrar under året) innan, under och efter byggskedet. Viktigt! Här menas väl bland annat de brunnar som ligger inom Brännhällaområdet? Om inte måste de ingå! Vi behöver verkligen ha koll på både vattenkvalitet och vattentillgång. (Känner ni till att vattnet innehåller höga halter av fluor? När våra barn var små installerade vi särskild rening för detta.)

Kommentar: *Frågan om vilka brunnar som ska ingå i ett testprogram behöver avgränsas i samband med projekteringen av området.*



Torsboda 5:27

Enligt planförslaget ligger omdragningen av bäcken på min tomtgräns. Detta är ett rejält intrång på min fastighet. Under konstruktion av bäcken, lär det behöva röra sig diverse tyngre fordon på och i närhet av min fastighet. Min gård är en hästgård med träd och hagmark direkt angränsande till tomtgränsen där bäcken planeras dras om.

Hur tror man sig kunna säkra tillvaron för djuren under byggtiden och hur tror man att djuren ska kunna gå i sina hagar opåverkade av ett sådant bygge?

Hur kan man tro att marken blir opåverkad av en bäck som man planerar bygga på min tomtgräns när marken kring nuvarande bäcksträckning är väldigt blöt?

Vilka störningar kommer vi som bor här påverkas av?

Förutom detta, bäcken är idag (och lär även bli efter omdragning), strandskyddad, och det innebär i matematiken en inskränkning på min fastighet då inga nya byggnader eller anläggningar kommer få uppföras då de kommer hamna inom strandskyddat område.

En synpunkt från länsstyrelsen (s.45) är att inget stängsel eller byggnad får sättas upp inom 100 m från bäcken och att inom 100 m bör marken vara en allmän plats med hänsyn till allemansrätt, växt och djurliv. Detta intrång gör min fastighet omöjlig att använda till nuvarande verksamhet!

Kommentar: *Det finns inga planer på att omledningen av bäcken ska löpa över fastigheten Torsboda 5:27. Till antagandehandlingen justeras planområdet ytterligare bland annat gentemot er fastighetsgräns för att skapa större utrymme. I samband med att en prövning av vattenverksamhet sker bör frågan om upphävande av strandskydd hanteras. Med planen och nuvarande markanvändning finns förutsättningar att upphäva ett framtida strandskydd.*

Störningar kan uppstå under byggtid och under drift av en verksamhet. För genomförandet av detaljplanen krävs framtida kontrollprogram, tillstånd, tillsyn m som syftar till att begränsa störningar.

Vid en upphöjning av marknivån utanför min tomtgräns (20 m höjning enligt planförslaget) vill jag veta hur man kan garantera stabiliteten och hållfasthet i en sådan slänt? Finns beräkningar gjorda att slänten håller för jordskred, regn och annan påverkan? Då det även ligger "bassänger" ovanför upphöjningen bör en sådan beräkning vara 100% säker och kunna garantera att det inte hamnar rasmassor eller i värsta fall en stor mängd vatten på min fastighet som skadar marken eller mina djur.

Tryckförändringen från den mäktiga utfyllnaden känner jag en viss oro för hur marken på min fastighet kan bli påverkad.



Kommentar: De geotekniska förutsättningarna har utretts och påvisar att man kan fylla upp området och uppnå en geoteknisk stabilitet. För att säkra upp att fyllningen av marken har detaljplanen bestämmelser som kräver att en viss geoteknisk standard enligt trafikverkets TK Geoska uppnås. Till antagandehandlingen införs också ytterligare en planbestämmelse som innebär en utökad lovplikt för markåtgärder. Marklov ska då remitteras bland annat till Trafikverket som också behöver studera att rätt stabilitetsåtgärder genomförs.

Jag känner även fortsatt en stor oro för påverkan av vattnet i egen brunn, och även föroreningar som kan ske både i luft och mark vid en etablering på området. Risker finns både vid en olycka vid fabrik, eller annan påverkan, tex ett läckage från en lastbil som står på området. Fortsatt oro finns även för påverkan som buller, ljud och ljus både under markberedning, bygge och drift.

Kommentar: Synpunkten noteras. Inom ramen för planprocessen har utredningar påvisat att området kan göras lämpligt för den föreslagna markanvändningen. Vidare prövningar kommer att ske, t ex. miljöprövningar som i sin tur än mer i detalj kan hantera en drift och en byggnation av området.

Ang. Gryttjomsvägen finns det fortfarande dubbla förklaringar i detaljplanen. Hur kan man planera en infart till området via Gryttjomsvägen som är en enskild väg? Hur kan man planera för en breddning av en väg som vägföreningen skulle kunna stänga med t.ex bom?

Hur kan man tro att trafikflödet, med 300 bilar till och från området plus 135 cyklister/gångare, inte skulle påverka vägen, som redan idag snabbt blir dålig efter åtgärd, vid nuvarande trafikmängd?

Förutom de boende och de människor som idag rör sig på vägen, skulle även de vilda djur som finns i området (rör sig bl.a mycket rådjur och älgar på vägen, ibland flera ggr/dag) och fridlysta Mnemosynefjärilen påverkas av ett sådant ökat trafikflöde. Olyckor händer redan idag vid järnvägsövergången och jag har själv fått bevittna 2 olyckor med tyngre fordon på övergången, som varit kostsamma och stoppat tågtrafiken. Ett ökat trafikflöde ökar risken för fler olyckor både på Gryttjomsvägen och järnvägsövergången.

Kommentar: Gryttjomsvägen behöver förstärkas för att kunna hantera ett ökat trafikflöde. I trafikmängder är dock 300 fordon/dygn inte en större mängd. Det är så planbeskrivningen ska tolkas. Gryttjomsvägen ingår i gemensambetsanläggningen Rågsta ga:1 som förvaltas av Gryttjoms samfällighetsförening. För att möjliggöra ökad trafikmängd, upprustning, breddning eller förstärkning av Gryttjomsvägen behöver ansvar och kostnader för genomförande och framtida drift sannolikt omprövas och regleras utifrån de nya och aktuella förhållandena som en etablering skulle medföra. Omprövning sker genom en ny anläggningsförrättning som handläggs av Lantmäteriet. Initiativ till detta behöver tas av exploatören eller kommunen när det blir aktuellt. Alla parter som



är väginträngsenter (de enskilda genom samfällighetsföreningen, exploatören och kommunen) bör i detta skede samverka för att uppnå en väl fungerande väglösning. Inför eller i samband med omprövningen är det även möjligt för parterna att komma överens om vilka åtgärder som ska genomföras, åtaganden om kostnader etc. Vid omprövningen går det även att lämna egna yrkanden som Lantmäteriet sedan får utreda och besluta om.

Slutligen, I samband med tidigare planerad industrietablering i området har kommunstyrelsens ordförande skriftligen bekräftat till samtliga berörda markägare i Gryttjom, att Gryttjoms by ska bevaras och lämnas opåverkad av industrietablering, och en etablering endast skulle vara aktuell närmre E4 så att Gryttjom inte påverkas.

Detta löfte om att stilla markägarnas oro för framtiden, skapade givetvis förutsättningar för berörda att vidareutveckla och kosta på sina fastigheter, och inte minst ingav detta löfte en framtidstro.

Den nu aktuella detaljplanen kommer direkt att påverka Gryttjom och jag vill ha en förklaring från kommunen, hur ser man på se på saken när man nu sviker ett givet löfte?

Kommentar: Löftet som hänvisas till har eftersökts i kommunens arkiv, men inte kunnat återfinnas. Detaljplanen innebär att ett större markområde som angränsar till Gryttjom tas i anspråk för en industrietablering. Detaljplanen skapar ingen förändrad markanvändning för Gryttjom och de utredningar som genomförts inom ramen för planprocessen visar på att detaljplanens markanvändning är lämplig på platsen. Kommunen har dock förståelse för att er individuella känsla och upplevelse av området kommer att förändras.

Kvarstående synpunkter efter samråd och granskning

Det finns kvarstående synpunkter efter granskningsskedet som inte tillgodosetts. Meddelande om var granskningsutlåtandet finns tillgängligt kommer därför att skickas till följande fastigheter:

- Ala 1:81
- Torsboda 5:24
- Gryttjom 2:15
- Torsboda 5:9
- Gryttjom 2:21
- Torsboda 5:10
- Torsboda 5:27
- Gryttjom 2:20
- Ala 1:49
- Ala 1:23
- Torsboda 5:50
- Böle 1:353
- Torsboda 5:14



TIMRÅ KOMMUN
Miljö- och byggkontoret

Meddelande om var granskningsutlåtande finns tillgängligt kommer också att skickas till Länsstyrelsen, Trafikverket, Lantmäteriet och Medelpads Räddningstjänstförbund.

Information om var granskningsutlåtande kommer att vara tillgängligt sker också på kommunens anslagstavla.

Olof Lindstrand
Planarkitekt