

## DETALJPLAN FÖR

### Länsväg 330, förbi Bergeforsen

Timrå kommun, Västernorrlands län

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

---

## BESKRIVNING

### 1. Orientering och plandata

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

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

### 2. Planhandlingar

Planförslaget utgöres av:

- plankarta i skala 1:2000
- bestämmelser på plankartan

Planförslaget åtföljes av:

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

### 3. Planeringsförutsättningar

#### 3.1 Gällande planer

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

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

Vid Lundetjärn gäller generellt strandskydd.

### 3.2 Naturförhållanden

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

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

### 3.3 Fornlämningar

Inga fasta fornlämningar finns inom vägområdet.

### 3.4 Markägoförhållanden

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

## 4. Planförslaget

### 4.1 Planområdets avgränsningar

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

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

### 4.2 Avvikelser från gällande planer

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

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

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

I Forsmon begränsas befintliga bostadskvarter med hänsyn till vägomläggningen.

### 4.3 Trafik

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 4.4 Bostäder

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

I Forsmon vid Backgatan och Långvägen ändras kvartersgränserna. Främst berörs Forsmon 1:1 som avgränsas mot den nya vägen och föreslagna gång- och cykelförbindelser. Den åters-tående tomtbildningen blir ca 2000 m<sup>2</sup> stor.

#### 4.5 Handel

Vid infarten till Forsmons industriområde ordnas ett ca 2000 m<sup>2</sup> stort område för handel och bilservice.

#### 4.6 Idrott

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

#### 4.7 Teknisk försörjning

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

#### 4.8 Immissioner

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

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

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

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

#### 4.9 Naturmark

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

#### 4.10 Strandskydd

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

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

### 5. Samråd

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

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

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

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

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

#### REVIDERING

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

Timrå som ovan



Hans-Erik Åslin  
stadsarkitekt

## DETALJPLAN FÖR

Länsväg 330, förbi Bergeforsen

Timrå kommun, Västernorrlands län

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

---

## GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

### 1. SYFTE

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

### 2. ORGANISATION

Timrå kommun är huvudman för planen och ansvarar för lokalga-  
tor och huvudnät för vatten och avlopp.

Statens vägverk är väghållare för lv 330 och 331.

Genomförandetiden är bestämd till 31 december 2003

### 3. TIDPLAN

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

### 4. FASTIGHETSÄTTSLIGA ÅTGÄRDER

- .a Genom fastighetsreglering tillförs vägområdet mark från Forsmon 1:1, 1:3, 1:132 och 1:183.
- .b Övrig erforderlig mark för den nya vägsträckningen tages i anspråk med vägrätt, 30 och 31 §§ väglagen i överensstämmelse med detalj- och arbetsplan.
- .c Genom fastighetsreglering som berör Forsmon 1:152 bildas en tomt för handel och bilservice.
- .d Genom anläggningsåtgärd säkerställs ledningsrätter för allmänna ledningar.

### 5. EKONOMI

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

Projektet förutsätter även andra åtgärder:

|                                  |       |     |     |
|----------------------------------|-------|-----|-----|
| Förlängning Blomkålsgatan        | 240 m | 500 | tkr |
| Gångväg mot Bergeforsens centrum | 300 m | 220 | tkr |
| Andra gångvägskompletteringar    | 100 m | 80  | tkr |

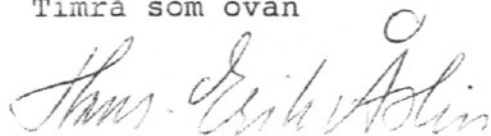
---

|                        |  |     |     |
|------------------------|--|-----|-----|
| Summa övriga kostnader |  | 800 | tkr |
|------------------------|--|-----|-----|

#### 6. KOMPLETTERANDE UTREDNINGAR

- .a En miljökonsekvensbeskrivning skall upprättas för vägprojektet.
- .b Vägverket skall upprätta arbetsplan för projektet.

Timrå som ovan



Hans-Erik Åslin  
stadsarkitekt

## DETALJPLAN FÖR

## LÄNSVÄG 330, FÖRBI BERGEFORSSEN

TIMRÅ KOMMUN, VÄSTERNORRLANDS LÄN

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

---

## MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

### 1. SYFTE

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

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

### 2. FÖRUTSÄTTNINGAR

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

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

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

Med hänsyn till detta har tre alternativa väglösningar studerats.

### 3. ALTERNATIVA LÖSNINGAR

#### Alternativ I (fig 1)

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

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

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

#### **Konsekvenser:**

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

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

#### **Alternativ II (fig 2)**

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

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

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

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

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

#### **Konsekvenser:**

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

De betydande markintrången komplicerar genomförandet.

Störningarna av buller liksom olägenheten med plankorsningen vid järnvägen kvarstår.

#### **Alternativ III (fig 3)**

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

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

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

Inga fornlämningar finns i vägområdet.

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

### **Trafikbuller utmed den nya vägen**

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

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

Beräkningarna gav sammanfattningsvis följande resultat:

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

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

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

### **Konsekvenser:**

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

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

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

4.

## SAMLAD BEDÖMNING

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

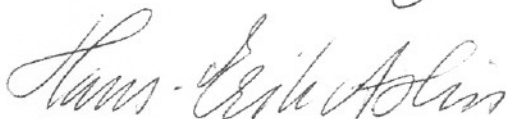
Samtliga alternativ medför bullerstörningar i någon del av området. En avlastning av trafik i centrala Bergeforsen bör dock prioriteras, då det ger stora positiva effekter på miljön där.

Störningarna utmed den nya sträckningen åtgärdas med bullerplank eller vall.

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

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

Timrå som ovan



Hans-Erik Åslin  
stadsarkitekt