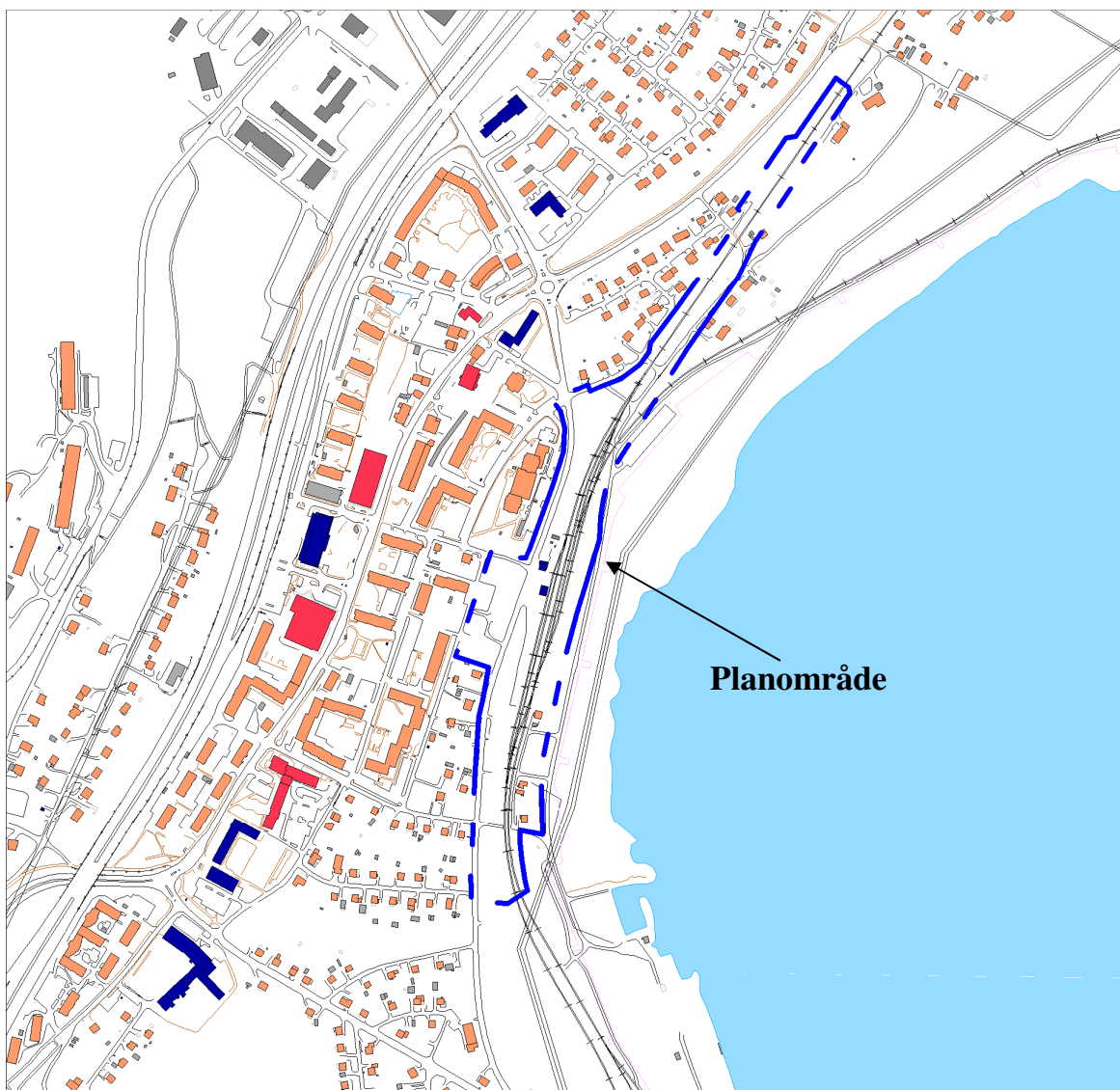




Detaljplan för

Timrå station

Vivsta 1:94, 1:116, 3:47, 3:84-86 m.fl. fastigheter
Timrå kommun i Västernorrlands län

Upprättad 2008-07-30 och kompletterad 2008-10-06

Antagen i kommunfullmäktige 2009-02-23 § 7

Laga kraftvunnen 2009-03-20

ANTAGANDEHANDLING

Vivsta 1:94, 1:116, 3:47,3:84-86 m.fl. fastigheter
Timrå kommun i Västernorrlands län

Upprättad 2008-07-30 och kompletterad 2008-10-06

Beskrivning

1. Orientering och plandata

Ådalsbanan ska tillsammans med Botniabanan och Ostkustbanan bilda en sammanhängande järnväg för snabba, säkra och miljövänliga person- och godstransporter. Enligt trafikprognosen för Ådalsbanan år 2015 kommer det då att köra cirka 50 tåg/dygn, varav ca 20 beräknas vara godståg. Trafiken till och från Tunadal och SCA Östrand gör att trafiken vid, och söder om, Timrå station får ett tillskott på ytterligare cirka 20 godståg/dygn.

Denna detaljplan skapar förutsättningar för en om- och utbyggnad av befintlig mötesstation i Timrå för att möjliggöra resandeutbyte, tågmöten och växling av godståg. Upprustningen, som bedrivs i Projekt Ådalsbanan, har pågått sen 1999 och beräknas vara färdigt under 2011. I anslutning till detta projekt skall även en ny planskild infart planläggas och byggas över järnvägen in till Östrandsfabriken.

Samtidigt med detta projekt genomför Banverket i samarbete med kommunerna och landstinget en förstudie för en framtida ny sträckning av Ådalsbanan förbi Timrå tätort. Processen från förstudie till färdig järnväg är dock ofta mycket lång, vilket gör att den nuvarande sträckningen kommer att trafikeras under många år. I Banverkets Framtidsplan fram till 2015 redovisas ingen ny järnväg mellan Sundsvall och Härnösand.

Med syftet att åstadkomma bra och hållbara lösningar har Timrå kommun, Banverket och SCA gemensamt analyserat och föreslagit åtgärder för att maximera resandemöjligheter och minimera barriäreffekter från ökad tågtrafik. Parterna har även slutit ett avtal för genomförande och hur åtgärderna ska finansieras.

Mötesstationen i Timrå skall utformas som en 4-spårsstation med en längd av ca 1400 m. En sidoplattform för resande föreslås närmast befintligt stationshus. Där ordnas även bussangöring och resandeparkering mm. Anslutningen till SCA:s industrispår byggs om och sidotågspåren förlängs norrut.

Vid Strandvägens anslutning mot Pilvägen finns en järnvägsöverfart. I närområdet finns även gångpassager över järnvägen. Samtliga befintliga plankorsningar slopas. Dessa ersätts med en ny anslutningsväg från Gorkvägen i Vivstavarv samt ny gångförbindelse från befintlig gångport vid Svartgrindsvägen. En ny gång- och cykelport byggs under järnvägen intill Pilvägen. Den ansluter väster om järnvägen till en ny gång- och cykelväg utmed Järnväsgatan och i öster mot rekreationsområdena vid Framnäckajen och mot Strandvägen.

Utbyggnaden av mötesstationen i Timrå antas medföra en betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning har upprättats för detaljplanen. Därav framgår att den ökade tågtrafiken och rangeringen förorsakar betydande störningar i form av buller och vibrationer. Skyddsåtgärder kommer att utföras för att minska negativa konsekvenser för de boende. Vid ett 10-tal enskilda fastigheter blir störningarna så stora att de kan behöva lösas in.

2. Planhandlingar

Planförslaget utgörs av :

- plankarta i skala 1: 2000
- planbestämmelser på plankartan

Planförslaget åtföljs av :

- denna planbeskrivning
- miljökonsekvensbeskrivning (MKB)
- illustrationsplan i skala 1: 2000
- redovisning av gällande planområden
- genomförandebeskrivning
- redogörelse från tidigt samråd om MKB
- samrådsredogörelse
- särskilt utlåtande (efter utställning)
- fastighetsförteckning för planområdet
- förteckning över fastigheter som berörs av marklösen och skyddsåtgärder

3. Planeringsförutsättningar

3.1 Gällande planer mm

För delar av planområdet gäller stadsplaner fastställda 1963-09-27 (S 103) och 1964-11-26 (S 106). Vidare angränsar stadsplaner fastställda 1968-09-18 (S 111) och 1977-12-12 (S 127). För Timrå Centrum finns fördjupad översiktsplan och trafikledsplan antagna 1987. Inom 100 m från strandlinjen vid Klingerfjärden gäller strandskydd enligt 7 kap miljöbalken. Ådalsbanan är av riksintresse för järnvägsändamål.

3.2 Nuvarande markanvändning

Planområdet sträcker sig utmed befintlig järnväg genom Timrå och omfattar bl.a. befintligt stationsområde. Stationen ligger ca 300 m öster om Timrå Centrumkärna med en relativt stor nivåskillnad ner mot Klingerfjärden. Intill stationen ligger Järnvägsgatan i väster, Pilvägen i norr och Strandvägen/Klingervägen i öster. Området närmast stationen är bebyggt med villor. I nordväst och närmare Timrå Centrum finns en omfattande tätare bebyggelse med flerbostadskvarter. Stationsbyggnaden utgör tillsammans med godsmagasinet en kulturhistoriskt intressant miljö.



Foto över befintlig bangård

I den norra delen av området finns småhusbebyggelse på båda sidor om järnvägen. Strandpartiet mellan Klingervägen och Klingerfjärden berörs av en högspänningsledning samt en ångledning mellan Östrandsfabriken och Vilstavarvs industriområde. Ångledningen på sträckan förbi Framnaskajen kommer att rivas under 2009.

3.3 Grundförhållanden

Grundförhållandena redovisas under avsnitt 4.7.

3.4 Miljöstörningar

Väg- och järnvägstrafik innebär idag störningar för boende inom närområdet. Störningarna består främst av buller och vibrationer. Se närmare i tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.

3.5 Vägtrafik

Området nås från Järnvägsgratan. Via Pilvägen och Strandvägen nås Klingervägen. Aktuell järnvägssträcka berör en plankorsning vid Strandvägen och en vid den östra infarten till Östrandsfabriken. Trafikmängden på Järnvägsgratan har 2007 uppmäts till ca 2000 fordon/dygn norr om Vilstavägen med andelen 20 % tunga fordon > 3,5 ton.



Foto från Strandvägen åt söder. Befintlig halvboomsanläggning syns i bildens högra del.

3.6 Järnväg

Den nuvarande stationen omfattar 5 spår samt industrispårsanslutning till Östrandsfabriken. Personutbyte finns på två spår (spår 2 och 3) från en mellanplattform. Efter en spårupprustning för några år sedan har huvudspåret och spår 3 helsvetsade räler på betongslipers. Inom stationsområdet finns ett tidigare använt stationshus (nu föreningslokal), ett godsmagasin samt ett teknikhus med intilliggande elstation.

3.7 Markägoförhållanden

Marken inom området ägs främst av Banverket, SCA och Timrå kommun. Marken vid stationshuset, Vilsta 1:116, har återgått i Banverkets ägo. Markägoförhållandena redovisas närmare i bifogad fastighetsförteckning.

Marklösen respektive skyddsåtgärder kommer att beröra flera fastigheter i området beroende på olägenheter från järnvägstrafikens störningar. En särskild fastighetsförteckning kommer att omfatta de fastigheter som berörs av dessa åtgärder.

4. Planförslaget

4.1 Planområdets avgränsning

Planområdet omfattar de markområden som berörs av om- och utbyggnaden av befintlig station i Timrå. I söder ansluter planen mot Skolgatan. I väster ansluter planen mot Järnvägsgratan och bitvis Varvsgatan. I norr omfattas den förlängda bangården förbi bebyggelsen vid Pilvägen/Klingervägen upp emot fastigheten Vivstavarv 1:78. I öster följer planen Strandvägen och Klingervägen.

4.2 Avvikelser från gällande planer

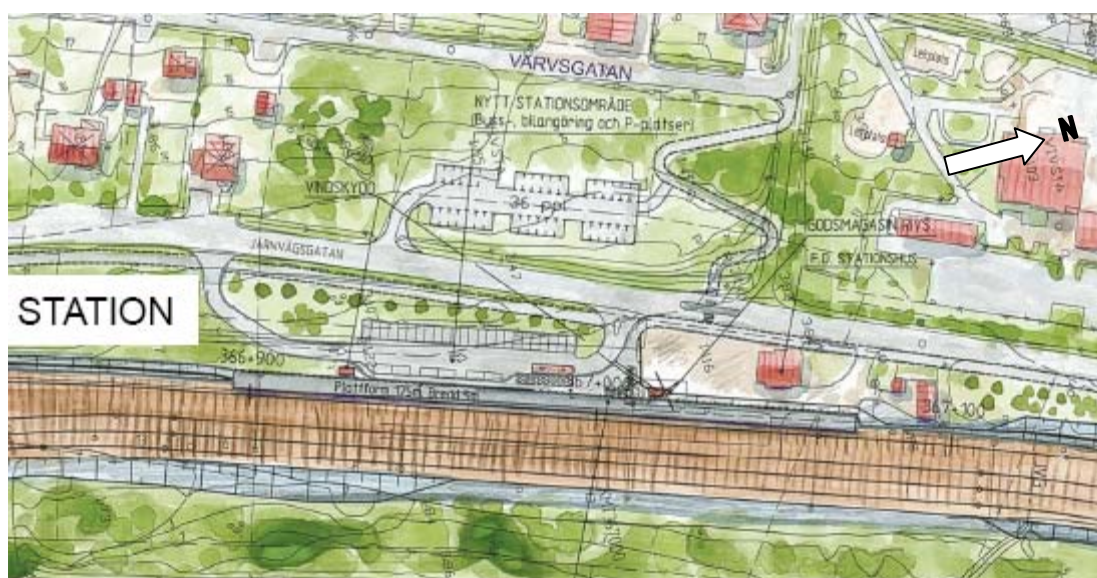
Planförslaget överensstämmer med gällande översiktsplaner där den befintliga järnvägssträckningen utgör en gränzson mellan tätortsbebyggelsen och ett sammanhängande rekreationsbälte längs stranden.

Ett obebyggt markområde mellan Varvsgatan och Järnvägsgratan, som berör fastigheterna Vivsta 1:41, 1:55 och 1:83, övergår från bostadsområde till park och parkering. På motsvarande sätt förändras ett obebyggt bostadsområde öster om Järnvägsgratan på sträckan mellan Skolgatan och Mariedalsgratan till naturmark och parkering.

4.3 Järnväg

4.31 Stationsområdet

Mötesstationen i Timrå skall utformas som en 4-spårsstation med en längd av ca 1400 m. Det innebär att nuvarande stationen förlängs ca 350 m söderut och ca 450 m norrut. Mötesstationen omfattar ett huvudtågspår för genomgående trafik, ett drygt 800 m långt sidotågspår för tågmöten samt två stycken 670 m långa sidotågspår för växling av godståg. Huvudtågspåret led närmast sidoplattformen för resande intill stationshuset i väster. Sidotågspåren förlängs för att klara växling av godståg till Tunadal, Solbacka och Söråker samtidigt med växling av timmertåg till Östrand. Ombyggnaden medger utbyggingsmöjligheter för ytterligare en plattform mellan de två västra spåren.



Knutpunkt för resande

Stationsbyggnaden utgör tillsammans med godsmagasinet en kulturhistoriskt intressant miljö. Tanken är att stationsbyggnaden skall bevaras och kunna upplåtas för verksamhet som utgör komplement till hållplats och järnvägstrafik. Godsmagasinet rivs för att ge plats åt sidoplattformen. I anslutning till plattformen iordningsställs en knutpunkt för resande, som omfattar en bussangöring och hållplats med väderskydd, samt parkerings-

Snabbtåg	10	tåg/ dygn
Regionaltåg	18	tåg/ dygn
Nattåg	4	tåg/ dygn
Godståg	21	tåg/ dygn

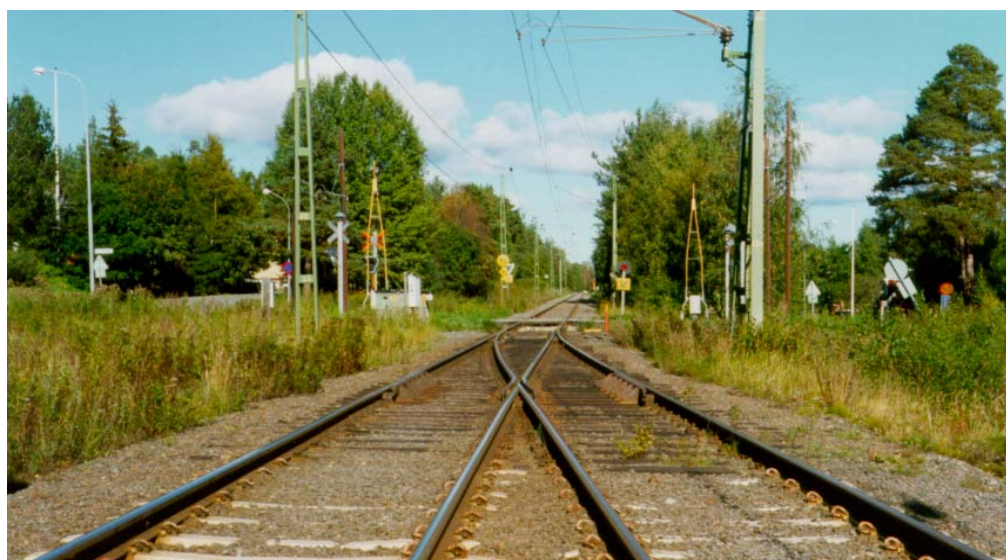
Trafiken till och från Tunadal och SCA Östrand gör att trafiken vid, och söder om, Timrå station får ett tillskott på ytterligare cirka 20 godståg/dygn.

4.4 Tekniska anläggningar

Inom området finns kommunala va-ledningar. Bl.a. ligger en huvudledning för spillvattnen utmed järnvägens västra sida. En 110 KV högspänningsledning och en ångledning följer stranden. Ångledningen från Framnaskajen och fram till Östrandsfabriken kommer att rivas under år 2009. Erforderliga ledningsområden har säkerställts i planen.

4.5 Vagnät

Järnvägsgratan utgör huvudgata i området med tillåten hastighet 50 km/tim. Axeltrycket är begränsat till 3,5 ton, vilket innebär att den bl.a. inte får nyttjas för tyngre transporter till industrin. Förbudet gäller inte leveransfordon med målpunkt i området.



Befintlig vägövergång vid Strandvägen, norrut

Järnvägsöverfarten vid Strandvägens anslutning mot Pilvägen kommer av trafiksäkerhetsskäl att slopas. I stället anläggs en ny väg från Gorkvägen i Vivstavarv mot bebyggelsen utmed Strandvägen. Klingervägen som utgör Strandvägens förlängning avstängs för allmän trafik och blir en enskild väg för SCA. Den kommer främst att fungera som en serviceväg för underhållsarbeten utmed järnvägen och för begränsad trafik till Östrandsfabriken.

4.7 Grundförhållanden, grundläggning och markföroreningar

Allt byggande och alla markförändringar i området skall föregås av ingående markundersökningar som klarlägger markens förutsättningar för grundläggning, belastning, sättningar, grundvattennivåer, skredrisker samt föroreningar. Ramböll Sverige AB har på uppdrag av Banverket utfört geotekniska och miljögeotekniska undersökningar för genomförande av markarbeten i samband med om- och utbyggnad av bangårdsområdet vid mötesstation Timrå. Vid markundersökning av banvallen har förhöjda halter av cancerogena PAH:er påträffats i ett fåtal provpunkter. Halterna är dock så låga att massorna kan återanvändas för anläggningsändamål.

Geotekniska förhållanden

Jordlagren utgörs under befintlig järnvägsbank av mäktiga skiktade sediment av främst finsandig silt och/eller siltig finsand. Lera förekommer lokalt. Sannolikt förekommer lera även på relativt stora djup och med större sannolikhet öster om bangården. Leran är övervägande siltig till karaktären och den är sulfidhaltig. Silten och finsanden har en relativ fasthet som är mycket låg till medelfast. På större djup övergår den relativa fastheten till hög och mycket hög.

Jordlagren på befintlig bangård består av främst fyllning av grusig sand på siltig finsand och finsandig silt. Sandens mäktighet är olika inom bangården och är uppmätt till mellan 0,5 till mer än 2 m. Förekommande jordar, finsandig silt och silt är mycket frostaktiv samt är mycket flytbenägna tillsammans med vatten och de tillhör tjälfarlighetsklass 4 och materialtyp 5A.

Grundvatten

I området finns grundvatten på 0,3 till 7,7 m djup under markytan. Lokalt öster om bangården förekommer artesiska porvattentryck.

Sättningar och stabilitet

Då det finns lera endast i mycket liten omfattning på sträckan och då endast på stort djup under markytan så bedöms det att inga stabilitets- eller sättningsproblem uppstår.

Förstärkningsåtgärder

Ny järnvägsbank skall anläggas frostskyddad via urgrävning och återfyllning till 2 m djup. För att minska kvarstående sättningar i färdig järnvägsbank utförs tidig utfyllnad på samtliga nya konstruktioner på sträckan. Inom bangården skall befintlig makadam skaktas ur 0,2 m under befintlig nivå och återfyllas med 0,5 m makadam. Nya växlar grundläggs på packad fyllning av krossmaterial efter utskiftning av tjälfarlig jord ned till 2,0 m under rälsunderkant. Nya plattformar tjälisolerar med cellplast.

Gång- och cykelvägen längs Järnvägsgränd och i anslutning till gångporten i norr grundläggs frostskyddad utan geotekniska förstärkningsåtgärder. Schakt för gångporten utförs i torrhet med temporär grundvattensänkning. Porten utformas så att permanent grundvattensänkning förhindras. Omdragningen av Klingervägen/Strandvägen grundläggs frostskyddad på terrass av siltiga sediment alternativt befintliga vägöverbyggnader.

Dagvatten

Avvattnings av ytvatten skall ske via diken och trummor. Ytvatten vid mötesstationen och i första hand växellägena ska avledas via dräneringsledningar och intilliggande dagvattenledningar. Vatten från banddränering leds till en ny pumpstation. Dagvatten och dräneringsvatten pumpas till dike öster om vägporten. Såväl vatten- som spillvattenledningar behöver omläggas i nya sträckningar vid gångporten.

4.8 Strandskydd

Gällande strandskydd skall upphävas inom planområdet.

5. Miljöbedömning

5.1 Behovsbedömning och avgränsning

En behovsbedömning har gjorts för planområdet i samråd med myndigheter och allmänhet för att klarlägga om det berörs av sådana skyddade naturområden som regleras enligt 7 kap. 27 § Miljöbalken eller om detaljplanen innebär så betydande miljöpåverkan att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) behöver upprättas för planen.

Planen berör ej skyddade naturområden men de planerade åtgärderna inom Timrå station och den ökade trafiken på Ådalsbanan förorsakar betydande störningar på omgivande bostadsbebyggelse så att en miljökonsekvensbeskrivning krävs för detaljplanen.

Miljöbedömningen har avgränsats med avseende på studerade alternativ, geografisk avgränsning, betydande miljöaspekter, metoder för analys samt vilka kontakter som ska tas under arbetet.

5.2 Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) - sammanfattning

En miljökonsekvensbeskrivning har i separat dokument upprättats utifrån planens förutsättningar och dess utformning som de beskrivits ovan och i övriga planhandlingar. Den omfattar nuläge, nollalternativ, föreslagen trafiklösning samt de utredda men förkastade alternativ som behandlats i detaljplaneprocessen. Den huvudsakliga geografiska avgränsningen är planområdet. För vissa miljöaspekter omfattar beskrivningen även områden utanför planområdet.

Värdefulla områden vid mötesstationen är dels själva stationsmiljön, som har kulturhistoriskt värde, och dels industrisamhället Vivstavarv, nordost om planområdet, som är av riksintresse för kulturmiljövården. Klingerfjärdens strand utnyttjas för tätortsnära rekreation och är utpekad som ett lokalt intresse för friluftslivet. Strandområdet på fastigheten Östrand 3:1 skall enligt beslut i kommunstyrelsen 2008-01 15 betraktas som buffertzon mot Östrands industriområde. Fjärden i sig tillhör Indalsälvens mynningsområde och är av riksintresse för yrkesfisket.

5.21 Nuläge, nollalternativ och planförslag

Miljökonsekvensbeskrivningen omfattar nuläge, nollalternativ och planförslag samt de utredda men förkastade alternativ som behandlats i detaljplaneprocessen. De största förändringarna vid Timrå station kommer att ske oberoende av denna plan genom ökad trafikerings på järnvägen och ombyggnad av järnvägsanläggningen för att kunna ta emot den ökade trafiken. Dessa förändringar och de miljökonsekvenser som följer av dem finns därmed i både nollalternativ och planförslag.

De åtgärder som skiljer planförslag mot nollalternativ är anläggandet av parkeringsytor och bussangörning i anslutning till plattformen, till stationsområdet anslutande gång- och cykelvägar samt en gång- och cykelport under järnvägen. Det är mot nollalternativet som planförslaget ska vägas i miljökonsekvensbeskrivningen. I denna MKB beskrivs även skillnaden mot nuläget eftersom de största skillnaderna inte orsakas av planförslaget utan av den ökade trafiken.

5.22 Betydande miljöaspekter

Med utgångspunkt från tidigare utredningar samt från samråd med myndigheter och allmänhet har förändringarna vid Timrå station bedömts medföra följande betydande miljöaspekter. Åtgärder för att minska miljöpåverkan kommer att vidtas under planerings- och byggprocessen.

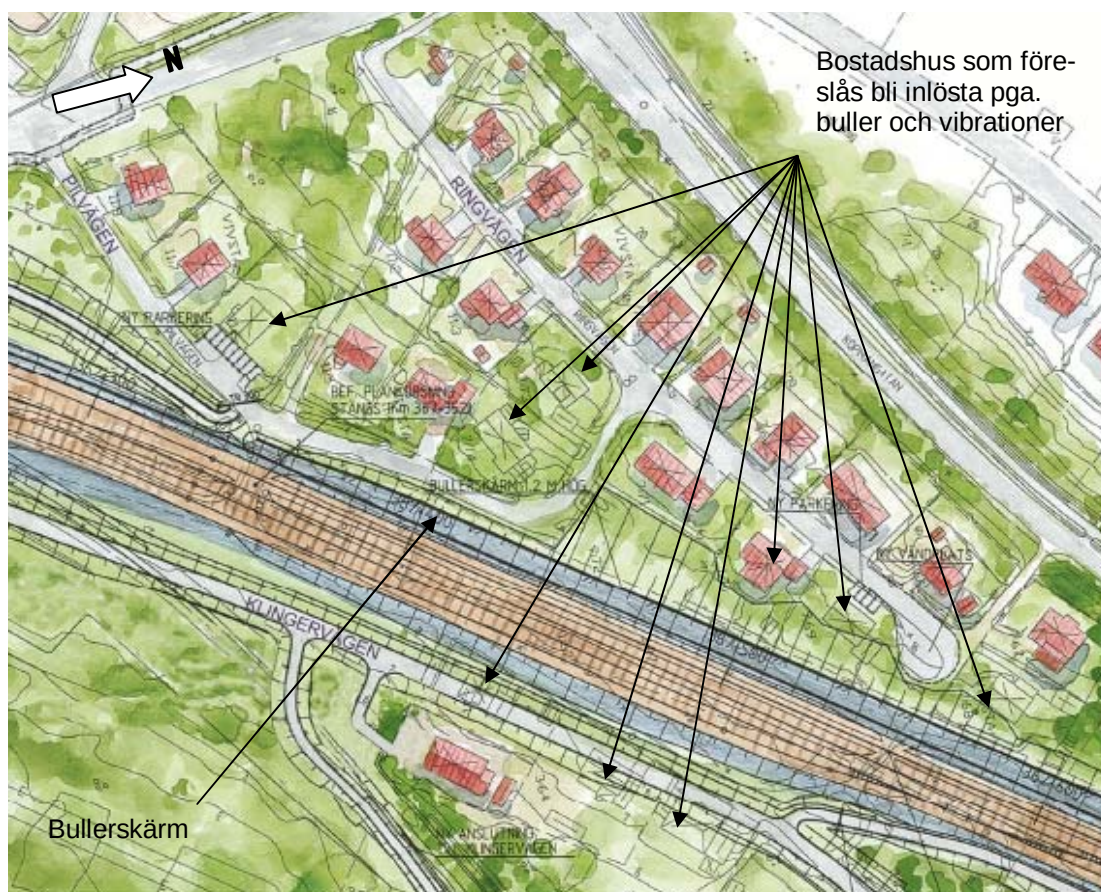
Buller och vibrationer

Med ökad trafikerings på Ådalsbanan och ökad rangering inom bangården blir de ekvivalenta ljudnivåerna högre både i planalternativet och i nollalternativet. När sidotågspåren flyttas och förlängs förändras de maximala ljudnivåerna olika mycket jämfört med nuläget för olika delar av stationen. I södra delen blir dessa något lägre och i mellersta delen blir de oförändrade. I norra delen medför förlängningen av sidotågspåren högre maximala ljudnivåer. Spårnära bullerskyddsåtgärder har utretts, men är bara möjliga att genomföra i begränsad omfattning med en bullervall i norr.

Även när det gäller störningar från vibrationer är det bostäder vid den norra delen av stationsområdet som får de högsta nivåerna. Fem hus har prognoser som överskrider högsta acceptabla nivå. Spårnära vibrationsåtgärder har utretts, men är inte möjliga att genomföra.

De redovisade tågrörelserna inne på stationsområdet som ligger till grund för beräkningarna utgör ett värsta scenario. Med största sannolikhet kommer andra investeringar i järnvägen, t ex Bergsåkerstriangeln, Malandsspåret och förlängning av SCA:s industri-spår, att genomföras innan antalet tåg ökat till den nivå som använts i bullerberäkningen. Dessa investeringar kommer att medföra betydligt färre tågrörelser inne på stationsområdet.

Skyddsåtgärder för buller och vibrationer från järnvägen kommer att utföras enligt samma principer som gäller för övriga delar av Ådalsbanan. Vid samtliga bostäder, som beräknas få ljudnivåer från järnvägstrafiken över 45 dBA maximal ljudnivå inomhus respektive 60 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus, kommer åtgärder i form av fönsterbyten respektive skyddade uteplatser att utredas. I den norra delen föreslås en bullervall som komplement till husnära åtgärder.



Nio bostadshus i norra delen kommer att behöva lösas in på grund av buller och vibrationer från järnvägen. Huvuddelen av inlösen beror på buller och vibrationer från den genomgående tågtrafiken, men för tre bostadshus är buller från rangering av godståg på de förlängda sidotågspåren avgörande för inlösen. Ett bostadshus, Vivsta 1:70, kan återförsäljas när bullervall och ny tomtmark är anlagd

Planförslaget medför ingen skillnad i jämförelse med nollalternativet beträffande buller och vibrationer.



Planerad bullervall med plank utmed Pilvägen

Barriäreffekt och trafiksäkerhet

Med ökad tågtrafik ökar också järnvägens barriäreffekt mellan bostadsområdet i Timrå Centrum och strandområdet mot Klingerfjärden. Plankorsningen mellan Pilvägen och Strandvägen stängs i både planförslag och nollalternativ och ersätts med den nybyggda vägen mot Vivstavärv.

I nollalternativet blir gångfällan vid Mariedalsgatan kvar medan gångfällan vid Ringvägen stängs och stråket leds om via gång- och cykelporten vid Svartgrindsvägen. I planförslaget stängs gångfällorna och ersätts med en gång- och cykelport under järnvägen. Porten med anslutande gång- och cykelvägar innebär en trafiksäker och ständigt tillgänglig passage till och från rekreationsområdet och bostäderna öster om järnvägen.

Planförslaget bedöms medföra lägre barriäreffekt och högre trafiksäkerhet än nollalternativet.



Planerad gång- och cykelport mot Strandvägen och Framnäsområdet

Stadsbild/gestaltning

Inlösen och rivning av åtta bostadshus p.g.a. buller och vibrationer från järnvägen innebär en väsentlig förändring av bostadsområdet vid Pilvägen-Ringvägen. Ytterligare ett hus löses in, men kommer att kunna återförsäljas efter att bullervall och ny tomtmark anlagts. Godmagasinet måste rivas för att ge plats åt sidoplattformen. För stationsområdet i övrigt blir konsekvenserna i huvudsak positiva då ombyggnaden innebär att miljön vid stationen rustas upp.

Inlösen av bostadshus i norra delen sker både i Planförslag och Nollalternativ. Planförslaget medför en positiv förändring av stationsmiljön som uteblir i Nollalternativet.

Möjlighet till resande – regionförstoring

Resmöjligheterna med kollektivtrafik till och från Timrå ökar då tågtrafiken utvecklas. Timrå tätort blir mer attraktivt i ett regionalt perspektiv. Busshållplatsen underlättar också omstigning mellan tåg och buss, som är positivt för Timrås omland.

Fördelarna med ökad kollektivtrafik fås i både Nollalternativ och Planförslag. Med planförslaget förbättras tillgängligheten till stationsområdet.

Riskbedömning

Ökad tågtrafik innebär ökad risk för påkörning vid passage av järnvägen. Förutom direkt fara för människoliv kan kollisioner också medföra urspärning med farligt godsolycka som följd. Dessa risker minskar väsentligt då befintliga plankorsningar slopas och en gång- och cykelport ordnas.

För att förhindra otillåten passage över järnvägsanläggningen kommer stängsel att sättas upp. Föreslagen ombyggnad av järnvägsanläggningen, med nya spår och växlar, skyddsväxlar, nytt signalsystem och sidoplattform innebär också ökad säkerhet. Eventuell framtida mellanplattform kommer också att utformas med hög säkerhet.

Planförslagets gång- och cykelport under järnvägen, anslutande gång- och cykelvägar samt stängsling ökar säkerheten väsentligt.

Miljöpåverkan under byggskedet

Under byggskedet kommer omfattande byggverksamhet att pågå vid stationsområdet. Detta medför stora störningar, främst genom byggtrafik, buller samt hinder för lokal trafik. Dessa negativa konsekvenser upphör vid byggtidens slut. Under byggtiden uppstår en lokal grundvattensänkning vid schakten för gc-porten men den bedöms inte medföra någon omgivningspåverkan av betydelse.

5.23 Slutsatser MKB

Buller, vibrationer och barriäreffekt kommer att öka väsentligt i och med att trafiken på Ådalsbanan ökar från ett tiotal till upp mot 70 tåg per dygn. Den ökade trafiken gör dock att resmöjligheterna till och från Timrå ökar betydligt. Dessa förändringar jämfört med nuläget kommer att ske oavsett om stationen byggs om eller inte. Sammantaget bedöms planförslaget mildra negativa konsekvenser av ökad järnvägstrafik samtidigt som det bedöms förstärka möjligheterna till resande och regionförstoring.

6. Samråd

Samråd har skett under 2007 med Länsstyrelsen och Banverket i samband med behovsbedömning och förslag till avgränsning av MKB. Likaså har allmänheten och sammanslutningar inbjudits till informationsmöte och fått yttra sig över däröver. Synpunkterna från detta tidiga samråd har sammanställts i särskilt utlåtande. I juni 2008 har in-

formationsmöte ordnats för allmänheten där då aktuell utformning redovisades. Riktade möten har även hållits med SCA och berörda fastighetsägare.

Det formella plansamrådet hölls under perioden 2008-08-26 – 2008-09-26. Berörda myndigheter och sakägare fick då tillfälle att inkomma med synpunkter. Den 10 september 2008 hölls ett informationsmöte för allmänheten i kommunhuset. Till mötet kom ca 50 intresserade Timråbor. Representanter för kommunen och banverket redogjorde för olika frågeställningar kring detaljplanen och den planerade ombyggnaden av stationen. Allmänheten fick möjlighet att ställa frågor och gavs svar. En samrådsöversläggningsmöte hölls även med länsstyrelsen 2008-10-01.

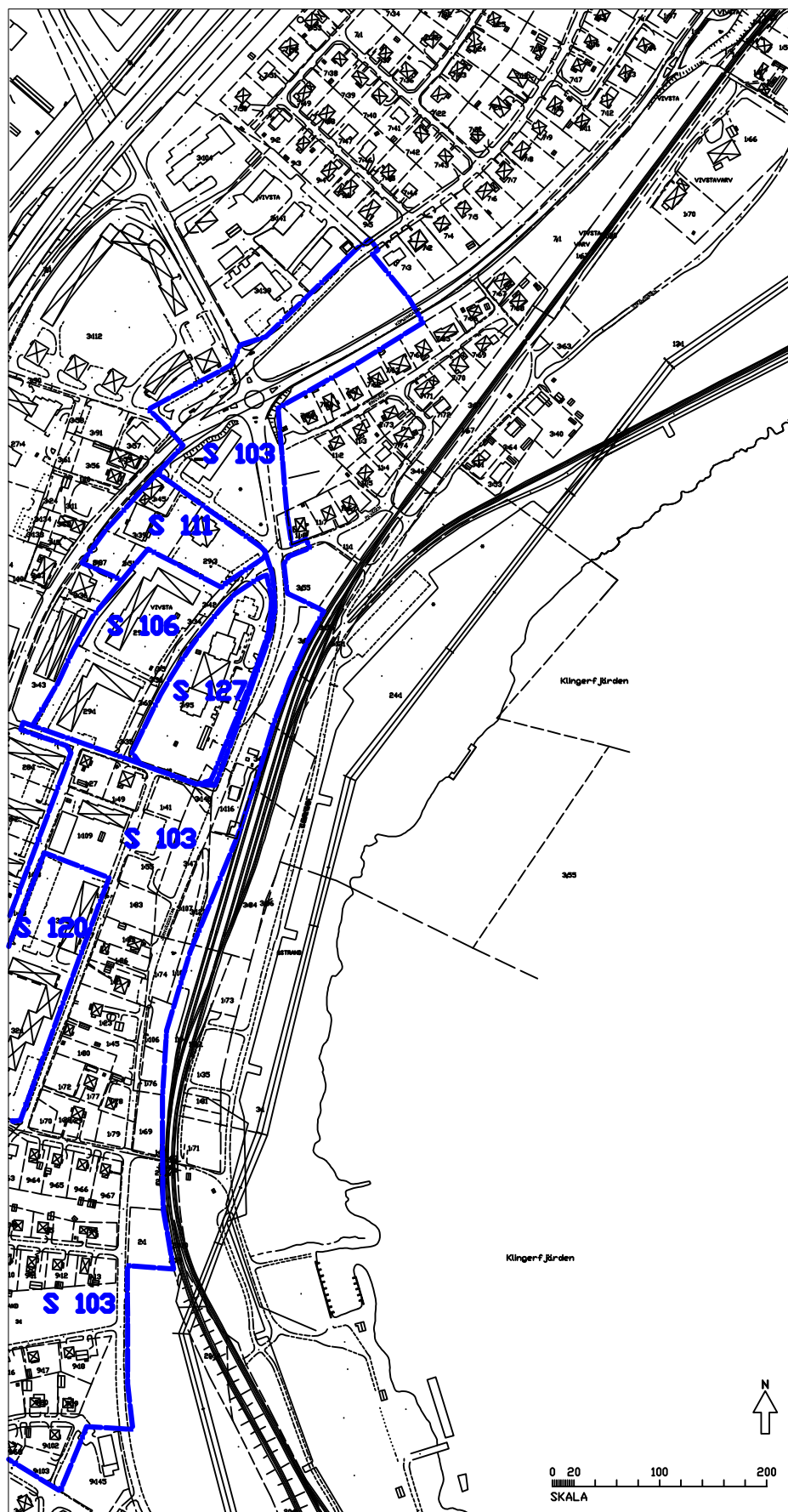
De synpunkter som framkommit under samrådsskedet redovisas ingående i samrådsredogörelsen. De synpunkter som föranlett kompletteringar och förtydliganden av detaljplanen avser främst risker och säkerhet, tillgängligheten för funktionshindrade och tillgängligheten till strandområdet under byggnadstiden, skyddsåtgärder mot buller och vibrationer samt järnvägstrafikens omfattning. Inga ny frågeställningar har tillkommit som kräver ytterligare planeringsunderlag. .

Timrå som ovan

Hans-Erik Åslin
stadsarkitekt

S103 hänvisar till
aktuell stadsplan

— aktuell planom-
rådesgräns



Antagandehandling
Bilaga till
Detaljplan för Timrå station
Redovisning av gällande planområden
Timrå 2008-10-06 HEÅ

Vivsta 1:94, 1:116, 3:47,3:84-86 m.fl. fastigheter
Timrå kommun i Västernorrlands län

Upprättad 2008-07-30, kompletterad 2008-10-06

Genomförandebeskrivning

1. Syfte

Ådalsbanan rustas upp för att tillsammans med Botniabanan skapa en kustnära järnväg för snabba, säkra och miljövänliga resor och transporter. Som ett led i detta genomförs en om- och utbyggnad av befintlig mötesstation i Timrå. Denna beskrivning skall underlätta samordning av olika åtgärder som skall vidtas i samband med förändringarna av Timrå station.

2. Organisation

Timrå kommun är huvudman för planen och ansvarar för gator samt huvudnät för vatten och avlopp. Banverket ansvarar för uppförande samt drift och underhåll av bullervall och bullerplank.

3. Genomförandevalt

Med syftet att åstadkomma bra och hållbara lösningar har Timrå kommun, Banverket och SCA gemensamt analyserat och föreslagit åtgärder för att maximera resandemöjligheter och minimera barriäreffekter från ökad tågtrafik. Parterna har även slutit ett avtal för genomförande och hur åtgärderna ska finansieras.

De åtgärder som berörs i avtalet är bl.a.

- om- och utbyggnad av befintlig mötesstation med sidoplattform och servicevägar
- avstängning av plankorsningar för vägar/gator
- avstängning av plankorsningar för gångvägar
- anläggande av ny gång- och cykelport norr om stationshuset
- anläggande av gång- och cykelvägar
- anläggande av väg och vägbro över järnväg för SCA:s behov till Östrandsfabriken
- stängning av småbåtshamn
- anläggande av parkeringsplatser, busshållplatser mm invid stationsområdet
- upprättande av detaljplaner

4. Fastighetsrättsliga åtgärder

4.a Genom fastighetsreglering överförs mark från angränsande fastigheter för att bilda en järnvägsfastighet.

4.b Servitut skall upplåtas för servicevägar till järnvägsanläggningen.

4.c Nio bostadshus norr om planområdet behöver lösas in på grund av buller och vibrationer från järnvägen. Ett bostadshus kan komma att återförsäljas när bullervall och ny tomtmark är anlagd.

- 4.d** Ledningsrätt eller motsvarande rättighet upplåtes för de ledningar som behöver läggas om i nytt läge.

5. Tekniska utredningar och åtgärder

- 5.1** Allt byggande och alla markförändringar i området skall föregås av ingående markundersökningar som klarlägger markens förutsättningar för grundläggning, belastning, sättningar, grundvattennivåer, skredrisker samt föroreningar.

Ramböll Sverige AB har på uppdrag av Banverket utfört geotekniska och miljögeotekniska undersökningar för genomförande av markarbeten i samband med om- och utbyggnad av bangårdsområdet. Vid markundersökning av banvallen har förhöjda halter av cancerogena PAH:er påträffats i ett fåtal provpunkter. Halterna är dock så låga att massorna kan återanvändas för anläggningsändamål.

- 5.2** Utredningar har genomförts avseende buller och vibrationer från väg- och järnvägstrafik med förslag på skyddsåtgärder. Dessa kommer att utföras i form av fönsterbyten respektive skyddade uteplatser vid samtliga bostäder, som konstateras få ljudnivåer från järnvägstrafiken över 45 dBA maximal ljudnivå inomhus respektive 60 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus. I den norra delen föreslås en bullervall som komplement till husnära åtgärder.

Uppföljande mätningar av buller och vibrationer från tågtrafik kommer att genomföras av Banverket när trafikintensiteten ökat. Buller och vibrationer utreds och följs upp även för byggskedet. Berörda fastigheter kommer att besiktas före och efter bygget.

- 5.3** Stationsområdet kommer att inhägnas för att förhindra att otillåten passage över järnvägsspåren.
- 5.4** Ångledningen på sträckan förbi Framnäckajen kommer att rivas under 2009.

6. Tidplan

Banverket har 2008-06-03 redovisat bilagda översiktliga tidplan för genomförandet av Timrå station och ny planskild infart till Östrandsfabriken. Anläggningarna beräknas stå färdiga till årsskiftet 2010/2011 så Bothniabanetrafiken kan anslutas under hösten 2011.

Timrå som ovan

Hans-Erik Åslin
Stadsarkitekt

Bilaga: Översiktlig tidplan avseende om- och utbyggnad av Timrå station och ny planskild infart till Östrandsfabriken

Upprättad 2008-06-03

[illegible]