

Beskrivning

1. Orientering och plandata

Timrå kommun avser att under 1996 bygga om den södra infarten mot Vivsta från motorvägen och samtidigt anlägga en ny bussterminal i dess anslutning. I dag är vägnätet svårt att överblicka. Det har även betydande brister både ur framkomlighets- och trafiksäkerhetssynpunkt.

Den ökande busstrafiken med bland annat ledbussar, har skapat trafik- och miljöproblem vid bussbyten i centrala Vivsta. Den nya bussterminalen avlastar busstrafiken i centrum, då allt bussbyte och bussväntetid kan ordnas i terminalen.

2. Planhandlingar

Planförslaget utgörs av:

- plankarta i skala 1:1000
- planbestämmelser på plankartan

Planförslaget åtföljes av:

- denna planbeskrivning
- illustrationskarta i skala 1:1000
- genomförandebeskrivning
- fastighetsförteckning

3. Planeringsförutsättningar

3.1 Gällande planer m m.

Området berör byggnadsplan fastställd 1950-03-22, stadsplaner fastställda 1970-07-17 och 1986-12-10, samt detaljplan laga kraftvunnen 1990-11-14.

3.2 Nuvarande markanvändning

Större delen av området utgörs av trafikytor i anslutning till den södra trafikplatsen utmed E 4 i Vivsta. I norr finns OK:s nybyggda bilvårdsanläggning. I väster finns en sluttning med ängsmark.

3.3 Ledningar

Genom området passerar Båkab:s ombyggda kraftledning för både 40 och 130 kV:s spänning. Under mark finns även huvudvattenledningar som förser Sundsvalls kommun med färskvatten.

3.4 Grundförhållanden

En översiktlig geoteknisk bedömning ger att markens huvudsakligen består av siltig morän.

3.5 Miljöstörningar

Trafiken kring motorvägen genererar buller och föroreningar.

3.6 Markägoförhållanden

Statens vägverk äger större delen av trafikområdena medan Timrå kommun äger ängsmarken i väster. Bilvårdsanläggningen ägs av OK. Övrig bebyggd mark är privatägd. Markägoförhållandena redovisas närmare i bifogad fastighetsförteckning.

4. Planförslaget

4.1 Planområdets omfattning

Förslaget omfattar de markområden som berörs av föreslagen vägombyggnad och ny buss-terminal. I norr omfattas även en del byggnadskvarter bland annat för att reglera kvartersgränser. I söder ansluter planen mot bebyggelsen vid Banérgatan.

4.2 Avvikelser från gällande planer

I norr föreslås att bostadskvarteret utvidgas över delar av Fröland 21:10. Tomten för bilvårdsanläggningen utvidgas mot söder över tidigare gatumark. I väster ordnas buss-terminal på tidigare trafikområde. I söder ändras gatumark till kvartersmark.

4.3 Trafik

Vägtrafik

I förslag till trafiknätsplan av 1986 och detaljplan av 1990, föreslås att Frölandsvägen byggs som en förlängning av Köpmangatan mot sydväst. Trafikplatsen vid E 4 kopplas till Köpmangatan - Frölandsvägen via en förlängning av Kungsvägen fram till bron över E 4. Korsningen Kungsvägen - Köpmangatan utformas som ett fyrvägsskäl.

Bakgrunden till Frölandsvägens tänkta sträckning var att förbättra trafikmiljön inom bostadsområdena längs Frölandsvägens östra del, samt att möjliggöra en utökad exploatering av Timrådalen och Vävland.

I detta detaljplanearbete har vägnätsplanens intentioner ifrågasatts och en ny principlösning eftersträvat där Frölandsvägen bibehålls genom bostadsområdena och ansluts via en ny sträckning mot Vivsta som en förlängning av Köpmangatan. Vägsträckningen gör då ett mindre intrång på Fröland 1:14. Kungsvägen förlängs österut fram till bron över E 4 och utgör därmed anslutningslänk till E 4 och dess ramper.

Förslaget innebär också att OK får en direktanslutning till Köpmangatan samt att mark frigörs mellan Frölandsvägen och Kungsvägen där en bussterminal kan placeras.

Korsningen mellan Frölandsvägen - Köpmangatan och Kungsvägen blir en hårt belastad punkt som all söderanknuten E 4-trafik mot Vivsta kommer att passera.

För att tillgodose kapacitets-, trafiksäkerhets- och framkomlighetskraven, föreslås att korsningen mellan Frölandsvägen - Köpmangatan och Kungsvägen utformas som en 2-fältig cirkulationsplats med 15 m radie i mittrondellen. Tillfarterna från Vivsta och östrand bör, på grund av de stora trafikmängderna, också utformas med två körfält.

Rampanslutningarna från E 4 bibehålls i stort i nuvarande planläge. Rampernas anslutning till Kungsvägens förlängning stramas upp och blir vinkelräta mot Kungsvägen. Kungsvägens mynningar utformas med mittskiljeremsa och separata körfält för vänster- och högersvängande.

För att kunna bibehålla befintliga lutningar i ramperna sänks Kungsvägens förlängning ca 0,5 m vid rampanslutningarna i förhållande till dagens höjdläge.

I rondellens planläge föreslås en uppfyllnad med ca 1,5 m över nuvarande mark, vilket förbättrar anslutningsförhållandena för Kungsvägen väster ut, samt underlättar utförandet av en gångtunnel under Kungsvägen.

Gång- och cykeltrafik

För gång- och cykeltrafik genom området föreslås en separat GC-väg som via OK och buss-terminalen sammanbinder Fröländsområdet med Vivsta centrum. GC-vägen korsar Kungsvägen planskilt.

4.4 Bussterminal

Den viktigaste förändringen av busstrafiken består i att all omstigning mellan bussar, som för närvarande sker på olika platser i Vivsta, kommer att flyttas till bussterminalen. Vid den centrala plattformen stannar såväl norr- som södergående lokalbussar, vilket ger en trafiksäker omstigning. I terminalen kan även fjärr, flyg och taxi ansluta till kollektivnätet.

Bussterminalen skall enligt förutsättningarna innehålla:

- utrymme för omstigning med fyra bussar samtidigt uppställda.
- utrymme för en fjärrbuss som även skall kunna ta emot och lämna bussgods.
- utrymme för en lokalbuss till Laggberg.
- reservuppställningsplats för 1 - 2 bussar.

Vidare skall utrymme finnas för taxi, inlämning och avhämtning av bussgods, samt utrymme finnas för parkering av personbilar.

Terminalen föreslås anslutas till Fröländsvägen ca 120 m söder om cirkulationsplatsen. Centralt inom ytan placeras en refug med utrymme för två bussar på ömse sidor. Refugen är upphöjd och avsedd för bussbyttande trafikanter.

Fjärrbussarna föreslås få en uppställningsplats längs en stor refug närmast infarten till terminalytan varvid även lastning och lossning av bussgods kan ske vid uppställningsplatsen. Inlämning och avhämtning av bussgodset föreslås ske vid en separat uppställningsficka längs refugens östra sida i anslutning till infarten. För hantering av bussgodset förutsätts att en byggnad uppförs inom refugytan, vilken även bör inrymma utrymmen för vändande resenärer m.m.

Inom terminalytan finns uppställningsplatser för ytterligare tre bussar varav en reserveras för lokaltrafik till Laggberg.

Uppställning av taxibilar föreslås längs kantsten i slingans västra del, medan parkering för personbilar föreslås på en separat yta vid anslutningen till Fröländsvägen.

4.5 Bilvårdsanläggning

Denna tomt utvidgas mot söder för att rymma ett fristående gatukök och ordna bättre körytor inom anläggningen. Vid Vitögatans slut skall kvartersmark övergå till gatumark för att där ordna vändplan.

4.6 Bostäder

Villatomten på Fröland 21:1 säkerställs för bostadsändamål. Tomten är bullerstörd och bör vid en ombyggnad förses med ljudrutor.

4.7 Teknisk försörjning

Området är anslutet till kommunens vatten-, avlopps- och fjärrvärmenät. Erforderliga ledningsreservat har säkerställts i planen.

Dagvattenavledningen från terminalområdet och vägarna föreslås ske till öppna diken som via trummor och befintliga dagvattenledningar avleds till befintligt dikessystem mellan Köpmangatan och E 4. För att avvattna den föreslagna gångtunneln under Kungsvägen måste dagvattnet pumpas till befintliga ledningar väster om Köpmangatan.

4.8 Miljökonsekvenser

Planförslaget har utfomats så att trafiksituationen blir överskådlig med god framkomlighet och säkerhet.

Jämfört med tidigare förslag, där fyrvägs korsningen skulle förses med trafikljus, så får man med denna "rondell"-lösning en jämn trafikyta med mindre avgasutsläpp och buller.

Förslaget innebär även att den kulturhistoriskt intressanta bebyggelsen på Fröland 3:2 kan bestå tillsammans med omgivande bebyggelse.

Den nya bussterminalen medför minskning av buller, avgaser och trafikproblem i centrala Vivsta.

Verksamheten på bussterminalen kan dock innebära begränsade bullerstörningar för boende inom bostadsrättsföreningen på Fröland 20:22. Nivåskillnader, branta slänter och befintlig parkering innebär dock en dämpning av bullret. Inom bussterminalen bör dock åtgärder vidtagas mot tomgångskörning.

På områden, impediment mellan motorvägen och övriga vägar kan man med fördel ordna större vallar med plantering som medverkar till att dämpa bullret från motorvägen.

5. Samråd

Berörda myndigheter, markägare och hyresgäster har under samrådsskedet informerats om planförslaget. De synpunkter som framkommit har främst föranlett en översyn av gång- och cykelvägnätet för att minska konfliktpunkterna vid övergångsställen.

6. Revidering

Efter utställning har planförslaget kompletterats med ledningsreservat för huvudvattenledningar mot Sundsvall, samt va-ledning mot Fröland 20:22.

Timrå som ovan

Hans-Erik Åslin
stadsarkitekt

Genomförandebeskrivning

1. Syfte

Denna beskrivning skall underlätta nödvändig samordning av de olika arbetsmoment som har att göra med byggandet av ny rondell och bussterminal.

2. Organisation

Timrå kommun är huvudman för planen och ansvarar för gator, allmänna gångvägar samt för huvudnät för vatten och avlopp. Timrå Energi AB ansvarar för fjärrvärmenätet.

Genomförandetiden, det vill säga detaljplanens giltighetstid, är begränsad till 31 december 2004.

3. Tidplan

Ombyggnaden av trafikplatsen och anläggande av bussterminalen beräknas ske år 1996.

4. Fastighetsrättsliga åtgärder

a. Genom fastighetsreglering som berör Vivsta 13:19, 15:1, samt Fröland 1:1 och 20:4 bör en tomt för bussterminal bildas.

b. Genom fastighetsreglering bör tomten för befintlig bilvårdsanläggning, Fröland 20:5, tillföras mark från Vivsta 1:1 och 19:6.

Dessutom bör Fröland 20:5 avstå mark för vändplan på Vitögatan.

c. Genom fastighetsreglering bör Fröland 6:41 utvidgas norrut över del av Fröland 1:1, så att infart till fastigheten säkerställs.

d. Genom fastighetsreglering överförs mark för allmän plats från Fröland 1:14, 20:4 och Vivsta 13:19 till Fröland 1:1.

d. Ledningsrätter skall säkras för berörda kommunala vatten- och avloppsledningar, samt för fjärrvärmeledningar.

5. Ekonomi

Översiktligt har en preliminär kostnadsberäkning gjorts.

Kungsvägen inkl. anslutning mot bro över E4	1 085 000 kr
Frölandsv. - Köpmang. inkl. anslutning Banérg.	1 985 000 kr
Cirkulationsplats	1 125 000 kr
Rampanslutningar	650 000 kr
Gång- och cykelvägar inkl. gångtunnel	1 200 000 kr
Bussterminal inkl. P.yta (byggnader ingår ej)	3 215 000 kr
Div + oförutsett, ca 20 %	1 690 000 kr
Summa kostnader, 94 års priser	10 950 000 kr

Bussterminalen utbyggnad beräknas bli finansierad med statsbidrag inom ramen för Länstrafikanläggningsplanen (LTA).

Timrå som ovan



Hans-Erik Åslin
stadsarkitekt