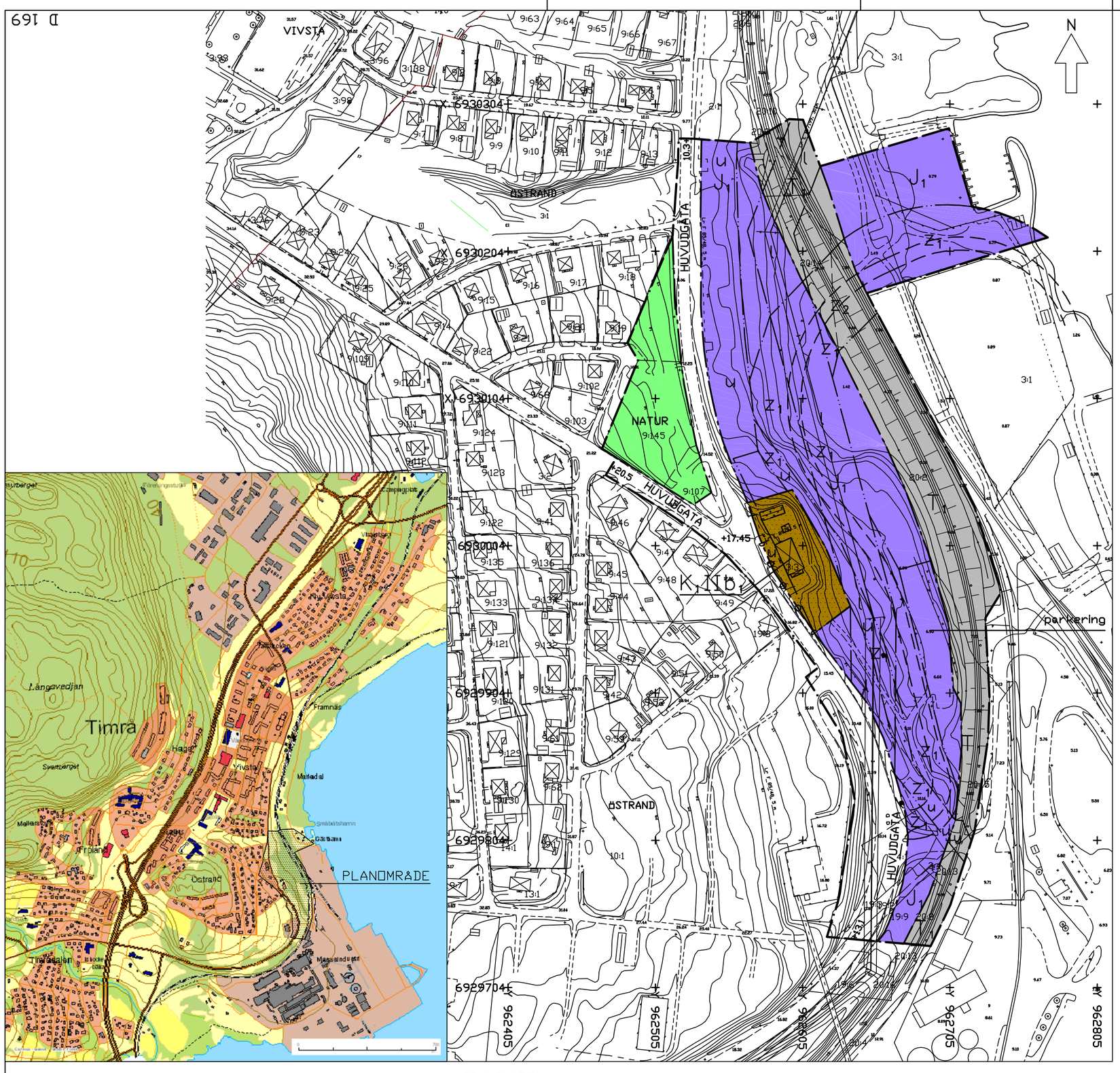
D 169




ÖVERSIKTSKARTA I SKALA 1:15000




GRUNDKARTA
över del av Östrand 3:1, 3:2, 10:1, 20:2 mfl i Timrå kommun
Västernorrlands län, Upprättad 2008–12–08

Detaljplanen har
antagits av kommunfullmäktige 2009–09–28
och vunnit laga kraft 2009–10–27

0 20 100 200m
SKALA 1:2000

PLANKARTA

ANTAGANDEHANDLING

DETALJPLAN FÖR INFART ÖSTRAND

## PLANBESTÄMMELSER

Inom planområdet som avgränsats på detaljplane–kartan gäller de bestämmelser som redovisas nedan

GRÄNSBETECKNINGAR

- Gräns för planområde
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns

ANVÄNDNING AV MARK

1. Användning av allmänna platser
   - HUVUGATA — Trafik mellan områden
   - NATUR — Naturområde
2. Användning av kvartersmark
   - $T_1$ — Järnvägstrafik
   - $J_1$ — Industripark
   - $K_1$ — Kontor och begränsad handel
3. Utformning av allmänna platser
   - +0.0 — Föreskriven höjd över nollplanet
4. Begränsningar av markens utnyttjande
   - Marken får inte bebyggas
   - Marken får endast bebyggas med uthus och garage
   - l — Marken skall vara tillgänglig för allmän luftledning
   - u — Marken skall vara tillgänglig för underjordiska allmänna ledningar
   - $z_1$ — Marken skall utgöra enskild väg
   - $z_2$ — Marken får byggas över med bro för enskild väg
   - II — Högsta antal våningar
   - $b_1$ — Kontorshusfasad skall dämpa minst 35 dB(A)
5. Markens anordnande
   - parkering — Parkeringsplats skall finnas
   - Utfartsförbud
6. Administrativa bestämmelser
   - Genomförandetiden slutar den 31 december 2019

DETALJPLAN FÖR INFART ÖSTRAND

Östrand 3:1, 3:2, 10:1 och 20:2 m.fl. fastigheter
Timrå kommun, Västernorrlands län

Upprättad 2009–04–06

Hans–Erik Åslin
stadsarkitekt

ANTAGANDEHANDLING

D 169

## BETECKNINGAR

### GRÄNSER

- ILLUSTRATIONSLINJE

### BEFINTLIGT

- FASTIGHETSGRÄNS
- TRAKTGRÄNS
- BYGGNAD
- HÄCK
- STAKET
- VÄGKANT
- VATTENDRAG MED RIKTNINGSPIL

### NYA ANLÄGGNINGAR

- SPÅR MED LÄNGDMÄTNINGS-STRECK OCH VÄXEL
- VÄGKANTER NY VÄG
- SLÄNTMARKERING DIKESBOTTEN
- TRYCKBANK

Denna ritning är Banverkets egendom. Allt obehörigt begagnande av ritningen beivras enligt lag.
BANVERKET

| ÄNDR | ÄNDRINGEN AVSER | DATUM | GRANSKAD | SIGN KONSTR ANSV |
|---|---|---|---|---|

BANVERKET | PROJEKTERING |

| UNR | RITAD/KONSTR | GRANSKAD |
|---|---|---|
| 517001 | VVK BM,AI | xx |
| VER | UPPDRAGSLEDARE | DATUM |
| 1 | APMittBV | 2009-03-20 |

BANVERKET
INVESTERING
Projekt
ÅDALSBANAN

# ÅDALSBANAN
INFART ÖSTRAND
Illustrationsplan

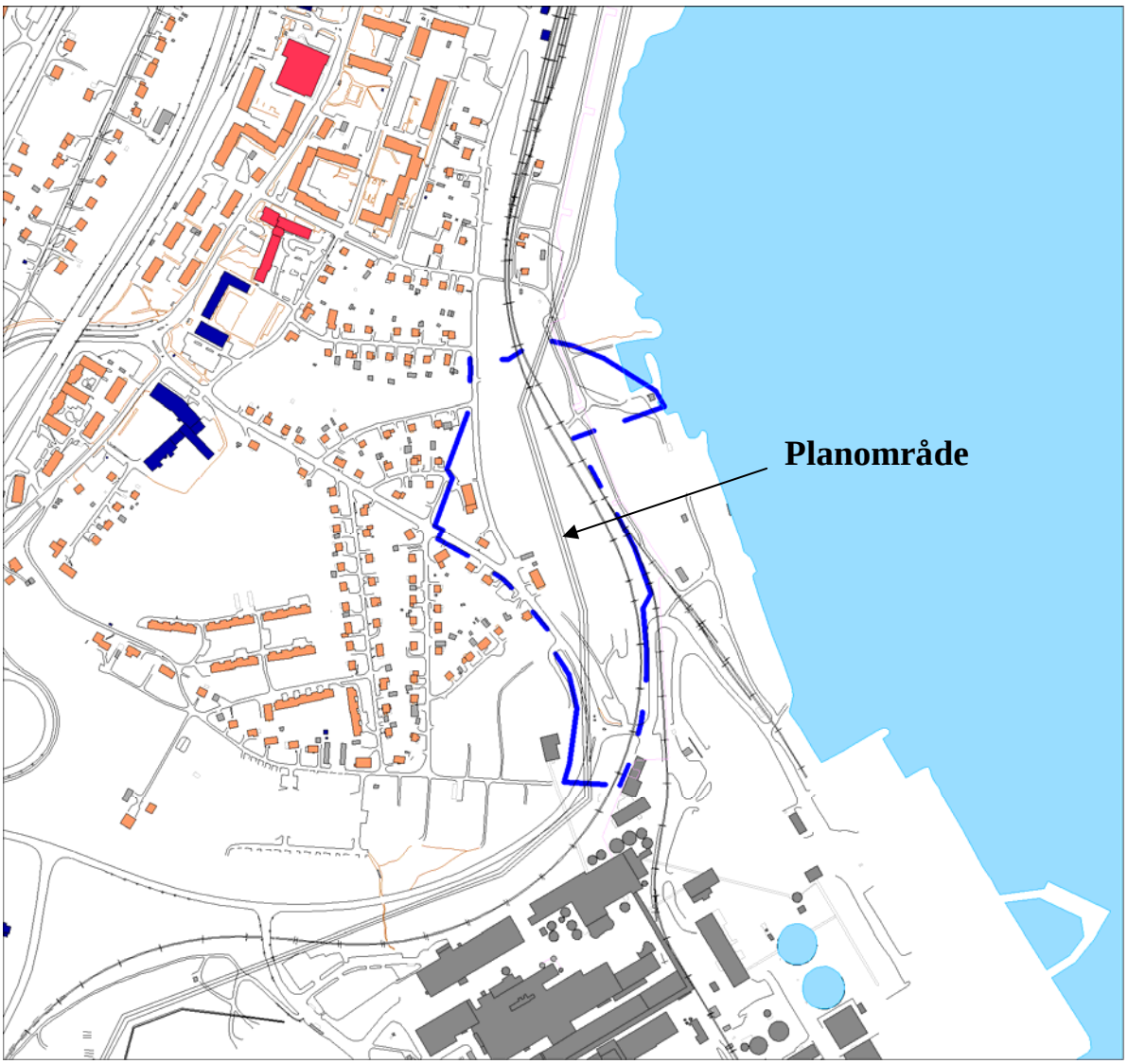
STATUS -

RITNINGSTYP ILLUSTRATIONSPLAN

DATUM FÖR FASTSTÄLLANDE

| KONSTR | GRANSKAD | FASTSTÄLLD | HANDLÄGGARE | RITNINGSNUMMER | BLAD | ÄNDR |
|---|---|---|---|---|---|---|
| BM, AI | MS | KN | MS | IL-16-110-0366 | 02 | |

XREF: D:\1185000\CAD\GRAFIK\Utmärkt\SH-11-102-366-01 ...\VVKstd\Utmärkt\Ram 080925 Design ...\Vkstd\1510-11-102-366-02-ZMTAG3 ...\Vkstd\GEVAG ...\Vkstd\SJUNIT.dgn ...\VVKstd\Utmärkt\VP_TEXT.SCA
Ritning: D:\1185000\CAD\GRAFIK\Utmärkt\...\Utmärkt\IL-16-110-0366-02.dwg Skapat av: Ingvarsson Annelie 2009 3 20 9:23




# Detaljplan för

# Infart Östrand

Östrand 3:1, 3:2, 10:1 och 20:2 m.fl. fastigheter
Timrå kommun i Västernorrlands län

Upprättad 2009-04-06

Antagen i kommunfullmäktige 2009-09-28 § 81

Laga kraftvunnen 2009-10-27

ANTAGANDEHANDLING

**Detaljplan för Infart Östrand** **Antagandehandling**

Östrand 3:1, 3:2, 10:1 och 20:2 m.fl. fastigheter
Timrå kommun i Västernorrlands län

Upprättad 2009-04-06

---

# Beskrivning

## 1. Orientering och plandata

Ådalsbanan ska tillsammans med Botniabanan och Ostkustbanan bilda en sammanhängande järnväg för snabba, säkra och miljövänliga person- och godstransporter. Upprustningen av Ådalsbanan har pågått sedan 1999 och beräknas vara färdigt under 2011. Enligt trafikprognosen för Ådalsbanan kommer det år 2015 att köra cirka 50 tåg/dygn, varav ca 20 beräknas vara godståg. Trafiken till och från Tunadal och SCA Östrand gör att trafiken till och söder om Timrå station får ett tillskott på ytterligare cirka 20 godståg/dygn.

Denna detaljplan skapar förutsättningar så att en ny planskild infart kan byggas över järnvägen in till Östrandsfabrikens vedplan. Infarten ersätter den befintliga östra infarten som korsar Ådalsbanan i samma plan och därmed utgör en stor olycksrisk. I anslutning till detta projekt pågår planläggning för en om- och utbyggnad av befintlig mötesstation i Timrå för att möjliggöra resandeutbyte, tågmöten och växling av godståg.

Samtidigt med dessa 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 tillsvidare kommer att trafikeras under många år.

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 om hur projektet skall genomföras och finansieras.

Den nya infarten mot Östrandsfabriken ansluter mot befintlig östra järnvägsöverfart som skall stängas. Därifrån byggs en enskild väg parallellt med Ådalsbanan fram till i höjd med Backgatan där den ansluter till en bro över järnvägen som leder via bank ned mot den vedplan som nu byggs inom fabriksområdet. Även anslutningen av SCA:s industrispår till Timrå station kommer att byggas om.

Utbyggnaden av mötesstationen i Timrå och den nya infarten not Östrand 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. Störningar skapas även från vägtrafiken på Järnvägsgatan och infarten till Östrand. Skyddsåtgärder kommer att utföras för att minska negativa konsekvenser för de boende.

Under plansamrådet har synpunkter inkommit från närboende som föranlett en omstudering av infartens sträckning. Detta har resulterat i att omgivningspåverkan avseende buller och landskapsbild begränsats jämfört med tidigare redovisad sträckning. Ljudnivåer från vägen kommer att underskrida gällande riktvärden för vägtrafik och nu gällande villkor för industribuller.

## 2. Planhandlingar

Planförslaget utgörs av :

- plankarta i skala 1: 2000
- planbestämmelser på plankartan

Planförslaget åtföljs av :

- denna planbeskrivning
- miljökonsekvensbeskrivning (MKB)
- illustrationsplan i skala 1: 1000
- redovisning av gällande planområden
- genomförandebeskrivning
- samrådsredogörelse
- särskilt utlåtande (efter utställning)
- fastighetsförteckning för planområdet
- förteckning över fastigheter där påverkan av trafikbuller undersökts

## 3. Planeringsförutsättningar

### 3.1 Gällande planer mm

För delar av det berörda området gäller stadsplaner fastställda 1963-09-27 (S 103), 1980-08-05 (S 133) och 1987-09-01 (S 145). Vidare angränsar stadsplan fastställd 1980-07-11 (S 132) och detaljplan lagakraftvunnen 1999-08-09 (D 145). För Timrå Centrum finns en fördjupad översiktsplan och en trafikledsplan, båda antagna 1987. Inom 100 m från strandlinjen gäller strandskydd enligt 7 kap miljöbalken. Ådalsbanan är av riksintresse för järnvägsändamål.

### 3.2 Nuvarande markanvändning

Planområdet sträcker sig utmed befintlig järnväg genom Timrå på sträckan söder om befintligt stationsområde ned mot den östra infarten till Östrandsfabriken. Utmed järnvägen följer Järnvägsgatan i väster som även ansluter till Backgatan och Vivstavägen. Området mellan järnvägen och Järvägsgatan utgörs av gräs- och lövskogsbevuxen mark som är svårtillgängligt. Där finns även ett flerfamiljshus i två plan på Östand 3:3. Väster om Järnvägsgatan finns äldre villaområden.

Panoramabild från Vinkelgatan med den föreslagna infarten och bron över Ådalsbanan till höger

Öster om järnvägen finns en äldre småbåtshamn som nu har tagits ur bruk. En 130 KV högspänningsledning passerar området i nord - sydlig ritning. Strandpartiet mellan Klingervägen och Klingerfjärden berörs även av en ångledning mellan Östrandsfabriken och Vivstavarvs industriområde. Ångledningen på sträckan från fabriken och upp förbi Framnäskajen kommer att rivas under 2009.

### 3.3 Grundförhållanden

Grundförhållandena redovisas under avsnitt 4.8.

### 3.4 Miljöstörningar

Väg- och järnvägstrafik innebär idag störningar för boende inom närområdet. Störningarna består främst av buller. Se närmare kap 5 Miljöbedömning och i tillhörande miljökonsekvensbeskrivning, MKB.

Även verksamheten inom industriområdet genererar buller till omgivningen och påverkar miljön i angränsande bostadsområden. För nu tillåten produktionsvolym gäller särskilda villkor. Därav kan bl.a. utläsas att angränsande bostadsområden inte får utsättas för industribuller utomhus som överstiger de ekvivalenta ljudnivåerna 60 dB(A) under vardagar dagtid 07.00 - 18.00, 50 dB(A) nattetid 22.00 - 07.00 och 55 dB(A) under övrig tid.

### 3.5 Vägtrafik

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

Dagens trafik av timmer och flisbilar (lastbilar med släp) till industrin är ca 125 stycken per dygn. Antalet passager av plankorsningen (in+ut) blir därmed ca 250/dygn. Övrig trafik vid plankorsningen beräknas i nuläget medföra ca 100 passager/dygn. Hälften av passagerna utgörs av personbilar/pickups och resterande av lastbilar. Totalt antal passager med dagens trafik är därmed ca 350/dygn.

### 3.6 Järnväg

Ådalsbanan passerar området med en kurvradie som begränsar hastigheten genom området. Banan går både i skärning och på bank och passerar nära byggnader inom industrin. Det nuvarande stationsområdet omfattar 5 spår samt industrispårsanslutning till Östrandsfabriken. Efter en spårupprustning för några år sedan har huvudspåret och spår 3 helsvetsade räler på betongslipers. I nuläget passerar 2-4 godståg och 2-4 snabbtåg per dygn stationen.

### 3.7 Markägoförhållanden

Marken inom området ägs främst av Banverket, SCA och Timrå kommun. En fastighet Östrand 3:3 är privatägd. Markägoförhållandena redovisas närmare i bifogad fastighetsförteckning.

Skyddsåtgärder kommer att beröra enstaka fastigheter i området beroende på bullerstörningarna från järnvägstrafikens. En särskild fastighetsförteckning redovisar de fastigheter som kan beröras av åtgärderna.

# 4. Planförslaget

## 4.1 Planområdets avgränsning

Planområdet omfattar främst markområdet för den nya infarten till Östrands industriområde samt södra delen av planerad om- och utbyggnad av Timrå Station. I öster ansluter planen mot industriområdet. I väster omfattas Järnvägsgatan samt delar av Vivstavägen och Vinkelgatan. I höjd med Skolgatan avgränsas planen mot norr.

## 4.2 Avvikelser från gällande planer

Planförslaget överensstämmer i stort med gällande översiktsplan. Ett markområde i slänten mellan Järnvägsgatan och järnvägen övergår från parkmark till industripark. Området skall nyttjas för den nya infarten till Östrandsfabriken.

## 4.3 Industripark och infartsväg

Den östra infarten mot Östrandsfabriken som idag passerar i plan med järnvägen kommer att stängas för fordonstrafik. I stället byggs infarten, som en enskild väg, genom ett område för industripark väster om järnvägen i en ny sträckning med en vägbro över järnvägen. Vägen kommer ej att vara öppen för allmän trafik.

Via en bankbyggnad leds vägen ned mot strandnivån där den ansluts ned mot den vedplan som nu byggs ut inom fabriksområdet. Vägen med sin bankkonstruktion passerar intill den äldre småbåtshamnen som nu har att tagits ur bruk. Väster om järnvägen etableras ett område för personalparkering utmed den nya infarten. De anställda når fabriksområdet via gångpassage över järnvägen.

Föreslaget läge för väg och bro mot Östrands industriområde

## 4.4 Kontor

Intill Järnvägsgatan finns idag ett mindre hyreshus med garagebyggnad på fastigheten Östrand 3:3. Fastigheten ligger inom störningszonen från industrin och kommer att påverkas än mer av föreslagna förändringar i området. Den blir på längre sikt olämplig att nyttja för bostadsändamål. Den föreslagna industriinfarten inkräktar i och försämrar fastighetens närområde mot öster. Planen redovisar därför ändamålet kontor och begränsad handel för fastigheten. Med hänsyn till störningarna ovan införs särskilda bestämmelser om ljudisolering av fasad.

## 4.5 Järnväg

De markområden som krävs för aktuell ombyggnad av Ådalsbanan läggs ut som mark för järnväg. Mötesstationen berörs i den norra delen av planområdet. Den 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. Även anslutningen av SCA:s industrispår till bangården byggs om.

Mötesstationens storlek medger att 750 m långa tåg kan mötas eller omköras, och medger att tågmöten kan påbörjas innan något av tågen står helt stilla. Tågföringen blir därmed smidigare samtidigt som tid och energi sparas. Växling av godståg på stationen ska kunna ske med 650 m långa godståg.

För att minimera trafikriskerna utformas mötesstationen så att inga plankorsningar finns vare sig för fordon eller för fotgängare. En signalreglerad gångpassage i plan med järnvägen ordnas dock för anställda vid den östra infarten till fabriken. För att öka säkerheten mot nedfallande träd kommer trädsäkring normalt att ske kring en skötselgata om 20 meter från spårmitt.

Den framtida trafiken med Botniabanan inkopplad beräknas i den senaste prognosen för trafik på Ådalsbanan år 2015 ha följande omfattning.

| | | |
|---|---|---|
| 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.

## 4.6 Tekniska anläggningar

Inom området finns kommunala va-ledningar och fjärrvärmeledningar. En huvudledning för spillvatten ligger utmed järnvägens västra sida. En 110 KV högspänningsledning passerar området och en ångledning följer stranden. I samband med byggandet av bro över järnvägen kommer sannolikt högspänningsledningens sträckning och höjdläge att ändras. Ångledningen från Framnäskajen och fram till Östrandsfabriken kommer att rivas under år 2009. Erforderliga ledningsområden har säkerställts i planen.

## 4.7 Trafikanläggningar

Järnvägsgatan 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. Den nya infarten mot Östrandsfabriken har beskrivits ovan under kap. 4.3.

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.

Utmed Järnvägsgatan anläggs en gång- och cykelväg som förbinder bostadsområden med stationen och industriområden. En gångförbindelse ordnas även mot Vinkelgatan.

## 4.8 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 inom området

**Geotekniska förhållanden**
Marken i området sluttar mot Klingerfjärden i öster. Jorden inom järnvägsområdet består av ett par meter fyllning som överlagrar silt, siltig lera samt sulfidhaltig silt och lera till ett djup av 16 m. Därunder finns morän. Den siltiga jorden har genomgående mycket låg fasthet.

Järnvägsbanken är uppfylld främst med sand. Ställvis finns även inslag av silt.. Förekommande jordar, finsandig silt och lera mm är mycket frostaktiv samt är mycket flytbenägna tillsammans med vatten och de tillhör tjälfarlighetsklass 4 och materialtyp 5A.

**Grundvatten**
De hydrologiska förhållandena kännetecknas av att det finns två grundvattensystem. Det ytligare systemet har grundvattennivåer belägna ca 1-3 m under markytan. Det djupare systemet är beläget i moränen och har kontakt med Indalsälvens flöde väster om Timrå. Grundvattentrycket i moränen skapar ett övertryck i den överlagrande leran och silten. I terrängens lågpunkter råder artesiska förhållanden.

**Sättningar och stabilitet**
Då leran är siltig utvecklas sättningar relativt snabbt. Stabiliteten mot skred i leran har undersökts. Bankutformningen av den nya infarten påverkas så att den förstärkningspålas och anordnas med lätt fyllning.

**Förstärkningsåtgärder**
Ny järnvägsbank skall anläggas frostskyddat 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. Särskilda åtgärder skall utföras med hänsyn till rådande grundvattensituation och högt portryck.

**Dagvatten**
Avvattning av ytvatten skall ske via diken och trummor som mynnar i Klingerfjärden.

## 4.9 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)

En miljökonsekvensbeskrivning har i separat dokument, daterad 2009-03-25, upprättats utifrån planens förutsättningar och dess utformning som de beskrivits ovan och i övriga planhandlingar. Den huvudsakliga geografiska avgränsningen är planområdet. För vissa miljöaspekter omfattar beskrivningen även områden utanför planområdet.

Inom planområdet och dess närmaste omgivning är Klingerfjärdens strand som utnyttjas för tätortsnära rekreation särskilt utpekad som ett lokalt intresse för friluftslivet. Strandområdet på fastigheten Östrand 3:1 skall dock 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 behandlar nuläge, nollalternativ, föreslagen trafiklösning samt de utredda men förkastade alternativ som behandlats i detaljplaneprocessen. Den största miljöpåverkan sker både i nollalternativ och planförslag oberoende av planens utformning p.g.a. ökad trafikering på järnvägen.

De åtgärder som skiljer planförslag mot nollalternativ är anläggandet av ny infartsväg med bro över Ådalsbanan in mot industriområdet samt nya gång- och cykelvägar utmed Järnvägsgatan. Det är mot nollalternativet som planförslaget jämförs i miljökonsekvensbeskrivningen.

### 5.22 Betydande miljöaspekter

Med utgångspunkt från tidigare utredningar samt från samråd med myndigheter och allmänhet bedöms nedan redovisade miljöfaktorer utgöra planens betydande miljöaspekter. Åtgärder för att minska miljöpåverkan kommer även att vidtas under planerings- och byggprocessen.

**Buller**

I planförslaget flyttas transportvägen för timmer och flis närmare bostäder och ger därmed högre ljudnivåer än i nollalternativet. Störningsbilden i området domineras dock av buller från järnvägstrafiken och vägtrafiken på Järnvägsgatan.

Bullret från den nya vägen ligger väl under riktvärden för vägtrafik vid samtliga hus. Ljudnivåerna ligger även under villkoren för industribuller enligt gällande tillstånd, och vägen beräknas inte medföra ökade totala ekvivalenta ljudnivåer från industrin.

Med en drygt 300 m lång och 1,2 m hög skärm vid vägen kan ljudnivåerna sänkas med upp till 6 dBA. En sådan skyddsåtgärd skulle kunna vidtas i det fall miljödomstolen anser att den nya vägen ska ingå i industriverksamheten och att bullervillkoren för industrin samtidigt skärps.

Planalternativet medför ingen förändring av den totala ljudnivån i jämförelse med nollalternativet. Antalet störningskällor och tillfällen blir däremot fler, och det finns liten kunskap om hur störningsupplevelsen påverkas av detta.

| Fastighet | Ny infartsväg till Östrand | | | Järnvägsgatan Vivstavägen. | | Total vägtrafik | | Total väg+jvg utan ny väg | | Total väg+jvg med ny väg | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | max | ekv dygn | ekv natt | max | ekv dygn | max | ekv dygn | max | ekv dygn | max | ekv dygn |
| Östrand 9:50 | 55 | 39 | 34 | 67 | 44 | 67 | 45 | 74 | 55 | 74 | 55 |
| Östrand 19:8 | 59 | 45 | 40 | 83 | 61 | 83 | 61 | 83 | 63 | 83 | 63 |
| Östrand 3:3 | 65 | 50 | 45 | 77 | 57 | 77 | 57 | 77 | 62 | 77 | 62 |
| Östrand 9:46 | 55 | 42 | 37 | 79 | 57 | 79 | 57 | 79 | 58 | 79 | 58 |
| Östrand 9:47 | 56 | 42 | 37 | 80 | 57 | 80 | 57 | 80 | 59 | 80 | 59 |
| Östrand 9:48 | 55 | 42 | 37 | 80 | 57 | 80 | 57 | 80 | 59 | 80 | 59 |
| Östrand 9:102 | 54 | 42 | 37 | 65 | 48 | 65 | 49 | 74 | 56 | 74 | 56 |
| Östrand 9:19 | 55 | 43 | 38 | 69 | 48 | 69 | 49 | 76 | 58 | 76 | 58 |
| Östrand 9:20 | 53 | 39 | 34 | 62 | 45 | 62 | 46 | 74 | 55 | 74 | 55 |
| Östrand 9:17 | 52 | 38 | 33 | 63 | 44 | 63 | 45 | 74 | 56 | 74 | 56 |
| Östrand 9:18 | 54 | 42 | 37 | 69 | 51 | 69 | 52 | 77 | 59 | 77 | 59 |
| Östrand 9:13 | 52 | 40 | 35 | 72 | 52 | 72 | 53 | 79 | 61 | 79 | 60 |
| Östrand 9:12 | 51 | 40 | 35 | 67 | 44 | 67 | 45 | 78 | 57 | 78 | 57 |
| Östrand 9:11 | 50 | 40 | 35 | 63 | 43 | 63 | 45 | 75 | 55 | 75 | 55 |
| Östrand 9:6 | 51 | 42 | 37 | 75 | 56 | 75 | 56 | 81 | 62 | 81 | 62 |
| Östrand 9:67 | 50 | 41 | 36 | 78 | 59 | 78 | 59 | 83 | 64 | 83 | 64 |

**Tabell**: Sammanställning av ljudnivåer vid näraliggande bostäder, utdrag ur MKB bilaga 4.1

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.

**Stadsbild/gestaltning**

Den nya infartsvägen kommer att marginellt förändra landskapsbilden. Vägen och bron kommer att delvis skymma utblicken mot strandområdet och vattnet för ett fåtal bostäder på Vinkelgatan och Backgatan. För huvuddelen av bostäderna i området kommer dock förändringen att bli marginell.

Panoramabild som visar den planerade bron sedd från fastigheten Östrand 9:18 på Backgatan.

**Luftkvalitet**

Genomförda beräkningar av halterna av luftföroreningar, små partiklar, längs Järnvägsgatan indikerar att inga miljökvalitetsnormer kommer att överskridas. Partikelhalterna vid prognosår 2015 blir mindre än i nuläget. Utbyggnadsalternativet med planskild utfart från Östrands industriområde ger en marginellt högre partikelhalt jämfört med dagens befintliga utfart, vid de bostäder som ligger närmast den nya sträckningen.

**Förorenade områden**

Den nya infarten kommer delvis att byggas på en avslutad deponi. Deponiområdet har undersökts och miljöpåverkan från deponin bedöms i dagsläget vara liten. Den planerade utformningen av tillfartsvägen samt parkering bedöms heller inte bidra till någon väsentligt ökad risk beträffande människors hälsa eller miljö.

**Riskbedömning**

Med ökad tågtrafik medför den befintliga plankorsningen en ökad risk för trafikolyckor och därmed även risken för olyckor med farligt gods. Med den föreslagna planskildheten minskar risken för sådana olyckor vid Timrå station.

**Miljöpåverkan under byggskedet**

Under byggskedet kommer omfattande byggverksamhet att pågå. Detta medför stora störningar, främst genom byggtrafik, buller. Dessa negativa konsekvenser upphör vid byggtidens slut.

## 5.23 Slutsatser MKB

Planalternativet har en begränsad påverkan på landskapsbilden och utsiktsförhållandena. Trafiken på infartsvägen kommer att medföra en marginellt högre partikelhalt vid de bostäder som ligger närmast den nya sträckningen. Trafiken på infartsvägen kommer också att medföra buller, men den totala bullersituationen försämras inte eftersom störningsbilden domineras av buller från järnvägstrafiken och vägtrafiken på Järnvägsgatan. Inte heller bedöms anläggandet av vägen på den avslutade deponin medföra någon försämring av miljöförhållanden.

## 6. Samråd

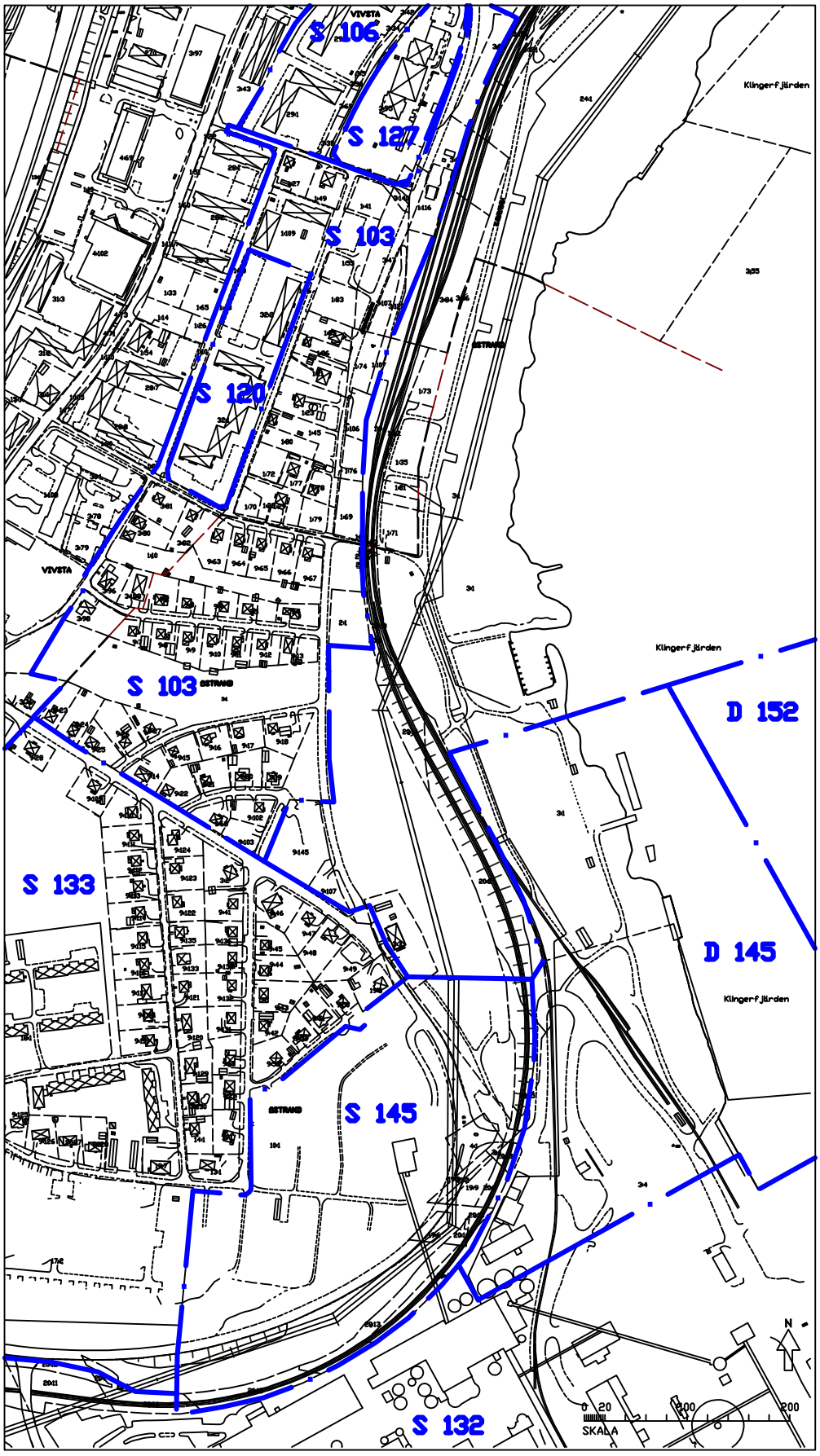
Planen har framtagits i samverkan mellan Timrå kommun, Banverket och SCA Östrand. Tidiga samråd om behovsbedömning och förslag till avgränsning av MKB har skett under 2007 med Länsstyrelsen och Banverket liksom med allmänheten och sammanslutningar vid särskilt informationsmöte. Den nya infarten till industrin har även behandlats vid tidigare plansamråd kring detaljplan för Timrå Station.

Planförslaget har under perioden 2008-12-15 – 2009-01-23 varit utsänt för samråd. Ett informationsmöte för allmänheten hölls den 10 december. De synpunkter som inkommit redovisas ingående i samrådsredogörelsen. Med anledning av synpunkter från närboende har fortsatta underhandsamråd skett om den nya infartens konsekvenser för deras boendemiljö. Infarten har efter samrådet omstuderats i nytt läge.

Fastigheten Östrand 3:3 som kommer att utsättas för störningar från väg, järnväg och industri bedöms på längre sikt bli olämplig att nyttja för bostadsändamål. Fastigheten redovisas därför som område för kontor och i viss mån handel.

Timrå som ovan

Hans-Erik Åslin
Stadsarkitekt




S103 hänvisar till aktuel stadsplan

aktuell planområdesgräns

Utställningshandling
Bilaga till
Detaljplan för infart Östrand
Redovisning av gällande planområden
Timrå 2009–04–06 HEÅ

**Detaljplan för Infart Östrand** **Antagandehandling**

Östrand 3:1, 3:2, 10:1 och 20:2 m.fl. fastigheter
Timrå kommun i Västernorrlands län

Upprättad 2009-04-06

---

# 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 anläggs en ny planskild infart till Östrandsfabriken. Denna beskrivning skall underlätta samordning av olika åtgärder som skall vidtas i samband med byggandet av väg och bro.

## 2. Organisation

Timrå kommun är huvudman för planen och ansvarar för gator samt huvudnät för vatten och avlopp. Banverket ansvarar för järnvägsområdet samt projektering och byggande av ny enskild infartsväg och bro över järnväg. Banverket ansvarar även för att skyddsåtgärder på grund av järnvägstrafiken utförs enligt 5.2.

## 3. Genomförandeavtal

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** 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 inom området.

**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.

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** Järnvägsområdet kommer att inhägnas för att förhindra otillåten passage över järnvägsspåren.

**5.4** Ångledningen inom området kommer att rivas under 2009.

## 6. Tidplan

Banverket har 2008-12-10 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

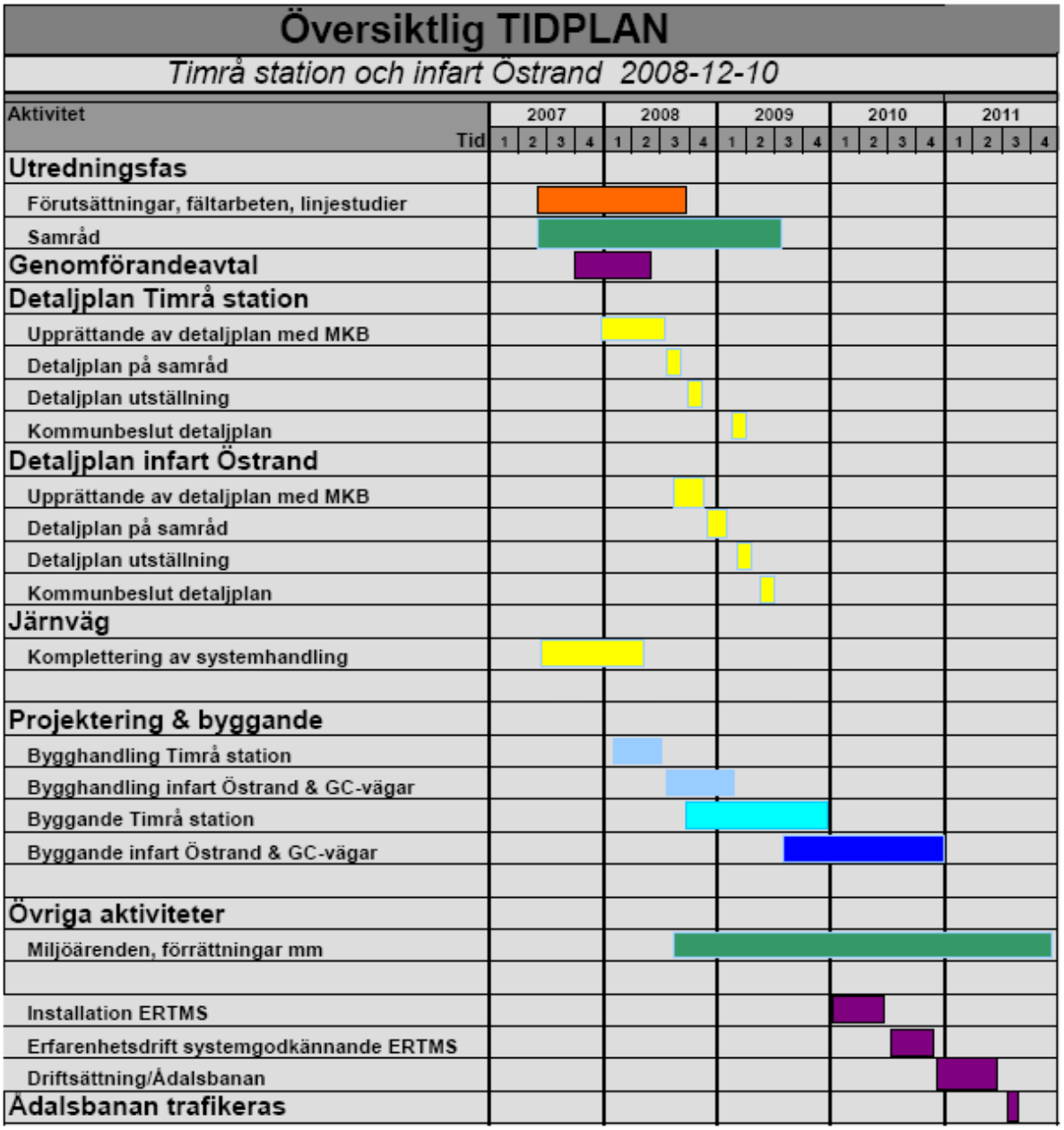
Hans-Erik Åslin
Stadsarkitekt

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

Bilaga till Genomförandebeskrivning

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

Upprättad 2008-12-10



**Detaljplan för Infart Östrand** **Antagandehandling**

Östrand 3:1, 3:2, 10:1 och 20:2 m.fl. fastigheter
Timrå kommun i Västernorrlands län

Upprättad 2009-04-06

---

## Samrådsredogörelse 2009-04-06

Planförslaget har under perioden 2008-12-15 – 2009-01-23 varit utsänt för samråd. Ett informationsmöte för allmänheten hölls den 10 december 2008 i kommunhuset. Till mötet kom tretton intresserade Timråbor. Representanter för kommunen och banverket redogjorde för olika frågeställningar kring detaljplanen. Allmänheten fick möjlighet att ställa frågor och gavs svar. Med anledning av synpunkter från närboende om vilka konsekvenser den nya infarten får för deras boendemiljö har den efter samrådet omstuderats i nytt läge.

Under samrådsperioden har följande skrivelser inkommit:

**Kommunstyrelsen** meddelar att man tagit del av planen och att man åter kommer att behandla planen inför antagandet.

**Kultur- och tekniknämnden** har inget att erinra mot planförslaget.

**Miljönämnden** behandlar ingående planförslaget i sitt yttrande. Nämnden anser att det är positivt med ökade möjligheter till resande med tåg till och från Timrå. Nämnden anser att det är den ökade trafiken genom Timrå som troligen kommer att medföra den största förändringen i jämförelse med nuläget för de närboende. Denna ökade trafik sker oberoende av genomförandet av detaljplanen för Infart Östrand.

Detaljplanen ger förutsättningar för fungerande transporter till och från Östrand men trafiken på bron medför fler störningskällor och störningstillfällen för de närboende och det är oklart hur störningsupplevelsen påverkas av detta.

Bullerproblematiken är väl utredd i miljökonsekvensbeskrivningen och skyddsåtgärder kommer att vidtas där det enligt gällande riktlinjer behövs men det är troligt att närboende ändå kommer att uppleva buller från trafiken på bron till Östrand och den ökade trafiken på Ådalsbanan som störande i jämförelse med bullersituationen i nuläget. Det är därför särskilt viktigt med uppföljning av eventuella bullerklagomål. Fortsatt utredning och redovisning bör ske om trafikbullret på infartsvägen ska bedömas som industribuller eller vägtrafikbuller.

**Kommentar :** Frågan om industribuller eller vägtrafikbuller behandlas sammanfattningsvis nedan.

**MittSverige Vatten** förutsätter att befintliga va-ledningar kan ligga kvar i området och att eventuella flyttningar av dem utförs i samråd med MSV och bekostas av Banverket.

**Kommentar :** Dessa frågor diskuteras i den pågående processen.

**E.ON Elnät Sverige AB** påpekar att planutformningen förutsätter en ombyggnad av befintlig 130 kV-ledning och ny koncession med egen beslutsprocess. Alla kostnader får bekostas av Banverket.

**Kommentar :** Dessa frågor diskuteras i den pågående processen. Genomförandebeskrivningen kompletteras.

**E.ON Värme Timrå AB** påpekar att det i området finns huvudledningar för fjärrvärme utmed Järnvägsgatan där det föreslås en ny gång- och cykelväg. Denna måste anpassa till ledningarna för att inte äventyra värmeförsörjningen i Timrå-

**Kommentar :** Synpunkterna överlämnas till Banverket och Kultur- och Teknikförvaltningen för beaktande i den fortsatta projekteringen.

**Länsstyrelsen** behandlar störningarna från buller och vibrationer. Det bör framgå av genomförandebeskrivningen vem som ansvarar för att skyddsåtgärder vidtas. Där bör även framgå vem som ansvarar för att fastigheten Östrand 3:3 inlöses. Vid schaktarbeten bör man vara uppmärksam på möjligheten att markföroreningar påträffas. Upphävande av strandskydd skall begäras hos länsstyrelsen.

**Kommentar :** Planen kompletteras enligt ovan.

**Vägverket** är ur trafiksäkerhetssynpunkt positiv till att planskild överfart ordnas.

**Banverket** anser att det bör framgå i planbeskrivningen att Ådalsbanan är av riksintresse för Kommunikationer.

**Kommentar :** Beskrivningen kompletteras.

**Centerpartiet** är positivt till förändringarna men föreslår att det alternativa förslag till infart som närboende presenterat prövas av SCA och Banverket.

**Kommentar :** Synpunkterna skall beaktas i den fortsatta planprocessen.

**SCA Graphic Sundsvall AB** kommenterar planförslaget med att där mark utlagts som industripark finns ingen skyldighet för SCA att lösa in markområdet. Så blir förhållandena för den privata bostadsfastigheten Östrand 3:3. Den ligger inom störningszonen från industrin men påverkas främst av störningar från järnvägstrafiken på Ådalsbanan och biltrafiken på Järnvägsgatan. Fastighetens fortsatta användning som bostad är möjlig om än med vissa begränsningar. SCA föreslår att fastighetens ändamål ändras till handels- och kontorsändamål.

SCA anser sig inte vara skyldiga i dagsläget att lösa in fastigheten. SCA förklarar sig beredd att överlägga om förvärv av fastigheten men förutsätter att kommun och Banverket tar sitt kostnadsmässiga ansvar vid en inlösen. Därutöver ges redaktionella synpunkter.

**Kommentar :** Underhandskontakter har tagits mellan parterna. Ändamålet kring fastigheten Östrand 3:3 ändras till kontor och begränsad handel.

**Krister Nyberg, Timrå Gatu & Trädgårdstjänst Fastigheter AB,** motsätter sig planförslaget då förändringarna olämpligt påverkar hyresfastigheten Östrand 3:3 med boende äldre och småbarnsfamiljer. Industriområdet tenderar att växa närmare fastigheten. I första hand bör fastigheten lösas in. Alternativt får den byggas ut för att få en bättre lönsamhet.

**Kommentar :** En utbyggnad för bostadsändamål är olämplig. Frågan om inlösen diskuteras mellan Krister Nyberg och SCA. Ändamålet kring fastigheten Östrand 3:3 föreslås ändras till kontor och begränsad handel.

**Håkan Enerud, Mikael Enerud, Tore Hellstrand, Curt Elfving, Hans Bäck, Joacim Eriksson, Kjell Nordin genom Daniel Byström och Elsie Olofsson,** ägare till fastigheter i närområdet, framför i gemensam skrivelse följande synpunkter:

De hävdar att bullerstörningarna från trafiken på den föreslagna infartsvägen tillsammans med industriverksamheten bör betraktas som industribuller och inte som vägtrafikbuller. Trafikbullret från infarten skall beräknas in i industribullret. Olägenheterna från trafikbullret bör påverka utformningen och sträckningen av infarten.

För industriverksamheten gäller särskilda villkor bl.a. att angränsande bostadsområden inte får utsättas för industribuller utomhus som överstiger de ekvivalenta ljudnivåerna 60 dB(A) under vardagar dagtid 07.00 – 18.00, 50 dB(A) nattetid 22.00 – 07.00 och 55 dB(A) under övrig tid. Det innebär att infarten bara kan nyttjas vardagar mellan 07.00 – 18.00 förutsatt att åtta fastigheter lösts in.

Framtida villkorsprövning kommer sannolikt att skärpa kraven på industriverksamheten. Infarten med dess konsekvenser, även ökade olycksrisker, förefaller vansklig och bör omarbetas. Klagandena har utarbetat ett alternativt förslag utifrån tidigare redovisat alt. 3A som förlängs norrut och kompletteras med en vägbro över det östra ”flisspåret” och ansluter i den norra delen av vedgården. Det västra ”vedspåret” kommer att rivas.

Klagandena betonar bl.a. följande fördelar med sitt alternativ. Det påverkar inte landskapsbilden. Gränsvärdena för industribuller överskrids ej då järnvägsbanken och vägbanken fungerar som bullervall. Anslutningen mot vedgården blir flexibel med låg lutning.

**Kommentar** : Synpunkterna behandlar främst brons läge och utformning samt vilka riktvärden som gäller för bullret. Efter samrådet har ytterligare samrådsmöten genomförts med de närboende. Den dialogen har resulterat i att infarten har fått ett nytt läge längre från bebyggelsen i nordväst.

Den helt dominerande störningen i området härrör från den framtida trafiken på Ådalsbanan. Därnäst kommer fordonstrafiken på Järnvägsgatan. Där störningarna från järnvägstrafiken överstiger uppställda riktvärden för buller vidtas åtgärder i form av fönsterbyten i bostadshus och skärmar kring uteplatser så att riktvärdena inte nås. Där så inte kan ske inlöses bostadsfastigheten.

Timrå kommun anser att trafiken på infarten till Östrand utgör en del av verksamheten på industrin. De samlade bullerstörningarna från hela verksamheten, inklusive trafiken, bör under delar av dygnet inte överstiga de villkor som gäller nu och som kan bli resultat i pågående prövning av verksamheten. Det är dock miljödomstolen som avgör huruvida trafikbuller från nya infarten ska innefattas av industrins villkor för buller, liksom vilka villkor som då ska gälla framöver.

Diskussionen avseende hur vägtrafiken på nya infarten ska bedömas har föranlett en komplettering av bullerutredningen i miljökonsekvensbeskrivningen (MKB). Studien visar att nu gällande villkor för industribuller inte kommer att överskridas även om trafiken på nya infarten räknas in. Om miljödomstolen i pågående prövning av verksamheten skärper villkoren kan vägen behöva kompletteras med skärm mot bostadsbebyggelsen. En sådan skärm påverkar inte på ett avgörande sätt utsiktsförhållandena då vägen nu flyttats längre söderut. Även med skärm kan maximala

ljudnivåer från vägen komma att överskrida nya skärpta villkor för industribuller vid fastigheten Östrand 3:3.

**Sammanfattning**

Inkomna synpunkter från närboende har föranlett en omstudering av infartens sträckning. Detta har resulterat i att omgivningspåverkan genom buller och landskapsbild blir mindre än i ursprungsförslaget. Ljudnivåer från vägen kommer att underskrida gällande riktvärden för vägtrafik och nu gällande villkor för industribuller. I det fall miljödomstolen beslutar om skärpta villkor för industribuller, och att vägtrafiken på nya infarten ska innefattas i dessa, kan en bullerskärm byggas efter vägen.

Fastigheten Östrand 3:3 som utsätts för olika störningar från väg, järnväg och industri blir på längre sikt olämplig att nyttja för bostadsändamål. Den föreslagna infarten inkräktar i och försämrar fastighetens närområde mot öster. Fastigheten redovisas därför som område för kontor och i viss mån handel.

Med dessa förändringar av planen föreslår jag att byggnadsnämnden ställer ut den för allmänheten.

Timrå som ovan

Hans-Erik Åslin
stadsarkitekt

TIMRÅ KOMMUN
Miljö- och Bygg

Datum
2009-05-27

Handläggare
Hans-Erik Åslin

Byggnadsnämnden

**Utlåtande efter utställning**

**Detaljplan för Infart Östrand**
Östrand 3:1, 3:2, 10:1 och 20:2 m.fl. fastigheter
Timrå kommun i Västernorrlands län, Upprättad 2009-04-06

---

Planförslaget har varit utställt för allmänhetens granskning under tiden 2009-04-14 – 2009-05-12. Tre skrivelser har inkommit.

**Banverket, Länsstyrelsen** och **Kultur- och Tekniknämnden** meddelar att de inte har någon erinran mot förslaget.

Inkomna synpunkter under utställningsskedet föranleder ingen ändring av planförslaget. Jag föreslår att byggnadsnämnden godkänner planförslaget och översänder detaljplanen till kommunfullmäktige med hemställan att den antages.

Timrå som ovan

Hans-Erik Åslin
Stadsarkitekt

Bialaga: Förteckning över berörda sakägare som har rätt att överklaga kommunfullmäktiges antagandebeslut

Bilaga

**Förteckning över berörda sakägare som har rätt att överklaga antagandebeslut och som skall underrättas avseende**

**Detaljplan för Infart Östrand**
Östrand 3:1, 3:2, 10:1 och 20:2 m.fl. fastigheter
Timrå kommun i Västernorrlands län, Upprättad 2009-04-06

---

## Inledning

Enligt 13 kap. 5 § PBL får antagandebeslutet överklagas endast av de som under planprocessen skriftligen framförts synpunkter som inte blivit tillgodosedda. Rätt att överklaga har även de sakägare som berörs av en revidering av planen.

Enligt 5 kap. 30 § PBL skall senast dagen efter det antagandebeslutet kungjorts kända sakägare och organisationer med särskild rätt och som klagat på detaljplanen tillsändas kopia av beslutet, kungörelse, och information om hur man kan överklaga.

Som kända sakägare betraktas de parter som finns redovisade i fastighetsförteckning. Ytterligare sakägare kan dock tillkomma. Även vissa grupper av hyresgäster med avtal om förhandlingsordning är sakägare.

**Följande sakägare ges besvärsrätt enligt ovan:**

1. **Sakägare som framfört synpunkter vid samrådet och inte blivit tillgodosedda**

   **Krister Nyberg, Timrå Gatu & Trädgårdstjänst Fastigheter AB**

   **Håkan Enerud, Mikael Enerud, Tore Hellstrand, Curt Elfving, Hans Bäck, Joacim Eriksson, Kjell Nordin genom Daniel Byström och Elsie Olofsson,** ägare till fastigheter i närområdet

2. **Sakägare som framfört synpunkter vid utställningen och inte blivit tillgodosedda**

   Inga erinringar har inkommit.

**Länsstyrelsen** skall alltid delges beslutet.

Övriga som framfört synpunkter under utställningsperioden skall för kännedom delges beslutet utan besvärshänvisning.

Timrå som ovan

Hans-Erik Åslin

Hans-Erik Åslin
stadsarkitekt

# FASTIGHETSFÖRTECKNING

## Fastigheter inom planområdet

ÖSTRAND 2:1, 3:1, 3:4, 9:107 samt 9:145

Lagfarna ägare
1/1 Sca Graphic Sundsvall Ab
Box 846
85123 Sundsvall

ÖSTRAND 3:3

Lagfarna ägare
1/1 Timrå Gatu-Och Trädgårdstjänst Fasti
Box 240
86126 Timrå

ÖSTRAND 4:1, 19:2 samt 19:9
Lagfarna ägare
1/1 Vägverket
Röda Vägen 1
78187 Borlänge

ÖSTRAND 10:1 (1)

Lagfarna ägare
1/1 Timrå Kommun
86182 Timrå

ÖSTRAND 19:3, 20:2, 20:8, 20:9, 20:10, 20:13, 20:14 samt 20:15

Lagfarna ägare
1/1 Banverket
78185 Borlänge

ÖSTRAND 19:8 (1)

Lagfarna ägare
1/2 Jonsson, Rolf Ture
Järnvägsgatan 11
86132 Timrå
1/2 Jonsson, Siv Elisabeth
Järnvägsgatan 11
86132 Timrå

## Fastigheter utanför planområdet

ÖSTRAND 9:13 (1)

Lagfarna ägare
1/2 Eriksson, Bo Joakim
Skolgatan 1
86132 Timrå
1/2 Westerlund, Åsa Susanne
Skolgatan 1
86132 Timrå

# FASTIGHETSFÖRTECKNING

## Fastigheter utanför planområdet

ÖSTRAND 9:18 (1)

Lagfarna ägare
1/1 Enerud, Rolf Mikael
Backgatan 1
86132 Timrå

ÖSTRAND 9:19 (1)

Lagfarna ägare
1/2 Bäck, Hans Edvin Anders
Vinkelgatan 4
86132 Timrå
1/2 Hulling, Heidi Elin Marie
Vinkelgatan 4
86132 Timrå

ÖSTRAND 9:46 (1)

Lagfarna ägare
1/1 Söderberg, Leif Edvin
Vivstavägen 5
86132 Timrå

ÖSTRAND 9:47 (1)

Lagfarna ägare
1/2 Svedin, Gärd Solvy
Vivstavägen 3
86132 Timrå
1/2 Svedin, Karl Anders Gunnar
Vivstavägen 3
86132 Timrå

ÖSTRAND 9:48 (1)

Lagfarna ägare
1/1 Bergstedt, Kjell Gustav
Vivstavägen 1
86132 Timrå

ÖSTRAND 9:49 (1)

Lagfarna ägare
1/1 Timrå Gatu-Och Trädgårdstjänst
Box 240
86126 Timrå

Göran Jacobson
Karttekniker

# FASTIGHETSFÖRTECKNING

## Fastigheter där påverkan av trafikbuller undersökts

ÖSTRAND 3:3 (1)

Lagfarna ägare
1/1 Timrå Gatu-Och Trädgårdstjänst Fasti
Box 240
86126 Timrå

ÖSTRAND 9:6 (1)

Lagfarna ägare
1/1 Olofsson, Elsie Maria
Skolgatan 2
86132 Timrå

ÖSTRAND 9:11 (1)

Lagfarna ägare
1/1 Johansson, Anders Karl Gunnar
Skolgatan 5
86132 Timrå

ÖSTRAND 9:12 (1)

Lagfarna ägare
1/2 Nänsén, Anne-Lie Marlén Christin
Skolgatan 3
86132 Timrå
1/2 Nänsén, Olof Anders
Skolgatan 3
86132 Timrå

ÖSTRAND 9:13 (1)

Lagfarna ägare
1/2 Eriksson, Bo Joakim
Skolgatan 1
86132 Timrå
1/2 Westerlund, Åsa Susanne
Skolgatan 1
86132 Timrå

ÖSTRAND 9:17 (1)

Lagfarna ägare
1/1 Enerud, Sven Olov Håkan
Backgatan 3
86132 Timrå

ÖSTRAND 9:18 (1)

Lagfarna ägare
1/1 Enerud, Rolf Mikael
Backgatan 1
86132 Timrå

# FASTIGHETSFÖRTECKNING

## Fastigheter där påverkan av trafikbuller undersökts

ÖSTRAND 9:19 (1)

| Lagfarna ägare | |
|---|---|
| 1/2 | Bäck, Hans Edvin Anders<br>Vinkelgatan 4<br>86132 Timrå |
| 1/2 | Hulling, Heidi Elin Marie<br>Vinkelgatan 4<br>86132 Timrå |

ÖSTRAND 9:20 (1)

| Lagfarna ägare | |
|---|---|
| 1/2 | Hellstrand, Anita Lillemor<br>Vinkelgatan 6<br>86132 Timrå |
| 1/2 | Hellstrand, Tore Delfie<br>Vinkelgatan 6<br>86132 Timrå |

ÖSTRAND 9:67 (1)

| Lagfarna ägare | |
|---|---|
| 1/1 | Kusiak, Katarzyna Agnieszka<br>Järnvägsgatan 21<br>86132 Timrå |

ÖSTRAND 9:102 (1)

| Lagfarna ägare | |
|---|---|
| 1/1 | Nordin, Kjell Göran<br>Skogsvägen 16 Nb<br>86131 Timrå |

ÖSTRAND 19:8 (1)

| Lagfarna ägare | |
|---|---|
| 1/2 | Jonsson, Rolf Ture<br>Järnvägsgatan 11<br>86132 Timrå |
| 1/2 | Jonsson, Siv Elisabeth<br>Järnvägsgatan 11<br>86132 Timrå |

Göran Jacobson
Kartttekniker