



Planprogram för Sandnässkogen, Krokoms kommun

Samrådsredogörelse

Detaljplanen har varit utsänd för samråd 2024-01-03– 2024-01-31.

Samrådshandlingarna har skickats till statliga och kommunala myndigheter enligt sändlista samt till berörda fastighetsägare enligt fastighetsförteckning.

Planförslaget har även varit tillgängligt på kommunens hemsida och vid entrén i kommunhuset samt funnits anslagen på kommunens digitala anslagstavla och kungjorts i tidning.

Totalt har 23 yttranden inkommit till kommunen under samrådet.

Yttranden under samrådet:

Länsstyrelsen

Planprogrammets överensstämmelse med översiktsplanen

Enligt Länsstyrelsens bedömning är planprogrammet inte förenligt med kommunens översiktsplan. Detta med anledning av att området inte är utpekad i översiktsplanen för den omfattade exploatering för bostadsbebyggelse som programmet föreslår. Kommunens bedömning i frågan framgår inte tydligt av programhandlingarna.

Kommentar:

Programhandlingen kompletteras med en tydligare bedömning.

Länsstyrelsens synpunkter utifrån 5 kap. 14 § PBL

Riksintressen 3 kap.

Kommunikationer 8 §

Exploaterings påverkan på riksintresseanläggningen E14 behöver utredas och klargöras i den fortsatta processen. Enligt Länsstyrelsens bedömning är det inte klarlagt att korsningen mellan väg 611/E14 har tillräcklig kapacitet för att klara den tillkommande trafikökningen. Detta med anledning av att det inte framgår vad som skiljer de två trafikutredningarna åt som lett till olika slutsatser gällande korsningens kapacitet.

Fortsatta utredningar för geoteknik och dagvatten behöver beakta risker för påverkan på berörda anläggningar av riksintresse för kommunikationer, E14 och Mittbanan. Detta för att säkerställa att ett genomförande av programmet inte riskerar påverka tillkomsten till eller utnyttjandet av anläggningarna negativt. Se fortsatta synpunkter gällande risk för ras och skred samt dagvatten under respektive rubriker och i Trafikverkets yttrande som bifogas som bilaga.

Väderradar 9 §

Enligt Försvarmakten ska planer för bebyggelse utanför tätorter som riskerar att bli högre än 20 meter, samrådats med dem.

Miljö kvalitetsnormer

Det är positivt att en övergripande dagvattenutredning tagits fram i ett tidigt skede för att ta ett helhetsgrepp över hela området. Länsstyrelsen instämmer i att förorenings- och flödesberäkningar behöver tas fram i detaljplaneskedet. Detta för att kunna bedöma exploaterings påverkan på berörd recipient och möjligheterna att följa miljö kvalitetsnormer för vatten.

Det är viktigt att kommande dagvattenutredning beaktar ökade halter av miljögifter till följd av hårdgjorda ytor och ny bebyggelse inom området. Mot bakgrund av att detaljplanen möjliggör för en stor exploatering är det viktigt att miljöfarliga ämnen från byggnadsmaterial och färger beaktas och minimeras.

På golfbanor används ofta gödsel och bekämpningsmedel. Det vore därför bra om kommande dagvattenutredning även tar hänsyn till denna aspekt. Länsstyrelsen ser positivt på förslaget med gemensamma dagvattenlösningar som både hanterar dagvatten från kommande exploatering och som kan minska påverkan från golfbanas verksamheter.

Se fortsatta synpunkter gällande dagvattenhantering längre ner i yttrandet.

Strandskydd

För att underlätta kommande prövningar i detaljplaneskedet kan kommunen med fördel hantera strandskyddet mer utförligt inom ramen för planprogrammet. Exempelvis genom att motivera varför intresset av att ta området i anspråk på det sätt som avses med kommande detaljplaner väger tyngre än strandskyddsintresset, enligt 4 kap. 17 § PBL. Beroende på vilket särskilt skäl kommunen avser tillämpa för upphävande av strandskydd kan en lokaliseringssprövning krävas. Detta hanteras med fördel i ett större sammanhang som i ett planprogram.

Kommentar:

Nuvarande korsningsutformning för väg 611/E14 klarar av den tillkommande trafikökningen. Trafikutredningen har reviderats där en tydligare slutsats nu finns med.

Försvarmakten kommer att samrådats i detaljplaneprocessen om byggnader blir högre än 20 meter.

Hänvisningar till innehåll av fortsatta utredningar i detaljplaneprocessen tas med till det kommande arbetet.

En motiverande text kring skäl för upphävande av strandskydd läggs till i programhandling.

Hälsa och säkerhet

Buller

Länsstyrelsen kan utifrån bullerutredningen konstatera att delar av den nu föreslagna bostadsbebyggelsen inte är lämplig då riktvärden i förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader (2015:216) inte klaras. Det kommer därför krävas ytterligare bullerutredningar i kommande detaljplaneskede.

Genomförd bullerutredning visar att flera byggnader längs med E14 exponeras för ekvivalent ljudnivå över 60 dBA. Det innebär att minst hälften av bostadsrummen ska vara vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasad och där 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrids mellan klockan 22.00 och 06.00 vid fasad. Ekvivalent ljudnivå 55 dBA klaras vid fasad vänd bort från E14 men överskrids vid några byggnaders gavlar. Av utredningen framgår även att maximal ljudnivå från järnvägen överskrider 70 dBA för en del byggnaders fasader vänd bort från E14. Det framgår dock inte vilken trafik som sker nattetid på järnvägen och vilken tågtyp som därmed är dimensionerad nattetid. Delar av byggnaderna längs med E14 överskrider även ekvivalent ljudnivå 65 dBA vilket innebär att bostad om högst 35 kvadratmeter inte heller är lämpligt, och därmed inte heller en lösning. Länsstyrelsen kan i likhet med kommunen konstatera att även riktvärden för uteplats överskrids.

Vidare behöver det tydliggöras om bullerberäkningar för ekvivalent ljudnivå från väg och järnväg är sammanvägda i de ljudutbredningskartor som redovisas. Kommunen bör även se över om tillkommande trafik från programområdet ska inkluderas i kommande bullerberäkningar eller om trafikstringen ryms inom de trafikuppräkningsstal som använts.

Ras och skred

Det är positivt att kommunen redan i programskedet översiktligt utrett geotekniska förutsättningar och klargjort behov av ytterligare utredningar. Det är viktigt att samtliga rekommendationer för fortsatta utredningar följs för att säkerställa markens lämplighet för avsedda bostäder, däribland släntstabilitet och erosionsrisk. Samtliga laster som tillåts i detaljplanen behöver inkluderas i bedömning av släntstabilitet. Typ av bebyggelse och dess grundläggning bör väljas utifrån platsens förutsättningar.

Kommande utredningar behöver även säkerställa att genomförandet av programmet inte riskerar att påverka berörda riksintresseanläggningar. Se Trafikverkets yttrande för ytterligare synpunkter i frågan.

Det är viktigt att geotekniska säkerhetsfrågor beaktas tillsammans med dagvattenhantering då aspekterna påverkar varandra.

Farligt gods

Länsstyrelsen anser att föreslagen vall bör upprättas för att minska möjligheten för farligt gods att rinna in i planområdet. Gällande risker kopplat till farligt gods framgår det inte tydligt hur man kommit fram till att vissa åtgärder är ett krav för att skapa en trygg boendemiljö och andra inte. Av utredningen för farligt gods framgår exempelvis att det främst är pölbränder som förväntas medföra risk inom området men föreslagen åtgärd uppges inte utgöra ett krav och motivering till det saknas. Till följd av antalet våningsplan ställs även särskilda krav på ytterväggar avseende brandspridning vid fasaden enligt Boverkets byggregler, vilket bör framgå av planprogrammet inför framtagande av detaljplaner.

En brist i riskutredningen är att det inte tydligt framgår för läsaren vilken risknivå ett genomförande av programmet skulle innebära för bosatta inom området utan åtgärder jämfört med om några eller samtliga åtgärder vidtas.

Länsstyrelsen instämmer i kommunens ställningstagande att riskkällor ska analyseras mer ingående i detaljplaneskedet för att säkerställa en säker boendemiljö.

Trafiksäkerhet

Det behöver tydliggöras vilka åtgärder kommunen bedömer som nödvändiga för att säkerställa en trafiksäker boendemiljö. Kommunens ställningstagande och ambitioner kan med fördel presenteras i karta. Av planprogrammet framgår i nuläget enbart rekommendationer från genomförd utredning för att höja trafiksäkerheten, både inom området och för oskyddade trafikanter som kommer röra sig ut från området. Exempelvis beskrivs var vägar för biltrafik bör asfalteras för en högre standard, var behov finns av att utveckla gång- och cykelvägnät, var gång- och cykelvägnät bör separeras från biltrafik och var övergångsställen kan lokaliseras för att möjliggöra för cyklister och fotgängare att ta sig ut från området vidare mot vattnet, busshållplatser, Krokoms eller Östersund.

Vid utformning av gång- och cykelvägnät är det särskilt viktigt att beakta barns rörelsemönster i området.

Länsstyrelsen instämmer med kommunens bedömning att någon av de befintliga tillfartsvägarna till området från E14 är lämpliga att använda som alternativ väg för räddningstjänst. Det är viktigt att en alternativ väg in till området säkerställs. Särskilt med anledning av att huvudvägen in till området korsas av mittbanan och därmed kan blockeras.

Vidare vill Länsstyrelsen, likt Trafikverket, påtala att det inte är lämpligt att anlägga en lokal väg parallellt med en allmän väg, E14, då det kan vara vilseledande och innebära en ökad risk för bländning. Aspekten behöver hanteras i den fortsatta processen.

Skyddsrum

Länsstyrelsen ser gärna att kommunen planerar för skyddsrum vid nybyggnationer.

Kommentar:

Bullerutredning har reviderats. Riktvärden om trafikbuller klaras förutsatt att bebyggelsen förhåller sig till bullerutredningens rekommendationer.

Risikutredningen samt trafikutredning har även reviderats utifrån synpunkterna. Om infartsvägen till området leds in mellan jordbruksmarken och E14 så ser kommunen inte någon risk med att den kan uppfattas som en parallell väg. Detta då vegetation och bebyggelse kommer att vara mellan vägarna. Programhandlingen kompletteras med text om skyddsrum.

Råd och allmänna synpunkter

Barnperspektiv

Av programbeskrivningen framgår att det inte finns kapacitet för fler barn i Dvärsätts förskolor och att mark ska reserveras inom programområdet för att ta höjd för en eventuellt framtida utbyggnad. Länsstyrelsen kan inte se att förskola eller mark för förskola finns med i illustrationskartan tillhörande programmet.

I samband med etablering av en ny förskola är förskolans placering i förhållande till bostäder, möjligheter för hämta/lämna, tillgängliga grönområden, barns rörelsemönster samt trafiksäkra gång- och cykelvägar viktiga aspekter att kolla på. Aspekter som med fördel hanteras inom ramen för ett planprogram där kommunen har större möjlighet att planera för barns säkerhet i ett större sammanhängande perspektiv, jämfört med i enskilda detaljplaner.

Dagvattenhantering

Länsstyrelsen ser positivt på ambitionerna att kommande dagvattenhantering i största möjliga mån ska bibehålla nuvarande avrinningsmönster och släpppunkter.

Kommande dagvattenutredning behöver säkerställa att dagvattenhantering inom området inte påverkar Mittbanan. På grund av exploateringens omfattning behöver kommunen beakta högre flöden och säkerställa att programmet inte innebär en oacceptabel ökad belastning på anläggningen. För fortsatta synpunkter gällande risk för påverkan på mittbanan, se Trafikverkets yttrande.

Det är viktigt att kommande dagvattenutredning även beaktar geotekniska säkerhetsfrågor då aspekterna påverkar varandra. Förändrade rinnstråk för dagvatten kan exempelvis resultera erosion och skred. Även hantering av släckvatten behöver beaktas.

Dagvattenutredningen bör resultera i förslag på dagvattenåtgärder som är möjliga att säkerställa i kommande planprocesser.

Vatten och avlopp

Det behöver tydliggöras om kommunens renings- och vattenverk har kapacitet för full utbyggnad av området. Det bör även tydliggöras varför kommunen valt att använda ett lägre pe-tal (2,2 personer per bostad) än det som rekommenderas av svenskt vatten (2,5 personer per bostad).

Naturmiljövärden

Det är positivt att kommunen redan i programskedet översiktligt studerat naturvärden. I den fortsatta detaljplaneprocessen kommer en detaljerad naturvärdesinventering med artinventering behöva göras för de områden som avses tas i anspråk. Utifrån vad som framkommer av inventeringarna kan anpassningar

behöva göras. Om fridlysta arter påverkas av exploateringen kan artskyddsdispens krävas.

I övrigt har programområdet låga skogliga naturvärden och de övriga naturvärden som har inventerats är utanför de planerade bostäderna. Det är positivt att kommunen planerar för grönområden med lövträd, buskar och substrat som kan gynna fågellivet. Även om groddjursyngel inte påträffats under inventering är det positivt om småvatten inom området finns kvar då de utgör viktiga biotoper för många djur.

Fornlämningar

Länsstyrelsen instämmer i bedömningen att sannolikheten för att okända fornlämningar ska finnas inom programområdet är liten. Länsstyrelsen har därav inget att erinra ur fornlämningssynpunkt.

Jordbruksmark

Kommunen behöver utreda och tydligare redogöra för lämpligheten i att placera bostäder i direkt anslutning till jordbruksmark. Exploatering bör inte tillåtas påverka jordbruksverksamhet.

Den norra delen av programområdet där kommunen planerar bostadsbebyggelse gränsar direkt till jordbruksmark. Jordbruksmark som brukas aktivt kan innebära verksamhet som plöjning, skörd och spridning av gödsel, vilket kan generera buller och lukt.

Social hållbarhet

Kommunen kan med fördel resonera om hur det ska vara möjligt för alla människor att ta sig fram i området, oavsett funktionsförmåga. Det görs exempelvis genom att se över lutningar och underlag på vägar och markytor ur ett funktionshinderperspektiv samt säkerställa att handikapparkering finns för boende och besökare. Kommunen bör även beakta perspektivet för en åldrande befolkning, vilket exempelvis kan innebära beaktande av våningsplan, hissar och en universell utformning av området.

För att ytterligare belysa jämställdhetsperspektivet och byggande av bostäder som stödjer kommunens mål för bostadsförsörjning, kan kommunen med fördel föra ett resonemang om behovet av bostäder för olika grupper, exempelvis utifrån socioekonomisk bakgrund. Statistik på individnivå bör vara könsuppdelad – kvinnor och män men också utifrån olika åldrar.

Enligt Länsstyrelsens kännedom pågår flera utvecklingsprojekt i kommunen vilka bör kunna införlivas i programmet och kommande planprocesser. Länsstyrelsen har identifierat följande projekt:

- En kommun fri från våld och brottsförebyggande arbete
- Pep kommun
- Strategi för äldres hälsa 2019-2030
- Mötesplatser för alla åldrar

Kommentar:

Illustration kartan har reviderats med förslag på lokalisering av förskola. Synpunkter på innehåll av kommande dagvattenutredning i detaljplaneprocessen tas med i kommande arbete. Programhandlingen kompletteras med bedömning om att använda ett lägre PE-tal.

Skyddsavstånd till jordbruksmark är nu satt till 15 meter. Programhandling kompletteras med text och illustrationskartan revideras efter detta avstånd.

Programhandling kompletteras med text gällande tankar kring tillgänglighet inom programområdet.

Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

Det är positivt att kommunen redan påbörjat en MKB inför det fortsatta arbetet med detaljplaner inom området. Miljöbedömningsprocessen är ett löpande arbete där alternativ som utarbetas allt eftersom kan vägas mot varandra och konflikter mellan olika intressen hanteras.

Ett eller flera jämförelsealternativ är en viktig del av miljöbedömningsprocessen och syftar till att jämföra och beskriva effekter och konsekvenser av olika möjliga utvecklingar inom området. Det är också ett viktigt underlag för kommunens motivering till varför planförslaget valts framför andra möjliga lösningar. Den fortsatta alternativredovisningen bör baseras på slutsatser i genomförda och kommande utredningar för att synliggöra hur kommunen beaktat de olika aspekterna. Kumulativa effekter nämns som viktiga att beakta i början av MKBn men Länsstyrelsen kan inte se att det görs någon ytterligare analys av det.

Kommentar:

MKBn kompletteras med analys av kumulativa effekter.

Trafikverket

Riksintresse

E 14 och Mittbanan är utpekad som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8 § Miljöbalken och ingår även i det europeiska transportnätet (TEN-T). Det är viktigt att redovisa hur riksintressen för kommunikation påverkas vid en tänkt etablering och vilka faktorer som bör beaktas för att undvika att dess funktion påverkas negativt. Exploatering nära transportanläggningar får inte påverka möjligheterna till drift, underhåll och framtida utveckling av dessa anläggningar.

I kommande detaljplanearbete så är det viktigt att göra ytterligare utredningar för att säkerställa att exploateringen inte påverkar vår anläggning.

Kommentar:

Programhandlingen hanterar frågan om påverkan på riksintresse för kommunikationer. Bedömningen är att exploateringen inte påverkar.

Nära väg

Trafikverket hävdar vägområdet och säkerhetsavståndet. Vägområdet är den mark

som tas i anspråk för väganordningar och anges generellt som väg till krönet på bakslänten av diket samt ytterligare en kantremsa om högst 2 meter. Inom vägområdet krävs tillstånd enligt väglagen § 43 från väghållaren för att utföra arbete och uppföra fasta objekt. Vägområdet är en förutsättning för att kunna sköta drift- och underhåll av vägen på ett bra sätt då det exempelvis måste finnas plats för ett snöupplag vid sidan om vägen vid snöröjning. Säkerhetszonen är det område utanför körbanan som ska vara fritt från fysiska hinder i form av fasta och oeftergivliga föremål. Säkerhetsavståndet bestäms av vägens utformning och tillåten hastighet. I detta fall ska säkerhetszonen vara 7 meter från vägkant då hastigheten är 70km/h och 10 meter från vägkant då hastigheten är 100km/h.

Enligt 47 § Väglagen, gäller generellt ett byggnadsfritt avstånd på 12 meter från vägområdet men för väg 84 har Länsstyrelsen beslutat om ett utökat byggnadsfritt avstånd om 30 meter. Vägområdet är generellt väg till krönet på bakslänten av diket samt ytterligare en kantremsa om högst 2 meter. Trafikverket rekommenderar ur trafiksäkerhetssynpunkt att byggnadsfritt avstånd följs. Det är bra att det har tagits med att utrymmet ska vara minst 30 meter till planerade byggnader. I planprogrammet står det att en väg ska byggas parallellt med E14 och där vill vi framföra till kommande detaljplanearbete att det inte är lämpligt att anlägga en lokalväg parallellt med allmän väg då det kan vara vilseledande (få möte på fel sida av vägen) samt ökad risk för bländning.

Kommentar:

Om infartsvägen till området leds in mellan jordbruksmarken och E14 så ser kommunen inte någon risk med att den kan uppfattas som en parallell väg. Detta då vegetation och bebyggelse kommer att vara mellan vägarna.

Nära järnväg

Trafikverket anser generellt att ny bebyggelse inte bör tillåtas inom ett område på 30 meter från järnvägen. Ett sådant avstånd ger utrymme för eventuella räddningsinsatser vid en olycka och möjliggör underhåll och en viss utveckling av järnvägsanläggningen. Inom 30 meter från järnvägen kan verksamhet som inte är störningskänslig och där människor vistas tillfälligt som till exempel parkering och garage finnas dock minst 15 meter från spårmit.

Anslutningen till området från 611 passerar Mittbanan via en plankorsning som är försedd med bommar. Det är stängslat på den ena sidan om plankorsningen och i detaljplanearbetet får vi ha fortsatt dialog om stängsling även behövs på andra sidan plankorsningen.

Kommentar:

Noteras.

Trafiksituation

Trafikutredningen visar att om det blir aktuellt med både ett handelsområde och bostadsetablering kring Sandnässkogen så finns en risk för att det kan bli framkomlighetsproblem under maxtimmarna i korsningen 611/E14. Om

handelsområdet inte blir av visar resultaten att kapaciteten är fullt tillräcklig i korsningen för endast bostadsbyggandet. Trafikutredningen föreslår ett separat vänstersvängkörfält vid full utbyggnad.

Trafikverket och kommunen får ha en fortsatt dialog om detta beroende på hur man går vidare med detaljplanearbete efter planprogrammet och om handelsetableringen blir av. Om exploateringen i detaljplanen blir av den storlek att åtgärder kommer att behövas i korsningen E14/611 så behövs detta regleras i ett medfinansieringsavtal mellan Trafikverket och kommunen. Vilket innebär att kommunen bekostar åtgärden då det är ett behov som uppstår till följd av kommunal planering. Korsningen får då utredas vidare för att komma fram till lämplig åtgärd.

Trafikutredningen tar upp åtgärder för oskyddade trafikanter och föreslår två passager på väg 611. Även där så får vi ha ett fortsatt dialog i detaljplanearbetet om behovet och lämplig placering och utformning. Väg 611 är en regional väg och eventuella åtgärder ska finansieras av regionala transportplanen alternativt av kommun/exploatör. Åtgärder till följd av kommunal planering bör bekostas av kommunen/exploatören. De oskyddade trafikanter hänvisas till att använda befintligt gångstråk genom bostadsområdet på andra sidan väg 611. Det är viktigt att detta blir tydligt så att de inte börjar att gå längs med väg 611 där det inte finns någon gång- och cykelväg på sträckan närmast detta område.

Gällande befintliga anslutningar som inte ska användas som anslutning till området föreslås att stängas med vägbom. Beroende på Räddningstjänsten behov av räddningsvägar så bör man fundera om det kan göras på annat sätt än vägbom. Om de inte behövs som räddningsvägar kanske man kan stänga dem genom att göra så att det inte är fysiskt möjligt att köra den vägen till planområdet. Eftersom vi i andra fall inte upplever att det inte fungerar så bra med vägbommar då de ibland lämnas öppen eller att fler än som egentligen ska ha behörighet använder dessa vägar.

I trafikutredningen föreslås att anslutning nummer 2 bör stängas om den inte ska användas. Trafikverket vill informera om att en ansökan om ändring av anslutning ska göras till Trafikverket om den ska stängas, Ansök om ny eller ändrad utfart - www.trafikverket.se.

Om anslutning 4, till planområdet ska förbättras och asfalteras så ska även då en ansökan om ändring göras av anslutning ska göras till Trafikverket.

Kommentar:

Trafikutredningen har reviderats och bedömer att det inte riskeras att bli något kapacitetsproblem i korsning E14/611.
Noteras, fortsatt dialog med Trafikverket kommer ske under detaljplaneprocessen.

Buller

Förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggnader (SFS 2015:216 och SFS2017:359) gäller och berör ljudnivåer utomhus. Kommunen ansvarar för att säkerställa att bebyggelsen anpassas utifrån de lokala förutsättningarna.

Trafikverket saknar en sammanvägd bedömning av buller från väg och järnväg i bullerutredningen. Sedan är det viktigt i fortsatt detaljplanearbete att säkerställa att bullernivåerna klaras och vi anser att eventuella åtgärder som behövs ska finnas med som planbestämmelser i detaljplanen.

Några kommentarer nedan på bullerutredningen som det är viktigt att klargöra i detaljplaneskedet.

Beräkningarna på fastigheterna visar att gällande krav för ekvivalent ljudnivå på 60 dB(A) klaras vid samtliga bostadshus med undantag från husen 1-7. Vid dessa hus kan bullerkraven klaras genom att lägenheterna får genomgående planlösningar där minst hälften av bostadsrummen är vända mot den västra fasaden. Detta är viktigt att det följs då riktvärdena överskrids om detta inte sker och för att klara §3 i Bullerförordningen.

I den sammanfattande bedömningen står följande:

”Med undantag från hus 2, 5 och 6 klaras kravet för uteplats vid en eller flera hela fasader. Om uteplatser anordnas vid dessa fasader finns inga hinder för att anordna uteplatser vid andra mer bullerutsatta fasader då det normalt räcker med att en uteplats uppfyller bullerkraven.”

Detta tyckte vi var oklart och behöver förtydligas i det fortsatta arbetet i detaljplanen.

Det står även i den sammanfattande bedömningen att:

”När det gäller hus 2,5 och 6 bedöms det vara möjligt att genomföra åtgärder så att kraven för uteplats klaras utmed hela den västra fasaden. Åtgärden kan innebära att hus kan behöva justeras något både när det gäller utformning och lokalisering.”

Det kan vara bra om husets utformning eller lokalisering ändras något då riktvärdena inte klaras samt att om detta sker skulle det kunna lösa så att en uteplats kan finnas.

Kommentar:

Bullerutredningen har reviderats. Under detaljplaneprocessen kommer en mer detaljerad bullerutredning göras och eventuella planbestämmelser för hantering av bullernivåer kommer att undersökas och tillämpas.

Dagvatten

Då det i detta skede bara har gjorts en översiktlig dagvattenutredning så har vi inga synpunkter på den. Det vi vill skicka med till kommande detaljplanearbetet är att dagvattenutredningen ska ta med hur statlig infrastruktur berörs. Vår utgångspunkt är att den planerade verksamheten inte ska ge någon eller mer än en mycket liten

ökad belastning på våra anläggningar förutsatt att den klarar det.

För detta planområde gäller det framförallt att se till att vattnet leds mot våra befintliga trummor och inte till ett järnvägsdike som så småningom når en trumma. Flödet mot dem ska inte öka mer än acceptabelt. Dagvattenutredningen behöver visa på hur våra trummor berörs och vilka eventuella åtgärder som behövs göras. Trafikverket tittar på mycket längre återkomsttider vid dimensionering och anser i detta fall, vid en större exploatering, att dagvattenutredningen ska göras för ett 100-årsregn.

Vi vill även uppmärksamma på att eventuella skydds- och riskreducerande åtgärder som sker till följd av kommunal planering inte ska placeras inom vägområdet eller på Trafikverkets fastighet.

Kommentar:

Noteras.

Geoteknik

Trafikverket vill skicka med till detaljplanarbetet att det ska utföras geotekniska undersökningar för att kunna bedöma eventuell påverkan på våra anläggningar och kunna anpassa markutfyllnader och schakter utifrån de geotekniska förutsättningarna och inte leda vatten på andra ställen än där vattnet går idag så att det skapar problem i våra anläggningar med erosion ras och skred. Geotekniska undersökningar behöver göras och inte bara bedömningar utifrån jordartskartorna för att se om marken tål belastning från både byggnader och markuppfyllnader eller schakter som förändrar i närhet av väg och järnväg.

Kommentar:

Noteras och tas med till kommande geoteknisk undersökning som görs under detaljplanprocessen.

Farligt gods

Trafikverket vill framhålla att E14 primär transportled för farligt gods och att farligt gods ska kunna transporteras på Trafikverkets järnvägar. Hänsyn till farligt gods ska beaktas för exploatering enligt de rekommendationer berörd länsstyrelse anger för vägen och järnvägen. Trafikverket vill uppmärksamma att eventuella skydds/riskreducerande åtgärder som sker till följd av kommunal planering inte ska placeras inom vägområdet eller på Trafikverkets fastighet. Trafikverket hänvisar i övrigt till Länsstyrelsens bedömning.

Kommentar:

Noteras.

Golfbana intill väg och järnväg

Golfbanor och övningsbanor kan innebära säkerhetsrisker om de ligger intill en allmän väg eller järnväg. Golfbanor anläggs ibland intill samhällen, vilket leder till ökad biltrafik på det mindre vägnätet och därmed en ökad olycksrisk. Man bör vara särskilt uppmärksam på risker när det finns gång- och cykelvägar i direkt

anslutning till en golfbana. När en ny golfbana anläggs intill en statlig eller andra vägar, bör vissa aspekter tas hänsyn till av bland annat trafiksäkerhetsskäl:

- Slagriktingen ska vara minst 30 ° från vägen
- Skyddsavstånd ska hållas, så att ingen del av golfbanan finns inom tillståndspliktig zon, i detta fall 30 meter från E14.

Kommentar:

Noteras.

Jämtkraft

Jämtkraft Elnät AB har anläggningsdelar inom det planerade området. Dessa består av både luft och markbundna kablar, kabelskåp, transformatorstationer mm.

För de planerade behoven ser vi att det kommer att behövas minst ett tekniskt utrymme för transformatorstation centralt bland bostäderna som byggs. Hur många och vart de kan behövas för övriga behov kan vi avgöra bättre när det tydligare framgår vilka, och när - övriga etapper ska byggas. Här är några generella krav vi har på plats för transformatorstation. (ZT19 ca 3,5 * 5,5 m)

- Brännbar byggnad eller brännbart upplag får ej uppföras närmare än 5 m från en Nätstation.
- Ett fritt utrymme på 3m ska finnas runt stationen för att kunna hantera kablage, öppna dörrar och arbeta säkert.
- Transformatorbyggnaden ska vara placerad min 5 från närmaste gata och 2 från närmaste cykelväg eller parkering.
- Ytan bör var plan och inte ha underliggande berg för att underlätta etableringen.
- Den ska inte bli utsatt för snöröjningsmassor. Elanläggningar omfattas av säkerhetskrav och bestämmelser.

Av exploateringen orsakade förändringar i det befintliga elnätet bekostas av exploatören.

Kommentar:

Noteras, behov av transformatorstation tas med till kommande detaljplaneprocess.

Räddningstjänsten

Det är positivt att det i planprogrammet nämns att ny brandpost behöver anordnas inom området för räddningstjänstens behov. Antal och placering behöver utredas i det vidare arbetet och bör ske i samråd med räddningstjänsten. Räddningstjänstens riktlinjer för brandvattenförsörjning finns här: <https://www.rtjamtland.se/wp-content/uploads/2022/02/Riktlinjer-for-vatten-tillbrandslackning.pdf>

Av riskanalysen för transporter med farligt gods som är gjord för området framgår att ett skyddsavstånd på 30 meter krävs till E14 och att vissa skyddsåtgärder, friskluftsintag och utrymningsvägar vända bort från E14, krävs upp till 150 m från vägen. Det är svårt att bedöma om skyddsåtgärderna är tillräckliga eller om det

finns andra skyddsåtgärder som hade varit lämpliga att vidta eftersom det inte tydligt framgår i vilken utsträckning som olika olycksscenarioer bidrar till risknivån. T.ex så är åtgärden med friskluftsintag vända bort från E14 avsedd för att minska risken från olyckor med farlig gas men det framgår inte i vilken utsträckning den typen av olyckor bidrar till risknivån. Av utredningen framgår att det främst är pölbränder som förväntas medföra en påverkan på planområdet men detta kopplas inte tydligt samman med valda åtgärder. Slutligen framgår det av utredningen att en tolerabel risknivå bedöms uppnås med de riskreducerande åtgärderna men det framgår inte vad bedömningen baseras på, det finns t.ex. ingen beräkning av vad risknivån blir med valda åtgärder.

För områden där påverkansområden från olika riskkällor sammanfaller behöver hänsyn tas till den sammanslagna risknivån. Det skulle kunna vara aktuellt här eftersom planområdet påverkas både av järnvägen och E14. Räddningstjänsten kan dock inte se att någon sådan bedömning gjorts i riskanalysen. I övrigt förstår inte räddningstjänsten varför järnvägen ingår i riskutredningen då den ändå ligger mer än 150 meter från planområdet.

Kommentar:

Dialog med räddningstjänsten kommer tas under detaljplaneprocessen angående brandpost inom planområdet.

Riskutredningen har reviderats.

Utredningsområdet är hela golfbanan, därav ingår järnvägen i riskutredningen.

Bygg- och miljönämnden

1. Uppvärmning, sid 29 Om Jämtkraft ännu inte tillfrågats avseende möjligheten till fjärrvärme så bör de få frågan. Gas bör inte nämnas som ett alternativ till uppvärmning av byggnader och absolut inte olja. Däremot bör solceller vara ett betydande komplement, särskilt om fjärrvärme inte byggs (solceller nämns på sid 39). Vidare att så långt som möjligt samordna uppvärmningen av bostäder inom området/ mellan fastigheter för att hålla nere andelen individuella uppvärmningssätt (hänvisning till Miljöbalken 2 kapitlet 5§).
2. Framtidsorienterade parkeringar, vägnät och kollektivtrafik sid 33-34 Säkra gång och cykelvägar bedöms som viktiga delar i ett nytt bostadsområde. Det nämns vidare att busshållplats kan komma att förläggas inom planområdet. Vi ser att man i så tidigt skede som möjligt planerar så att detta möjliggörs. Vi förordar att parkering/garage förläggs i ytterkanter av bostadsområdet för att skapa ett boende som blir så bilfritt som möjligt i närmiljön. Vi tror vidare att detta kan bli ett framgångskoncept för området.

Kommentar:

Text om uppvärmning har reviderats i programhandling.

Jamtli

Jamtli har givits tillfälle att yttra sig i rubricerat ärende och har ur kulturhistorisk synvinkel inget att erinra.

Kommentar:

Noteras.

Postnord

PostNord har i uppdrag att tillhandahålla den samhällsomfattande posttjänsten vilket bland annat innebär att det är Postnord som ska godkänna placeringen och standarden på postmottagningsfunktionen. I denna roll representerar Postnord samtliga postoperatörer som är verksamma i det aktuella området.

Post ska kunna delas ut miljövänligt, kostnadseffektivt och med hänsyn till arbetsmiljön för chaufförer och brevbärare. För att det ska kunna genomföras i praktiken behöver utdelningen standardiseras.

Vid nybyggnation av villor och radhus placeras postlådan i en lådsamling vid infarten till området. I flerfamiljshus ska man ta emot sin post i en fastighetsbox på entréplan.

Kontakta PostNord i god tid på utdelningsforbattringar@postnord.com för dialog gällande godkännande av postmottagning i samband med nybyggnation.

En placering som inte är godkänd leder till att posten inte börjar delas ut till adressen.

Kommentar:

Noteras.

Skanova

Första inkomna yttrandet

Skanova har inget att erinra mot detaljplanen.

Skanovas teleanläggningar/rättigheter berörs inte/påverkas inte av rubricerat planförslag.

Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Skanova önskar i ett tidigt skede medverka i planarbetet när detaljplanarbete påbörjas och kallas till samrådsmöten för det aktuella området för att kunna samordna nya ledningar.

Om så önskas kan ledningarna skickas digitalt i dwg-format för att infogas på plankartan. Kontakta <https://www.ledningskollen.se>

Kabelanvisning beställs via <https://www.ledningskollen.se>

För flytt av ledningar eller samordning gå in på

[Flytta kabel eller anmäl skadad kabel - Telia.se](https://www.telia.se)

Kommentar:

Noteras.

Andra inkomna yttrandet

Telia har ett par stora fiberkablar som löper igenom detta område, så det kan vara intressant för oss att vara med i samordningen och samförlägga slang till nya fastigheter och bostäder i området.

Kommentar:

Noteras. Under detaljplaneprocessen kommer detta undersökas vidare och kontakt med Telia kommer att tas.

Vänsterpartiet

Vänsterpartiet önskar att det i området blir blandade boende former där även hyresrätter ingår samt att man tänker på en utvecklad tillgänglighet i både ute- och inne miljö.

Kommentar:

Noteras.

Dvärsätts samfällighetsförening

Dvärsätts samfällighetsförening (DSFF) har beretts möjlighet att lämna yttrande i detta ärende. DSFF intresse i denna fråga rör bland annat dagvattenhanteringen och planområdets avrinningsområden som påverkar samfällighetsföreningen nedströms med risk för ökade flöden.

Synpunkter

DSFF ser positivt på planområdet för Sandnässkogen förädlas och utvecklas.

Dock vill vi trycka på behovet av att säkerställa att föreslagna åtgärder för hantering av dagvatten verkligen utförs vid ett genomförande av planen.

Under årens gång med utveckling av golfbanan har avrinningen och flödet från delområde 2 blivit kortare och mer intensivt vid olika perioder under året. Vid snösmältning och nederbörd ökar flödet snabbt i bäcken (se släppunkt för delområde 2).

Denna bäck är samtidigt under vissa perioder under sommar torrlagd vilket den inte var för 20 år sedan då det var ett jämnare flöde i bäcken.

Golfbanans ytor, även om de är gröna, bromsar inte avrinningen tillräckligt mycket.

Genom åren har DSFF blivit tvungna att åtgärda vägtrummor under väg och GC-väg nedströms eftersom dessa varit underdimensionerade redan vid exploateringen av villaområdet vilken ovan angiva bäck rinner genom.

Vidare samlas vatten i ett område mellan järnväg och Dvärsättsvägen som angränsar mot delområde 2. Detta vatten leds under Dvärsättsvägen och utsätter ett antal villor för ökad risk för vatteninträning.

Därför vill DSFF säkerställa att föreningen och dess medlemmar inte drabbas att ytterligare kostnader och obehag pga bristande åtgärder kring dagvattenhantering från tillkommande exploatering enligt planprogrammet.

Kommentar:

En mer detaljerad dagvattenutredning ska ske under detaljplaneprocessen och åtgärder kan komma att säkerställas med planbestämmelser för att hantera dagvattnet inom planområdet och säkerställa att mark längre ned i avrinningsområdet inte påverkas. Exploatören ska säkerställa och bekosta eventuella åtgärder av ökat flöde från programområdet.

Byalaget i Dvårsätt

Byalaget i Dvårsätt vill framföra en del synpunkter angående planprogrammet för Sandnässkogen.

Vi har ett skidspår som går igenom den skogen, vilket är mycket populärt och flitigt använt. Det är lättillgängligt med gångavstånd för dom flesta i byn, vilket även är miljösmart.

Vi i byalaget ser helst att skidspåret finns kvar i skogsområdet, det är ett bra rekreationsområde för våra invånare i Dvårsätt med omnejd.

Kommentar:

Skidspåret kommer att finnas kvar inom området, men kan komma att få en annan dragning.

Privatpersoner

Privatperson 1

Spara skogsridå mot E 14 - vägljud hörs långt och kommer att öka.

Hur blir utfart mot E14 - klara den ökade trafik ?

Trafikeffekt av ökat antal A-traktorer mellan Dvårsätt och Östersund,

- kallas vägen motortrafikled får de nog icke köra på E14

- - - - frågan är vad som gäller för kommande 1+2-väg.

Bra busskommunikationer till Östersund eller kanske lokaltåg

Cykelväg mot Östersund

Förskolam

Fotbollsplaner

Båthamn

Kommentar:

En kapacitetsutredning för korsning E14/väg 611 har gjorts som visar på att korsningen klarar den ökade trafiken som programområdet tillför.

Exploateringen ger ett större underlag som kan vara motiverande för att öka busstrafiken.

Mark för en eventuell framtida förskola säkerställs inom programområdet.

Privatperson 2

Fantastiskt bra förslag.

Kommentar:

Noteras.

Privatperson 3

Vi är boende i Högen och har en del tankar och funderingar kring planprogrammet för Sandnässkogen som vi erhöll igår. Ni nämner miljön i utskicket, som för oss boende här upplevs bra för tillfället men skulle er plan träda i kraft så har vi räknat ut att cirka 1500 fordon kommer färdas på vägen nedanför oss per dygn, det innebär två bilar i minuten dagtid! Det känner vi inte skulle vara acceptabelt! Det är många barn som färdas dagligen på denna väg och med den ökade trafiken så minskar säkerheten på vägarna och barnen och andra trafikanter blir utsatta för en ökad risk för att skadas i trafiken.

Vi känner även en oro inför allt med buller och utsläpp från fordon som kommer att passera alldeles vid husknuten! Detta är något vi varit förskonade från tidigare. Vår upplevelse måste väl också spela roll i detta fall?

Att stänga av vägen från E14 med en bom upplever vi som bor här vara en dumdrigtig då det kommer skapa omvägar vilket i sin tur leder till längre sträckor för oss att färdas med bilen, det kommer även innebära att många som färdas från Näden kommer att svänga av Övre Dvårsätt och köra den övre vägen för det blir närmare. Vilket i sin tur även det kommer leda till en ökad trafik på våra små vägar.

Ytterligare en tanke har vi kring överfarten vid järnvägen, det kommer att bli mer tågtrafik och nedfälda bommar vilket kommer leda till en trafikstockning på den nedre sidan av järnvägen mot Dvårsättsvägen. Den korta biten väg rymmer inte många bilar vilket kommer medföra att kön av bilar kan komma att stanna upp trafiken på Dvårsättsvägen vilket i sin tur ökar risken för trafikolyckor. Om det bildas en kö som räcker ut till Dvårsättsvägen kommer det även att uppstå svårigheter för bussarna att kunna stanna vid hållplatsen och deras tidsschema kommer att kunna påverkas vilket kan leda till förseningar. Många ungdomar och barn åker bussar till och från skolan och är beroende av bussar som håller tiden.

Vi anser att det skall finnas en utfart på östra sidan, en parallell väg alldeles bredvid E14 fram till kilen.

Er ritning väcker många tankar och funderingar och vi känner i dag att vi motsätter oss detta bygge!

Kommentar:

Efter samrådet har antalet bostäder minskat till cirka 270 stycken.

Bullerutredningen har reviderats efter detta och kompletterats med en kartering över hur byvägen påverkas. Karteringen visar på att det är någon negativ inverkan av trafikbuller för befintliga fastigheter.

En gång- och cykelväg längs byvägen ska tillkomma.

Utifrån trafiksäkerhetssynpunkt i och med en ökad trafikmängd måste säkra trafiklösningar säkerställas. Därav ser varken kommunen eller Trafikverket det som lämpligt att befintlig utfart till E14 norr om programområdet (benämns som anslutning 5 i trafikutredning) bör finnas kvar i samband med en exploatering av programområdet.

Järnvägspassagen hanteras i trafikutredningen som beskriver att inga olägenheter bedöms uppstå.

Utfart från östra sidan ses som olämplig från både kommun och Trafikverket, både

utifrån att det inte ses lämpligt med en väg genom golfbanan samt att en parallell väg längs med E14 inte är lämpligt (se Trafikverkets yttrande).

Privatperson 4

Här kommer lite funderingar och tankar kring det nya bostadsområdet i Dvärsätt

Vi anser inte att det är rimligt att så många bostäder ska nyttja en och samma lilla väg detta kommer att leda till en ökad trafik och vilket i sin tur leder till en minskad säkerhet för det barn som dagligen går till och från skolan efter denna väg.

Kan inte förstå att ett sånt fint grönområde ska byggas om till bostäder ska vi inte värna om åkrar och ängar?

Det har redan byggts ett stort antal bostäder i Sandnäset. Fråga de personer som bor där nere vart dom brukar ta sina promenader?

Jo upp över Högen för där är det lugnt, en på landet känsla och bevarade åkermarker vilket leder till en sund upplevelse.

Ett nytt bostadsområde = Ny skola? Fler förskolor? = omfattande kostnader!

Vi anser att detta bostadsområde INTE ska byggas!

Kommentar:

Bullerutredningen har reviderats efter detta och kompletterats med en kartering över hur byvägen påverkas. Karteringen visar på att det är någon negativ inverkan av trafikbuller för befintliga fastigheter. En gång- och cykelväg längs byvägen ska tillkomma.

Föreslagen bebyggelse ligger på skogsmark, men ska förhålla sig med ett skyddsavstånd på 30 meter till jordbruksmark.

Privatperson 5

Jag har granskat planprogrammet för Sandnässkogen i Dvärsätt. Tyvärr ser jag att planen kommer att innebära en för stor påverkan på den lokala miljön.

100 nya byggnadskroppar som inrymmer cirka 700 bostäder är alldeles för ambitiösa för en by som har någonstans runt 800 invånare idag.

Det finns redan idag möjligheter att bygga flerfamiljshus med lägenheter i området, Sandnäset. Att en ny plan ska tas fram för flera hus känns onödigt när dessa som var med i detaljplanen inte är påbörjade.

Jag skulle gärna se ett planprogram som är något nerskalat. Cirka hälften så många bostäder och 40% mindre byggnadskroppar med ingen hus som har fler än 4 våningar. Detta för att ha ett mindre påverkan på miljön och för att minska behovet för infrastruktur förändringar.

Kommentar:

Efter samrådet har antalet bostäder minskat till cirka 270 stycken. Det finns i dagsläget ingen obebyggd detaljplanelagd mark som möjliggör flerbostadshus i

Sandnäset.

Planprogrammet sätter vision och utreder området. Under detaljplaneprocessen kan föreslagen bebyggelse komma att förändras i antal och storlek.

Privatperson 6

Första inkomna yttrandet

1. Detaljplanens omfattning bör inte vara för snävt tilltagen utan vara tillräckligt stor så att en bra helhetslösning med exempelvis trafikering och avvattningsåtgärder kan åstadkommas.

2. Avseende avvattningsåtgärder så efterlyser vi en strategi som inte bara omfattar den nya exploateringen utan även utreder och hanterar avvattningsåtgärder hela vägen ner till Storsjön (Åssjön), och att man inte utan hållbara argument väljer att dimensionera för dagvattenåtgärder enbart mot lägstanivån (20-årsregn).

Synpunkten är direkt kopplad till de växande problemen med vattenflöden och erosion runt om i samhället som en effekt av stigande årsmedeltemperatur.

3. Att följa rekommendationen att utöka TBO hela vägen till och med Sandnäset är en möjlighet som Kommunen bör ta för att få ett helhetsgrepp om exploateringen och på så sätt snabbt åstadkomma bra trafikeringsslösningar med vägbelysning, GC-vägar och snöröjning/vägunderhåll.

4. Den stora ökningen av antalet kommuninvånare på relativt liten yta skapar behov av ytor för spontanidrott såsom fotbollsplan och utomhusrink för skridskoåkning/ishockey. Räkna även med den etablering som skett senaste åren på Sandnäset, med många barn och ungdomar så finns starka motiv för detta.

Andra inkomna yttrandet

Vi lämna ytterligare ett yttrande i samrådet:

- Behov av fler skyddsrum finns redan i Krokoms. I Dvårsätt finns ej något skyddsrum alls i dagsläget.

Den ökade mängden invånare i och med den exploatering som planförslaget och de senaste årens inflyttning i byn bör innebära att flera skyddsrum byggs i Dvårsätt bland annat inom planförslagets område.

Kommentar:

Det finns ytor inom programområdet för att ta tillvara på dagvattnet lokalt. En mer detaljerad dagvattenutredning kommer att göras under detaljplaneprocessen.

Dvårsätt är inte klassat som ett TBO i den rikstäckande databasen för trafikföreskrifter (RDT). Kommunen kommer se över trafiksäkerheten och trafiksäkra åtgärder för det nya exploateringsområdet och ner till väg 611 ska säkerställas. Väg 611 är statligt och eventuella åtgärder samordnas tillsammans med Trafikverket och Länsstyrelsen.

Rekreation och barnperspektiv kommer att belysas i kommande detaljplan.

En text gällande skyddsrum har kompletterats i programhandlingen.

Privatperson 7

Området ger i nuläget fina möjligheter för allmänheten att motionera, promenera

och åka skidor.

Förändringar i förslaget innebär att nuvarande skidspår inte kan dras på samma sätt som nu.

Det gäller framförallt den övre delen avseende från mittersta infarten från E14. Idag fortsätter spåret där uppe rakt fram. Där är det nu i istället planerat en väg till höghus. Tycker att just där är det bra att komma upp och åka/gå ett tag när man kommer nerifrån. Utsikten och vyerna är dessutom väldigt fina på just denna del av spåret. Vill att det vore möjligt att bibehålla spårdragningen där.

Förslag på byggnationer:

Tycker inte att det är lämligt att bygga Höga hus i delen som är föreslagen högst upp mot E14.

Det strider mot det landsbygdsområde med lantlighet som präglar och omgärdar golfbanan.

Höga hus kan istället byggas i området i den sk Kilen, men som inte ingår i detta planprogram.

Viktigt att de byggnader som uppförs är i samklang med omgivande hus och miljö. Det bör absolut inte byggas som förslaget är på hus med träkig omålad träpanel och konstigt fönster.

Kommentar:

Skidspåret kommer att finnas kvar inom området, men kan komma att få en annan dragning.

Byggnader ska harmonisera med omkringliggande bebyggelse och byggnader ska inte utgöra ett främmande inslag i landskapsbilden.

Privatperson 8

Det känns som att ni planerar för stort i "Sandnässkogen". Det mysiga med Dvärsätt är det familjära med villor och radhus. Det känns tryggt och lugnt. Närhet till längdspår och promenadstråk runt golfbanan är lugnt och fridfullt. Bygg inte bort det! Det är bättre att satsa på höghus i Krokoms centrum. Vad gör Krokoms kommun för att skapa ett mer attraktivt centrum i Krokoms? Det är väl där det passar för äldre personer att bo i lägenhet/höghus. Där finns redan all service. Samt nära till både tåg och buss. Apotek, mataffär, fik m.m. Tyckte jag hörde något om att det skulle bli "så attraktivt för äldre i Sandnässkogen Dvärsätt". Det måste vara perfekt för äldre att kunna ha en fin lägenhet i centrala Krokoms istället. Och finns det verkligen efterfrågan på smålokaler i Sandnässkogen? Industri /Handel passar väl utmärkt vid Krokomsrondellen? - och inte i Sandnässkogen. Det är dagis och skola ni ska fundera på i första hand. Ett så stort område med så mycket som 700 bostäder är för mycket för detta område. Det känns mer lämpligt att sälja tomter för villor samt att bygga dagis. Som till exempel i Brittsbo/Sånghusvallen.

Kommentar:

Flertalet satsningar görs i Krokoms centrum.

Planprogrammet möjliggör för eventuell framtida efterfrågan av lokaler för småföretagare inom bland annat handel och småskalig lokal produktion.

Mark för en eventuell framtida förskola säkerställs inom programområdet.

Privatperson 9

Jämtland har många natursköna platser och många som flyttar hit vill gärna bo nära naturen.

- Varför då spränga in så många bostäder mellan trafikerad E14 och järnväg? Trafiken på båda vägarna kommer antagligen inte minska med tiden. Den korridoren mellan trafik och bostäder borde givetvis vara som den är idag, en barriär med skog.
- Det finns många attraktiva byar inte så långt från Önd utan stora vägar i kommunen. Här kan byggas ekobyar som skapar livskraftiga byar och gemenskap. Tex Aspås, Kännåsen, Näliden mfl.
- I Önd bygger man 4 våningshus, Sandnäset vill bygga 6 våningar. Vad är attraktivt för bostadssökande? Är det för att de ska kunna se en glimt av vatten och inte bara vägar?
- I buller utredningen räcker det med en uteplats som kommer under acceptabel bullernivå, vilket skämt...i Jämtland?
- Servicen i närområdet ska golfrestaurangen stå för, tveksamt.
- Hur många boende har golf som första intresse?
- Skolor och förskolor kan man undra... Ska de bussas till exploateringen i "Gärdebacken", är det planen? Varför planeras inte närhet till dessa inrättningar?
- Nya områden planeras in för att entreprenörer tjänar pengar och för att kommunen vill ha skattekronor. Men, vad händer om service och attraktion inte hänger med. Om lägenheter står tomma? Om naturen inte får plats och innevånarna inte vill bo på landet "som i stan". Vill vi skapa "stadskänsla"?

Krokom borde kunna bättre i sitt byggande. Bygg i anslutning till byar så människor mår bra och skapar bykänsla, en potential som Jämtland har att utveckla. Närhet till natur och tystnad, möjlighet till odling och utveckling av närsamhället.

Känns som era planer redan är klara, gäller också i Ås och Ösa. Vad kan vi över huvudtaget påverka? Dialog med innevånare kanske borde komma tidigare i processen, före alla dyra utredningar?

Kommentar:

Mark för en eventuell framtida förskola säkerställs inom programområdet. Ett planprogram tas fram i ett tidigt skede, det är en lång process innan något är redo att byggas. En detaljplaneprocess med fler tillfällen att lämna synpunkter kommer att påbörjas när planprogrammet godkänns.

Planprogrammet är en del i kommunens befolkningsmål och att bebyggelse på höjden tar mindre mark i anspråk och bevarar därmed ytor för rekreation. Området ser som lämpligt för exploatering i den omfattningen oms planprogrammet föreslår.

Alla pågående planprocesser föregås av politiska beslut och ligger i linje med kommunens befolkningsmål.

Privatpersoner

I planprogrammet framhåller Krokoms kommun att programmet förväntas ge betydande fördelar genom attraktiva boendemöjligheter, ökad bostadsbebyggelse

och eventuell etablering av verksamheter som främjar näringslivet. Vi har reservationer kring detta påstående. Planen inkluderar en varierad bebyggelse av cirka 700 bostäder, från sexvåningsflerbostadshus till enskilda villor. Vi förstår exploatörens önskan att utveckla området, men vi kan inte se hur planprogrammet i dess nuvarande form med så pass hög exploateringsgrad skulle harmonisera med den befintliga bykänslan i Dvårsätt.

Vi förstår dock exploatörens önskan att utveckla området och kan acceptera en mindre och varsam exploatering som beaktar och respekterar den befintliga miljön och där inte trafik från programområdet leds upp och ned på byväg norr om planområdet från väg 611. Vi uppmanar till ytterligare utredningar och noggrann planläggning för att minimera potentiella konflikter och säkerställa en hållbar utveckling av området.

Trafikutredning:

I trafikutredningen identifieras sex anslutningspunkter till planområdet, där Trafikverket påpekar att punkt fem och sex utgör potentiella trafikfarliga situationer. Exploatören för Sand näset Golf AB anser att anslutningarna två och tre inte är lämpliga på grund av möjlig konflikt med golfverksamheten. Följaktligen föreslås all ny trafik ledas ut längs väg 611 och sedan upp på byväg till anslutningspunkt 4, med uppskattningsvis 1 500 fordon (ÅTD).

Vi anser det anmärkningsvärt att golfverksamheten prioriteras högre än boendeinvånarnas intressen, särskilt med tanke på det föreslagna ökade trafikflödet befaras ge oss ökat trafikbuller, ökad risk för fotgängare samt att öka trafiken över en plankorsning som kan skapa köbildning på väg 611 vid tågpassage.

Dessutom kan detta förslag med ökade trafikflöden leda till konflikter på den populära byvägen som används av promenerande, löpare, samt häst- och hundägare.

Vidare har barnperspektivet inte beaktats i förslaget om hur trafiken ska ledas, på aktuella byvägar går eller cyklar barn för att ta sig till och från skolan. Skolvägen är komplex och viktig där kommunen har ett särskilt stort ansvar vid planering för att säkerställa att det finns säkra och trygga gång- och cykelvägar från bostaden ända fram till förskolan eller skolan och till hållplatser för skolskjuts och kollektivtrafik

Vidare befarar vi som boende att om trafiken på byväg ner till järnväg ska användas som huvudinfart till projektet är farhågan om att byvägen högst troligt kommer belastas mycket mer för genomfart för de som ska västerut eller kommer väster ifrån som väljer att använda anslutningen vid Viadukten E14, samt att även väg 611 genom Dvårsätt belastas betydligt mer om infarten till projektet ligger mitt i Dvårsätt istället för nära E14 i Sand näset

Sammanfattningsvis motsätter vi oss starkt förslaget att leda boendetrafiken upp på byväg norr om planområdet och föreslår i stället att exploatören leder in boendetrafiken via egen fastighet vid anslutningspunkt 2 eller vid fastighetsgränsen mot fastigheten Fann byn 2:70 ner mot väg 611.

Befintlig jordbruksverksamhet:

Norr om programområdet, fastigheten Dvärsätt 15:9 bedrivs jordbruksverksamhet där konflikt kan uppstå med boende i programområdet, i form av buller från höfläktar, damm vid harvning, lukt vid gödsling, djurhållning. Ny bebyggelse i programområdets norra del bör därför utredas för att eliminera framtida konflikter och lämpligt skyddsavstånd bör iakttagas i planläggning där hänsyn ska tas till befintliga bebyggelse-, äganderätts- och fastighetsförhållanden som kan inverka på planens genomförande. På landsbygden bör djurhållning och dess omgivningspåverkan vara i högre grad acceptabel än i miljöer där sådan normalt inte förekommer.

Hästgård:

Mitt i planområdet finns en hästgård, fastigheten Dvärsätt 2:9 där konflikt kan uppstå med boende i programområdet. Placering av ny bebyggelse i programområdet runt fastigheten Dvärsätt 2:9 bör därför utredas för att eliminera framtida konflikter och lämpligt skyddsavstånd bör iakttagas i planläggning där hänsyn ska tas till befintliga bebyggelse-, äganderätts- och fastighetsförhållanden som kan inverka på planens genomförande. På landsbygden bör djurhållning och dess omgivningspåverkan vara i högre grad acceptabel än i miljöer där sådan normalt inte förekommer.

Utifrån Folkhälsomyndighetens Tillsynvägledning hästhållning rekommenderas ett skyddsavstånd på 200 meter mellan hästverksamheter som stall, hästhagar, paddock och bebyggelse. Detta avstånd ska ses som utgångspunkt för vidare utredning i varje enskilt fall, vid planärenden eller nyproduktion av bebyggelse.

Riskutredning:

Efter att ha granskat Tyrens riskutredning vill vi lyfta fram några punkter som vi anser inte har beaktats tillräckligt. Sverige har tecknat världlandsstöd där NATO-förband, inklusive stora styrkor och fordon, kan transporteras genom länet längs E14 och järnvägen från Trondheim till Jämtland. Dessutom förväntas Sverige bli medlem i NATO, vilket sannolikt kommer att öka både personal- och utrustningstransporter längs E14 och järnvägen.

Regeringen har beslutat om en ny nationell infrastrukturplan för 2022-2033, med betoning på Mittbanan. Norge investerar i elektrifiering och förstärkning av Meråkerbanan, vilket skapar en fjärde elektrifierad gränsöverskridande järnvägsförbindelse mellan Sverige och Norge. Detta öppnar upp för ökade möjligheter för person- och godstransporter via Mittbanan.

Trafikverkets kapacitetsutredning för Mittstråket Storlien-Sundsvall motsäger riskutredningen genom att indikera potentialen för nya godståg på sträckan, inklusive en elektrifierad Meråkerbana. Dessutom föreslås förtätning av regionalstågstrafiken med en möjlig förlängning till Trondheim. Vi anser att riskutredningen bör inkludera dessa aspekter för att ge en heltäckande bild.

Bullerutredning:

Efter att ha tagit del av bullerutredningen vill vi framhålla följande punkter:

- Bullerutredningen omfattar endast vad vi kan se planerad nybyggnation i

planområdet och tar inte hänsyn till den ökade trafiken på väg 611 eller den byväg norr om planområdet där boendetrafiken föreslås ledas upp från väg 611.

- Uppgifterna i utredningen baseras på gamla data från NVDB, och om planprogrammets intentioner förverkligas, förväntas en fördubbling av ÅTD på väg 611 till över 2 650 fordon 2040. Noteras att Tyrens trafikutredning uppskattar ÅDT 2040 till cirka 4 600 fordon, vilket ytterligare understryker behovet av en noggrannare bullerutredning.
- En uppdaterad bullerberäkning saknas för både väg 611 och byvägen norr om planområdet, där flera av boningshusen ligger ca 15-50 meter vägbans mitt.

Vi begär att en ny bullerutredning utförs med uppdaterade beräkningar utifrån NVDB 2021, inklusive en ökning på 1 500 fordon (ÅTD). Utredningen bör omfatta väg 611 samt den aktuella byvägen norr om planområdet.

Naturvärdes- och fågelinventering:

Efter att ha granskat Naturvärdes- och fågelinventeringen noterar vi att inventeringen av fåglar genomfördes den 7-8 augusti 2022. Vi observerat att tofsvipan och storspoven häckar på åkrarna nära programområdet och klassas som sårbara eller starkt hotade enligt artdatabanken. Byggande av bostäder runt dessa åkrar kan potentiellt påverka häckningarna negativt.

Vi uppmanar till att ta hänsyn till dessa observationsresultat och överväga eventuella negativa konsekvenser för fågellivet i området när planprogrammet fortsätter att utvecklas. Det är viktigt att beakta och minimera påverkan på området.

Kommentar:

Efter samrådet har antalet bostäder minskat till cirka 270 stycken.

Planprogrammet sätter vision och utreder området. Under detaljplaneprocessen kan föreslagen bebyggelse komma att förändras i antal och storlek. Vidare utredningar kommer att ske under detaljplaneprocessen.

Järnvägspassagen hanteras i trafikutredningen som beskriver att inga olägenheter bedöms uppstå. En gång- och cykelväg läng byvägen ska tillkomma.

Trafikutredningen har kommit fram till, i samband med dialog mellan kommunen och Trafikverket att det endast är anslutning 4, benämnt i trafikutredningen) som är den enda lämpliga in/utfarten.

Föreslagen bebyggelse ska förhålla sig med ett skyddsavstånd på 30 meter till jordbruksmark samt 100 meter mellan bebyggelse och hästgård.

Bullerutredningen har reviderats efter detta och kompletterats med en kartering över hur byvägen påverkas. Karteringen visar på att det är någon negativ inverkan av trafikbuller för befintliga fastigheter.

En kompletterande naturvärdesinventering kommer att göras under detaljplaneprocessen.

En kompletterande riskutredning kommer att göras under detaljplaneprocessen. Denna får reda ut framtida prognos för godståg längs Mittbanan.

Ställningstagande

Ändringar på illustrationskartan efter samrådet

- Skyddsavstånd jordbruksmark 15 meter
- Förslag på lokalisering av förskola tillkommit

Ändringar i programhandling efter samrådet

- Tydligare bedömning kring översiktsplan
- Tillkommande motiverande text kring skäl för upphävande av strandskydd
- Tillkommande text om skyddsrum.
- Skrivelse om val av PE-tal
- Tillkommande text om skyddsavstånd till jordbruksmark och hästgård
- Tillkommande text gällande tankar kring tillgänglighet inom programområdet.
- Text om uppvärmning har reviderats

Plan- och trafikavdelningen