



TIERPS KOMMUN
Bygg- och miljökontoret

LAGAKRAFTBEVIS
2000-10-13

Dp 622

Kommunfullmäktige har den 12 september 2000 antagit förslag till detaljplanebestämmelser Skärplinge 2:113 m fl, Tierps kommun.

Beslutet har vunnit laga kraft den 13 oktober 2000.

Enligt uppdrag

Bitgitta Lind

ANTAGANDEHANDLING

Detaljplan för Del av Skärplinge 2:113 m fl i Skärplinge samhälle, Tierps kommun

PLANBESKRIVNING

HANDLINGAR

Planen består av plankarta med bestämmelser, planbeskrivning (denna beskrivning) med illustration, bilaga 1, genomförandebeskrivning, samrådsredogörelse, fastighetsförteckning och utlåtande efter utställning.

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Syftet med planen är att förändra markanvändningen för att möjliggöra bygglov för bussterminal med pendlarparkering och bebyggelse för jordbruket inom del av Skärplinge 2:113 samt mindre ändringar av markanvändningen på övriga delar av planen.

AVVÄGNING ENLIGT MILJÖBALKEN

Planen är förenlig med miljöbalkens lokaliseringsprincip enligt 2 kap 4 § samt med dess allmänna mål.

PLANDATA

Läge och storlek

Området ligger söder om Sättravägen mellan idrottsplatsen i väster och Rv76, Gävlevägen, i öster. Planområdet omfattar ca 6 ha.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDE

Detaljplaner och förordnanden

Området är tidigare planlagt och ingår i detaljplan Dp 605 (fastställd 1979-04-02), Dp 608 (fastställd 1975-10-02) och 611 (fastställd 1979-10-01). Genomförandetiden för de planerna har utgått.

Planprogram

Planprogram har inte upprättats. Detaljplanen avviker inte från de riktlinjer som anges i kommunens översiktsplan för Skärplinge.

Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

Särskild miljökonsekvensbeskrivning har inte upprättats.

Konsekvenserna innebär små ingrepp på miljön. Planen strider inte mot miljöbalkens allmänna mål, hänsynsregler eller dess grundläggande bestämmelser för hushållning med mark- och vatten.

Övriga kommunala beslut

Bygg- och miljönämnden gav, 1999-10-07 § 158, bygg- och miljökontoret i uppdrag att upprätta detaljplan för området.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Mark och vegetation

Större delen av planområdet är planerad, hårdgjord mark – grus, gräs eller asfaltytor samt bebyggda ytor. Området för bussterminal och området öster om Humlegårdsvägen är gräsytor med enstaka träd eller buskar.

Geotekniska förhållanden

Några detaljerade geotekniska undersökningar har inte skett inför planläggningen. I samband med om- och tillbyggnad av skolan gjordes en geoteknisk undersökning av Scandiakonsult Bygg och Mark AB, Uppsala (1998-03-06). Det undersökta området ligger inom skoltomten och i anslutning till skolbyggnaden. Marken består, enligt proven, av sandig morän på berg. Moränlagret är cirka 1,2 meter tjockt. Gränsen mellan morän och silt/lera antas gå i västra kanten av Ol-Anders väg / Humlegårdsvägen (väster om vägen - morän, öster om vägen - silt/lera).

Radon

Enligt översiktsplan är området klassat som normal/högriskområde. Bygg- och miljökontoret har bedömt att någon särskild utredning inte behöver göras inför planläggningen, åtgärderna redovisas vid bygglov.

Fornlämningar

Inga registrerade fornlämningar finns inom området.

Arbetsplatser och bebyggelse

Inom befintlig bebyggelse - skola, bibliotek, barnstuga samt byggnad för odling/lantbruk - är totalt ca 65 anställda.

Planerad tillkommande bebyggelse inom kvartersmark för Odling/Lantbruk, L1 (förråd), är cirka 200 kvm.

Offentlig service

Inom planområdet finns Ol-Andersskolan, åk 1 – 9, bibliotek och barnstuga med utvändiga aktivitetsområden som skolgård, varumottagning samt parkeringar för besökanden och personal.

Planen kommer även att inrymma allmän platsmark för bussterminal. Terminalen är dimensionerad för maximalt 7 st angörande bussar. Parkeringsplats för pendlare kommer att iordningställas för 22 st bilar, inkl. 2 st handikapplatser.

Kommersiell service

Ingen kommersiell service planeras inom planområdet.

Tillgänglighet

Hela planområdet är tillgängligt för personer med nedsatt rörelseförmåga. Lutningar på gator, gång- och cykelvägar etc följer kommunens rekommendationer för god framkomlighet.

Byggnadskultur och gestaltning

Byggnader skall placeras och utformas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärdena på platsen.

Byggnaderna skall ha en yttre form och färg, som är estetiskt tilltalande, lämplig för byggnader som sådana och som ger en god helhetsverkan (3 kap 1 § PBL).

Regeringens miljö kvalitetsmål - "God bebyggd miljö" (skall nås inom en generation)

"Den byggda miljön ska ge skönhetsupplevelser och trevnad samt ha ett varierat utbud av bostäder, arbetsplatser, service och kultur så alla människor ges möjlighet till ett rikt och utvecklande liv".

"Det kulturella, historiska och arkitektoniska arvet i form av byggnader och bebyggelsemiljöer samt platser och landskap med särskilda värden ska värnas och utvecklas".

"Användningen av energi, vatten och andra naturresurser ska ske på ett effektivt, resurssparande och miljöanpassat sätt och främst förnybara energikällor ska användas".

Några byggnader eller miljöer, inom planområdet, har inte klassats som särskilt värdefulla kulturmiljöobjekt enligt 3 kap 12 § PBL.

Skyddsrum

Planområdet ligger inte inom skyddsrumsort varför krav på skyddsrum inte kommer att ställas.

Lek och rekreation

Områden för motion och rekreation, lekplatser, bollplaner samt andra anläggningar för utevistelse för skolans ändamål finns inom kvartersmarken för skola samt väster om och i direkt anslutning till planområdet (idrottsplats med bollplan, isbana, mm).

Naturmiljö

Område för närrekreation finns, norr om, i direkt anslutning till planområdet.

GATOR OCH TRAFIK

Gatunät

Befintlig gata, Sättravägen nuvarande Lv 745, föreslås bli gata med huvudtrafik (H-GATA), mellan Ol-Anders väg och Rv76, resp gata med lokal trafik (L-GATA). Befintlig gata, Humlegårdsvägen, föreslås klassas som gata med lokal trafik.

Gång- och cykelväg

Gång- och cykelväg anläggs, inom gatuområde, från Rv76 till skola, samt inom kvartersmark (skola och trafikområde). Samtidigt med anläggandet av gång- och cykelväg inom planområdet anläggs en gång- och cykelväg från Sättravägen till Skärplinge torg inom Ol-Anders vägområde.

Parkering, varumottagning, utfarter

Särskilda parkeringsplatser för bussresenärer, besökare och personal till skola, bibliotek samt barnstuga har planerats på kvartersmark, allmän platsmark och gatemark.

Kollektivtrafik

Bussterminal med plats för maximalt 7 angörande bussar föreslås.

Busstrafik till och från bussterminalen är möjlig via Ol-Anders väg samt på Sättravägen (mellan Ol-Anders väg och Rv76). Antalet busstrafikrörelser/dygn är cirka 100 st. Några hållplatser utöver de inom bussterminalen planeras inte inom planområdet.

Parkering, varumottagning, utfarter

Parkeringsplatser för busspendlare, skolans personal och besökare är planerade på kvartersmark. Parkeringsplats för besökare till idrottsplats (även till skola) är planerade inom vägmark.

Antalet parkeringsplatser

| | |
|-------------------|--|
| För pendlare | 22 st inkl handikapparkering |
| För skolans behov | 37 st inkl " " |
| För idrottspl. | 32 st |
| Totalt | 91 st inkl 4 st handikapplatser |

STÖRNINGAR

Trafikbuller

Lokaliseringen av bussterminalen innebär ökad trafikbuller utefter Ol-Anders väg. Trafiken utefter Sättravägen, väster om Ol-Anders väg, beräknas inte öka bland annat p g a vägens minskade bredd, trafikhinder i form av gupp mm.

Antalet trafikrörelser (beräknad)

| | |
|---------------|-------------------|
| Ol-Anders väg | < 500 fordon/dygn |
| Sättravägen | < 500 " |

Beräknad ekvivalent ljudnivå vid fasad överstiger inte den av Boverket rekommenderade högsta ekvivalent ljudnivå 55 dB(A).

TEKNISK FÖRSÖRJNING

Vatten och avlopp

Området ligger inom kommunalt verksamhetsområde för vatten och avlopp. Befintliga ledningar ligger inom vägområde eller inom u-område (område för allmänna underjordiska ledningar).

Värme

Direktverkande elradiatorer får inte användas som huvudsaklig värmekälla.

El

Eldistributör inom området är Vattenfall Sveanät AB.

Område för transformatorstationer, befintliga transformatorstationer har medtagits.

Avfall

Föreskrifter om avfallshantering för Tierps kommun finns sammanställda i "Renhållningsordning för Tierps kommun". Hur hantering av hushållssopor och avfall i övrigt skall ske redovisas vid bygglovansökan.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Utökad lovplikt

Utökad lovplikt gäller ekonomibygnader för jordbrukets behov.

Genomförandetid

Genomförandetiden är femton (15) år från den dag planen vinner laga kraft.

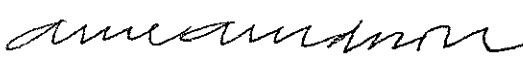
MEDVERKANDE TJÄNSTEMAN

Kommunala tjänstemän som medverkat i framtagandet av planförslaget:

- Eva Amnéus, kommunekolog
- Inger Kindvall, miljöinspektör
- Tomas Waara, miljö- och hälsoskyddsinspektör
- Kenneth Ottosson, karttekniker
- Arne Arvidsson, stadsarkitekt
- Anna Blomlöf, va-chef
- Bertil Ringqvist, gata- och parkchef

Tierp 2000-08-16

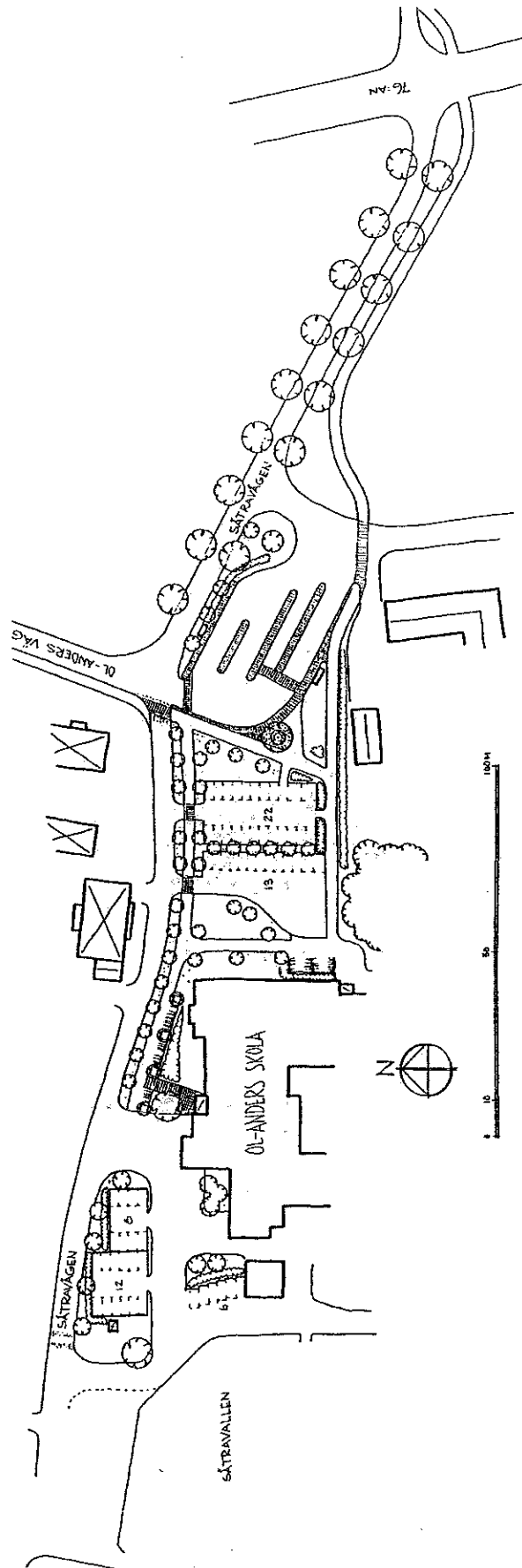
Bygg- och miljökontoret, planavdelningen



Arne Arvidsson, stadsarkitekt



Kenneth Ottosson, karttekniker



ANTAGANDEHANDLING

Detaljplan för **Del av Skärplinge 2:113 m fl** i Skärplinge samhälle, Tierps kommun

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Tidsplan

| | | |
|-----------------------------------|-----------|------|
| Samråd..... | mars | 2000 |
| Samrådsredogörelse..... | april | 2000 |
| Beslut om utställning..... | juni | 2000 |
| Utställning..... | juni/juli | 2000 |
| Utlåtande över utställningen..... | augusti | 2000 |
| Godkännande för antagande..... | augusti | 2000 |
| Antagande KF..... | september | 2000 |
| Laga kraft..... | oktober | 2000 |

Genomförandetid

Planens genomförandetid är femton (15) år från den dag planen vinner laga kraft.

Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmänna platser.

Avtal

Avtal kommer att upprättas mellan kommunen och Vägverket om övertagande av drift och underhåll av Sättravägen, Lv 745.

Avtal kommer att slutas mellan kommunen och fastighetsägaren till Skärplinge 2:113, avseende mark för bussterminal, gång- och cykelvägar och parkeringsplats för pendlare.

FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR

Fastighetsbildning

Inga nya fastigheter föreslås i planen. Mindre fastighetsregleringar kommer att behövas.

Fastigheter som berörs av fastighetsregleringar är:

- Skärplinge 7:20, mark överförs till allmän platsmark (gata) och gemensamhetsanläggning (föreslagen) och 1:77
- Skärplinge 1:74, mark överförs till gemensamhetsanläggning och 1:77
- Skärplinge 1:77, mark tillförs fastigheten
- Skärplinge 2:11, mark överförs till allmän platsmark (gata)
- Skärplinge 2:113 mark överförs till allmän platsmark (bussterminal/parkering)
- Skärplinge 64:3, mark överförs till allmän platsmark (gata)

Gemensamhetsanläggningar

Gemensamma anläggningar mm inom planområdet inrättas lämpligen som gemensamhetsanläggningar enligt anläggningslagen (AL). Att en gemensamhetsanläggning bildas, innebär att flera fas-

tigheter samverkar för att bygga och sköta gemensamma anläggningar t ex vägar, lekplatser mm. Den gemensamma skötseln av anläggningarna ordnas på ett rättsligt bindande sätt mellan delägarna. Andelstalen i de gemensamhetsanläggningar som inrättas bestäms efter vad som är skäligt utifrån nyttan (andelstal för utförande) resp den beräknade användningen (andelstal för drift) för de berörda fastigheterna och byggnaderna. Gemensamhetsanläggning inrättas och samfällighetsförening bildas vid en lantmäteriförrättning. Ägare till en fastighet som ska delta i anläggningen, liksom kommunen, har rätt att söka en sådan förrättning. Ansökan om förrättning skickas till Lantmäterimyndigheten Uppsala län, Östhammar.

Fastighetsplan

Någon särskild fastighetsplan kommer inte att upprättas.

EKONOMISKA FRÅGOR

Planeekonomi

Detaljplanen upprättas av kommunen. Planavgifter enligt taxa för bygg- och miljönämndens verksamhet kommer att debiteras vid bygglov.

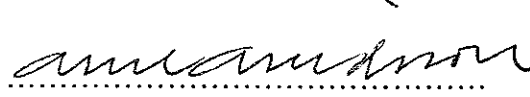

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Kommunala tjänstemän som medverkat i framtagande av planförslaget

- Eva Amnéus, kommunekolog
- Inger Kindvall, miljöinspektör
- Tomas Waara, miljö- och hälsoskyddsinspektör
- Kenneth Ottosson, karttekniker
- Arne Arvidsson, stadsarkitekt
- Anna Blomlöf, va-chef
- Bertil Ringqvist, gata- och parkchef

Tierp 2000-08-16

Bygg- och miljökontoret, planavdelningen

Arne Arvidsson, stadsarkitekt

Kenneth Ottosson, karttekniker

Dp 622 Normalt planförfarande

ANTAGANDEHANDLING

Förslag till detaljplan för del av Skärplinge 2:113 m fl, Skärplinge, Tierps kommun

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

HUR SAMRÅDET BEDRIVITS

Samrådshandlingar

Underrättelse om planförslaget har skett med brev till sakägare och myndigheter samt andra som har intresse av planen, se fastighetsförteckning och remisslista, bilaga 1. Till underrättelsen har bifogats plankarta med bestämmelser, planbeskrivning och genomförandebeskrivning.

Samrådsmöte

Underrättelse om samrådsmöte har skett med brev till sakägare, myndigheter och andra som har intresse av planen samt med annons i ortens tidningar. Antalet närvarande ca 30 personer. Vid mötet redovisades syftet med och innehållet i detaljplanen. Frågor om bl a konsekvenserna av den ökade busstrafiken på Ol-Anders väg, alternativ väg för bussar, Skärplinge torg mm.

SAMMANFATTNING

Följande revideringar / kompletteringar föreslås i planmaterialets olika delar.

Plankarta med bestämmelser

Inga förändringar.

Beskrivningarna

Planbeskrivning revideras.

Utredningar och samråd

Samråd har hållits, 2000-05-10, med Upplands Lokaltrafik. Se kommentar till bilaga 12.

INKOMNA YTTRANDE

Yttranden har inkommit från:

| | |
|---------------------------------------|---------|
| - Länsstyrelsen | Bil. 2 |
| - Kommunstyrelsens arbetsutskott | Bil. 3 |
| - Kultur- och fritidsnämndens au | Bil. 4 |
| - Barn- och utbildningsnämndens au | Bil. 5 |
| - Kommunala trafikrådet | Bil. 6 |
| - Kommunala handikapprådet | Bil. 7 |
| - Vägverket, region Mälardalen | Bil. 8 |
| - Polismyndigheten i Uppsala län | Bil. 9 |
| - Telia AB | Bil. 10 |
| - Vattenfall Sveanät AB | Bil. 11 |
| - Upplands Lokaltrafik | Bil. 12 |
| - Hyresgästföreningen i Uppland | Bil. 13 |
| - Skärplinge 7:23, Hanne B Bothén | Bil. 14 |
| - Skärplinge 2:113, Kristina de Joung | Bil. 15 |
| - Skärplinge 2:125, Kurt de Joung | Bil. 16 |

- Skärplinge 2:54, 7:23, R. Hemström resp
Willart Eriksson Bil. 17
- Skärplinge 2:52, Inga Löfström,
Margareta Björkenstam och Kerstin Rutqvist Bil. 18
- Swebus chaufförer Bil. 19

SAMMANFATTNING OCH KOMMENTAR TILL INKOMNA SYNPUNKTER

Myndigheter, sakägare och andra som har väsentligt intresse av förslaget men har inget att erinra.

- Kommunstyrelsens au Bil. 3
- Kultur- och fritids au Bil. 4
- Barn- och utbildningsnämndens au Bil. 5
- Vägverket region Mälardalen Bil. 8
- Polismyndigheten i Uppsala län Bil. 9
- Telia AB Bil. 10
- Hyresgästföreningen i Uppland Bil. 13

Länsstyrelsen

Bil. 2

Samråd om förslag till detaljplan för del av Skärplinge 2:113 m fl i Skärplinge samhälle, Tierps kommun

Tierps kommun har översänt ovanstående förslag till detaljplan till länsstyrelsen för samråd enligt 5 kap 20 § PBL.

Motivet till planen är att förändra markanvändningen för att möjliggöra bygglov för bussterminal med pendlarparkering och bebyggelse för jordbruket inom del av Skärplinge 2:113 samt mindre förändringar av markanvändningen i övriga delar av planen.

Med anledning av samrådet vill länsstyrelsen framföra några synpunkter. Länsstyrelsen anser det som troligt att säkerheten kommer att förbättras med en samlad bussterminal. Samtidigt kan den nya bussterminalen minska torgets betydelse som en naturlig mötesplats för människor.

Länsstyrelsen ställer sig också lite undrande till att ingen miljökonsekvensbeskrivning har upprättats, trots att det i förslaget till detaljplan står att konsekvenserna kommer att innebära ingrepp på miljön. I övrigt har Länsstyrelsen inget att erinra gentemot förslaget.

Olle Lundgren

Mats Eriksson

Kommentar :

Den nya bussterminalen kommer att minska torgets betydelse som busstorg men inte som social mötesplats. Hur torget kommer att utformas har inte beslutats. Utformningen kommer att ske i samarbete med lokalbefolkningen. I beskrivningen av miljökonsekvenserna har ordet "små" fallit bort ur texten. Planbeskrivningen kommer att revideras.

Kommunala Trafikrådet

Bil. 6

Trafikrådet beslutar
att meddela bygg- och miljökontoret att några erinringar mot detaljplanen i sig inte

föreligger då rådet förutsätter att den föreslagna nya bussterminalen kommer att medföra att busstrafiken på Ol-Anders väg upphör genom att densamma därmed, ur trafik-säkerhetssynpunkt, kommer att hänvisas till huvudgatorna i samhället.

Kommentar :

I förslaget till detaljplan förutsätts Ol-Anders väg samt Sättravägen skall vara tillfarts- vägar till bussterminalen.

I samrådsförslaget beräknas antalet trafikrörelser på Ol-Anders väg vara < 500 for- dons rörelser/dygn varav ca 120 är tunga fordon (huvudsak bussar). Senaste trafikräk- ningen, 1991, visade att 140 fordonsrörelser/dygn, varav 6 tunga fordon, trafikerade Sättravägen. Genom att en separat gång- och cykelväg (bredd = 3,0 meter) kommer att anläggas utefter Ol-Anders väg, kommer trafiksäkerheten att öka. Körbanans bredd föreslås bli 6,5 meter.

Alternativ till förslaget är att kollektivtrafiken endast använder Sättravägen (och riks- väg 76). I detta alternativ kommer inga bussar att angöra torget, hållplatser kommer i stället att anläggas utefter Rv76 vid Konsum och ICA. Samråd med Upplands Lokal- trafik kommer att hållas omgående för att klargöra möjligheterna.

Kommunala Handikapprådet

Bil. 7

Rådet gav i uppdrag till ledamoten Cecilia Waern-Karlsson att närvara vid samråds- mötet den 6 mars 2000 och utifrån det mötet tillsammans med rådets sekreterare avge yttrande.

De erinringar som finns från rådet och som vi framför nedan är

- Ingen busstrafik skall finnas på Ol-Anders väg
- Inga busshållplatser skall finnas på torget utan dessa ska ligga utefter riksväg 76
- Vi övergångsställen skall tydlig markering finnas för synskadade

Kommentar :

Övergångsställen kommer att utformas i samråd med Handikapprådet.

Se övrigt kommentar till Trafikrådet, bilaga 6.

Vattenfall Sveanät AB

Bil. 11

Vattenfall Sveanät AB har konstaterat att våra befintliga anläggningar berörs. För existerande nätstationer inom planområdet är E-områden inlagda.

Längs Sättravägens södra sida, mellan de två nätstationerna och från den södra nätsta- tionen och söderut är högspänningskablar för 12 kV förlagda. Dessutom finns för el- försörjningen inom området ett antal lågspänningskablar för 0,4 kV.

Under förutsättning att våra befintliga anläggningar kan bibehållas med nuvarande placeringar eller att kommunen bekostar eventuella förändringar har vi inget att erinra mot detaljplaneförslaget.

Kommentar :

Synpunkterna skall beaktas.

Upplands lokaltrafik (UL) har tagit del av rubr planförslag. Med anledning av detta kan vi konstatera följande:

Terminalen kommer sannolikt att angöras en gång på morgonen i anslutning till skolstarten och tre gånger på eftermiddagen i anslutning till skolslut. Med hänsyn till den begränsade användningen synes utrymmena väl tilltagna.

Om terminalen även skulle användas för övrig busstrafik måste sannolikt restiderna på linje 830 Skärplinge – Karlholm – Tierp och L 831 Skärplinge – Malen – Tierp förlängas med fem minuter. Detta innebär att vi behöver ha en buss till i trafik för en merkostnad i storleksordningen 500 000:- per år. Vi förutsätter i såfall att Tierps kommun genom särskilt avtal med UL tar på sig denna årliga merkostnad. Några resegenererande målpunkter utöver skolan finns knappast i området varför vi i fortsättningen får det stora flertalet av- och påstigningar vid torget inom ramen för körtiden. Idag sker detta före avgångstid respektive efter ankomsttiden. De av våra kunder som reser till Skärplinge har i allmänhet sin målpunkt vid torget. För att leva upp till vad som sägs i gällande lagstiftning (SFS 1997:734 2 och 6 §§) om kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med olika typer av funktionshinder måste vi därför även i fortsättningen angöra torget.

Med hänsyn till den begränsade kapaciteten på Ol-Anders väg är det enligt UL:s mening klart olämpligt att belasta den med de närmare 100 ytterligare bussrörelser per dygn som blir nödvändiga om bussterminalen skulle angöras med alla turer. Sedan gång- och cykelbana anlagts längs denna gata blir den så smal att det vintertid torde bli problem för bussar att mötas på den. UL anser att det redan med hänsyn till dagens mer begränsade trafik är angeläget att en särskild Gc-bana byggs längs vägen.

Sammanfattningsvis anser vi att den nya terminalen med fördel kan utnyttjas för skolskjutstrafik. Övrig kollektivtrafik kan idag ha torget som utgångspunkt. Därmed lever vi upp till lagstiftningens krav och skapar inga nya trafiksäkerhetsrisker på Ol-Anders väg. Samtidigt bidrar vi därmed till att göra kollektivtrafiken mera attraktiv och underlättar uppfyllande av befintliga miljömål.

Kommentar :

Beträffande Ol-Anders väg se kommentar till Trafikrådet, bilaga 6.

Samråd med Upplands Lokaltrafik har hållits, 2000-05-10. Syftet var att komma fram till en gemensamt ställningstagande om Ol-Anders vägs lämplighet som körväg för kollektivtrafik.

Inom befintligt vägområde kommer separat gång- och cykelväg att byggas, 3,5 meter inkl stödremor (0,25 + 2,75 + 0,50). Befintlig körbana = 6,5 meter. Totala vägbredd = ca 10,0 meter.

Med föreslagna åtgärder och den begränsade fordonstrafiken är Ol-Anders väg är lämplig som huvudgata.

På detaljplanen är inritat två busshållplatser på torget i Skärplinge. Avsikten är att bussarna skall gå Ol-Anders väg till den nya bussterminalen. Detta kommer att medfö-

ra en ökad busstrafik på Ol-Anders väg. Problemet skulle kunna lösas genom att busstrafiken gick väg 76 och sedan Sätrevägen direkt till den nya bussterminalen. Detta kan ej medföra längre körtider eftersom avståndet är ungefär detsamma som via Ol-Anders väg. Även från trafiksäkerhetssynpunkt är det lämpligare att bussarna går väg 76. Ol-Anders väg är den naturliga vägen upp till Sätrevallens idrottsplats. På vardagarna rör sig många barn mellan skolan och ICA-affären samt ned till torget, varför det vore lämpligt att ha Ol-Anders väg bussfri. En sträckning av busstrafiken via Ol-Anders väg kan också medföra olägenheter för in- och utfarten till ICA-affären och Föreningssparbanken.

Kommentar :

Se kommentar till Trafikrådet, bilaga 6.

Skärplinge 2:113, Kristina de Jounge

Bil. 15

Som ägare av Skärplinge 2:113 ställer jag mig frågande till att acceptera förslaget eftersom vi ej kommit överens.

Vi har också haft funderingar angående bygglov för ekonomibyggnad på ca 500 kvm. Vi har lämnat ritning till stadsarkitekt Arne Arvidsson. Han skulle utforma förslag på fasad mot ev busstorg, men vi har ej hört något. Vi vill gärna ha ett bygglov klart innan planen fastställs.

Vi har också funderingar på cykelvägen som kommer att korsa vår ev infart till jordbruket från Humlegårdsvägen, i och med att det kommer att antal lastbilar med släp/vecka till jordbruket. Kan de passera utan problem, kommer de förbi?

Kommentar :

Avtal mellan kommunen och markägare är en förutsättning för att planen ska kunna genomföras.

Stadsarkitekten tar endast ställning till ett förslag, om detta är lämpligt eller inte. Bygglov kan inte lämnas innan detaljplan är antagen och vunnit laga kraft.

Antalet lastbilar med släp beräknats till ca 1 – 2 /vecka som kommer att angöra jordbruket (enligt uppgift från ägaren). Gång- och cykeltrafiken till och från skolan sker vid bestämda tider, morgon och eftermiddag, varför denna trafik inte kan vara något hinder för transporter till jordbruket. Utrymme för lastbil med släp har beräknats.

Skärplinge 2:125, Kurt de Jounge

Bil. 16

För två år sedan var vi på ett informationsmöte för högstadiet i Skärplinge. Då presenterades, av oss i Skärplinge, ett alternativt förslag på en ny bussterminal. Den mottogs med blandade känslor av de styrande i Tierps kommun. Handikapprådet som motsatte sig en ombyggnad av torget i Skärplinge fick mottaga en skrivelse, 26/8 1998 av Kommunteknik där förslaget innebar minst 5 farliga korsningar + 90 bussar per dygn på Ol-Anders väg.

År 2000 är det aktuellt igen med diskussion av en bussterminal på det olämpliga området, enligt Kommunteknik? Innebär inte det förslaget minst 3 farliga korsningar + 90 bussar per dygn till torget? (Det var ju det vi ville få bort, busstrafiken, på torget).

Varför inte placera två hållplatser på väg 76, en på Konsum och en mot ICA? Det innebär närhet för de handikappade att handla på de båda affärerna och även närhet till torget. Det kanske också finns skolbarn som av föräldrar fått i uppgift att handla hem mat efter skolslut.

Vi slipper bussarna på torget. (se också bilaga)

Jag tycker att det skulle finnas en fontän på det gröna området vid busstorget i form av en solros i koppar och rostfritt med belysning. Materialet till detta kan jag bistå med. Vatten och belysning blir kommunens ansvar.

Kommentar :

Se kommentar till Trafikrådet, bilaga 6.

Förslag till konstnärlig utsmyckning har lämnats till Kultur och Fritid och Kommunalteknik.

Skärplinge 2:54, 7:23. Rolf Hemström och Willart Eriksson Bil. 17

Som boende på Ol-Anders väg vill vi på det bestämdaste protestera mot den detaljplan som är framlagd. Då det redan i dag går för många bussar efter vägen enligt vår förmenande. Skärplinge torg bör i stället avlastas från Busstrafiken genom att bussarna kör via väg 76, detta kan ordnas genom att nya hållplatser iordningställs efter väg 76 mitt för Konsum och ICA.

Kommentar :

Se kommentar till Trafikrådet, bilaga 6.

Skärplinge 2:52. Inga Löfström, Margareta Björkenstam och Kerstin Rutqvist. Bil. 18

Som delägare till fastigheten Skärplinge 2:52 är vi positiva till den planerade lokaliseringen av bussterminalen, men motsätter oss att den redan kraftigt trafikerade Ol-Anders väg skall belastas med ytterligare tung trafik.

Ol-Anders väg är en smal gata, fastigheterna ligger nära den och många gångtrafikanter korsar denna gata, eftersom det finns affärer på flera ställen. Redan byggnationen av ICA Torget ledde till betydande trafik- och bullerökning. Att bo med små barn i något av husen utefter Ol-Anders väg blir i framtiden i det närmaste en omöjlighet.

Det måste finnas andra vägar för bussar att ta sig till och från terminalen.

Kommentar :

Se kommentar till Trafikrådet, bilaga 6.

Swebus chaufförer Bil. 19

Vi anser att det bör finnas en toalett för busschaufförerna i anslutning till den föreslagna bussterminalen i Skärplinge.

Kommentar :

Förslaget kommer att överlämnas till Kommunteknik.

SAKÄGARE / INTRESSEENTER SOM INTE HAR FÅTT SINA KRAV TILLGODOSEDDA

Skärplinge 2:113, 2:125, 2:52, 2:54 och 7:23

SLUTKOMMENTAR

Med de föreslagna ändringar och bearbetningar kan detaljplanen ställas ut för granskning enligt 5 kap 23 och 33 §§ Plan- och bygglagen.

Tierp 2000-05-19

Bygg- och miljökontoret, planavdelningen



Arne Arvidsson, stadsarkitekt

Dp 622 Normalt planförfarande

ANTAGANDEHANDLING

Förslag till detaljplan för Skärplinge 2:113 m fl i Skärplinge samhälle, Tierps kommun

UTLÅTANDE ÖVER UTSTÄLLNING, enligt 5 kap 27 § PBL

HUR UTSTÄLLNINGEN BEDRIVITS

Beslut Byggnadsnämnden beslutade, 2000-05-25 § 30, om utställning enligt 5 kap 23 § Plan- och bygglagen (PBL)

Utställningshandlingar

- Plankarta med bestämmelser
- Planbeskrivning med illustration
- Genomförandebeskrivning
- Fastighetsförteckning
- Samrådsredogörelse

Utställning Utställningshandlingar fanns tillgängliga i kommunhuset, (bygg- och miljökontoret) samt på biblioteken i Tierp och Skärplinge fr o m 2000-06-30 t o m 2000-08-11.

Underrättelser Underrättelser om utställning har gjorts dels genom annons i ortens tidningar och dels genom brev till sakägare, myndigheter och andra som har väsentligt intresse av förslaget.

INKOMNA SYNPUNKTER

- Synpunkter har, under utställningstiden, inkommit från:
- 20/ Länsstyrelsen
 - 21/ Upplandsmuseet
 - 22/ Vattenfall Sveanät AB
 - 23/ Telia AB
 - 24/ Vägverket
 - 25/ Skärplinge 2:52, Inga Löfström m fl

SAMMANFATTNING OCH KOMMENTAR TILL INKOMNA SYNPUNKTER

Myndigheter, sakägare och andra som har väsentligt intresse av förslaget men har inget att erinra.

- 20/ Länsstyrelsen
- 22/ Vattenfall Sveanät AB
- 23/ Telia AB
- 24/ Vägverket

21/ Upplandsmuseet

Ovanstående förslag till detaljplan avser nybyggnad av bussterminal med pendelparkering samt mindre ändringar av markanvändningen.

Det tilltänkta området för ny bussterminal och pendlarparkering ligger söder om Sättravägen, mellan Ol-Andersskolan och Humlegårdsvägen. Bussterminalen avses därmed flyttas från det längre norrut belägna Torget, i korsningen mellan Tierpsvägen och Ol-Anders väg. I anslutning till det nya området förläggs separata gång- och cykelvägar.

Upplandsmuseet ser positivt på förslaget till en ny bussterminal/pendlarparkering. Trafiken till nuvarande bussterminal kolliderar med trafiken Tierpsvägen-Gävlevägen och med fotgängarnas rörelsemönster i centrumanläggningen vars delar ligger spridda kring befintlig terminal. Förhoppningsvis kommer den nya terminalen att inte inverka menligt på centrumanläggningens betydelse som kommersiellt centrum och mötescentrum. Torget med anslutande centrumanläggning och dess innehåll bör studeras. Den planerade anläggningen avser att ge en säkrare fotgängar- och trafikmiljö. I enlighet med detta vore det önskvärt att Ol-Anders väg inte används som tillfart för busstrafiken.

Den planerade pendlarparkeringen utgör ett incitament på en satsning där pendlarna tänks nyttja kollektivtrafik, vilket är en positiv utveckling. Till den negativa sidan hör att fastigheterna 1:123 och 2:125, Sättravägen 6 - 4, kommer att påverkas av den nya trafikmiljön i och med sitt läge mitt emot pendlarparkeringen.

Upplandsmuseet ställer sig i stort sett positivt till rubricerade förslag, dock med ovanstående reservationer.

Kommentar : Den nya bussterminalen kommer att minska torgets betydelse som busstorg men inte som social mötesplats. Hur torget kommer att utformas har inte beslutats. Utformningen kommer att ske i samarbete med lokalbefolkningen.

25/ Skärplinge 2:52, Inga Löfström m fl

Till Tierps kommun, Bygg- och miljökontoret
Angående ett förslag till detaljplan för, del av Skärplinge 2:113 m fl

Vi som äger fastigheten Skärplinge 2:52 vill ånyo protestera mot utökad tung trafik på Ol-Anders väg.

Inte bara vi, utan även andra, har genom skrivelser ställt sig frågande till busstrafik på Ol-Anders väg.

Det kommunala Trafikrådet förutsätter att busstrafiken på Ol-Anders väg upphör. Det kommunala Handikapprådet hävdar att ingen busstrafik skall finnas på Ol-Anders väg.

UL skriver i sitt yttrande att Ol-Anders väg har begränsad kapacitet.

Hanne Bothén tar i sin skrivelse upp olägenheter för in- och utfarten för ICA affären och Föreningsbanken.

Även fastighetsägarna Rolf Hemström och Willart Eriksson protesterade mot fler bussar på Ol-Anders väg.

Turerna när det gäller Ol-Anders väg har varit många. När ICA-torget skulle byggas fanns idéer om att enkelrikta gatan så att trafiken skulle flyta bättre. Av det blev inget utan nu vill myndigheterna istället belasta denna smala gata ytterligare. Av detaljplanen kan vi utläsa att Sättravägen mellan terminalen och Rv 76 kommer att förses med trafik hinder i form av gupp och att vägen kommer att få minskad bredd. Dessa åtgärder kommer enligt förslaget att resultera i utebliven trafikökning. Konsekvensen av detta blir naturligtvis ännu mer trafik på den smala och redan hårt trafikerade Ol-Anders väg. Av handlingarna har vi inte funnit något skrivet om hastighetsbegränsning och trafik hinder på Ol-Anders väg. Redan idag borde detta införas. Som ägare av ett boningshus endast 5,35m från gatan är vi klart medvetna om de olägenheter buss- och annan tung trafik utgör. Att ingen svårare olycka skett är ett under.

Gävle den 7 augusti 2000

Inga Löfström, Kerstin Rutqvist, Margareta Björkenstam
ägare av Skärplinge 2:52

Kommentar : I förslaget till detaljplan förutsätts Ol-Anders väg samt Sättravägen, mellan Rv76 – Sättravägen, skall vara tillfartsvägar till bussterminalen.

I förslaget beräknas antalet trafikrörelser på Ol-Anders väg vara < 500 fordonsrörelser/dygn varav ca 120 är tunga fordon (huvudsak bussar). Senaste trafikräkningen, 1991, visade att 140 fordonsrörelser/dygn, varav 6 tunga fordon, trafikerade Sättravägen. En separat gång- och cykelväg (bredd = 3,0 meter) anläggs utefter Ol-Anders väg samt körbanans bredd föreslås bli 6,5 meter, detta tillsammans ökar trafiksäkerheten till en för oskyddade trafikanterna trafiksäker nivå.

Något trafik hinder eller hastighetsbegränsning har inte föreslagits på Ol-Anders väg. Kommer kommunala trafikrådet fram till en annan bedömning kan rådet begränsa hastigheten till 30 km/h och/eller föreslå trafik hinder på Ol-Anders väg. Observera att Ol-Anders väg inte ingår i detaljplanen.

SAKÄGARE SOM INTE FÅTT SINA KRAV TILLGODOSEDDA
Skärplinge 2:52

Föreslagna planhandlingar kan godkännas.

Tierp 2000-08-15

Bygg- och miljökontoret



Arne Arvidsson
Stadsarkitekt