

Se SÄNDLISTA

Byggnadsnämnden
815 80 TIERP

92. 09. 11

Kommunfullmäktige har den 16 juni 1992 antagit förslag till detaljplan för Västra Vägporten, Tierps centralort, Tierps kommun.

Beslutet har efter överklagandet vunnit laga kraft den 5 september 1992.

Enligt uppdrag



Saga Sjöqvist

SÄNDLISTA

Kopia till

Fastighetsbildningsmyndigheten, Östhammars distrikt

Överlantmäтарыndigheten, fastighetsregistret

Inom länsstyrelsen: pe, akten

Ink. 92. 07. 23

ANTAGANDEHANDLING

Detaljplan för Västra Vägporten, fastigheterna Tierp 2:67, Tierp 4:164, Tierp 140:1 m fl, Tierps centralort, Tierp kommun.

PLANBESKRIVNING

HANDLINGAR

Planen består av plankarta med bestämmelser, denna beskrivning, genomförandebeskrivning, illustrationsplan, fastighetsförteckning och utlåtande.

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Planen avser att möjliggöra byggande av vägförbindelse mellan Industrigatan och Gävlevägen planskilt med järnvägen. Syfte är att enkelt och trafiksäkert medge snabbast möjliga förbindelse till och från befintligt industriområde till länsväg 292 varigenom samhällets centrala delar avlastas från tung trafik.

Planen innehåller även förslag till planskild korsning för gång- och cykeltrafik på två ställen under Industrigatan mellan området öster om vägen och Vegavallen.

PLANDATA

Läge

Planområdet är beläget i Tierps centralorts västra del på omse sidor om järnvägen. Det innefattar bl a Vegavallen, Industrigatan, Högbergsparken, Gävlevägens sydöstra del samt Vägverkets och Lastbilscentralens fastigheter.

Areal

Området utgör ca 36 ha.

Markägoförhållanden

Fastigheterna Tierp 1:1, Tierp 2:1, Tierp 2:67, Tierp 140:1 och Vallskoga 1:120, vilka utgör huvuddelen av planområdet, ägs av Tierps kommun. Fastigheten Tierp 4:112 och Tierp 4:208 ägs av Statens Vägverk, Tierp 4:203 av Lastbilscentralen i Uppsala och Tierp 4:160, 4:162-165, 4:167, 4:169, 4:171-173 av Staten SJ. Övriga fastigheter inom planområdet ägs av enskilda.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Stadsplan

Gällande stadsplaner är fastställda 39-03-15, 43-02-26, 46-03-15, 66-07-26, 72-05-30 och 83-07-11. För fastigheten Tierp 4:112 gällde tidigare stadsplan vilken upphävdes genom beslut 63-03-22 (Stadsplan 98).

Fastighetsplan

Gällande fastighetsplaner (f d tomtindelningar) inom planområdet (TIK-T49, TIK-T51, TIK-T69, TIK-T25) avses att upphävas den dag planen vinner laga kraft.

Kommunala beslut

Kommunstyrelsen har vid sammanträde 1989-10-24, § 311, beslutat att uppdraga åt byggnadsnämnden att upprätta detaljplan för fastigheterna Tierp 1:1, 4:56 m fl, för att möjliggöra planskild korsning i västligt läge i centralorten.

Byggnadsnämnden har vid sammanträde 1989-11-15, § 399, beslutat att uppdraga till byggnadsnämndens kansli att upprätta förslag till ändring av detaljplan för Västra Vägporten, Tierps centralort.

Förslaget överensstämmer med den av kommunfullmäktige 1977-03-29, § 55, antagna kommunplansplanen för Tierps centralort och även med översiktsplan-90 som antagits av fullmäktige 1991-02-12 § 11.

Planförslaget har varit föremål för offentligt samråd 1990-12-11. Samråd har även skett med enskilda fastighetsägare inom planområdet 1992-02-03.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Kvartersmark

Planområdet är i gällande planer avsett för idrottsändamål, industriändamål, järnvägsändamål, trädgårdsändamål samt för allmänt ändamål.

Området för idrottsändamål (Vegavallen) bibehålls och utvidgas mot väster. Området för järnvägs- och allmänt ändamål bibehålls.

Området för trädgårdsändamål föreslås i enlighet med nuvarande användning utlagt som område för bostadsändamål.

Även befintliga bostadsfastigheter söder och öster om Gävlevägen föreslås bibehållas i detaljplanen med tillfart österifrån via Bondegatan samt norrifrån via Gävlevägen.

Vägverkets respektive Lastbilscentralens anläggningar vid Gävlevägen föreslås som område för vägstation.

Vägdragningen medför att intrång på den enskilt ägda fastigheten Tierp 4:193 ej kan undvikas. Fastigheten är obebyggd men nyttjas för trädgårdsodlingar. Överenskomelse har träffats med fastighetsägarna så att de kompenseras med mark genom utvidgning av fastigheten norrut.

Geotekniska förhållanden

Översiktlig geotekniska undersökning tyder på att marken söder om järnvägen utgöres av lera, norr om järnvägen av morän, i båda fallen på underlagrat berg cirka 1 - 3 meter under markytan. Grundförhållandena bedöms ej medföra några speciella geotekniska problem. Vid utbyggnaden av vägporten kommer järnvägen att i grundläggningshänseende bli nedförd på berg vilket minskar risken för vibrationer.

Fornlämningar

Inom planområdet finns inga registrerade fornlämningar.

Befolkningsskydd

Området omfattas av skyddsrumskrav.

Friytor

Området som i gällande planer utgör parkmark bibehålles och utökas i viss omfattning.

GATOR OCH TRAFIK

Gatunät

Industrivägen föreslås utbyggd mot sydväst under järnvägen till anslutning mot Gävlevägen. Korsning med järnvägen föreslås i ett läge där nivåförhållandena ger naturlig anvisning så att schaktningsarbeterna och erforderliga slänter minimeras.

Gävlevägen, Bäcksättersvägen och Parkgatans västra del ges rätvinkliga anslutningar till Industrivägen respektive till dess föreslagna förlängningen.

Den nya järnvägsunderfarten blir av stor betydelse, inte enbart för att leda trafik till och från befintligt industriområde till länsväg 292 snabbt och trafiksäkert. Den kommer även att utgöra en viktig länk i det planerade huvudvägnätet runt Tierps centrala delar och i kontakterna mellan samhällsdelarna på ömse sidor om järnvägen. Den har också ett utomordentligt stort värde med avseende räddningstjänsten.

Bäcksätersvägen föreslås bli matargata till framtida ev bostadsområden sydväst om Vegavallen. Skyttevägen ansluts i söder till Bäcksätersvägen. För att hindra oönskad genomfartstrafik genom bostadsområdena avses viss del av Skyttevägen öster om Industrigatan i kommande planändring att stängas för motorfordonstrafik.

Gång- och cykelvägar

Gång- och cykelvägar byggs från skolområdet i söder via Högbergsgatan norrut i naturområdet parallellt med Industrigatan planskilt med järnvägen. Söder om Parkgatans anslutning till Industrigatan och i parkområdet norr om Skyttevägen anordnas planskilda korsningar för gång- och cykeltrafik under Industrigatan. Söder om järnvägen, parallellt med denna och på bro över Industrivägen anläggs likaså gång- och cykelväg.

Störningar

Industrigatan är såväl i sin befintliga som planerade sträckning lokaliserad så att buller- och vibrationstörningar nästan helt undviks mot bostadsbebyggelsen. Endast fastigheterna Tierp 2:19, 2:22 vilka legaliserades efter detaljplaneändring 1983-07-11 ligger i förhållande till Industrivägen så nära att påtagliga störningseffekter föreligger. Fastigheterna Tierp 56:1 m fl utefter Parkgatan ligger med avseende på Industrigatan utanför bullerstört område (under 55 dBA). Eftersom Parkgatan vid en utbyggnad av Västra Vägporten kommer att avlastas från viss trafik medför planförslaget dessutom en förbättring för fastigheterna. Trafikräkningar har ej utförts på Industrigatan. Med ledning av räkningar på andra gator inom centralorten kan man emellertid med säkerhet anta att trafiken på Industrigatan f n ej överstiger 2000 fordon/årsmedeldygn. Efter planerad utbyggnad av Industrigatan norrut till Strömsbergsvägen förväntas viss ökning av genomfartstrafiken.

Beräkning av trafikbullerstörningar har utförts med antagande om 2000, 3000 och 4000 fordon/årsmedeldygn.

	dBA vid 2000 ÅDT		dBA vid 3000 ÅDT		dBA vid 4000 ÅDT	
	frifält	framför fasad	frifält	framför fasad	frifält	framför fasad
Tierp 2:19, 2:22	59,6	62,6	61,3	64,3	62,6	65,6
med skärm	43,2	46,2	44,9	47,9	46,2	49,2
Tierp 56:1	44,0	47,0	45,7	48,8	47,0	50,0
Tierp 146:1	47,0	50,0	48,8	51,8	50,0	53,0

I alla tre fallen visar beräkningarna att skärm erfordras för fastigheten Tierp 2:19, 2:22 för att utomhusbullret ej skall överstiga godtagbara värden (55 dBA). En av byggnaderna på fastigheten som ligger i västra fastighetsgränsen saknar fönster mot Industrigatan. Den torde efter ev fasadåtgärd tillsammans med plank mellan byggnaderna utan tvekan kunna bilda tillräcklig bulleravskärmning mot vägen.

Vid beräkning av buller- och vibrationsstörningar från järnvägen har tidigare utförda beräkningar i samband med provningen av spårbyggnaden vid Tobo legat till grund. Därvid bör dock noteras att trafikvolymen f n är något lägre inom detta planområde eftersom Uppståget ännu ej trafikerar denna bandel. Med avseende på grundförhållandena torde vibrationsstörningar knappast komma uppstå för befintlig bebyggelse. Bullerstörningar beräknas överstiga godtagbara (65 dBA) värden för fastigheterna Tierp 146:1 och Tierp 4:193 varför bullerdämpande åtgärder erfordras i gränsen mot järnvägen.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

Vatten och avlopp

Kommunala vatten- och avloppsledningar är utbyggda i området. Vid utbyggandet av vägporten måste emellertid dagvattenledningar byggas ut och kompletteras med pumpning av dagvatten i viadukten. För befintliga och framtida erforderliga ledningar inom området anvisas U-områden. Ledningsutbyggnad till framtida ev bostadsområden väster om Vegavallen förutsätts ske inom naturmark utmed Bäcksätersvägen.

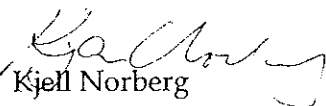
ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Utredning beträffande finansiering av vägporten och tillhörande arbeten pågår f n . Bl a diskuteras möjligheterna till nyttjande av medel för arbetsmarknadspolitiska åtgärder. Med hänsyn till att finansieringsproblematiken emellertid ännu ej är helt klarlagt föreslås genomförandetiden till 15 år.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Från kommun har stadsarkitekt Kjell Norberg och kartassistent Kenneth Ottosson medverkat.

Tierp 1992-04-21


Kjell Norberg


Kenneth Ottosson

ANTAGANDEHANDLING

Detaljplan för Västra Vägporten, fastigheterna Tierp 2:67, Tierp 4:164, Tierp 140:1 m fl, Tierps centralort, Tierp kommun.

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Tidplan

Väg- och broutredning är genomförd och detaljprojektering av Industrigatan, vägporten och anslutningar pågår och beräknas vara slutförd september 1992. Järnvägsbro är förbokad till oktober 1992. Byggnadsarbetena beräknas kunna genomföras med start hösten 1992 och vara slutförda sommaren 1993 under förutsättning att totalfinansieringen kan lösas i rimlig tid dessförinnan. Utredning pågår bl a angående möjligheterna att delfinansiera projektet med hjälp av arbetsmarknadsmedel. Eftersom utbyggnaden av vägporten för kommunen är ytterst angelägen t ex ur räddningstjänstsynpunkt är det nödvändigt att planfrågan ej blir ett hinder om möjligheter i övrigt ges för en byggstart.

Genomförandetid

Genomförandetiden föreslås till 15 år.

Huvudmannaskap

Kommunen förutsättes ha ansvaret för allmän mark inom planområdet.

FASTIGHETSÄTTLIGA FRÅGOR

Fastighetsbildning

Fastigheterna Tierp 4:165, 4:169 och Tierp 193:1 avstår mark för utbyggnad av Industrigatan. Tierp 193:1 erhåller mark från fastigheten Tierp 2:1

Fastighetsplaner

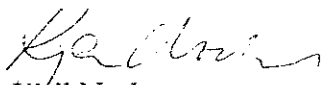
Gällande fastighetsplaner upphävs.

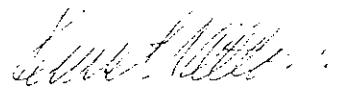
PLANEKONOMI

Åtgärder inom planområdet för Industrigatans utbyggnad är kostnadsberäknade till 14,9 Mkr varav cirka 9,5 Mkr för vägporten.

Kostnader för inlösen av mark, fastighetsregleringar och dylikt åvilar kommunen. Erforderliga åtgärder för bulleravskärmningar bekostas av kommunen vid Industrigatan och av Banverket utmed järnvägen.

Tierp 920421


Kjell Norberg


Kenneth Ottosson

Förslag till
 DETALJPLAN för fastigheterna
 Tierp 2:67, 4:164 m fl fastigheter
 i Tierps centralort, Tierps kommun

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Hur samrådet
 bedrivits

Samråd har genomförts genom annonsering och inbjudan till samrådsmöte i kommunhuset 1990-12-11. Planbeskrivning, plankarta och illustration, reviderade efter samrådsmötet, har utsänts för samråd 1991-02-14.

Yttranden

Minnesanteckningar från två samrådsmöten: bilagor
 Skriftliga yttranden har inkommit från: (bilagor)

- 1/ Camilla Schilcher
- 2/ Nordupplands Ornitologiska förening
- 3/ Befattningshavare vid Aspenskolan och Högbergsskolan
- 4/ Peder och Karin Sjölen
- 5/ "-
- 6/ Stefan Kastemyr
- 7/ Tierps Idrottsförening
- 8/ Anders och Anneli Fridsjö
- 9/ Christina Forsberg m fl, fastigheten Tierp 146:1
- 10/ Göran Lindström m fl
- 11/ Peder och Karin Sjölen
- 12/ SJ
- 13/ Socialnämndens arbetsutskott
- 14/ Televerket
- 15/ Trafiknämndens arbetsutskott
- 16/ Tekniska förvaltningen
- 17/ Polismyndigheten
- 18/ Banverket
- 19/ Länsstyrelsen
- 20/ Upplands lokaltrafik
- 21/ Vägverket
- 22/ Vattenfall

Efter samrådstidens slut:

- 23/ Kommunstyrelsens arbetsutskott
- 24/ Tekniska nämnden
- 25/ C och N-E Forsberg

Ställningstaganden

I flera yttranden yrkas på att vägporten skall ges ett västligare läge. (2,3,6,8,9 och 10). Detta skulle innebära att trafik till och från befintliga industriområden tvingas göra en stor omväg på ny väg mellan Vega-vallen och järnvägen innan den får kontakt med länsväg

292. Det är ytterst tveksamt om den planerade vägen därvid blir attraktiv nog att ge den avlastning av samhällets centrala delar som är huvudsyftet med planförslaget.

I flera yttranden yrkas också, att en framtida sträckning av länsväg 740 skall ges en västligare sträckning, väster om Vegavallen. Planförslaget låser ej en eventuell framtida sträckning av länsväg 740 utan lämnar möjligheter öppna till alternativa dragningar av denna så som yrkas i t ex skrivelse från trafiknämnden (15). Vägporten kan emellertid också komma att ingå i det statskommunala vägnätet varvid statsbidrag för en utbyggnad kan komma att lämnas. Detta framgår av vägverkets skrivelse (21).

Det bör också observeras att en västligare sträckning av framtida förbifartsväg väster om Vegavallen skulle komma att skära av rekreationsområdena från Vegavallen mot nordväst, något som fritidsnämnden i kommunen avstyrkt i sitt yttrande över Översiktsplan 90 för Tierps kommun.

Efter samråd I har vägportens läge flyttats cirka 75 meter österut för att så långt möjligt minska intrånget på fastigheten Tierp 4:193.

Beträffande kontakterna västerut från skolan till skogsområden och för motionsslingan föreslås en revidering av planförslaget med breddning av järnvägsbron så att även gångförbindelse kan rymmas vid sidan av järnvägsspåren.

Likaså föreslås revidering av planförslaget så att Industrigatan rätas (flyttas västerut) vid Skyttevägen varigenom det också blir möjligt att placera gång- och cykelvägen väster om fastigheterna Tierp 2:19 och 2:22. Söder om Parkgatans anslutning till Industrigatan föreslås gång- och cykelväg västerut planskild med Industrigatan.

Planförslaget utökas och revideras också så att fastigheterna Tierp 2:19 och 2:22 samt Tierp 56:1 tas med i planområdet.

Förslaget revideras även i enlighet med tekniska förvaltningens yttrande så att erforderliga u-områden redovisas.

Banverkets (18) yrkanden tillgodoses genom revidering av planförslaget.

Socialförvaltningens (13) krav på tillgänglighet för handikappade skall tillgodoses i detaljprojekteringen vid utbyggandet av området liksom Televerkets (14) beträffande skyddsåtgärder för befintliga ledningar.

Skyttevägen ingår ej i planområdet varför åtgärder enligt yrkanden från Tierps Idrottsförening (7) inte regleras här. De ifrågasatta åtgärderna är emellertid angelägna och bör vidtagas i samband med förestående trafikregleringar av vägnätet i samhällets nordvästra delar.

För att möjliggöra enkel trafikföring vid evenemang vid Vegavallen föreslås vägslingan framför idrottsområdet få anslutning direkt mot Industrigatan i norr och söder.

I förutsättningarna för trafik med höghastighetståg på sträckan Stockholm-Sundsvall ingår standardförbättringar av linjesträckningen.

För Tierps centralort innebär detta bl a att rätning av befintlig kurva på järnvägsspåret i centralortens nordöstra del blir nödvändig. Banverket har i ett aktuellt utredningsförslag redovisat detta i slutet av 1991.

Förslaget innebär en flyttning av järnvägsspåret cirka 25 meter norrut vid Västra vägporten och därav följande omlokalisering av den planerade vägporten. Ändringen innebär ingen principiell förändring av förutsättningarna för detaljplaneförslaget men ger däremot positiva effekter ur genomförandesynpunkt och för ekonomin. Det innebär ju att vägporten kan färdigställas först utan störningar för tågtrafiken och att omläggning av järnvägsspåret kan genomföras när vägporten färdigställts. I förhållande till tidigare planförslag berörs endast tre fastighetsägare nämligen kommunen, Statens Järnvägar och ägarna till fastigheterna Tierp 4:193 och 146:1. Den av Banverket aktualiserade linjusteringen redovisades i samråd 1992-02-03 mellan kommunen, representanter för Banverket och fastighetsägarna Forsberg och Larsson. I detta samråd blev parterna i princip överens om utformningen och Forsberg/Larsson förklarade att de ej motsatte sig förslaget under förutsättning att deras anspråkta mark för järnvägs-/vägutbyggnad kompensades med annan mark norrut.

Ur arbetsmarknadspolitisk synpunkt har ärendet aktualiserats. Banverket, Vägverket och kommunen har deltagit i överläggningar med länsstyrelsen där frågan om nyttjande av statskommunala medel avhandlats och där överenskommelse träffats om att detaljprojektering av vägen skulle påbörjas.

Överläggning om finansiering pågår och för att detaljplaneärendet ej skall utgöra hinder för en eventuell lösning härvidlag bör planärendet forceras.

Planförslaget skall kompletteras med genomförandebeskrivning och planbeskrivningen med en konsekvensbeskrivning. Denna utgör grund för bedömning av bl a vilka bullerdämpande åtgärder som erfordras vid berörda fastigheter.

Planförslaget revideras och kompletteras i enlighet med ovanstående och bör därefter kunna ställas ut för granskning.

Medverkande
tjänsteman

Samrådsredogörelsen har utförts av stadsarkitekt Kjell Norberg.

AM 26 5 92 244
Sambal

Förslag till detaljplan för
Västra Vägporten
i Tierps centralort, Tierps kommun

U T L Å T A N D E

Hur samrådet
har bedrivits

Samrådsredogörelse har upprättats. /bilaga/

Utställande

Under utställningstiden 1992-04-29 - 1992-05-23 har följande yttranden inkommit:

- 26/ Lastbilscentralen i U-a län
- 27/ Miljö- och hälsoskyddschef Anders Oscarsson
- 28/ SJ Fastighetsdivision
- 29/ Länsstyrelsen
- 30/ Vattenfall
- 31/ Gert Berlin

Efter utställningstiden:

- 32/ Televerket

Ställningsta-
ganden

29/ Skriftlig överenskommelse beträffande bullerskydd m m har träffats mellan fastighetsägare och Tierps kommun.

Som påpekats i planbeskrivningen föreligger inga trafikräkningar för Industrigatan. Beräkning av bullernivåer har emellertid utgått dels från högsta tänkbara nuvarande nivå 2 000 fordon/dygn (uppmätt värde för länsväg 740), dels med tanke på framtida expansion från en dubblering av trafikmängden till 4 000 fordon/dygn.

Stängsel mellan järnväg och område för busstrafik finns redan. För den händelse utökning av detta anses befogad torde detta vara en uppgörelse helt mellan de statliga företag som nyttjar respektive område.

30/, 32/ Eventuellt erforderliga ändringskostnader för el-/teleledningar inom planområdet skall ingå i exploateringskostnaderna.

31/ Den planerade översiktliga trafikförsörjningen för Tierps centralort beskrivs i översiktsplan 90 antagen av kommunfullmäktige 1991-02-12, § 11.

Den långsiktiga/översiktliga planeringen för trafiken i Tierps centralort bedrivs enligt flera olika strategier:

En är naturligtvis att genomfartstrafiken så långt möjligt skall eldas utanför tätbebyggda områden. Exempel på detta är planeringen av ny E4:a, förbifart norrut och befintlig väg 292 söder om centralorten. Storleken

på genomfartstrafiken har därvid stor betydelse både vad avser vägarnas lokalisering liksom även tidpunkt för möjlig utbyggnad av vägen.

På E4:an är trafiken mycket omfattande och genomfartstrafiken dominerar helt och samma förhållanden torde också gälla för väg 292.

Beträffande väg 740 mot kommunens norra delar för vilken reservat redovisats i Översiktsplan -90 är förhållandena något annorlunda. Dels är trafikmängden totalt betydligt mindre, dels torde inte genomfartstrafiken vara lika dominerande.

I statlig prioritering av angelägna vägprojekt torde därmed denna nya väg med nuvarande medelstilldelning ej komma till utförande inom de närmaste åren. Förutsättningarna att dessförinnan bygga ut vägen med kommunala medel måste bedömas som ännu sämre. Däremot bör ju detta icke avhålla kommunen från att arbeta för en utbyggnad av förbifartsleden och reservera mark för utbyggnaden i sin översiktliga planering.


En andra strategi i kommunens trafikplanering är att snarast åtgärda och förbättra besvärliga och/eller farliga trafikförhållanden inom samhället. Därvid är det angeläget och nödvändigt att olika trafikslag separeras och att trafik från t ex arbetsområden som alstrar tung omfattande fordonstrafik snabbt och enkelt lotsas ut på det övergripande vägnätet. I centralorten måste därvid åtgärder vidtagas för att t ex avlasta Strömsbergsvägen och därmed också Sveaplan från trafik så långt detta är möjligt. Detta sker bäst genom att trafik till och från Industrigatan enkelt och snabbt ledes ut till väg 292 i söder och till väg 740 i norr. Därvid utgör icke en eventuell ny dragning av väg 740 väster om centralorten något alternativ och bidrar inte även om den kunde byggas ut omedelbart, till den önskvärda avlastningen av det centrala vägnätet i centralorten.

Vare sig E4:an lokaliseras norr eller söder om centralorten erfordras Industrigatans förlängning norr- och söderut. Ej heller påverkar E4:ans lokalisering behovet av reservat för eventuell framtida västlig förbifart vid centralorten.

Mellan Vegavallen och träningsplanen öster om Industrigatan redovisar planförslaget planskild gång- och cykelväg under Industrigatan vilket t o m ju innebär en förbättring jämfört med nuvarande förhållanden.

Inkomna erinringar föranleder inga ändringar av det utställda planförslaget.

Tierp 1992-05-26


Kjell Norberg
Stadsarkitekt

26 5 92 244
AM Sörhall