

95. 08 26

Se SÄNDLISTA

Byggnadsnämnden
815 80 TIERP

Av *226*

Kommunfullmäktige har den 28 mars 1995 antagit förslag till detaljplan för Mehedeby vägport, Tierps kommun.

Beslutet har efter återkallande av överklagande vunnit laga kraft genom beslut den 22 maj 1995.

Enligt uppdrag

Saga Sjöqvist
Saga Sjöqvist

SÄNDLISTA

Kopia till

Kommunfullmäktige i Tierps kommun

Fastighetsbildningsmyndigheten Östhammars distrikt

Överlantmätarmyndigheten, fastighetsregistret

Inom länsstyrelsen: pe,akten

ANTAGANDEHANDLING

Detaljplan för **MEHEDEBY VÄGPORT** Mehedeby, Tierps kommun.

PLANBESKRIVNING

HANDLINGAR

Planen består av plankarta med bestämmelser, denna beskrivning, genomförandebeskrivning, miljökonsekvensbeskrivning, fastighetsförteckning, samrådsredogörelse och utlåtande efter utställande.

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Planen avser att möjliggöra byggande av vägförbindelse under järnvägen centralt i Mehedeby. Viadukten planeras för gång- och cykeltrafik och med en fri höjd som medger även passage för personbilar och mindre transportfordon (fri höjd 3,6m). Därvid tas den idag obebyggda fastigheten Mehede 2:60 i anspråk som gatumark. Söderforsvägen ges ändrad sträckning i sin norra del, varigenom den nuvarande trafikfarliga korsningen med Riksvägen förbättras och busslinga/mötesplats för bussarna kan anläggas med närhet till planerad Upptågsstation. I anslutning till stationsläget reserveras även mark för cykel- och bilparkering. Gång- och cykelvägar planeras så att enkla, bekväma och säkra kommunikationer tillskapas mellan bostadsområden, skola, buss-och tågstationer mm.

Som ersättning för den ianspråktaga fastigheten Mehede 2:60 föreslås en ny tomtplats på fastigheten Mehede 2:3 öster om Riksvägen.

Planskilda korsningar med järnvägen som ger framkomlighet även för tung trafik (fullhöjdskorsningar) planeras dels i norr som underfart under järnvägen varvid befintligt brospann nyttjas, dels i söder vid Grimsarbo som ny vägbro över järnvägen.

PLANDATA

Läge

Planområdet är beläget i centrala Mehedeby.

Areal

Området utgör c:a 12,5 ha.

Markägoförhållanden

Staten SJ äger Mehede 2:22, 2:23, 2:29, 2:30, 2:31, 2:32, 2:46, 3:31, 3:51 och s:6. Mehede 2:102 ägs av Tierps kommun och Mehede 2:82 av Stora Kopparbergs Bergslags AB. Övrig mark är privatägd.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Detaljplaner

Gällande detaljplaner för området är fastställda 1961-07-18 (dpl 202), 1982-09-16 (dpl 219) och 1990-06-20 (dpl 223). För planområdets västra del (västra delen av fastigheten Mehede 2:3 och del av fastigheten Mehede 2:81 m fl) saknas detaljplan.

Kommunala beslut

Planförslaget ansluter i princip till den av kommunfullmäktige 1991-02-12 § 11 antagna översiktsplanen för Mehedeby.

Byggnadsnämnden har vid sammanträde 1993-03-17 § 55 beslutat att upprätta förslag till tätortsfördjupning för Mehedeby samhälle att ligga till grund för kommande detaljplanering. Informationsmöte med redovisning av planerad järnvägsutbyggnad och lägen för planskilda korsningar har hållits i Mehedeby 1993-01-26 varvid också informationsmaterial överlämnades till fastighetsägare och organisationer. Banverket har dessutom givit offentlig information om sina utbyggnadsplaner vid några tillfällen. Föreliggande planförslag ansluter i allt väsentligt till synpunkter och önskemål som framförts vid dessa tillfällen. Byggnadsnämnden har vid sammanträde 1993-09-27 § 294 på framställning av ägaren till fastigheten Mehede 3:46 beslutat att pröva ändrat användningssättet för att möjliggöra etablering av handel på fastigheten. Efter genomförd utredning har det visat sig att den begränsade verksamhet som avses i ansökan bör kunna inrymmas i detaljplanens föreslagna ändamålsbestämmelser.

Miljökonsekvenser

Hela planområdet är beläget inom yttre skyddsområde för grundvattentäkten i Mehedeby. Enligt 19 kap 1 § Vattenlagen ligger ansvaret för grundvattenskydd på exploatören. Vägportens botten + 36,5 blir belägen under eller i omedelbar närhet av den i sep-okt 1994 uppmätta grundvattennivån. (35,3-36,6) Särskilda skyddsåtgärder krävs för att förorening av grundvattnet ej skall riskeras. Likaså måste närheten till högvattennivån i Dalälven beaktas.

Vägen schaktas ner på en sträcka av cirka 160 m genom befintlig åker- och betesmark. Flyttning av Söderforsvägens anslutning till Riksvägen ger förbättrad trafiksäkerhet och plats för bussangöring/mötesplats för bussar vilka f n måste stå uppställda på Riksvägen. De planskilda korsningarna för tung trafik i samhällets södra resp norra del ger möjlighet till trafikavlastningar förbi skola och bostadsområden.

Miljökonsekvensbeskrivning omfattande detaljplanerna Dpl 226, Mehedeby vägport och Dpl 227, Mehedeby norra utfart har upprättats och bifogas planförslagen.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Natur

Planområdets obebyggda delar utgöres huvudsakligen av åker- och betesmark.

Geotekniska förhållanden

Geoteknisk utredning har utförts av Tyréns Infrakonsult AB på uppdrag av Banverket. Marken utgöres av växtförande ytskikt som följs av ett c:a 0,5-2 m grusigt sandlager. Därunder siltlager varierande mellan 2 - 9 m djup, därefter morän.

Kvartersmark

Gällande plan för fastigheterna medger byggnader för bostäder och för vissa fastigheter även småindustri, handel och lantbruksändamål i en våning, vind får inredas.

Den nya planen anger att verksamheterna ej får vara av omgivningsstörande karaktär samt att den obebyggda fastigheten Mehede 2:60 tas i anspråk som vägområde. Byggnadshöjden på lantbruksenheterna samt industriområdena begränsas till 7m.

Lantbruksändamål utökas att gälla för hela Mehede 2:3.

På fastigheten Mehede 2:3:s östra del, öster om Riksvägen föreslås ny tomtplats på mark som i gällande plan utgör naturmark.

Upphävande av detaljplan

För del av fastigheten Mehede 2:3, öster om järnvägen upphäves den del av gällande detaljplan som utgör vändplan för Dalälsvägen eftersom det i den nya planen ej längre föreligger något behov av denna.

Befolkningsskydd

Området omfattas inte av skyddsrumskrav.

GATOR OCH TRAFIK**Gator, gång- och cykelvägar**

Den nya planskilda korsningen med järnvägen begränsas i fri höjd till 3,6m. Motiveringen för detta är främst grundvattennivån och grundförhållandena i området samt strävan att i möjligaste mån begränsa schakt och höga slänter. Vägporten förutsättes utförd som tråkonstruktion för att undvika sänkning av grundvattennivån. Tung trafik med behov av fullhöjds korsningar med järnvägen hänvisas till korsningarna norr respektive söder om samhället. Söderforsvägens norra del flyttas mot väster, medan dess motsvarande nuvarande del bibehålles som bostadsgata. I avslutningen mot norr påbjudes högersväng och genomfart förbjudes på bostadsgatan. Därigenom minskas trafiken på bostadsgatan så att gatubreddens kan begränsas i jämförelse med gällande detaljplan. Väster om den nya sträckningen av Söderforsvägen anlägges busslinga/hållplats för busstrafiken. På ömse sidor om järnvägen anlägges perronger för Upptåget.

Gång-, och cykelvägar anlägges dels som separata vägar dels som gångbaneytor i anslutning till vägnätet. De planeras så att trafiksäkra och bekväma förbindelser tillskapas mellan bostadsområden och olika målpunkter i samhället.

Störningar

Det ökande antalet tågpassager genom samhället och de högre tåghastigheterna medför ökade störningar såväl beträffande buller, vibrationer som säkerhet. Vid utbyggandet av järnvägen måste detta beaktas och åtgärdas. För att omöjliggöra spontana korsningar över järnvägsspåren erfordras stängsel utmed hela järnvägssträckan genom samhället.

TEKNISK FÖRSÖRJNING**Vatten och avlopp**

Befintlig och planerad bebyggelse i området är anslutet till befintliga vatten- och avloppsledningar. I samband med byggande av vägen under järnvägen erfordras viss omläggning av ledningsnätet. I anslutning till vägporten erfordras pumpstation för ytvattnet.

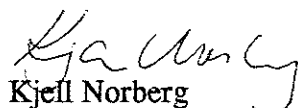
ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Genomförandetiden är föreslagen till 10 år.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Detta planförslag har upprättats av stadsarkitekt Kjell Norberg och karttekniker Birgitta Lind. Iutarbetandet har även naturvårdssekreterare Eva Amnéus, miljö- och hälsovårdschefen Anders Oskarsson och planeringsingenjör Rogerth Wahlin medverkat.

Tierp 1994-12-14


Kjell Norberg


Birgitta Lind

REVIDERING 1995-01-07

Revidering har genomförts under Kvartermark.

Dpl 226 Normalt planförfarande

ANTAGANDEHANDLING

Detaljplan för **MEHEDEBY VÄGPORT**, Mehedeby, Tierp kommun.

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Tidplan

Antagande och lagakraft av detaljplan kvartal 1 1995.

Byggstart kvartal 2 1995.

Genomförandetid

Genomförandetiden föreslås till 10 år.

Huvudmannaskap

Banverket är huvudman för byggandet av vägporten och tillhörande anslutningsvägar inklusive gång- och cykelvägar. För avgränsning av Banverkets ansvars- och arbetsområde skall exploateringsavtal upprättas. För de delar av exploateringsområdet som berör allmänna vägen 757 (Söderforsvägen) förutsättes Vägverkets medverkan i och godkännande av avtalet.

FASTIGHETSÄTTLIGA FRÅGOR

Markförsörjning

Markupplåtelse till allmän väg inom detaljplanen sker genom vägrättsupplåtelse.

Markförsörjning till vägar och andra allmänna platser inom detaljplanen sker genom upplåtelse till Mehedeby vägförening alternativt genom fastighetsreglering till en av kommunen ägd fastighet.

Banområdets breddning samt upphävande av överfartsservitut sker genom pågående fastighetsreglering.

Fastighetsbildningsåtgärden för busstationen kan ske genom avstyckning eller genom fastighetsreglering till en av kommunen ägd fastighet.

Fastighetsbildning

Genom fastighetsreglering kan Mehede 1:3, 2:10, 2:11, 2:12, 2:27, 2:59, 2:74, 2:81, 2:101 och 3:3 utökas med kvartersmark inom detaljplanen.

Mehede 1:3, 1:4, 1:7, 3:3 och 3:46 skall avstå mark till angränsande lokalgata resp huvudgata (allmän väg).

Ledningsrätt

Befintliga underjordiska ledningar och luftledningar bör säkerställas genom ledningsrätt.

TEKNISKA FRÅGOR

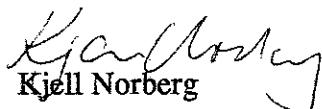
För bygglov krävs ytterligare mätningar rörande förekomsten av markradon. Erforderliga undersökningar bekostas av bygglovsökanden.

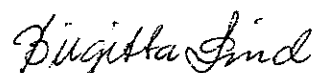
Åtgärder mot eventuella störningar i form av buller och vibrationer liksom erforderligt stängsel utmed järnvägen bekostas av Banverket.

PLANEKONOMI

Kostnaderna för utbyggandet av planområdet regleras i särskilt exploateringsavtal som upprättas mellan Banverket och kommunen. I detta avtal regleras kostnaderna för inlösen av mark, fastighetsregleringar och dylikt.

Tierp 94-12-14


Kjell Norberg


Birgitta Lind

REVIDERING 95-02-07

Revidering har genomförts under Huvudmannaskap och Ledningsrätt.

REVIDERING 95-02-17

Meningen "Mehedeby Vägförening skall vara huvudman för vägar och allmänna markområden inom planområdet" har borttagits.

MKB Mehedeby

Miljökonsekvensbeskrivning för ombyggnad av vägar och byggnad av planskilda korsningar med anledning av järnvägsutbyggnaden. Bilaga till detaljplanerna 226 och 227

BAKGRUND

I samband med att järnvägen byggs ut till dubbelspår för att trafikerats med snabbtåg måste säkerheten vid korsningar med vägar höjas. I Mehedeby med omnejd kommer tre planskilda korsningar byggas och vägar kommer att dras om eller byggas nya. Norr om Mehedeby utnyttjas befintligt brospann vid E4-korsningen med järnvägen vid Älvkarlen i Älvkarleby kommun. Ny väg dras mellan järnvägen och Dalälven, passerar väster om bostadsområdet och ansluter till Badvägen. Den vägen är främst avsedd för tunga transporter till industrierna väster om järnvägen. Söder om Mehedeby, vid Grimsarbo, ersätts dagens plankorsning med en vägbro över järnvägen. I Mehedeby byggs en planskild korsning för främst personbil, med separat plats för cykel och gångtrafik. I samband med det förbereds för upptågsstation, en busslinga görs och korsningen mellan Riksvägen och Söderforsvägen byggs om. En särskild gång- och cykeltunnel byggs också, mellan vägporten och dagens övergång för Dalälsvägen.

NOLLALTERNATIV

Ett nollalternativ, det vill säga att trafiken fortsätter som idag med korsande trafik i samma plan, kan inte accepteras på grund av snabbtågens krav på säkerhet. Därför utesluts nollalternativet ur diskussionen, som därmed begränsas till konsekvenser av de utbyggnader som beskrivs i detaljplaner och banutredningar.

UTBYGGNADER

Planskild korsning vid E4-motet

Tung trafik, som inte kan nyttja planskildheten i Mehedeby därför att de är för höga, ska ledas runt samhället. I befintligt brospann för E4:ans korsning med järnvägen vid Älvkarlen i Älvkarleby kommun går i dag en militärväg, som sedan går mellan järnvägen och Dalälven i kraftledningsgatan. Den vägen byggs ut och rätas och anslutningar till E4 och Riksvägen görs. I Mehedeby byggs vägen väster om bostadsområdet och ansluter till Badvägen.

Planskild korsning vid Grimsarbo

Söder om Mehedeby, vid Grimsarbo, byggs en vägbro för att ersätta dagens plankorsning med järnvägen.

Planskild korsning i Mehedeby

I Mehedeby byggs ny, planskild, korsning som lokaliseras mellan vägen till Borrstensberget och Dalälsvägen. Båda dessa korsningar stängs av och vägarna ansluts väster om järnvägen till den nya korsningen. Viaduktens frihöjd blir 3,60 meter och är avsedd främst för personbil, men med separat gång- och cykelväg bredvid. Från Riksvägen ansluts planskildheten med en

ny väg på fastigheten Mehede 2:60, som är obebyggd. Vägens lutning blir max 1:15 och medför att vägen grävs ner cirka 160 meter på var sida av viadukten. Parallellt med Dalälvsvägen på västra sidan järnvägen, men med en egen tunnel, byggs gång- och cykelväg. På östra sidan järnvägen ansluts cykelvägen norrut och söderut till befintliga vägar. Gång- och cykel-tunnelns lutning blir max 1:20, vilket innebär att tillfarterna grävs ner 160 meter på var sida av tunneln. Från Dalälvsvägen, på östra sidan järnvägen, dras en väg söderut ner till fastigheterna där, vilken alltså går parallellt med cykelvägen.

Ny korsning mellan Riksvägen och Söderforsvägen

Söderforsvägens norra del flyttas mot väster och den nuvarande vägen används i stället som bostadsgata utan genomfartstrafik. Den nya vägen dras på andra sidan husen på fastigheterna Mehede 2:27, 2:21, 2:11, 2:12 och 2:10, på gränsen mellan tomterna och omgivande jordbruksmark. Söderforsvägen ansluts till den nya vägen för planskildheten och anslutningen till Riksvägen blir på ungefär samma ställe som i dag, men anslutningen görs vinkelrät. Vid den nya delen av Söderforsvägen görs en busslinga på den västra sidan vägen.

KONSEKVENSER

Grundvatten

Alla vägutbyggnader, utom den del som ligger utanför kommunen, ligger i skyddsområde för grundvattentäkt, vars västra gräns följer järnvägen. Enligt skyddsföreskrifterna får man inte gräva djupare än till 1 meter över högsta grundvattentyta, fyllnads- eller avjämningsmassor som kan försämra grundvattenkvaliteten eller försvåra grundvattenbildningen får inte läggas inom området och markarbeten får inte medföra bortledning av grundvatten eller sänkning av grundvattennivån. Enligt vattenlagen har exploatören, i det här fallet Banverket, ansvar för att grundvattnet skyddas så att föroreningar inte kan nå det.

Grundvattentytan vid den planerade viadukten var enligt undersökningar från september-oktober i år +35,6-36,6 m, viaduktens botten kommer att ligga i silt på +36,5 m, dvs i den uppmätta grundvattentytan. Gång- och cykelportens botten kommer att ligga i sand och grus, på cirka +37,50 m. Grundvattennivåerna är generellt låga nu i östra Svealand som helhet, på grund av flera snöfattiga vintrar och den senaste torra sommaren. I samband med att vattentäkten togs i bruk uppmättes grundvattennivån i brunnsområdet till +44,44 m (1978-06-19). De nu i höst uppmätta nivåerna är därför inte representativa och är inte den högsta grundvattennivån. Därför krävs dispens från skyddsföreskrifterna och åtgärder ska vidtas för att skydda grundvattnet i samråd med kommunen. Eftersom grundvattennivån inte får sänkas måste viadukterna konstrueras som täta tråg. Dagvatten som pumpas bort från viadukterna får inte släppas ut så att grundvattnet kan förorenas. Särskild hänsyn måste sedan tas vid vägunderhåll och halkbekämpning, så att inte grundvattnet ska förorenas, enligt skydds-föreskrifterna. Om portarna byggs som täta tråg, och dagvattnet där liksom vid nerfarterna tas om hand, finns möjlighet att grundvattnet skyddas, vilket Banverket i så fall ska visa.

Vägbron vid Grimsarbo kommer att grundläggas i sand och silt, nära den av Banverket högsta uppmätta grundvattennivån, som var +43,11 m i juni 1994. Temporärt kan grundvatten behöva pumpas under byggtiden och grävningarna minskar det naturliga grundvattenskyddet, varför försiktighet ska iakttas vid till exempel rengöring och uppställning av maskiner. Efter att vägbron färdigställts ska ingen påverkan på grundvattnet finnas.

Dalälven

Nedre Dalälven är bred och har ingen väl definierad fåra. Den är reglerad på flera ställen; närmaste kraftverk uppströms är Untra kraftverk och nedströms är det Lanforsens kraftverk. Området väster om järnvägen och ner mot Dalälven är flackt. När vattenståndet i älven är högt, höjs vattennivåerna i diken långt upp mot samhället. Vid extraordinära tillfällen, till exempel

ovanligt stora högvatten, kan stora delar av dessa låga marker översvämmas. Det finns då risk för att viadukterna fylls med vatten, vilket måste finnas beredskap för. Det finns också risk för att den nya vägen närmare älven översvämmas och förstörs av vatten.

Säkerhet och hälsa

Eftersom snabbtågen går så fort kan man inte bedöma avståndet till det framrusande tåget, eller hur lång tid det tar innan det passerar den plats man befinner sig på. Säkerheten för trafiken, både på järnväg och väg, höjs därför betydligt genom att plankorsningarna med järnvägen tas bort. För att skydda gående och hindra dem att passera över spåren är staket längs järnvägen i samhället nödvändigt. Genom att separata gång- och cykelvägar byggs ökas säkerheten för de oskyddade trafikanterna. Genom att tung trafik leds runt samhället, i stället för i genom det, ökar säkerheten där också, medan andra störningar bara flyttar till en annan plats. Den nya vägen kan komma att bli en barriär och skära av kontakten med älven och kan göra det svårare att nå bad- och båtplats.

Buller och vibrationer

Genom att trafiken leds på nya vägar kommer bullret att flytta, liksom vibrationerna, men kommer troligen inte att öka. Situationen i centrala Mehedeby kommer troligen att förbättras, då tung trafik leds runt om, medan de boende längst ner mot älven får en radikalt förändrad situation med den nya vägen och här kommer buller och vibrationsstörningar att öka.

Masshantering

För att bygga vägbron vid Myrbyn åtgår uppskattningsvis drygt 10 000 m³(?) grus, för viadukterna åtgår ungefär XXXX m³ grus och för att bygga nya vägar XXXX m³ grus. Var dessa massor tas är ej redovisat, men naturgrus kommer sannolikt att användas till det allra mesta arbetet. Från bygget blir det också en hel del överskottsmassor; uppskattningsvis mer än 20 000 m³ lera, matjord och vegetationsskikt, som ska tippas någonstans. Lämplig placering ska väljas i samråd med kommun och länsstyrelse, och ska ge så liten negativ inverkan som möjligt.

Markanvändning

Den mark som tas i anspråk för vägbyggena utgörs till största delen av jordbruksmark. Utbyggnaderna kommer att innebära att jordbruksarealen minskar och att tegar delas i flera delar, vilket kan försvåra brukandet. Sekundärt kommer mark också att användas för upplag av överskottsmassor, samt uttag av grusmaterial, men vilken typ och var är inte klart. Den mark som tas i anspråk på västra sidan järnvägen är i översiktsplanen markerad som framtida bostadsområde. Vid revideringen av översiktplanen kommer dessa områden att tas under omvärdering, på grund av de ökade störningarna från järnvägen och faran för översvämningar. Mehedeby ligger i området Nedre Dalälven, som är av riksintresse för speciellt det rörliga friluftslivet, enligt naturresurslagen 3 kap 2 §. Eftersom exploateringen sker i, eller i anslutning till, befintlig bebyggelse, hotas inte riksintresset.

Byggtiden

Under byggtiden kommer bullerstörningar att öka, liksom transporter, damning och andra störningar. För transporter till och från byggarbetsplatsen i centrala Mehedeby kommer man att använda Dalälvsvägen. Risk finns för förorening av grundvattnet, varför maskiner inte ska tankas, rengöras eller ställas upp inne i skyddsområdet, om det inte är på hårdgjord yta där spill kan tas om hand. Miljö- och hälsoskyddsmyndigheten lämnar föreskrifter för arbetet i skyddsområdet.

DPL 226

Förslag till detaljplan för Mehedeby Vägport,
Mehedeby, Tierps Kommun.**SAMRÅDSREDOGÖRELSE**Hur samrådet
bedrivits

Samråd har genomförts genom utsändande av plan-karta, planbestämmelser, planbeskrivning, och fastighetsförteckning enligt remisslista och till berörda sakägare 1994-11-03.

Offentligt samrådsmöte hölls 1994-11-03 i Mehedeby. Minnesanteckningar från samrådsmötet har upprättats.

Av underrättelsen framgår att skriftliga yttranden skall ha inkommit till kommunplanering, Tierps kommun senast 1994-11-21.

Yttranden

Betr minnesanteckningarna från samrådsmötet har Torsten Eriksson sedan dessa skrivits ut påpekat att han blivit felciterad såtillvida att han föreslog att ny väg för tung trafik norrut skulle förläggas på åkermark inom fastigheten Mehede 3.3 och ej på Flottarvägen.

Skrivelser

- 1/ Barn- och utbildningsnämnden
- 2/ Vård- och omsorgsnämndens arbetsutskott
- 3/ Banverket, Mellersta regionen
- 4/ Hyresgästföreningen i Uppland
- 5/ Östhammars lantmäteridistrikt
- 6/ Fastighetsbildningsmyndigheten Uppsala
- 7/ Upplands Lokaltrafik AB
- 8/ Länsstyrelsen Uppsala län
- 9/ Stockholm Energi
- 10/ Telia, Region Öst
- 11/ SJ Fastighetsdivision, Region Öst
- 12/ Vattenfall Norduppland
- 13/ Vägverket, Region Mälardalen
- 14/ Mehede S-förening
- 15/ Rolf Sörehall, Sörehalls Mekaniska HB
- 16/ Svante Wollert, Wollerts Spannmåls AB
- 17/ Mehede Snickerifabrik
- 18/ Anders Rolén
- 19/ Torsten Eriksson, Sigun Medén Eriksson
- 20/ Birgitta Rosenlund
- 21/ Gull-Britt Wahlund
- 22/ Johnny Olsson
- 23/ Sven-Åke Engberg, Anna-Lena Thomsson
- 24/ Einar Thomsson, Doris Thomsson
- 25/ Britt-Inger Wihlander
- 26/ Birger Eriksson
- 27/ Mats Götbring
- 28/ Karl Axel och Carin Andersson
- 29/ Helene Jansgård
- 30/ Nils Eliasson
- 31-51/ Ägare till fastigh. Mehede 3:117 m fl
i likalydande skrivelse
- 52/ Bertil Andersson

1/,2/,4/,7/,9/,11/och 12/ har inga erinringar mot planförslaget. 2/Vård- och omsorgsnämndens arbetsutskott påpekar dock att tillgängligheten för handikappade skall beaktas vid genomförandet. 7/ Upplands Lokaltrafik förutsätter att man ges möjlighet att få komma med synpunkter på detaljutformningen av bussangöringen.7/Stockholms Energi uppmärksammar problemen med vägundergångarnas höjdlägen och Dalälvens nivå i samband med högflöden. 11/ SJ förutsätter att överenskommelse kan träffas om överlåtelse av aktuella markområden. 12/Vattenfall förutsätter att bef högspänningsledningar skyddas och att ev kostnader som uppkommer i samband med byggandet bekostas av exploatören.

3/,5/,6/,8/ och 13/efterlyser genomförande- beskrivning och huvudmannskap.

3/Banverket och 8/Länsstyrelsen påpekar dessutom att x-beteckning för gång-och cykelväg under järnvägen bör framgå av plankartan. 6/Uppsala lantmäteridistrikt påpekar att fastighetsreglering för upphävande av servitut för överfarter över järnvägen pågår och att servituten i den mån de ligger inom detaljplaneområde också bör regleras i detaljplan. För kännedom har också protokoll från förrättnings-sammanträde angående upphävande av servituten översänts till byggnadsnämnden. 8/Länsstyrelsen föreslår att byggnadsrätt för väntkur e d redovisas inom trafikområdena samt påpekar att gällande skyddsbestämmelser för vattentäkt och grundvatten skall beaktas vid byggandet av vägporten. 13/Vägverket uppmärksammar på att medel för ombyggnad av allmänna vägen Söderforsvägen ej finns upptagna i Vägverkets budget samt att arbetsplan med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning erfordras för vägens ombyggnad. Därvid skall också finansieringen klaras ut.

10/ Telia konstaterar att befintliga teleledningar beröres av förslaget men att ledningarna behöver mätas in innan kompletterade information och synpunkter kan lämnas.

14/Mehede s-förening efterlyser redovisning av alternativ vägdragning och möjligheter till förtätning av samhällets centrala delar samt förutsätter att planskild korsning för gång- och cykeltrafik byggs ut även vid Dalälsvägen.

15/ Sörehalls Mekaniska föreslår ny gång- och cykeltunnel under järnvägen norr om Dalälsvägen samt flyttning av huvudgatan utmed järnvägen så nära järnvägsområdet som möjligt.

16/Wollerts Spannmål föreslår att banvallen höjs så att vägporten kan få full höjd, att huvudvägen flyttas ut väster om Sörehalls Mekaniska, att ny gång- och cykeltunnel anordnas vid Dalälsvägen samt att spårområdet inhägnas i och bulleravgränsas.

17/Mehede Snickerifabrik föreslår att L-gatan (f d Söderforsvägen) anslutes till huvudgatan norrut, att vändplanen utgår samt att vägområdet flyttas mot väster så att in- och utlastningsutrymme tillskapas på den egna fastigheten mellan väg och fabriksbyggnad.

18/Rohlin, 19/Eriksson och 24/Thomsson önskar att användningsbestämmelsen för resp fastigheter bibehålles för lantbruk. 18/Rohlin önskar även att utbyggnad av Söderforsvägen sker så att intrånget på fastigheten blir minsta möjliga. 19/Eriksson önskar som framgår av minnesanteckningarna att väg norrut för tung trafik förlägges på åkermarken söder om Flottarvägen.

20/Rosenlund önskar att Söderforsvägen byggs ut så att staketet i fastighetsgränsen lämnas oförändrat.

21/Wahlund önskar att samfälligheten s9 lägges till fastigheten.

22/Olsson föreslår ny gång- och cykelväg under järnvägen vid Dalälvsvägen samt att huvudgatan dras väster om Sörehalls Mekaniska.

23/Engberg-A-L Thomsson och 24/G Thomsson-E och D Thomsson föreslår att vägportens höjd begränsas till 3,10 m samt önskar ordenlig förklarig till varför tidigare diskuterad vägdragning längre söderut helt förkastats.

25/Wiklander, 26/B.Eriksson, 27/Götbring samt 31/Larsson-51/Engblom-Frank i likalydande skrivelser kräver att gång- och cykeltunnel byggs ut vid Dalälvsvägen och att järnvägsområdet avgränsas med fast stängsel som förhindrar spontan korsning av järnvägsområdet 50/Lindström önskar dessutom att vägporten med anslutningsväg placeras vid fast. Mehede 2:81,3:46 och 3:3 i enlighet med fastighets- och s-föreningens tidigare förslag. 27/Götbring efterlyser dessutom klarare information om bl a Kvarnvägens anslutning mm. 26/B Eriksson anser att en gång- och cykeltunnel måste byggas även vid Myrby.

28/K A o C Andersson önskar inte att väg dras intill och parallellt med Flottarvägen och att anslutningsvägen norrut dras väster om kraftledningarna.

29/Jansgård kräver ekonomisk kompensation för att ny tomtplats föreslås söder om deras fastighet på andra sidan Rullstensvägen, garantier för att gång- och ridtunnlar utföres i byns vardera ände samt påtalar att trafikanter på Riksvägen ofta överskrider gällande hastighetsbestämmelser.

30/Eliasson och 52/B Andersson anser likaså att en gång- och cykeltunnel bör byggas vid Myrby.

Ställnings-
taganden

Planförslaget skall kompletteras med genomförande-
beskrivning och utredning angående huvudmannaskap.
Arbeten i samband med byggandet av vägporten och
tillhörande anslutningsvägar inkl gång- och
cykelvägar förutsättes ske med Banverket som
huvudman. De exakta gränserna för ansvarsområdet
skall preciseras i exploateringsavtal som upprättas
och godkännes i god tid innan planen vinner laga
kraft. I de delar avtalet berör den allmänna vägen
(Söderforsvägen) förutsättes Vägverkets medverkan
vid upprättandet av förslaget.

Skyddsbestämmelser för vattentäkt och grundvatten
förutsättes även ingå i exploateringsavtalet att
ligga till grund för byggnadsarbeten inom
planområdet. Erforderligt underlag för utformningen
av dessa skyddsbestämmelser förutsättes kunna
redovisas i till planförslaget hörande
miljökonsekvensbeskrivning vilken skall upprättas.
Därvid beaktas naturligtvis även problemen med
Dalälvens högvattenstånd.

Befintliga servitut belägna inom gällande
detaljplaner skall regleras i samband med
revidering av planerna.

Eventuellt erforderliga förändringar av befintliga
ledningarna inom planområdet förutsättes bekostade av
exploatören.

Vid genomförandet skall tillgängligheten för
handikappade och önskemål beträffande
detaljutförning av bussangöringen tillgodoses.

Den tidigare diskuterade vägdragningen och
vägportsläget längre söderut har utgått bl a därför
att lutningsförhållandena är ogynnsammare här, dels
därför att det innebär större intrång i befintliga,
bebyggda fastigheter utan att medföra andra
fördelar jämfört med redovisat förslag.

Höjning av järnvägen så att vägport med full höjd
kan byggas är ej ekonomiskt genomförbart

Det föreslagna alternativa läget för huvudgatan
norrut väster om järnvägen bör ej komma till. Dels
därför att grundförhållandena här är sämre, dels
därför att mer av den brukade jordbruksmarken då
skulle tas i anspråk och dels för att en sådan
lokalisering av vägen begränsar ev framtida
utbyggnadsmöjligheter för Sörenhalls
Mekaniska.

Frågan om bullerbämpande åtgärder utmed järnvägen
skall beaktas i det fortsatta planeringsarbetet,
liksom förutsättes stängselskyldighet i
planförslaget så att människor hindras från att
komma upp på spårområdet.

Fortsatt utredning har visat att något
formellt hinder för att bibehålla lantbruksändamål
inom planområdet.

18/Rohlins, 19/Erikssons och 24/Thomssons
önskemål om fortsatt lantbruksändamål på
fastigheterna bör tillgodoses. Utbyggnaden av
Söderforsvägen bör ske med största möjliga
hänsynstagande till 18/Rohlins önskan om så litet
fastighetsintrång som möjligt. Detta gäller även
20/Rosenlund.

17/Mehede Snickerifabriks önskemål om förändring av
lokalgatans (f d Söderforsvägens) läge bör
tillgodoses likasom även anslutning av vägen
norrut, vilket bör kunna accepteras i kombination
med trafikreglerande åtgärder så att högersväng
påbjudes i korsningen och genomfart förbjudes.
29/Jansgårds krav om ekonomisk kompensation får om
den skall beaktas regleras i särskilt avtal. Den
synes dock tveksamt om olägenheten med en ny
tomtplats för enbostadshus på motsatt sida om
Rullstensvägen för deras del medför så stor
olägenhet att ekonomisk gottgörelse blir motiverad.

Övriga skrivelser tar upp frågor utanför det
aktuella planområdet. De kommer att tas upp och
beaktas i det fortsatta arbetet med angränsande
planområden. Samråd angående detta planförslag bör
lämpligen genomföras samtidigt med utställande av
det nu aktuella planförslaget.

Byggnadsnämnden bör sedan planförslaget reviderats
och kompletterats i enlighet med samrådsredo-
görelsen ställa ut planförslaget i enlighet med
best i PBL 5 kap 23§.

Samrådsredogörelsen har upprättats av stadsarkitekt
Kjell Norberg

Tierp 1994-12-05


Kjell Norberg

DPL 226

Förslag till detaljplan för Mehedeby vägport,
Mehedeby, Tierps Kommun.

UTLÅTANDE

Hur samrådet
bedrivits

Detaljplanen bestående av plankarta,
bestämmelser, planbeskrivning,
genomförandebeskrivning och fastighetsförteckning
har hållits utställd för granskning under tiden
1995-01-02 - 1995-01-30.
Av kungörelsen framgår att skriftliga yttrande skall
ha inkommit till kommunplanering, Tierps kommun
senast 1995-01-30.

Yttranden
Skrivelser

- 1/ Östhammars lantmäteridistrikt
- 2/ SJ Fastighetsdivision
- 3/ Telia, Region Öst
- 4/ Barn-och utbildningsnämndens au
- 5/ Lennart Eriksson/ombud för ägare till
Mehede 2:3 resp Mehede 2:59
- 6/ Länsstyrelsen, Uppsala län
- 7/ Kultur och Fritidsnämnden
- 8/ Upplands lokaltrafik
- 9/ Banverket, mellersta regionen
- 10/ Torsten o Sigun Eriksson, Mehede 3:3
- 11/ Sörehalls Produktion AB, Mehede 2:101
- 12/ Kommunstyrelsen
- 13/ Vägverket, Region Mälardalen

4/, 6/, 7/, 8/och 12/ har inga erinringar mot
planförslaget.

1/ Östhammars lantmäteridistrikt framför att
genomförandebeskrivningen bör ändras så att det
framgår att kommunen ej är huvudman för vägar och
allmänna platser inom planområdet.

2/ SJ Fastighetsdivision förutsätter att
överenskommelse om överlåtelse av mark kan träffas
med Tierps kommun.

3/ Telia, Region Öst påpekar att mindre justering av
plankartan krävs för redovisat u-område att
ledningrätt skall prövas i anslutning till övriga
fastighetsrättsliga åtgärder samt att några
teleledningar berörs och att flyttning av dessa
skall genomföras i nära samverkan med Telia samt
bekostas av exploitören.

5/ Lennart Eriksson/ ombud för ägare till Mehede 2:3
och Mehede 2:59/ som anser att gång- och cykelvägen
väster om brukningscentrum på Mehede 2:3 bör flyttas
österut, att tillfart till brukningscentrum medges
från blivande H-gata samt att bullerstörningar från
den nya H-gatan måste åtgärdas.

9/ Banverket förutsätter att avgränsning av deras ansvar regleras i exploateringsavtal samt förutsätter att uppsättande av stängsel regleras av lagen om stängselskyldighet.

10/ Torsten o Sigun Eriksson, Mehede 3:3 kräver att bestämmelsen "icke omgivningsstörande" utgår för fastigheten, att antal våningar och inredning av vind ej anges samt att på grundkartan redovisad fastighetsgräns mellan Mehede 3:3 och Mehede 3:46 rättas.

11/ Sörehalls Produktion AB, Mehede 2:101 önskar att angiven högsta byggnadshöjd ökas till 12 m för att klara framtida utbyggnad.

13/ Vägverket, Region Mälardalen upprepar påpekandet beträffande ansvar för förändring av Söderforsvägen och att medel för vägutbyggnaden saknas i Vägverkets budget. Vägverket tar också upp diskussion om ev annan utformning av nuvarande Söderforsvägen med vändplats istället för den föreslagna anslutningen samt lokalisering av busslingen.

Ställnings-
taganden

Genomförandebeskrivningen ändras så att det framgår att väg- och fastighetsförening skall vara huvudman för vägar och allmänna platser inom planområdet.

Överenskommelse om överlåtande av mark inom planområdet regleras i enlighet med gällande lagstiftning. Kostnader för ev erforderliga ledningsflyttningar belastar exploateringen. Sträckning av gång- och cykelvägen har tidigare diskuterats med bl a ägarna till fastigheterna Mehede 2:3 och 2:59 varvid den nu föreslagna bedömts som den bästa. En sträckning helt utmed järnvägsområdet omöjliggöres av att Banverket av säkerhetsskäl motsätter sig att vägen förlägges på järnvägsbron. Andra dragningar omöjliggöres ju av nivåskillnader och kravet på handikappanpassning. Tillfart till brukningscentrum förutsättes i planen kunna ske från den nya H-gatan. Ev erforderliga bulleravskärmningar med avseende på den nya H-gatan söder om fastigheten Mehede 2:59 beaktas vid plangenomförandet.

För åtaganden och ansvar inom planområdet skall exploateringsavtal upprättas och godkännas av berörda parter.

Plankartan anger byggnadshöjd 7 m inom fastigheter med beteckningen L (odling). Beskrivningen bör revideras i enlighet med detta. Begränsningen att verksamheten ej får vara omgivningsstörande innebär ingen förändring jämfört med gällande detaljplan och bör bibehållas. Gränsen mellan fastigheterna Mehede 3:3 och Mehede 3:46 skall justeras.

Motiv för ökning av byggnadshöjden till 12 m har ej redovisats. Angiven höjd i planen bör bibehållas.

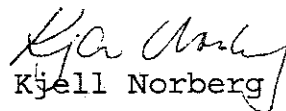
Ansvar för genomförandet och bekostandet av Söderforsvägen ombyggnad regleras i exploateringsavtal och överläggningar mellan Vägverket och kommunen. I den plan som varit föremål för samråd föreslogs nuvarande Söderforsvägen få en utformning i enlighet med Vägverkets nu anförda synpunkter. Erinran mot detta föranledde ändring i enlighet med den utställda planen. Busslingans lokalisering och utformning grundas på överväganden och samråd med Upplands Lokaltrafik.

Föreslagna revideringar/kompletteringar av planen är av redaktionell karaktär och bör kunna genomföras utan krav på förnyat utställande. Byggnadsnämnden bör godkänna planförslaget och överlämna det till kommunfullmäktige med hemställan att fullmäktige antar detaljplanen.

Innan detaljplanen antages skall av parterna godkänt exploateringsavtal föreligga.

Utlåtandet har upprättats av stadsarkitekt Kjell Norberg.

Tierp 1995-02-06


Kjell Norberg