



Kopia till
enligt SÄNDLISTA

Kommunfullmäktige har den 26 november 1996 antagit förslag till detaljplan för gatuport i Esplanaden, Tierps köping, Tierps kommun.

Beslutet har vunnit laga kraft den 1 januari 1997.

Enligt uppdrag

Birgitta Lind
Birgitta Lind

SÄNDLISTA

Lantmäterimyndigheten i Uppsala län, Östhammar
Lantmäterimyndigheten i Uppsala län, Uppsala
Länsstyrelsen, Planenheten, Uppsala

ANTAGANDEHANDLING

Detaljplan för GATUPORT I ESPLANADEN, Tierps Köping, Tierps kommun.

PLANBESKRIVNING

HANDLINGAR

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

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Detaljplanens syfte är att möjliggöra trafik i Esplanaden även efter utbyggnaden av dubbelspår för höghastighetståg. En ombyggnad av Tierps bangård pågår och bedöms vara avslutad i början av 1998. Efter ombyggnaden kommer järnvägen genom Tierp att trafikeras på dubbla spår i hastigheter upp till 200 km/tim. Antalet tågpassager beräknas öka från ca 70 per dygn till ca 100 inom en 10-årsperiod. I Esplanadens mittremsa mellan Centralgatan och Grevegatan kommer en ny gata och gc-bana att anläggas som leder under järnvägen genom en gatuport. Den fria höjden för gata genom porten kommer av tekniska skäl att vara 3,10 meter, gc-banans frihöjd blir 2,70 meter.

BAKGRUND

I samband med utredning angående dubbelspårsutbyggnad och höghastighetstrafik på östra stambanan aktualiserades frågan om borttagande av befintliga plankorsningar utmed järnvägen. Redan i slutet av 1989 redovisade Banverket och SJ önskemålet att korsningen mellan järnvägen och Esplanaden i Tierp skulle stängas helt. Från kommunens sida anfördes att det av kommunikationshänsyn var nödvändigt att åtminstone gång- och cykeltrafik gavs utrymme i en planskildhet, vilket Banverket accepterade som planeringsförutsättning. Under åren 1990-91 genomfördes på kommunfullmäktiges uppdrag en utredning angående utvecklingsplan för Tierps Centrala delar. I denna utredning, som slutredovisades i maj 1991, ingick även förslag till utformning av Esplanadkorsningen med järnvägen. I utredningsarbetet framkom dels att komplettering av planskildheten med möjlighet till passage även för personbilar med avseende på erforderliga ramputredningar o d endast medförde marginellt ökade ingrepp i miljön, dels att begränsning av järnvägens barriäreffekt var en nödvändighet för att kunna bibehålla serviceinrättningar och butiker på ömse sidor av järnvägen. Om kommunikationerna mellan de båda samhällshalvorna försämras föreligger risk för att endera av sidorna utarmas i servicehänseende.

Efter ett mycket omfattande utredningsarbete som pågått sedan 1989 uppdrog kommunstyrelsen till byggnadsnämnden att upprätta detaljplan med förutsättningen att korsningen skulle utformas med planskildhet mellan järnvägen och Esplanaden och med ge trafik med personbilar. (Fri höjd 3,1 m)

Banverkets och SJ:s principiella inställning har under hela utredningsarbetets gång varit att plankorsningen skall tas bort, främst av säkerhetsskäl. Mot en bomreglerad korsning talar också de långa fällningstiderna som kommer att uppgå till cirka 3,5 tim per dygn, huvudsakligen under morgon- och kvällstid.

PLANDATA

Planområdets areal utgör c:a 1,8 ha och omfattas av delar av Norra och Södra Esplanaden i Tierp mellan Grevegatan och Centralgatan. Dessutom ingår delar av Bangårdsgatan och Järnvägsesplanaden som påverkas av ombyggnader med bl a trappor och gångbroar.

Markägoförhållanden

Detaljplanen omfattas av fastigheterna Tierp 1:1 och 2:1 som ägs av Tierps kommun och 7:1 som ägs av Staten.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Detaljplaner

Gällande detaljplaner för området är fastställda 42-08-28 (Dp 47), 43-09-24 (Dp 50), 46-03-15 (Dp 52), 50-12-15 (Dp 64), 61-09-14 (88), 81-09-14 (Dp 150) och 86-10-27 (Dp 149).

Tomtindelningar

Detaljplaneområdet omfattas inte av några tomtindelningar.

Kommunala beslut

I den till Översiktsplan för Tierps kommun (ÖP 90) hörande tätortsfördjupningen för Tierps Köping anges riktlinjerna för vägnätets utbyggnad inom Köpingen. ÖP 90 antogs av kommunfullmäktige 1991-02-12 § 11.

Den av kommunfullmäktige i november 1991 antagna "Utvecklingsplan för Tierps centrum" anger riktlinjerna för utveckling av Köpingens centrala delar med avseende på kulturell och kommersiell service, framkomlighet, parkering, trafiklösningar mm. Utvecklingsplanen fungerar som planprogram för flera av de detaljplaner som tagits fram i Tierps köping sedan 1991.

En arbetsgrupp för Tierps kommun och Tierps företagareförening har med "Utveckling för Tierps centrum" som utgångspunkt arbetat med möjliga trafiklösningar och utvecklingar inom den kommersiella servicen i Tierps centrum. I ett förslag daterad 95-03-02 har gruppen överlämnat förslag och synpunkter. Kommunstyrelsen uppdrog 1995-03-14 § 60 till byggnadsnämnden att upprätta erforderliga detaljplaner utifrån intentioner redovisade i förslaget. Byggnadsnämnden har vid sammanträde 1995-03-24 § 44 uppdragit till Kommunplanering att upprätta detaljplan i enlighet med kommunstyrelsens beslut.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Mark och vegetation

Esplanaden med gräsytor och alléträd har ett kulturhistoriskt och miljömässigt värde och ingår som en väsentlig del i köpingens parker och grönytor. Detaljplanen innebär att den planterade mittremsan delvis ersätts av ny gata och gc-bana.

Kulturhistoriskt värdefull miljö

Esplanaden och även äldre byggnader längs Södra Esplanaden har ett kulturhistoriskt värde. Detta innebär att trädraderna och gräsytorerna så långt möjligt bör bevaras eller, där detta inte är möjligt, ersättas med planteringar och träd på de grönytor som kan återställas.

GATOR OCH TRAFIK

Esplanaden trafikeras av 4-5000 fordon per årsmedeldygn. Större delen av trafiken har mål i de norra och södra delarna av centrum. Busslinjerna till Karlholm och Skärplinge trafikerar Norra Esplanaden. De flesta andra busslinjer till och från Tierp trafikerar Södra Esplanaden.

Efter ombyggnaden bedöms genomfartstrafiken i Esplanaden minska något. Angöring och parkering vid butikerna mot Esplanaden kommer att kunna ske i viss utsträckning på de delar av gatunätet som bevaras uppe i marknivån. På Södra Esplanadens västra sida, vid Rimi och färghandeln kommer det dock inte att finnas plats för parkering eller angöring.

Bussar kommer inte att kunna passera genom gatuporten. Busslinjerna norrut kommer troligen att trafikera Greve gatan-Norra Esplanaden.

GEOTEKNISKA FÖRHÅLLANDEN

De geotekniska förutsättningarna har utretts översiktligt. Jorden i broläget består överst av ca 1 m fyllning och därefter 2-4 m silt och finsand (delvis med lera), som vilar på morän. Vid korsningen med järnvägen finns en bergklack på tre-fem meters djup. Grundvattennivån bedöms ligga på ca 4 meter under marknivån i korsningen med järnvägen.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

Kommunala ledningar

Bebyggelsen i området är ansluten till befintliga vatten- och avloppsledningar. Vid utbyggandet av Gatuport och övriga förändringar av gatunätet inklusive gång- och cykelvägar erfordras omfattande omläggning/komplettering av befintliga ledningar.

El

Befintlig transformatorstation vid Järnvägsplanaden ges egen fastighet.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Genomförandetiden är föreslagen till 5 år.

KONSEKVENSER

Stadsbild

Gatuporten och ramperna för gata och gc-väg är en storskalig förändring av gatu- och parkområdet i Esplanaden. Träd och grönytor ersätts till stora delar av asfaltytor, stödmurar och slänter. För att så långt möjligt anpassa den nya anläggningen kommer nya träd att ersätta de som tas ner. Slänter anläggs med gräs och buskar. Nya träd och häckar kommer också att planteras längs järnvägen för att kompensera och förstärka den gröna miljön. Stödmurar bör utföras i hög kvalitet, om möjligt platsbyggda och delvis med alternativa ytmaterial som t ex tegel eller klinker. Även räcken och belysning bör utföras med traditionella färger och omsorg i utformningen.

Barriäreffekter

Ett 70-tal bomfällningar per dygn innebär i nuläget en påtaglig barriäreffekt för gående, cyklister och bilister. Stoppen vid bommarna försämrar kontakten mellan centrumdelarna norr och söder om spåret. Dessa barriäreffekter minskas dock delvis av den nya gc-tunneln vid järnvägsstationen.

Biltrafiken i Esplanaden kommer att få nya förutsättningar med högre framkomlighet och kortare körtid. Även cyklister kommer att göra tidsvinster. De relativt långa ramperna och passagen under järnvägen kommer dock att uppfattas som en försämring. För cyklister med mål i direkt anslutning till Järnvägsplanaden eller Bangårdsgatan innebär ramperna en omväg jämfört med nuläget.

De gående blir hänvisade till cykelramper eller trappor. På grund av nivåskillnader vid passagen under järnvägen kommer barriäreffekterna för gående att bli större än för bil- och cykeltrafikanter. Gångbroar i Bangårdsgatans och Järnvägsplanadens förlängning och trappor på båda sidor om järnvägen kommer dock att innebära nära kontakt mellan olika delar av centrala Tierp.

Buller

Nuvarande fordonsmängder innebär bullerpåverkan på bostäder längs Esplanaden. Ombyggnaden av Esplanaden bedöms minska genomfartstrafiken. Den tunga trafiken som inte klarar den fria höjden 3,1 meter hänvisas till alternativa gator som Centralgatan och Grevegatan. Flyttningen av trafiken i Esplanaden till ny körbana i mittfältet kommer att innebära en viss minskning av bullerpåverkan på intilliggande bostadshus. Buller från järnvägen kommer dock att öka pga fler tågpassager och högre hastighet.

Vibrationer

Minskad tung fordonstrafik kommer att innebära mindre vibrationer i Esplanaden. Ökad tågtrafik kommer att innebära ökade vibrationer från järnvägen.

Luftföroreningar

Luftföroreningar från trafiken i centrala Tierp är vid de flesta väderlekstyper av liten omfattning. Ombyggnaden kommer att innebära minskade utsläpp på grund av minskad tomgångskörning och minskad genomfartstrafik.

Grundvatten

Gatuportens botten under järnvägen kan komma att grundläggas under högsta grundvattennivån. Gatuporten kommer eventuellt att anläggas med sk tråg, en tät betongkonstruktion som hindrar grundvatten från att tränga upp i körbanan. Den pumpgrop som anläggs kommer huvudsakligen att pumpa ytvatten från ramperna och intilliggande asfaltytor. Inga större grundvattenmängder bedöms komma att pumpas ur marken eller ur den närliggande Västlandsåsen.

Trafiksäkerhet

Den planskilda korsningen kommer att innebära en stor förbättring av trafiksäkerheten. Den stora vinsten är att plankorsningen kan stängas. Dessutom innebär separering av bilar, cyklister och gående en förbättring för framkomlighet och ökad säkerhet. Gångbroar i Järnvägsesplanaden och Bangårdsgatan förbättrar också säkerheten för de som går och cyklar över Esplanaden. Rampernas anslutningar vid Centralgatan och Grevegatan behöver ägnas särskild uppmärksamhet för att god framkomlighet och ökad säkerhet ska kunna uppnås.

Byggtiden

Byggtiden innebär ökade barriäreffekter och extra störningar under ca 1 års tid. Grävning, sprängning, transporter och gatuarbeten kommer att orsaka buller, vibrationer, damning och nedsmutsning. Ett kontrollprogram bör upprättas under bygghandlingsskedet för att begränsa påverkan under byggtiden.

MEDVERKANDETJÄNSTEMÄN

Planförslaget har upprättats av stadsarkitekt Sten Hammar och karttekniker Kenneth Ottosson.

Tierp 1996-10-28

Sten Hammar
Sten Hammar

Kenneth Ottosson
Kenneth Ottosson

ANTAGANDEHANDLING

Detaljplan för GATUPORT I ESPLANADEN, Tierps Köping, Tierps kommun.

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Tidplan (preliminär)

Samrådsmöte	19 juni -96
Samrådstid	28 juni - 16 august -96
Utställningstid	13 sep - 11 okt -96
Antagande	26 nov -96
Lagakraft	1 jan -97
Byggstart	1 mars -97

Genomförandetid

Genomförandetiden föreslås till 5 år.

Ansvarsfördelning

Ett exploateringsavtal som reglerar ansvarsfördelning mellan kommunen och Banverket har antagits av kommunfullmäktige.

FASTIGHETSRETTLIGA FRÅGOR

Fastighetsbildning

Kommunens fastigheter Tierp 1:1 och 2:1 erhåller mark från Tierp 7:1 som ägs av Staten.

Tomtindelning

Inom planområdet finns inga gällande tomtindelningar.

Ledningsrätt

Befintliga underjordiska ledningar bör säkerställas genom ledningsrätt.

TEKNISKA FRÅGOR

Projektering

En detaljerad ledningskarta kommer att upprättas som redovisar befintliga ledningar och planerade flyttningar av ledningar i området. Banverket ansvarar för projektering av hela projektet med bl a brokonstruktion, gator och grönytor. Banverket kommer också att utreda grundförhållanden och grundvattenförhållanden i området.

Dokumentation och kontroll

Dokumentation av byggnaders grundläggning och ev grundläggningsskador kommer att behöva utföras före, under och efter anläggning av gatuport och gator. Banverket ansvarar för detta kontrollprogram.

EKONOMISKA FRÅGOR

Kostnaderna för att genomföra detaljplanen bedöms till 24 miljoner kronor. Dessa kostnader kommer att delas mellan kommunen och banverket enligt exploateringsavtal mellan parterna.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Genomförandebeskrivningen har upprättats av stadsarkitekt Sten Hammar och karttekniker Kenneth Ottosson.

Tierp 96-10-28

Sten Hammar
Sten Hammar

Kenneth Ottosson
Kenneth Ottosson

DP 185

Förslag till detaljplan för **Gatuport i Esplanaden**, Tierps köping, Tierps kommun.

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Hur samrådet bedrivits

Samrådsmöte har hållits i Kommunhusets A-sal den 19 juni 1996.

Detaljplan bestående av plankarta med bestämmelser, planbeskrivning, genomförandebeskrivning samt illustration har tillställts berörda sakägare och myndigheter 1996-07-01.

Av underrättelsen framgår att skriftliga yttrande skall ha inkommit till Byggnadsnämnden, Tierps kommun senast 1996-08-16.

Yttrande/skrivelser

- 1/ Länsstyrelsen
- 2/ Vattenfall, Norduppland
- 3/ Upplandsmuseet
- 4/ Lantmäterimyndigheten
- 5/ SJ Fastighetsdivision
- 6/ Telia
- 7/ Banverket, Mellersta Region
- 8/ Kommunstyrelsens AU
- 9/ Barn, utbildning och kultur, kultur & fritid
- 10/ Barn och utbildningsnämndens AU
- 11/ Tierps Fjärrvärme AB
- 12/ Upplands Lokaltrafik AB
- 13/ Hem & Skolaföreningen i Hållnäs, Västland och Österlövsta
- 14/ Bostadsrättsföreningen HSB Banken i Tierp
- 15/ Handelsbanken Fastigheter
- 16/ KF Fastigheter AB
- 17/ Bennys Grill
- 18/ HB Esplanaden
- 19/ Hyresgästföreningen i Uppland
- 20/ Centerpartiet i Tierps kommun
- 21/ Tova Åberg, Tierp
- 22/ Naturskyddsföreningen i Tierp
- 23/ Miljö och hälsoskyddsnämnden (efter samrådstidens slut)

3/ Upplandsmuseet, 4/ Lantmäterimyndigheten, 8/ Kommunstyrelsens AU, 10/ Barn och Utbildningsnämndens AU har ingen erinran mot planförslaget.

1/ Länsstyrelsen påpekar att äldre byggnader och gator i köpingen har ett stort kulturhistoriskt värde och att den planerade ombyggnaden innebär en storskalig förändring av gatu- och parkområden i Esplanaden. Ombyggnaden bedöms också ge en försämrad tillgänglighet med bil till vissa butiker. Länsstyrelsen pekar också på alternativa trafiklösningar med bl a plankorsning.

Kommentar: En plankorsning med järnvägen är tekniskt möjligt att genomföra med acceptabel säkerhet. Pga fler tågpassager och längre fälltider för bommarna kommer dock framkomligheten för biltrafiken att minska drastiskt. Detta i kombination med starka önskemål om goda bilförbindelser mellan norra och södra delarna av centrum har gjort att alternativet med plankorsning för biltrafiken inte har bedömts vara realistiskt.

Banverket och SJ strävar också konsekvent efter att bygga bort plankorsningar för att öka säkerheten, möjliggöra hög och jämn hastighet för tåget samt att förbättra arbetsmiljön för lokförarna.

Den planerade gatuporten kommer så långt möjligt att utformas med nya grönytor och alléträd. Bibehållen tillgänglighet med bil till flertalet av butikerna i centrum och försämrad tillgänglighet till några av butikerna är en av de konsekvenser som har vägts in i projektet.

2/ Vattenfall har ett flertal högspänningskablar inom planområdet som föreslås att läggas inom u-områden. Om flyttning av kablar blir aktuell skall dessa bekostas av exploatören.

Kommentar: Detaljplanen kompletteras med u-områden.

5/ SJ Fastighetsdivisionen anser att planen utökas med området mellan Konsum och spårområdet samt att allmän platsmark som SJ äger löses in av kommunen.

Kommentar: Detaljplanen har avgränsats snävt. Markanvändningen mellan Konsum och järnvägen bedöms kunna utredas i annan ordning. Området kommer även i fortsättningen att behöva användas för parkering och gång- och cykelförbindelse.

6/ Telia redovisar på kartmaterial ett flertal viktiga telekablar inom planområdet och anser att planen skall omarbetas i gatuportens östra del om kablarna skall kunna behållas i nuvarande sträckning. Telia anser att planen kompletteras med ytterligare u-områden för sina kablar.

Kommentar: Det valda läget för gatuporten är hårt styrt av omgivande gator. Berörda ledningar bedöms därför behöva flyttas. Detaljplanen kompletteras med u-områden.

7/ Banverket påpekar att träd längs järnvägen och parkering inte bör ligga närmare spårmiten än 15 meter samt att beskrivningen kompletteras med att tillfällig grundvattenpumpning erfordras under byggtiden.

Kommentar: Kulturhistoriska och miljömässiga skäl finns för att komplettera befintliga trädrader. Sådan plantering kommer att ske i samråd med banverket.

9/ Kultur och fritid anser att hela projektet skall anpassas estetiskt till omgivningen samt att alléerna bör återplanteras enligt samma regelbundenhet. Kultur och fritid påpekar att vid ombyggnader av miljöer ska 0,5 % av byggkostnaden läggas på konstnärlig utsmyckning i enlighet med av kommunen antagna regler.

Kommentar: Till projektgrupp Esplanaden för kännedom.

11/ Tierps Fjärrvärme AB har fjärrvärmekulvert i området som måste flyttas under årstid då värmebehovet är som lägst samt att flyttning bekostas av projektet.

Kommentar: Till projektgrupp Esplanaden för kännedom.

12/ Uppland Lokaltrafik påpekar att korsningarna mellan Södra Esplanen-Järnvägsplanen och Norra Esplanen-Grevegatan måste utformas så att busstrafiken kan köra i dessa korsningar samt att behov finns att angöra Centralskolans busslinga.

Kommentar: Busstrafikens behov av körytor kommer att beaktas under projekteringen.

13/ Hem och Skolföreningen i Hållnäs, Västland och Österlövsta anser att gatuporten ej behövs samt att pengar som kommunen investerar i projektet istället ska läggas på skolorna.

Kommentar: Kommunstyrelsen har givit byggnadsnämnden i uppdrag att upprätta planförslaget. Banverket har starkt uttalade ambitioner att bygga bort plankorsningar längs Ostkustbanan. Kostnaderna för gatuporten fördelas mellan kommunen och Banverket enligt förslag till exploateringsavtal. Kostnaden för kommunen blir ca 12 miljoner enligt avtalet.

14/ Bostadsrättsföreningen HSB Banken i Tierp anser att det bör anläggas en gång- och cykelbro över Esplanen vid Järnvägsplanen.

Kommentar: Preliminära utredningar visar att det troligen är tekniskt möjligt att bygga en GC-bro över Esplanen i Järnvägsplanens förlängning. Det innebär dock stora svårigheter att få plats med både GC-bro och trappor. Frågan får utredas vidare i den fortsatta projekteringen.

15/ Handelsbanken Fastigheter anser att om planen genomförs så försämras tillträdet till fastigheten kraftigt vilket innebär en sänkning av fastighetens värde. Järnvägsplanen och Södra Esplanen får karaktären av en bakgata. Järnvägsplanen bör överdäckas Södra Esplanen.

Kommentar: Tillgängligheten till fastigheten försämras i begränsad omfattning. En överdäckning av Esplanen i Järnvägsplanens förlängning innebär att rampen upp ur gatuporten behöver fördjupas och förlängas söderut mot Centralgatan. Detta förlänger ingreppet i mittremsan. Förslaget bedöms vara ekonomiskt, trafiktekniskt och miljömässigt svårt att genomföra. I övrigt se kommentarer 20.

16/ KF Fastigheter AB anser att vägombyggnaden påverkar butiken negativt. Framkomligheten i Esplanen försvåras och konfliktpunkter mellan olika trafikanter skapas. KF anser att förslaget i utvecklingsplanen var bättre. Gatan utanför Konsums entré bör ändras så att biltrafik kan använda gatan för att bibehålla tillgängligheten. KF saknar en redovisning hur marken mellan järnvägen och butiken skall användas.

Kommentar: Gatunätet kring Konsum medger inte heller i nuläget full rörelsefrihet för bilar kring butiken. Det har under utredningen bedömts som miljömässigt och tekniskt omöjligt att bredda gatorna ytterligare eller att göra en överdäckning i Bangårdsgatans förlängning. Området mellan järnvägen och butiken kommer att kunna nyttjas för parkering samt gång- och cykeltrafik.

17/ Bennys Grill anser att det behövs en förbindelse över Esplanen vid Järnvägsesplanen samt att trappan vid grillen flyttas närmare gatan. Vilka parkeringsmöjligheter kommer det att finnas på gatorna om grillen blir kvar?

Kommentar: En gång-och cykelbro i Järnvägsesplanen över den ombyggda Esplanen kommer att utredas. Plankartan kompletteras med ett handelsområde för befintlig grill. Parkeringsmöjligheterna vid Grillen kommer att finnas kvar men med färre platser.

18/ HB Esplanen anser att tillgängligheten med bil till butikerna i fastigheten Tierp 25:2 blir försämrat om Järnvägsesplanen skärs av samt att åtgärderna skulle försämra affärsläget och en sänkning av fastighetens värde. HB Esplanen motsätter sig planförslaget och yrkar på att planen omarbetas så att Järnvägsesplanen behålls intakt.

Kommentar: Se kommentarer 15 och 20.

19/ Hyresgästföreningen anser att planförslaget innebär stora ingrepp i köpingens centrala delar och förutsätter att stora ansträngningar görs för att minimera olägenheter för de boende samt att kulturhistoriska och miljömässiga värden bevaras i området.

Kommentar: Planförslaget är så långt möjligt utformat så att ingrepp på natur- och kulturmiljön ska kunna begränsas.

20/ Centerpartiet föreslår att Järnvägsesplanen behålls och låter Esplanen gå under även den så att bussar kan köra Torggatan-Järnvägsesplanen- stationen och avlasta trafiken i korsningen Centralgatan- Södra Esplanen.

Kommentar: Alternativet att behålla Järnvägsesplanen på bro över Esplanen har prövats under utredningen. Alternativet innebär att rampen i Esplanen måste förlängas fram till Centralgatan med ännu större ingrepp som följd. Den mörka passagen i tunneln under väg och järnväg förlängs också. Kostnaderna skulle troligen öka med ca 4 miljoner. Det aktuella planförslaget är förankrat med Upplands Lokaltrafik AB.

21/ Tova Åberg anser att det bör byggas en tunnel för endast gång- och cykeltrafikanter istället vilket skulle innebära mindre ingrepp i den kulturhistoriskt och miljömässigt värdefulla Esplanen.

Kommentar: En gång- och cykeltunnel skulle pga behovet av handikappanpassning få samma längd på ramperna som en biltunnel. Ingreppet i grönremorna skulle kunna begränsas något. En stor del av alléträden och gräsytorna skulle behöva tas bort även med en renodlad gc-tunnel.

22/ Naturskyddsföreningen anser att hela projektet skall omprövas. Vidare har föreningen lämnat följande synpunkter: Hela den gröna oasen med allén och grönområden skall bevaras. Det finns ingen lag som förbjuder plankorsning med järnväg och väg. Enligt naturresurslagen skall alla allér bevaras. Miljökonsekvensbeskrivningen är undermålig. När Grevegatan öppnas behövs inte någon gatuport i Esplanen.

Kommentar: Projektet har behandlats i "Utvecklingsplan för Tierps Centrum" 1991. Kommunstyrelsen har lämnat planuppdrag till Byggnadsnämnden 95-03-14.

Miljökonsekvensbeskrivningen behandlar inte förändringar av luftföroreningar. Orsaken till detta är att luftföroreningarna i Tierp är av liten omfattning. Ombyggnaderna av Esplanen och Grevegatan kommer troligen att ge jämnare trafikflöden och minskade föroreningar i centrala Tierp. Allén kommer att kunna bevaras opåverkad på ca 75% av sträckan mellan Sveaplan och Gävlevägen. I den nedgrävda delen av Esplanen planeras för nya alléträd. Flera av träden i allén kan på sikt ändå behövas bytas ut pga sjukdomar och hög ålder. Se även kommentar 1.

23/ Miljö och hälsoskyddsnämnden framhåller att planarbetet ej ska forceras, att i slutlösningen skall det uppnås grönytor, bra luftmiljö och bra trafiksituation samt att klotter ska försvåras på betongytor.

Kommentar: Till projektgrupp Esplanaden för kännedom.

Ställningstagande

Det nu föreliggande planförslaget har varit föremål för mycket omfattande utredningsarbete och har med avseende på samtliga aktuella förutsättningar bedömts vara det enda tekniskt, ekonomiskt och miljömässigt acceptabla. Det överensstämmer i princip och allt väsentligt med utvecklingsplanens tidigare förslag.

Bibehållande av Järnvägsplanen över Esplanaden kräver en sänkning av denna med storleksordningen 0,5-1,0 m i korsningspunkten. Vilket ger motsvarande förlängning av ramplutningen cirka 10,0 m och i sin tur starkt försvårar/omöjliggör en trafikteknisk godtagbar anslutning till Centralgatan. En gång- och cykelkommunikation i Järnvägsplanen över Södra Esplanaden bör vara tekniskt möjlig att genomföra med vissa justeringar av föreslagna höjder. Dock föreligger stora svårigheter att rymma gång- och cykelvägförbindelsen på Södra Esplanadens östra sida och att ge anslutningen en säkerhetsmässigt godtagbar utformning. Dessutom bör nyttan av förbindelsen noga vägas mot kostnaderna för byggandet.

Ev bibehållande av Grillen utreds i det fortsatta planeringsarbetet med beaktande av bl a erforderliga säkerhetsavstånd till järnvägen.

Ev gång- och cykelkommunikation i Järnvägsplanen över Södra Esplanaden bör likaså utredas i det fortsatta planeringsarbetet.

Plankartan kompletteras i erforderlig omfattning med u-områden för befintliga och planerade underjordiska ledningar.

Frågan om risk att arbetsplatser utmed järnvägen utsätts för högre elektromagnetiska fält än bakgrundsnivån 0,1 mikrottesla utreds och beaktas lämpligen i pågående banutredning genom Tierps Köping.

Miljökonsekvensbeskrivningen kompletteras och fördjupas. Plankartan kompletteras med en möjlig gc-bro vid Järnvägsplanen, ett handelsområde för befintlig grill samt med ytterligare u-områden för allmänna underjordiska ledningar.

Samrådsredogörelsen har upprättats av stadsarkitekt Sten Hammar

Tierp 1996-08-28

Sten Hammar

Sten Hammar

Förslag till detaljplan för **Gatuport i Esplanaden**, Tierps köping,
Tierps kommun.

UTLÅTANDE

Hur samrådet bedrivits under utställningstiden

Detaljplan bestående av plankarta med bestämmelser, planbeskrivning, genomförande-beskrivning, fastighetsförteckning, illustration och samrådsredogörelse har hållits utställd för granskning under tiden 1996-09-13 - 1996-10-11 i kommunhuset på Centralgatan i Tierp och på biblioteket i Tierp. I kommunhuset har även en modell av hela projektet funnits utställd.

Av kungörelsen framgår att skriftliga yttrande skall ha inkommit till Byggnadsnämnden, Tierps kommun senast 1996-10-11.

Yttrande/skrivelser

- 1/ Länsstyrelsen
- 2/ Telia
- 3/ Banverket
- 4/ SJ Fastighetsdivision
- 5/ Kommunstyrelsens AU
- 6/ Naturvårdsrådet
- 7/ Nils G Andersson
- 8/ Eva Kolm m fl (3 vykort)

3/ Banverket, 4/ SJ Fastighetsdivision, /5 Kommunstyrelsen AU har ingen erinran mot planförslaget.

1/ Länsstyrelsen är positiv till att det har tillkommit broar på ömse sidor om järnvägen över den nedschakade Esplanaden, vilket ger ökad framkomlighet och säkerhet för gång- och cykeltrafikanter. Länsstyrelsen påpekar att det är viktigt att alléplanteringen i Esplanaden detaljstuderas i syfte att så långt möjligt bevara ett karaktäristiskt inslag i stadsbilden.

Kommentar: Detaljplanering och projektering sker med en uttalad målsättning att skapa goda betingelser för plantering av nya alléträd.

2/ Telia påpekar att på platsen finns telekablarna samt en hårt trafikerad rikstelekabel (optokabel) som betraktas som ett riksintresse. Möjligheterna att flytta kablarna är för närvarande mycket begränsade eftersom omkoppling av trafikströmmarna svårigen kan realiseras. Telia yrkar på att anpassningar ska göras på gatuporten med tillhörande anslutningsramper, trappor etc så att kablarna kan ligga kvar.

Kommentar: Projektering pågår med inriktning på att bygga gatuporten utan att påverka Telias kabelstråk.

6/ **Naturvårdsrådet** framhåller att Esplandens träd i huvudsak mår bra och att tillräckligt med underfarter finns idag. Naturvårdsrådet anser att kommunstyrelsen bör ompröva beslutet att bygga gatuporten, då bygget motverkar syftet med Agenda 21, försämrar skolmiljön och förstör den viktiga miljön och kulturmiljön, som Esplandens allé utgör. *Kommentar: Frågan om projektets genomförande har prövats av kommunstyrelsen i planuppdrag till byggnadsnämnden 1995-03-14. Påverkan på natur- och kulturmiljö har i planarbetet belysts och vägts mot trafiktekniska vinster och mot målet att bibehålla service på båda sidor av järnvägen.*

7/ **Nils G Andersson** anser att någon biltunnel under järnvägen inte bör byggas pga att två fungerande underfarter för motorfordon och en gc-tunnel räcker. Trafiksituationen i centrala Tierp kommer att bli kaotisk om bygget genomförs. Stora barriäreffekter uppkommer. Det vore enklare att gå i en mindre gångtunnel utan stora trappor eller köra runt till östra vägporten. Förslaget är mycket dåligt trafiktekniskt. Nils G Andersson anser att kommunen skall ta hänsyn till kultur, miljö, trafikanter, affärsidkare och boende i Tierps kommun, därför bör plankorsningen behållas eller stängas. Det skulle räcka med en gc-tunnel i stället om Tierps centrum skall vara trivsamt och försätta vara huvudorten för handel i Norduppland.

Kommentar: Huvuddelen av Anderssons synpunkter har vägt in och behandlats i planbeskrivning och samråddogörelse. Beträffande förslaget att bygga endast gc-väg i tunnel kan följande anföras:

En gång- och cykeltunnel med trappor och ramper, skulle även den leda till i huvudsak samma förändringar som i planförslaget. Schakten i Esplanadens mittremsa skulle bli 6-8 meter smalare men ramper, trappor slänter och stödmurar skulle få en liknande utformning och miljöpåverkan.

8/ **Eva Kolm** m fl ifrågasätter behovet av gatuporten i den sk Eko kommunen Tierp samt anser att träden i Esplanaden skall bevaras.

Kommentar: Se kommentar 6.

Ställningstagande

Inkomna synpunkter föranleder inga ändringar av planförslaget. Vissa förtydligande, redaktionella ändringar av planbeskrivningen har gjorts under rubrikerna geoteknik och grundvatten. Detaljplanen bör föras vidare till antagande.

Utlåtandet har upprättats av stadsarkitekt Sten Hammar.

Tierp 1996-10-28

Sten Hammar

Sten Hammar