



1 ~

Kopia till
enligt SÄNDLISTA

Kommunfullmäktige har den 18 juni 1996 antagit förslag till detaljplan för Grevegatan i Tierps köping, Tierps kommun.

Beslutet har efter överklagande till regeringen vunnit laga kraft genom beslut den 12 december 1996.

Enligt uppdrag

Maude Karlsson

SÄNDLISTA

Kommunfullmäktige i Tierps kommun
Lantmäterimyndigheten i Uppsala län, Östhammar
Lantmäterimyndigheten i Uppsala län, Uppsala
Länsstyrelsen, Planenheten, Uppsala

ANTAGANDEHANDLING

Detaljplan för GREVEGATAN, Tierps Köping, Tierps kommun.

PLANBESKRIVNING

HANDLINGAR

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

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Planens syfte är att möjliggöra utbyggnad av Grevegatan österut och ansluta den till Bryggargatan. Samtidigt stängs Åskarbygatans anslutning till Grevegatan av, varigenom genomfartstrafik för motorfordon på Bangårdsgatan och Åskarbygatan omöjliggöres. Vid utbyggnad av Esplanadens korsning med järnvägen kommer frihöjden i underfarten att begränsas till 3,1m. Om Grevegatan ej anslutes till Bryggargatan hänvisas alltså större fordon till rundkörning via bl. a. Bangårdsgatan vilket leder till ökad trafikbelastning på köpingens övriga gatunät.

Grevegatan och dess omgivning i dag och i går

Längs Grevegatan öster om Esplanaden ligger i dag flera affärer, Tierps Tryckeri samt en- och flerfamiljsbostäder. Bebyggelsen är i huvudsak nyare, men en del äldre trä- och stenhus finns också. Till övervägande del ligger husen nära gatan, med trädgårdar och balkonger på baksidan. Grevegatan ansluter i öster mot Åskarbygatan, en äldre väg som följer Västlandsåsen.

PLANDATA

Läge

Planområdet är beläget centralt i Tierps köping, norr om järnvägen och öster om Norra Esplanaden.

Areal

Området utgör c:a 3,2 ha.

Markägoförhållanden

Fastigheten Tierp 2:1 ägs av Tierps kommun, övriga fastigheter inom planområdet av företag eller enskilda.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Detaljplaner

Gällande detaljplaner för området är fastställda 46-03-15 (Dpl 52), 60-06-21 (Dpl 83), 81-09-14 (Dpl 150) och 90-10-27 (Dpl 165).

Fastighetsplan

Gällande tomtindelningar inom planområdet (T26, T 66, T 128 och T 145) avses att upphävas den dag planen vinner laga kraft.

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.

Industrivägen i väster kommer efter pågående utbyggnad norrut mot Tolfta att bli den naturliga huvudinfarten till Köpingen. Då vägen färdigställts får den länsvägsstatus (Väg 740), flyttat från nuvarande läge Strömsbergsvägen-Bryggargatan-Uppsalavägen.

Än mer accentuerad infart blir Industrivägen vid utbyggnaden av den nya europaväg E 4, eftersom Industrivägen då förutsättes anslutas till trafikplatsen vid E 4:an.

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.

Trafik mot Köpingens centrala delar leds till och från Industrivägen via Parkgatan och Sveavägen i norr och via Gävlevägen i söder. Dessa vägar förbindes i öster av Bryggargatan-Uppsalavägen. Tillsammans bildar dessa vägar ett huvudvägnät, en naturlig "ringled" för trafiken inom Köpingen. Innanför huvudvägnätet förutsättes motorfordonstrafiken begränsas i möjligaste mån. Framkomlighet är nödvändig, med den regleras och anpassas till de oskyddade trafikanternas villkor.

Valet av ovan redovisade huvudvägnät är naturligt med avseende på redan genomförda och beslutade åtgärdsamt etablerade verksamhetsområden, vilka alstrar relativt mycket trafik. Med bibehållande/utbyggande av dessa huvudvägar kan antalet konfliktpunkter mellan olika trafikslag minimeras och kraftfulla åtgärder sättas in för att så långt möjligt bygga bort riskerna.

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 950302 har gruppen för 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.

TRAFIKKONSEKVENSER

På ömse sidor av Grevegatan finns butiker och verksamheter med krav på tillgänglighet för lastfordon. Den planskilda korsning med järnvägen, som planeras ersätta nuvarande plankorsning vid Esplanaden, kommer ej att kunna byggas ut med större fri höjd än 3,1 m. Detta medger alltså endast motorfordonstrafik med personbilar och mindre skåpbilar. Lastfordon med större höjd till butiker och verksamheter vid Grevegatan skulle alltså tvingas vända, alternativt köra runt via Åskarbygatan-Bangårdsgatan, för att därefter via befintligt vägnät söka sig ut ur Köpingen.

Vilket skulle ge ökat trafikarbete inom Köpingen och leda till motsvarande ökning av risker, avgasutsläpp osv.

För att undvika detta har anslutning av Grevegatan till Bryggargatan utretts och föreslagits. Samtidigt föreslås, som ovan redovisats, restriktioner för motorfordonstrafik innanför "ringleden", så att önskad genomfartstrafik motverkas. Detta i kombination med att inga nya verksamheter medges i detaljplanen innebär att risken för trafikökningar på Grevegatan eller i övriga delar av Köpingen blir liten.

För att uppnå detta är det emellertid nödvändigt att plangenomförandet kombineras med trafikreglerande åtgärder, såväl beträffande Grevegatan som delar av Köpingens övriga vägnät.

För vägnätet utanför planområdet gäller detta framförallt Grevegatan väster om Norra Esplanaden och för Norra Esplanaden så att Grevegatans anslutning till Bryggargatan ej utnyttjas som "smitväg". Än viktigare är emellertid trafikrestriktionerna på dessa vägavsnitt med hänsyn till trafiksäkerheten runt Centralskolan. På Grevegatans västra del och på Norra Esplanaden måste trafikreglerande åtgärder till alldeles oavsett om Grevegatan anslutes till Bryggargatan eller ej.

Detta kan bl.a. innebära att Grevegatan utföres med trafikreglerande/hastighetsdämpande åtgärder i form av avsmalnad köryta, förhöjda övergångsställen, gupp, sidoförskjutningar e d samt hastighetsbegränsas till 30 km på avsnittet söder om Centralskolan. Skulle dessa åtgärder senare visa sig få otillräcklig effekt kan ytterligare åtgärder bli aktuella t ex att Grevegatan stängs för genomfartstrafik på sträckan mellan Sveavägen och Lövåsvägen. Även Norra Esplanaden föreslås bli föremål för olika grader av trafikreglering t ex så att den avlyses för trafik med lastfordon samt ges en anslutning till Sveavägen i norr som ej inbjuder till genomfart.

MILJÖKONSEKVENSER

Miljökonsekvensbeskrivningen ska ge en samlad bedömning av en ombyggnad av Grevegatan och dess konsekvenser på miljön, hälsan och hushållningen med naturresurserna.

Hösten 1995 genomfördes en trafikräkning som omfattade ett 10-tal av de mest trafikerade gatorna i köpingen. Enligt denna kör det på Esplanaden över järnvägen i dag 4 600 fordon i medeltal per dygn och på Bryggargatan 2 400 fordon per årsmedeldygn. Den mesta trafiken på Esplanaden bedöms ha ärenden i centrum, medan trafiken på Bryggargatan främst är genomfartstrafik.

Vid 1800-talets mitt var området som i dag omfattar Tierps köping renodlad bondbyggd med främst två byar, Bäggeby och Åskarby. Åskarby blev tidigt inlemmad i köpingen och av den ursprungliga bebyggelsen finns bara några få gårdar och hus kvar. Åskarbygatan är en del av den gamla byvägen, som bara delvis finns bevarad i det moderna gatunätet. Gatunätet belyser centralortens utveckling och har ett stort kulturhistoriskt värde.

Nivåskillnaden mellan Mäster Samuelsgatan och Bryggargatan är ca 3,5 meter. Grevegatan kommer därför att sänkas på sträckan genom åsen. Grevegatans lutning kommer att bli mellan 2 och 4% på sträckan. Nivåskillnaden mellan gata och bebyggda tomter blir som mest ca 2 meter. Nivåskillnaderna kommer att tas upp med slänter och stödmurar.

Anslutning av Grevegatan till Bryggargatan innebär viss ökning av trafiken på Grevegatan, medan trafiken kan minska på omgivande gator. Säkerheten för cyklister och gående längs Bryggargatan kommer att förbättras betydligt.

Utredningar angående grundvattenflöden och nivåer utreds av konsult under projekteringsarbetet. Tidigare undersökningar och mätningar tyder inte på några risker för grundvattnet på dessa nivåer.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Kvartersmark

För kvarteren Kilen och Framtiden tillåts bostäder, småindustri och hantverk som ej är störende för omgivningen. För kvarteret Bryggaren tillåts bostäder, där högst en femtedel av byggnadsarean får användas till kontor eller hantverk som ej är störende för omgivningen. Ett E-område föreslås för befintlig transformatorstation i området. In- och utfart till fastigheterna Tierp 86:3 och 86:4 får ske över område som markerats med inf på plankarta.

Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse

De kulturhistoriskt värdefulla byggnaderna vid Bangårdsgatan och utmed Åskarbygatan (fastigheterna Tierp 86:1 och Tierp 88:3-4) avses bevarande i enlighet med bestämmelserna i PBL 3 kap 12 och 13 §§.

Befolkningsskydd

Området omfattas inte av skyddsrumskrav.

GATOR OCH TRAFIK

Gator, gång- och cykelvägar

Grevegatan byggs ut mot öster till anslutning mot Bryggargatan. Den kraftiga skärningen genom åsen innebär att terraseringsarbeten, stödmurar och slänter måste utföras med beaktande av kraven på friskt vid anslutningen till Bryggargatan. Åskarbygatan som skärs av och förses med vändplatser söder resp norr om Grevegatan. Utfarterna från fastigheterna Tierp 86:3, 86:4 och Tierp 4:48 justeras/förändras något.

Nuvarande gång- och cykelväg utmed Bryggargatan förlängs norrut och anslutes västerut till Grevegatan. Norr om Grevegatan anslutes gc-vägen via en ej handikappanpassad gångväg till Åskarbygatans norra del. Vid fastigheterna Tierp 86:3, 86:4 och 86:5 samt Tierp 4:48 flyttas gång- och cykelväg resp gångbana ut från fastighetsgränserna och avgränsas mot dem med stödmurar.

TEKNISK FÖRSÖRJNING**Vatten och avlopp**

Bebyggelsen i området är ansluten till befintliga vatten- och avloppsledningar. Vid utbyggandet av Grevegatan och övriga förändringar av gatanätet inklusive gång- och cykelvägarna erfordras viss omläggning/komplettering av befintliga ledningar.

EI

Befintlig transformatorstation mellan Åskarbygatan och Bryggargatan ges egen fastighet.


ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Genomförandetiden är föreslagen till 10 år.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Planförslaget har upprättats av arkitekt SAR Kjell Norberg och karttekniker Kenneth Ottosson.

Tierp 1996-05-14


Kjell Norberg


Kenneth Ottosson

ANTAGANDEHANDLING

Detaljplan för GREVEGATAN, Tierps Köping, Tierp kommun.

PLANBESKRIVNING

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Tidplan

Antagande och lagakraft av detaljplan

kvartal 3 1996.

Byggstart

kvartal 3 1996.

Genomförandetid

Genomförandetiden föreslås till 10 år.

FASTIGHETSÄTTLIGA FRÅGOR

Fastighetsbildning

Fastigheterna Tierp 86:3, 86:4, 86:5, 89:6 och Tierp 4:48 erhåller mark från fastigheten Tierp 2:1. Mark från fastigheterna Tierp 4:48 och Tierp 89:6 sammanlägges med fastigheten Tierp 2:1.

Tomtindelning

Gällande tomtindelningar inom planområdet T26 (250506), T 66 (330403), T 128 (470723) och T 145 (481112) avses att upphävas den dag planen vinner laga kraft.

Ledningsrätt

Befintliga underjordiska ledningar bör säkerställas genom ledningsrätt.

TEKNISKA FRÅGOR

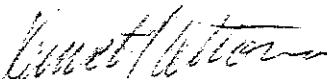
För bygglov krävs ytterligare mätningar rörande förekomsten av markradon. Erforderliga undersökningar bekostas av bygglovsökanden.

PLANEKONOMI

Utbyggnad av gator och gc-vägar inklusive erforderliga markplaneringsåtgärder inom planområdet bekostas av kommunen. Detta gäller även marklösen och kostnader för erforderlig fastighetsbildning.

Tierp 96-05-14

Kjell Norberg


Kenneth Ottosson

DPL 186

Förslag till detaljplan för GREVEGATAN,
Tierps Köping, Tierps Kommun.

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Hur samrådet
bedrivits

Detaljplanen bestående av plankarta med bestämmelser, planbeskrivning, genomförandebeskrivning och illustration utsändes för samråd 1996-03-20 till berörda fastighetsägare och myndigheter.

Av underrättelsen framgår att skriftliga yttrande skall ha inkommit till Kommunplanering, Tierps kommun senast 1996-04-04.

Planförslaget har tidigare redovisats vid samrådsmöte 1995-08-30.

Dessutom har markägarmöte med de direkt berörda fastighetsägarna hållits 1996-04-01.

Yttranden
Skrivelser

- 1/ Länsstyrelsen, Uppsala län
- 2/ Vägverket, Region Mälardalen
- 3/ Vattenfall Norduppland
- 4/ Telia Nättjänster, Uppsala
- 5/ Fastighetsbolaget Bröderna Jönsson
- 6/ Bengt Palm, Tierp 86:3
- 7/ Ulla Lindvall, Tierp 86:4 och Bengt Palm, Tierp 86:3

Synpunkter på planförslaget har tidigare framförts bl a efter samrådsmötet 1995-08-30 av Fastighetsbolaget Bröderna Jönsson, Tierp 85:8, Bengt Palm, Tierp 86:3, Ulla Lindvall, Tierp 86:4, Per-Hugo Jonsson, Tierp 86:5, Åke Svanberg, Tierp 86:4 samt av ett stort antal boende och verksamma i övriga fastigheter längs Grevegatan.

Dessa synpunkter har beaktats vid upprättandet av planförslaget men upprepas i huvudsak och preciseras i skrivelserna 5/, 6/ och 7/.

1/-6/ har inga erinringar mot planförslaget.

1/ Länsstyrelsen, Uppsala län påpekar vikten av att gång- och cykelvägen utformas på ett så trafiksäkert sätt som möjligt samt att korsningen bör utformas med hänsyn till ev framtida behov av trafikljus eller andra trafikreglerande åtgärder.

2/ Vägverket Region Mälardalen förutsätter att siktskymmande planteringar ej utföres i vägkorsningen och påpekar att korsande gång- och cykeltrafik i plan med motorfordonstrafik alltid innebär trafiksäkerhetsrisk.

3/ Vattenfall Norduppland förutsätter att erforderliga ändringsarbeten för befintliga elkablar, kabelskåp och belysningsstolpar bekostas av kommunen, samt anser att U-område bör läggas in för vissa befintliga kablar.

4/ Telia Nättjänster påpekar att en mindre telekabel som finns inom planområdet kan tas ur drift och förutsätter att kommunen bekostar erforderligt arbete för detta. Vidare bör planhandlingarna kompletteras med uppgift om att Telia skall aviseras i god tid före byggstart.

5/ Fastighetsbolaget Bröderna Jönsson påpekar att riskerna för ökade bullerstörningar mm måste beaktas, att hastighetsbegränsningar är att föredra, att genomfartstrafik för bussar och tyngre lastbilar ej bör tillåtas samt att genomförandetiden 10 år ger intryck av osäkerhet i planeringen. Vidare utgår man från att Tierps kommun är beredd medverka till lösandet av sådana ev problem som planen kan ge upphov till.

6/ Bengt Palm, Tierp 86:3 anför krav beträffande arbetenas utförande och ersättning för ev uppkommande skador på fastigheten.

7/ Ulla Lindvall, Tierp 86:4 och Bengt Palm, Tierp 86:3 anser bl a att planförslaget ej har stöd i tidigare översiktliga planer, att trafiksäkerheten försämras och att övervakning av restriktionernas efterlevnad ej kommer att fungera samt att utredning om miljökonsekvenserna saknas. Med hänvisning till sina redovisade välgrundade skäl anser de att planförslaget ej bör genomföras.

Ställnings- taganden

1/ Länsstyrelsens och 2/ Vägverkets påpekanden angående trafiksäkerhetsbefrämjande åtgärder skall beaktas vid plangenomförandet.

3/ Vattenfall Norduppland och 4/ Telia Nättjänster. Erforderliga ändringsarbeten för befintliga elkablar mm inom planområdet skall bekostas av exploatören. Detta gäller för övrigt även beträffande ev av erforderliga förändringar av teleledningar. Befintliga ledningar ligger i väg- och parkmark och avses enligt planförslaget säkerställas med ledningsrätt varför särskilda U-områden ej erfordras.


5/ Fastighetsbolaget Bröderna Jönsson, 6/ Bengt Palm och 7/ Ulla Lindvall och Bengt Palm. Erforderliga anläggningsarbeten som berör fastigheterna skall genomföras i nära samråd med resp fastighetsägare. Ev skador som därvid åsamkas fastigheterna skall regleras och ersättas enligt gällande regler.

7/ Ulla Lindvall och Bengt Palm. Motiven och grunderna för planförslaget har tidigare flera gånger redovisats. Den redogörelse för miljökonsekvenser som planbeskrivningen innehåller utvecklas och kompletteras.

Planförslaget bör revideras och kompletteras i
enlighet med samrådsredogörelsen varefter det i
enlighet med PBL 5 kap 23 § ställs ut.

Samrådsredogörelsen har upprättats av arkitekt SAR
Kjell Norberg.

Tierp 1996-04-15


Kjell Norberg

DPL 186

Förslag till detaljplan för GREVEGATAN, Tierps köping,
Tierps kommun

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Tillägg 96-05-23

Skrivelse

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har vid sammanträde
1996-04-16 föreslagit att en översiktlig utredning
av trafikmängder och bullernivåer bör upprättas.

Ställnings-
tagande

Planhandlingarna kompletteras med en redovisning
av bedömda trafikmängder och beräknade bullernivåer.

Tierp 1996-05-23

Sten Hammar
Sten Hammar
Stadsarkitekt

DPL 186

Förslag till detaljplan för GREVEGATAN,
Tierps Köping, Tierps Kommun.

UTLÅTANDE

Hur samrådet
bedrivits

Detaljplanen bestående av plankarta med bestämmelser och illustration, planbeskrivning, genomförandebeskrivning, fastighetsförteckning och samrådsredogörelse har hållits utställt för granskning under tiden 1996-04-18 - 1996-05-10. Av underrättelsen framgår att skriftliga yttrande skall ha inkommit till Kommunplanering, Tierps kommun senast 1996-05-10.

Yttranden
Skrivelser

- 1/ Länsstyrelsen, Uppsala län
- 2/ Telia Nättjänster, Uppsala
- 3/ Uppland Lokaltrafik AB
- 4/ Upplandsmuseet
- 5/ Handikapprådet
- 6/ Pensionärsrådet
- 7/ Tierps-Söderfors Centeravdelning
- 8/ Miljöpartiet de Gröna
- 9/ Hyresgästföreningen i Uppland
- 10/ Östen Edén, Tierp 4:48

Efter utställningstiden

- 11/ Vård- och omsorg, handikappkonsulenten
- 12/ Tierps företagarförening

1/,2/,3/,5/,6/,7 och 12/ har inga erinringar mot planförslaget.

5 och 11/ Handikapprådet och vård- och omsorg förutsätter att övergångsställen utföres med nedfasad kant som passar både rullstols-bundna och synskadade, att hastighetsbegränsning sätts till 30 km/tim och att farthinder läggs i gatan vid korttidshemmet.

7/ Tierp-Söderfors Centeravdelning påpekar vikten av att gång- och cykelvägar prioriteras och att trafikregleringar genomföres så att trafiken begränsas så mycket som möjligt på Grevegatan.

3/ Uppland Lokaltrafik AB anför att om planskildhet som ej medger busspassager byggs vid Esplanaden måste Grevegatans östra del kunna användas för buss trafik. Ett hållplatsläge här blir då önskvärt.

4/ Upplandsmuseet anför att rivningsförbud bör omfatta även byggnaderna på Tierp 88:3-4, att fastigheten Tierp 86:3 bör omfattas av skyddsföreskrifter beträffande exteriören samt att ordet "ursprungliga" bör ersättas med "traditionella".

8/ Miljöpartiet de Gröna motsätter sig förlängningen av Grevegatan med hänvisning till tidigare yrkanden.

9/ Hyresgästföreningen i Uppland avstyrker förslaget med hänvisning till att buller och störningar från tung trafik blir följderna av planförslaget för de boende i området.

10/ Östen Edén, Tierp 4:48 anser att fullständig utredning angående miljökonsekvenserna skall redovisas innan slutgiltigt beslut om genomförandet tas av kommunstyrelsen, att trafiken begränsas till personbilar och lätt lastbil samt att tung trafik minimeras i centrum.

Ställnings-
taganden

5/ Handkapprådets och 7/ Tierp-Söderfors Centeravdelnings påpekanden skall beaktas vid plan-genomförandet.

3/ Uppland Lokaltrafik AB. Utredning angående utformningen av planskild korsning mellan Esplanaden och järnvägen pågår. F n kan ej avgöras om och i vilken mån korsningen kommer att kunna medge busspassager. Den ökning av trafikmängderna som skulle bli följderna om alla UL:s bussar på linje 830/31 trafikerade Grevegatans östra del torde dock under alla förhållanden ej medföra störningar som ej kan bemästras med rimliga åtgärder. Grevegatans körbana har sådan bredd att den utan särskilda åtgärder rymmer busshållplats t ex framför fastigheten Tierp 88:1.

4/ Upplandsmuseet. Ordet "ursprungliga" i planbestämmelserna bör ersättas med "traditionella". Däremot har ej rivningsförbud bedömts erforderligt eller motiverat för fastigheterna Tierp 88:3-4, ej heller skydds föreskrifter för fastigheten Tierp 86:3.

8/ Miljöpartiet de Gröna har ej tidigare anfört besvär i planärendet. Däremot har reservation anförts vid kommunstyrelsens beslut om förvärv av fastigheten Tierp 4:44. Motiven för planförslaget framgår av bl a kommunstyrelsens beslut om planuppdraget, av planbeskrivningen och av samrådsredogörelsen.

9/ Hyresgästföreningen i Uppland. I enlighet med Miljö- och Hälsoskyddsnämndens remissvar under samrådet har översiktlig utredning av trafikmängder och bullernivåer utförts. Utredningen visar effekterna för bebyggelse utmed Grevegatan vid antagna trafikmängder 500 resp 1000 fordon/dygn. De på detta sätt teoretiskt beräknade bullernivåerna tyder på att fasaddämpningsåtgärder blir erforderliga för ett antal byggnader. Åtgärder av denna omfattning är klart genomförbara. Efter plan-genomförandet förutsattes den teoretiska beräkningen kompletterad med fältmätningar varefter eventuellt erforderliga åtgärder genomföres och bekostas av exploitören.

10/ Östen Edén, Tierp 4:48. Miljökonsekvenserna har så långt möjligt redovisats i planförslaget. I pågående detaljprojektering av Grevegatans förlängning beaktas detta liksom även övriga faktorer som ev blir följderna av genomförandet. Enligt planförslaget begränsas trafiken så långt möjligt på Grevegatan med stöd av övriga planerade åtgärder i Köpingens vägnät. Detta förutsättes även leda till att motorfordonstrafiken och då särskilt den med tunga fordon minimeras i centrum.


11/ Vård- och omsorg genom handikappkonsulenten.
Se 5/ i övrigt ingen erinran.

12/ Tierps företagarförening tillstyrker en snabb utbyggnad i övrigt ingen erinran.

Planförslaget bör revideras genom att ordet "ursprungliga" i planbestämmelserna bytes ut mot "traditionella". Ändringen är av redaktionell karaktär och kräver inget förnyat utställande. Planförslaget bör efter revideringen godkännas av Byggnadsnämnden och därefter i enlighet med PBL 29 § överlämnas till kommunfullmäktige med hemställan att fullmäktige antar detaljplanen.

Utlåtandet har upprättats av arkitekt SAR Kjell Norberg.

Tierp 1996-05-14


Kjell Norberg