

Lantmäterimyndigheten

Gävleborgs län

HANDLINGAR

Upprättade år 2001	Dnr X01926
Ärende Detaljplan för stängning av järnvägs kors- ningar södra Bollnäs, delen f d Sandvik-Vik	
Kommun Bollnäs	
Län Gävleborg	

**Aktas
noga!**

*Kartor och handlingar är
ömtåliga. Vid användningen
måste de aktas mycket noga.*

I denna lantmäteriakt får inte ens med blyerts ske anteckning,
förstrykning eller dylikt.

Kartor och handlingar skall återsändas i de skyddsomslag, som
de förpackats i från lantmäterimyndigheten.

Om utlånad handling skadas kan lantmäterimyndigheten
bestämma att handlingen skall lagas på låntagarnas bekostnad.

Till akten hör

1..... band

19..... numrerade sidor

..... inneliggande karta

1..... annan karta A1

2183-P01/7



Detaljplan för stängning järnvägs korsningar södra Bollnäs, delen f d Sandvik – Vik

Bollnäs tätort och kommun, Gävleborgs län

Lantmäterimyndigheten Gävleborgs län
2001-10-10
DNR- 01-926

Plan- och genomförandebeskrivning

upprättad på samhällsbyggnadskontoret, plan i maj 2001

Göran Göransson
Göran Göransson
planingenjör

Detaljplanen

- antogs av miljö- och byggnämnden 2001-09-03, § 96
- beslutet vann laga kraft 2001-09-28
- genomförandetid t o m 2016-09-28

HANDLINGAR

Planförslaget utgörs av:

Plankarta med bestämmelser.
Plan- och genomförandebeskrivning.
Fastighetsförteckning.
Program, del 1 och 2.
Samrådsredogörelse.
Utställningsutlåtande.

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Syftet är att snabbtågsanpassa järnvägen söder om Bollnäs tätort genom att bl a stänga plankorsningar och ersätta dessa med planfria korsningar.

Planförslaget innebär att tre befintliga plankorsningar stängs och ersätts med två planfria korsningar samt ersättningsvägar. Industriområdet vid Hängsjön bibehålls.

PLANDATA

Planområdet är beläget i tätortens södra del, ca 2,5 km från centrum. Centralt genom planområdet går järnvägen. I norr berörs i huvudsak området mellan Industrigatan och Södra Kilaforsvägen. I söder området mellan järnvägen och riksvägen. Detaljplaneområdet omfattar ca 5 ha.

För de norra delarna är i huvudsak kommunen markägare. I söder är marken i privat ägo. Sj äger järnvägsområdet.

PLANPROGRAM

Ett tämligen omfattande programarbete har utförts. I *program del 1* redovisades två principiellt olika lösningar, alternativ Sandvik och Vik. Efter genomförda samråd beslutade kommunen att alt Vik skall utgöra underlag i det fortsatta arbetet.

Med hänsyn till framförda synpunkter på detta alternativ beslutade Miljö- och byggnämnden att ytterligare alternativ skulle studeras och beskrivas med alt Viks principiella lösning som utgångspunkt. Det har gjorts i *program del 2*, där fyra olika lösningar beskrivits. Efter ytterligare samråd beslutade Miljö- och byggnämnden att alternativet benämnt Vik skall utgöra underlag för detaljplanen. Miljö- och byggnämnden beslutade 2001-02-05 att ytterligare ett alternativ skall arbetas fram för samråd. Alternativet innebär att Hängsjöns industriområde bibehålls och trafikmatas från Industrigatan på Häggesta industriområde via tunnel under järnvägen.

Nu aktuellt planförslag överensstämmer inte helt med de alternativ som redovisas i programarbetet.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktliga planer

För norra delen av området finns fördjupad översiktsplan för Bollnäs tätort antagen av kommunfullmäktige 1995-09-18. För resterande del gäller den kommuntäckande översiktsplanen antagen 1990-10-29.

Aktuellt område ligger inom riksintresseområdet för Ljusnans dalgång där ingrepp i miljön endast får komma till stånd om det inte påtagligt skadar områdets natur- och kulturvärden. Inom Ljusnans dalgång skall dessutom turismens och det rörliga friluftslivets intressen särskilt beaktas. Riksintresset utgör inget hinder för tätortsutvecklingen.

Även järnvägen redovisas som ett riksintresse. Vidare anges i översiktsplanen att kommunen har en målsättning att verka för snabbtåg på stambanan genom hela kommunen.

I den fördjupade översiktsplanen anges markanvändningen i huvudsak för industri för området på båda sidor om järnvägen mellan Kilaforsvägen i väster och riksväg 83 i öster. Längs S:a Kilaforsvägen redovisas två mindre områden för bostäder. Området söder och öster om vägarna redovisas för jordbruk/öppen landskapsbild och ingår i bevarandeområde för Vik- Häggesta.

I planen visas endast huvudgator och gång- och cykelvägar som tillhör huvudvägnätet. En gång- och cykelväg som korsar järnvägen redovisas vid Bacho.

Detaljplaner

För området gäller följande detaljplaner:

- För delar av Häggesta 5:11, 6:71, 8:35, 12:1 och Vik 1:4 m fl i Bollnäs stad, fastställd 1968-05-31.
- För Hängsjöområdet i Bollnäs tätort, fastställd 1984-11-22.

Norra delen av området är tidigare detaljplanlagt. Detaljplanerna redovisar industrimark på båda sidor om järnvägen samt några mindre områden för bostäder längs Kilaforsvägen. Industrimarken öster om järnvägen avslutas i söder med ett parkområde mot S:a Kilaforsvägen.

I övrigt redovisas plankorsningar med järnvägen vid Bahco samt med Kilaforsvägen. Den mindre plankorsningen söder därom, vid "Ängs" anges i detaljplanebeskrivningen som stängd men ingår inte i själva detaljplanen.

Kommunala beslut

Kommunstyrelsen har 1999-12-02 beslutat förorda alternativ Vik, innebärande bl a att det planerade industriområdet vid Hängsjön utgår, vilket skall beaktas i framtida revidering av den fördjupade översiktsplanen.

Miljö- och byggnämnden beslutade 2001-02-05 att även ett alternativ skall arbetas fram för samråd som innebär att Hängsjöns industriområde bibehålls och trafikmatas från Industrigatan på Häggesta industriområde via tunnel under järnvägen.

Kommunstyrelsen beslutade 2001-04-05 att förorda detta alternativ.

ANDRA PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

Trafikprognoser

Den trafikprognos för Bollnäs tätort som togs fram 1995 har genom VBB/ VIAC fördjupats och kompletterats 1999. Trafikprognosen visar ett trafikflöde på 600 f/d för Kilaforsvägens södra del och bedöms inte förändras vid nu aktuellt förslag.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Natur/ Bebyggelseområden

Industriområdet väster om järnvägen är i huvudsak inte utbyggt utan ligger som naturmark där hälften utgörs av odlad åker och den andra hälften av skogsmark. Öster om järnvägen är industriområdet utbyggt i sin norra del. Områdets södra delar består av åkermark.

En trädrad med björkar finns längs Kilaforsvägens södra del mellan riksvägen och järnvägen och ges ett skydd i planen. Motivet för skyddet är att den trädraden ger, tillsammans med träd i anslutning till bostadstomterna norr om vägen, en känsla av en björkallé.

En milstolpe finns omedelbart utanför planområdets sydöstra del.

En nyplantering av björkar redovisas vid Vik, längs den nya vägens södra slänkrön på del av sträckan mellan järnvägen och riksvägen. Vägslänter föreslås inte besås med gräsfrö utan den fröbank som finns i den befintliga matjorden nyttjas för att erhålla en så naturlig beväxning som möjligt.

Gator och trafik

Centralt genom området går järnvägen. Riksväg 83 i öster är genomfart/ infart i tätorten. Väster om järnvägen och parallellt med denna går Södra Kilaforsvägen som är lokalgata.

Trafikflödet på S:a Kilaforsvägen är ca 600 fordon/dygn. Den är relativt smal och krokig och korsar järnvägen i plan i söder. Bebyggelsen längs vägen har direktutfarter. Kommunen är väghållare för Kilaforsvägen. Utöver S:a Kilaforsvägen finns mindre plankorsningar med järnvägen norr om Bahco samt i söder vid "Ängs".

Förslaget innebär att den plankorsning som finns i den gällande detaljplanen vid Bacho ersätts med en planfri korsning med järnvägen. Gatumarken i gällande detaljplan bibehålls men ges ett annat höjdläge och föreslagen gata avslutas med en vändplan så att anslutning till S:a Kilaforsvägen inte sker.

Föreslaget innebär vidare att de befintliga plankorsningarna vid Kilaforsvägen och Ängs stängs och ersätts med en planskild korsning ca 75 m söder om S:a Kilaforsvägens nuvarande korsning med järnvägen. En ny gata byggs mellan S:a Kilaforsvägen – föreslagen tunnel – och riksvägen på järnvägens östra sida. Den ansluter till riksvägen i befintligt vägläge.

Södra Kilaforsvägen mellan järnvägen och riksvägen ingår också i planförslaget. Justeringar av den gatan föreslås dels med en vändplan mot järnvägen dels av anslutningen i öster. Även tomtinfarten till gården Fahlbergs anpassas i höjd till den föreslagna nya gatan.

En enklare förbindelseväg byggs väster om järnvägen mellan Ängs och Kilaforsvägen. Denna väg ligger inte inom nu aktuellt planområde, utan får lösas genom lantmäteriförrättning. Den har lokaliserats i en sammanhållen järnvägs- och vägkorridor för att minimera intrången på den öppna marken.

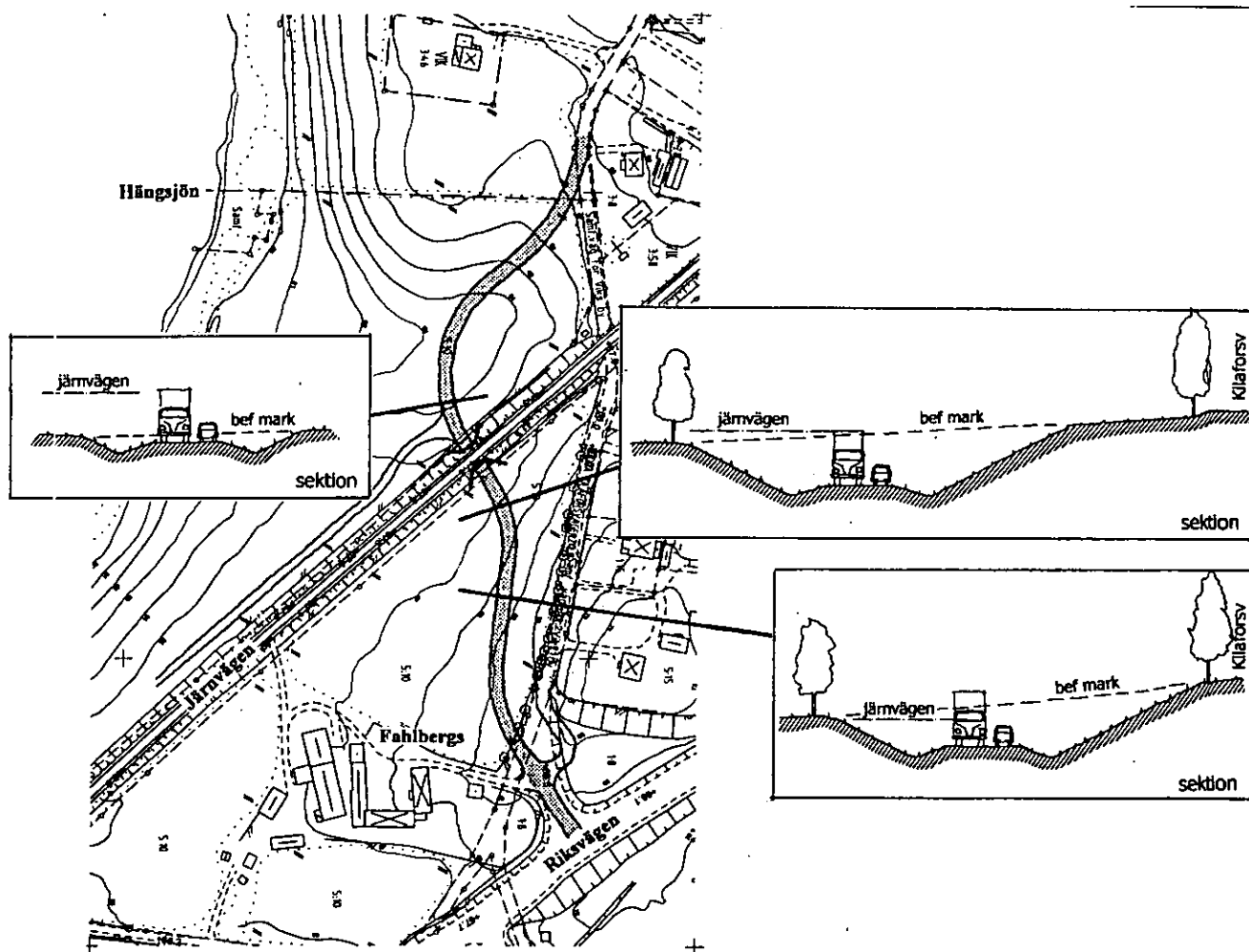


Illustration av GC-vägar vid Bacho

En gång- och cykelväg föreslås öster om järnvägen mellan S:a Kilaforsvägen och Industriegatan i norr. En smal remsa av det östra industriområdet ingår i planförslaget för att säkerställa föreslaget gång- och cykelstråket.

Även mellan S:a Kilaforsvägen via den planerade tunneln vid Bacho till det planerade GC-stråket öster om järnvägen föreslås en gång- och cykelväg.

Illustration, området vid Vik



Den föreslagna biltunneln vid Vik föreslås få full fri höjd 4,6 m vilket bl a möjliggör virkestransporter från skogsområdet i väster. Förlängningen av Södra Kilaforsvägen föreslås få en bredd av 5,5 m med asfaltbeläggning och belysning vilket är samma bredd som den befintliga vägen har. De smalare vägen mot "Ängs" utförs i skogsbilvägsstandard med 3,5 m bredd och grusslitbana. Föreslagen GC- väg byggs 3,0 m bred med asfaltbeläggning och belysning.

Föreslagen tunnel vid Bacho bör byggas ca 13 m bred för att rymma den planerade industrigatan och gång- och cykelvägen.

Kollektivtrafik

Södra Kilaforsvägen ingår i busslinjenätet men busstrafiken är av liten omfattning, ca 7 turer/ dygn. Befintliga busshållplatser utgörs av en skyltmarkering och stopp på körbanan. Då gatan har ett lågt trafikflöde och busstrafiken är av liten omfattning föreslås ingen förändring av hållplatsernas utformning.

Teknisk försörjning

Föreslagen tunnel vid Vik avvattnas genom en dagvattenledning ner till Hängsjön. Tunneln vid Bacho ansluts till kommunens dagvattensystem.

MILJÖKONSEKVENSER

Förslaget påverkar landskapsbilden vid Vik genom att vägar läggs ut på jordbruksmark och en relativt djup schakt utförs för tunneln och dess anslutningsväg. Intrång på jordbruksmark kommer att ske både öster och väster om järnvägen. För att minimera dessa intrång har vägen och järnvägen förlagts intill varandra, i en korridor.

Järnvägens barriäreffekt kommer att bli väldigt liten för de boende.

Inga bostadshus kommer att ha bullervärden som överstiger gällande planeringsriktlinjer. Trafiksäkerheten kommer att höjas då tre plankorsningar med järnvägen utgår och ersätts med två biltunnlar.

Då industriområdet mellan Kilaforsvägen och järnvägen ansluts till Industrigatan kan det bibehållas utan att behovet av tunga transporter ökar på den smala Kilaforsvägen.

GENOMFÖRANDE

Genomförandetid

Genomförandetiden har angivits till 15 år men byggstart för föreslagna åtgärder vid Vik planeras för närvarande till år 2002.

Inget årtal kan anges för utbyggnad av tunnel och industrigata vid Bacho utan får ses som en strategisk reserv.

Den enklare körvägen parallellt med järnvägen vid Ängs ligger av plantekniska skäl utanför planområdet. Den har illustrerats på plankartan men måste lösas med en lantmäteriförrättning. En utbyggnad är en förutsättning för att kunna stänga plankorsningen med järnvägen vid Ängs. Då vägen idag är en enskild väg kanske frågan om bildande av en vägsamfällighet bör aktualiseras.

Kostnader

Kostnaderna har uppskattats till totalt ca 12,9 milj kronor varav delen vid Vik 5,4 milj kronor och industrigatan vid Bacho 7,5 milj kronor.

Banverket svarar för alla kostnader för delen vid Vik utom belysning och föreslagen gång- och cykelväg mellan Kilaforsvägen och Häggesta industriområde. Då föreslagen GC- vägen kommer att nyttjas av trafikanter som i dag cyklar/ går på riksvägen är det rimligt att vägverket tar del i dess byggkostnader. Dessa kostnader har uppskattats till 0,8 milj kronor inklusive belysning. Kostnad för gatubelysning uppgår till ca 0,1 milj kronor vilket kommunen svarar för.

Kommunen svarar för alla kostnader i planområdets norra del. När industrigatan vid Bacho och gång- och cykelvägen längs järnvägen skall byggas kan inte anges för tillfälligt.

Kommunen står för alla plankostnader och Banverket för alla kostnader i samband med lantmäteriförrättningar vid Vik. Marklösen vid Vik utförs och bekostas av Banverket. Marken överföres sedan kostnadsfritt till respektive väghållare.

Huvudmannaskap

Kommunen är väghållare för samtliga gator och gång- och cykelvägar inom planområdet.

Strandskydd

Strandskyddet föreslås hävas inom planområdet.



Fysisk planering
Emma Nordebo
Tel 026-17 13 12
E-post emma.nordebo@x.lst.se

Lantmäterimyndigheten Gävleborgs län
2001 -06- 19

BESLUT

2001-06-12

231-6692-01

Bollnäs kommun
Miljö- och byggnämnden
821 80 BOLLNÄS

**Upphävande av strandskydd inom detaljplan för stängning
järnvägs korsningar södra Bollnäs, delen fd Sanviken - Vik, Bollnäs
kommun**

(Ek karta 156 06)

Beslut

Länsstyrelsen upphäver strandskyddet inom detaljplanen.

Beslutet gäller under förutsättning att detaljplanen vinner laga kraft.
Strandskyddet återinträder om planen upphävs.

Redogörelse för ärendet

Detaljplanens syfte är att stänga plankorsningar över järnvägen i södra Bollnäs
fd Sandvik - Vik, norr om Hängsjön, och ersätta dessa med planfria
korsningar för att snabbtågsanpassa järnvägen.

Detaljplanen har varit föremål för samråd enligt 5 kap 20 § plan- och
bygglagen.

Skäl för beslutet

Det avsedda området i detaljplanen saknar betydelse för det rörliga friluftslivet
eftersom det delvis redan är ianspråktaget.

Eftersom detaljplanen inte utgör hinder för att bevara goda livsvillkor för växt-
och djurlivet på land och i vatten föreligger särskilda skäl att upphäva
strandskyddet.

Beslutet är förenligt med kommunens översiktsplan och med från allmän
synpunkt lämplig användning av mark- och vattenresurserna.



Fysisk planering
 Emma Nordebo
 Tel 026-17 13 12
 E-post emma.nordebo@x.lst.se

Lantmäterimyndigheten Gävleborgs län
2001 -06- 19

BESLUT

2001-06-12

231-6692-01

Bollnäs kommun
 Miljö- och byggnämnden
 821 80 BOLLNÄS

**Upphävande av strandskydd inom detaljplan för stängning
 järnvägs korsningar södra Bollnäs, delen fd Sanviken - Vik, Bollnäs
 kommun**

(Ek karta 156 06)

Beslut

Länsstyrelsen upphäver strandskyddet inom detaljplanen.

Beslutet gäller under förutsättning att detaljplanen vinner laga kraft.
 Strandskyddet återinträder om planen upphävs.

Redogörelse för ärendet

Detaljplanens syfte är att stänga plankorsningar över järnvägen i södra Bollnäs
 fd Sandvik - Vik, norr om Hängsjön, och ersätta dessa med planfria
 korsningar för att snabbtågsanpassa järnvägen.

Detaljplanen har varit föremål för samråd enligt 5 kap 20 § plan- och
 bygglagen.

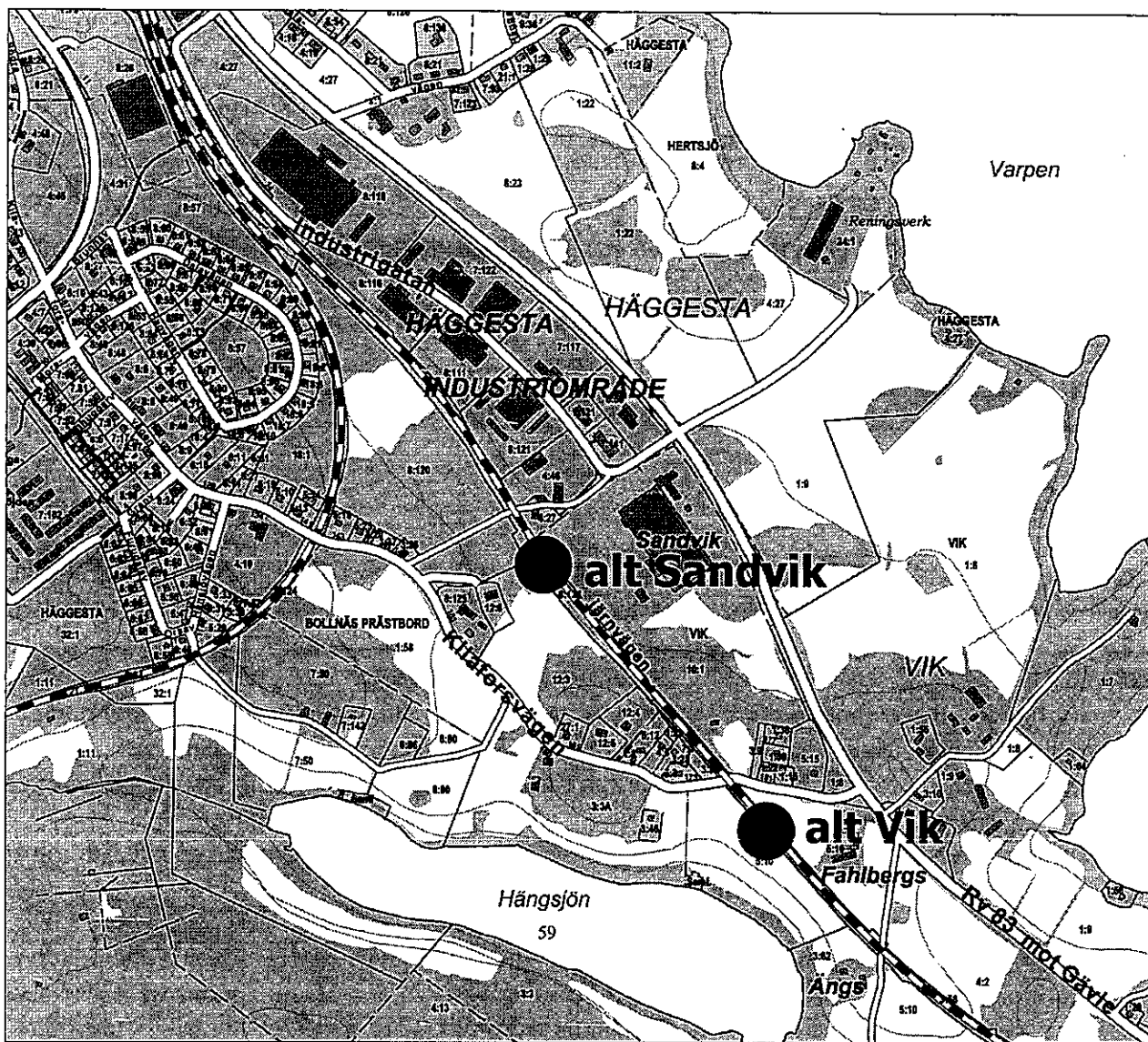
Skäl för beslutet

Det avsedda området i detaljplanen saknar betydelse för det rörliga friluftslivet
 eftersom det delvis redan är ianspråktaget.

Eftersom detaljplanen inte utgör hinder för att bevara goda livsvillkor för växt-
 och djurlivet på land och i vatten föreligger särskilda skäl att upphäva
 strandskyddet.

Beslutet är förenligt med kommunens översiktsplan och med från allmän
 synpunkt lämplig användning av mark- och vattenresurserna.

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax
801 70 GÄVLE	Borgmästarplan	026-17 10 00	026-17 13 75



Detaljplan för
**Stängning järnvägs korsningar södra Bollnäs,
delen Sandvik – Vik**
Bollnäs tätort och kommun

Program, del 1

upprättat på samhällsbyggnadskontoret, plan i augusti 1999

Göran Göransson
Göran Göransson
planingenjör

INLEDNING

Syfte

Syftet är att snabbtågsanpassa järnvägen söder om Bollnäs tätort genom att bl a stänga plankorsningar och ersätta dessa med planfria korsningar.

KOMMUNALA BESLUT

Miljö- och byggnämnden gav i februari 1996 uppdrag till Samhällsbyggnadskontoret att utföra planstudier för järnvägs korsningar i Södra Bollnäs.

BERÖRT OMRÅDE

Området som berörs i detta arbete är omgivningarna ca 500 m norr och söder om Kilaforsvägens korsning med järnvägen.

PLANFÖRHÅLLANDEN M M

Översiktsplaner

För en del av området finns fördjupad översiktsplan för Bollnäs tätort antagen av kommunfullmäktige 1995-09-18. För resterande delar gäller den kommuntäckande översiktsplanen antagen 1990-10-29.

Aktuellt område ligger inom riksintresseområdet för Ljusnans dalgång där ingrepp i miljön endast får komma till stånd om det inte påtagligt skadar områdets natur- och kulturvärden. Inom Ljusnans dalgång skall dessutom turismens och det rörliga friluftslivets intressen särskilt beaktas. Riksintresset utgör inget hinder för tätortsutvecklingen.

Även järnvägen redovisas som ett riksintresse. Vidare anges att kommunen har en målsättning att verka för snabbtåg på stambanan genom hela kommunen.

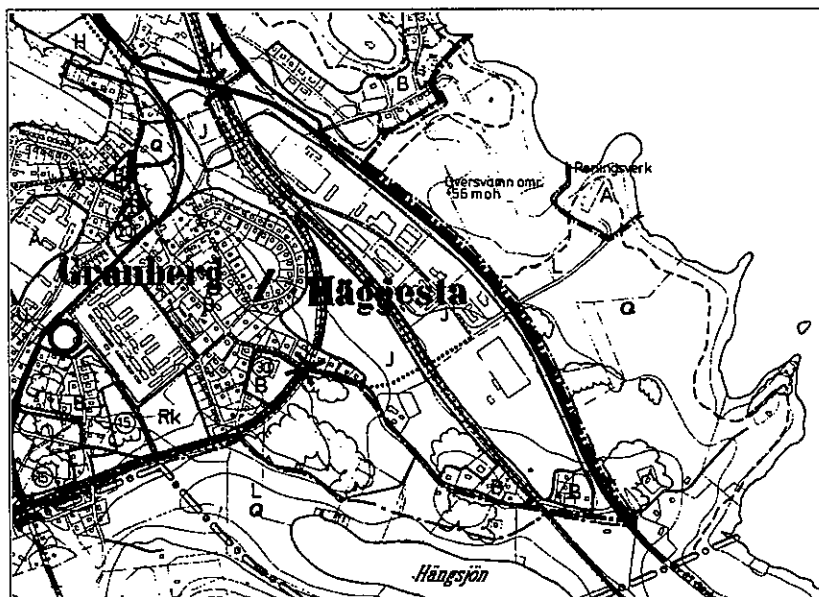
I den fördjupade översiktsplanen anges en markanvändningen i huvudsak för industri för området på båda sidor om järnvägen mellan Kilaforsvägen och riksväg 83. Även två mindre områden för bostäder redovisas. Området söder och öster om vägarna redovisas för jordbruk/öppen landskapsbild och ingår i bevarandeområde för Vik- Häggesta.

I planen visas endast huvudgator och gång- och cykelvägar som tillhör huvudvägnätet. En gång- och cykelväg som korsar järnvägen redovisas vid Sandvik.

Utdrag ur fördjupad översiktsplan

Teckenförklaring

- B, (00) Bostäder, ung antal
lägenheter
J Industri/Hantverk
L Jordbruk/Öppen landskapsbild
Q Bevarandeområde, kulturhänsyn



Detaljplaner

Huvuddelen av området är tidigare detaljplanelagt. Detaljplanerna redovisar industrimark på båda sidor om järnvägen samt några mindre områden för bostäder längs Kilaforsvägen.

I övrigt redovisas plankorsningar med järnvägen både vid Sandvik och Kilaforsvägen. Den mindre plankorsningen söder därom, vid "Ängs" anges i detaljplanebeskrivning som stängd men ingår inte i själva detaljplanen.

Trafikprognoser

Den trafikprognos för Bollnäs tätort som togs fram 1995 har genom VBB VIAK fördjupats och kompletterats 1999. Fördjupningen ger en bild hur trafikmönstret ändras vid olika alternativa lösningar. Prognoserna visar att trafikflödet på Kilaforsvägen förändras endast måttligt för några av de studerade alternativen.

Om Saverstaviadukten byggs ut enligt den fördjupade översiktsplanen beräknas trafikflödet på Kilaforsvägen minska med ca 400 f/d.

OMRÅDESFÖRUTSÄTTNINGAR

Natur

Områdets obebyggda delarna består i huvudsak av jordbruksmark med inslag av skogbevuxna moränkullar.

En björkallé finns längs Kilaforsvägen södra del mellan riksvägen och järnvägen.

Kända fornminnen finns i området, bl a en milstolpe och två bebyggelse lämningar. Ingen av dessa berörs av nu redovisade alternativ.

Arbetsplatser

Inom Häggesta industriområde finns i huvudsak handelsföretag samt en större tillverkningsindustri, Sandvik.

Ett planerat arbetsområde redovisas i översiktsplanen mellan järnvägen och Kilaforsvägen.

Bebyggelse

Randbebyggelse finns längs Kilaforsvägen.

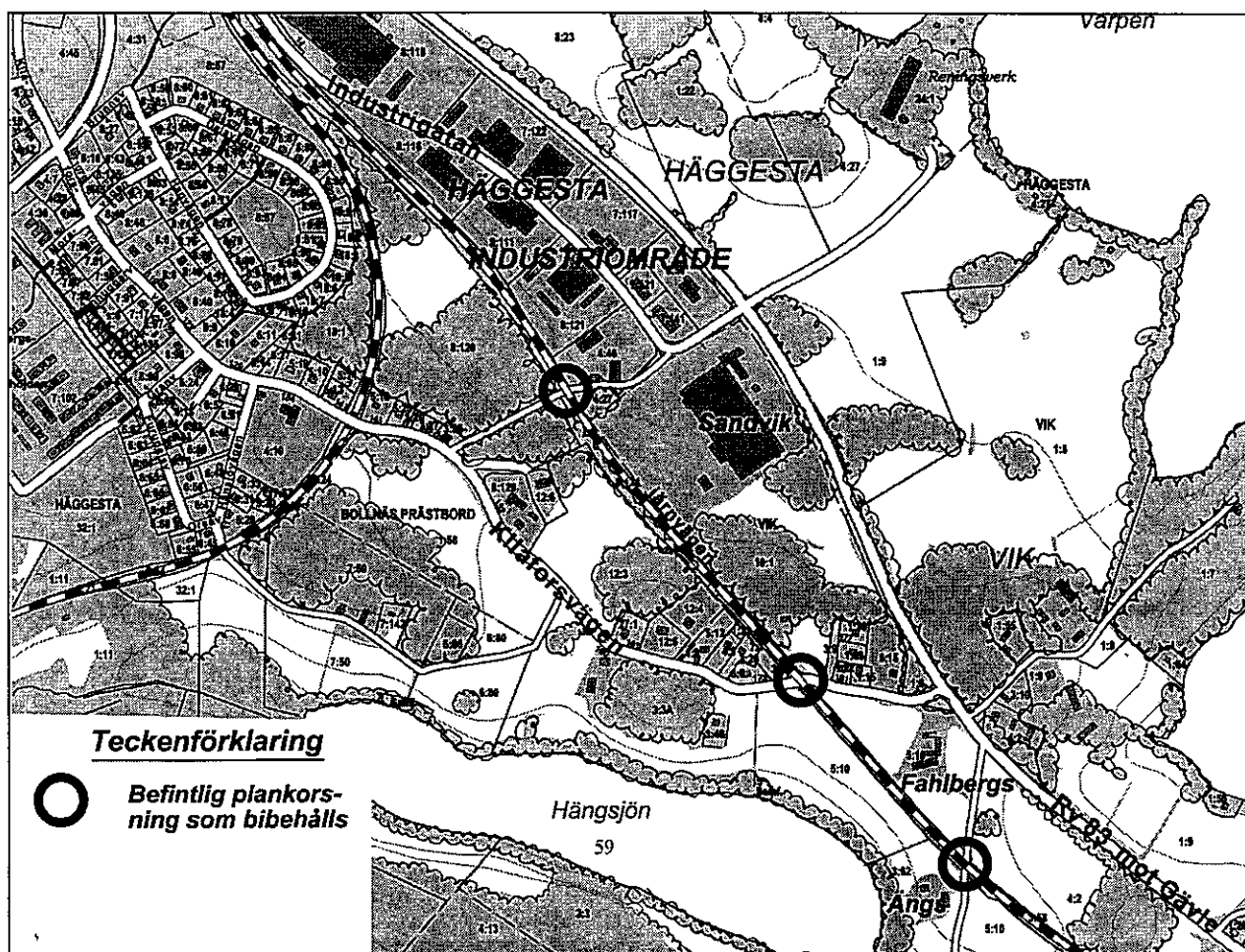
Trafik

Centralt genom området går järnvägen. Riksväg 83 i öster är genomfart/ infart i tätorten. Väster om järnvägen och parallellt med denna går Kilaforsvägen som är lokalgata. Trafikflödet på vägen är ca 600 fordon/dygn. Den är relativt smal och krokig och korsar järnvägen i plan i söder. Bebyggelsen längs vägen har direktutfarter. Kommunen är väghållare för Kilaforsvägen.

I områdets norra del finns en mindre ägoväg som korsar järnvägen i plan. Längst i söder, vid "Ängs" korsar en samfällad väg järnvägen i plan.

Störningar

Vid passage av befintliga plankorsningar ger tågen varningssignaler. Närboende uppfattar det som mycket störande.



PROGRAMSKISSER

Alt 0

Beskrivning

Förslaget innebär att befintligt förhållande bibehålls.

Ett nollalternativ innebär att de tre plankorsningarna med järnvägen bibehålls. Alltså byggs inga nya vägar. Gång- och cykeltrafiken hänvisas till bilvägarna.

Trafikflöden

Kilaforsvägen hade ett trafikflöde på ca 600 f/d år 1995 och någon ökning beräknas inte ske till år 2005.

Konsekvenser

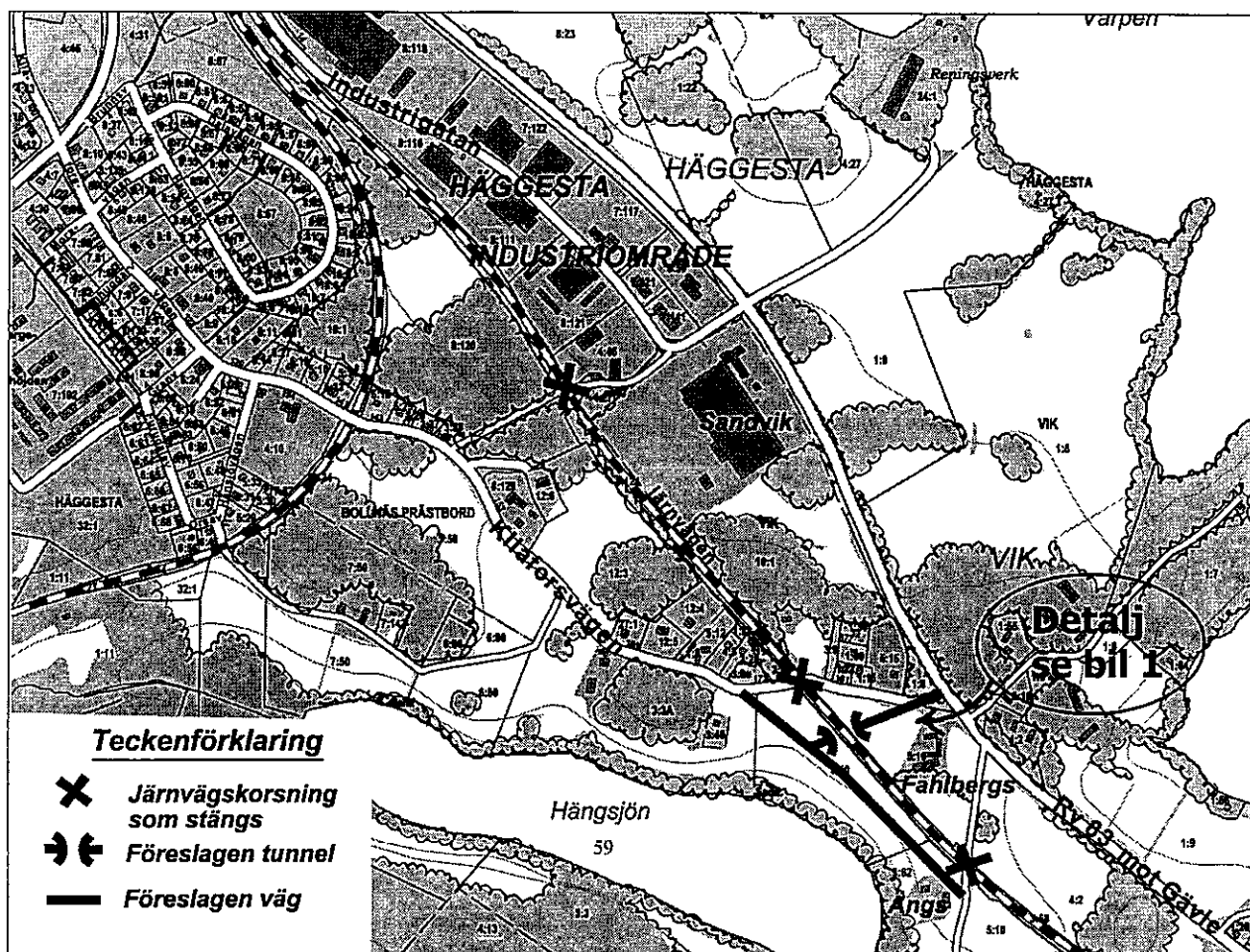
Förslaget förändrar inte landskapsbilden. Intrång kommer inte att ske. Inga bostadshus kommer att ha bullervärden som överstiger gällande planeringsriktlinjer. Trafiksäkerheten kommer att bli låg på grund av att tre plankorsningar med järnvägen bibehålls.

Tågsignalering vid passage av plankorsningar kommer att fortsätta med störningar för närboende som följd.

Det detaljplanlagda industriområdet mellan Kilaforsvägen och järnvägen föreslås utgå då området trafikmatas från den smala Kilaforsvägen.

Kostnad

Inga byggkostnader uppstår genom detta alternativ.



Alt Vik

Beskrivning

Alternativet innebär att de befintliga plankorsningarna vid Sandvik, Kilaforsvägen och Ångs stängs och ersätts med en planfri korsning söder om Kilaforsvägens nuvarande korsning. En förbindelseväg byggs väster om järnvägen mellan Ångs och Kilaforsvägen. En ny väganslutning byggs mellan tunneln och riksvägen på järnvägens östra sida. Den ansluter till riksvägen i befintligt korsningsläge.

Trafikflöden

Trafikprognosen visar ett oförändrat trafikflöde, 600 f/d, på Kilaforsvägen. Om Säverstaviadukten byggs sjunker trafikflödet till ca 200 f/d.

Konsekvenser

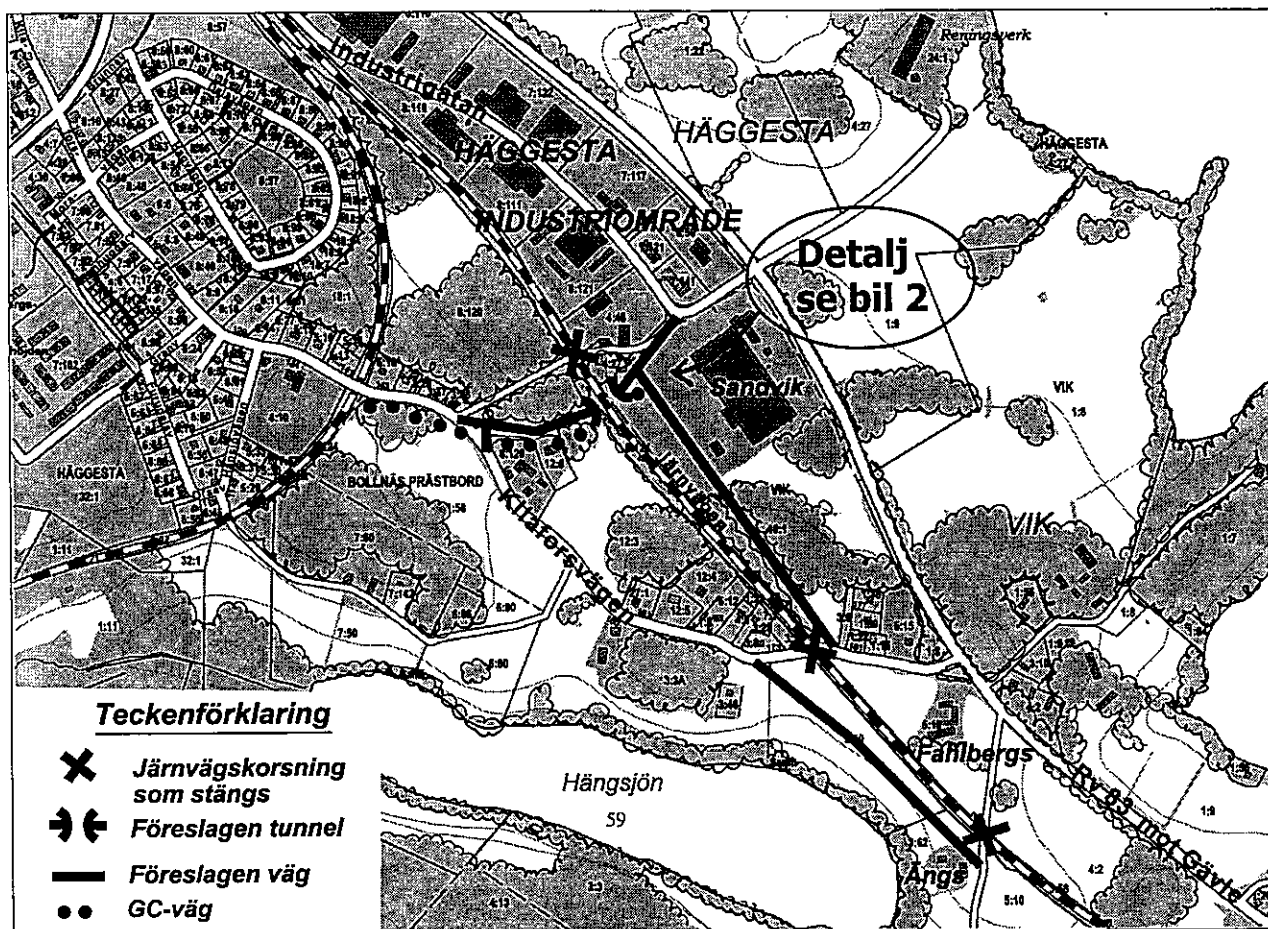
Förslaget påverkar landskapsbilden genom att vägar läggs ut på jordbruksmark och en relativt djup schakt utförs för tunneln och dess anslutningsväg. Intrång på jordbruksmark kommer att ske söder om Kilaforsvägen. Järnvägens barriäreffekt kommer att bli väldigt liten för de boende i Vik-området. Inga bostadshus kommer att ha bullervärden som överstiger gällande planeringsriktlinjer. Trafiksäkerheten kommer att höjas på grund av att tre plankorsningar med järnvägen utgår och ersätts med en biltunnel.

Tågsignalering kommer att upphöra.

Det detaljplanlagda industriområdet mellan Kilaforsvägen och järnvägen föreslås utgå då området trafikmatas från den smala Kilaforsvägen.

Kostnader

Genomförandet har uppskattats till 4,6 milj kronor varav enbart biltunneln kostar 2,9 milj kronor.



Alt Sandvik

Beskrivning

Alternativet innebär att en planfri korsning byggs vid Sandvik och plankorsningarna vid Sandvik, Kilaforsvägen och Ängs stängs. Förbindelsevägar byggs dels väster om järnvägen mellan Ängs och Kilaforsvägen dels öster om järnvägen mellan Kilaforsvägen och den nya planfria korsningen vid Sandvik. En separat gång- och cykelbana byggs längs Kilaforsvägens sydöstra sida från Granbergsområdet till förbindelsevägen öster om järnvägen.

Trafikflöden

Trafikprognosen visar att trafikflödet på Kilaforsvägen ökar från ca 600 f/d till ca 2100 f/d.

Konsekvenser

Förslaget påverkar landskapsbilden genom att vägar läggs ut på jordbruksmark och en relativt djup schakt utförs för tunneln. Intrång på jordbruksmark kommer att ske både söder om Kilaforsvägen och öster om järnvägen. Personalparkeringen vid Sandvik måste omorganiseras. Järnvägens barriäreffekt kommer att öka något för de boende i Vik-området men samtidigt får de boende i Granberg bättre tillgänglighet till Häggesta industriområde. Inga bostadshus kommer att ha bullervärden som överstiger gällande planeringsriktlinjer. Trafiksäkerheten kommer att höjas på grund av att tre plankorsningar med järnvägen utgår och ersätts med en biltunnel.

Tågsignalering kommer att upphöra.

Förutsättningar skapas att bygga ut det detaljplanlagda industriområdet mellan Kilaforsvägen och järnvägen.

Kostnader

Genomförandet har uppskattats till 8,2 milj kronor varav enbart biltunneln kostar 3,5 milj kronor.

STANDARDFRÅGOR

Alt Vik

Biltunneln vid Vik föreslås byggas med fullhöjd 4,8 m för att bl a möjliggöra virkestransporter.

Den föreslagna vägen mellan Kilaforsvägen och Rv 83 ges en bredd av 5,5 m med asfaltbeläggning. Belysning byggs längs denna väg.

Vägen mellan Ångs och tunneln utförs 3,5 m bred i grus.

Alt Sandvik

Biltunneln utförs i fullhöjd 4,8 m, för att fullt ut kunna trafikmata industriområdena på båda sidorna av järnvägen.

Den föreslagna vägen mellan Kilaforsvägen och Industrigatan byggs 6,5 m bred och beläggs med asfalt. En separat gång- och cykelväg byggs på en del av denna sträcka. Vägen förses med belysning.

Förbindelsevägarna söder om tunneln ges en bredd av 3,5 m med grusbeläggning.

SAMMANFATTNING

En stängning av befintliga järnvägs korsningar måste genomföras inför kommande snabbtågsanpassning. Hur dessa korsningar skall ersättas beror på vad som prioriteras.

De två möjliga alternativen ger en något större barriäreffekt i förhållande till vad befintliga korsningar ger. Skillnaden mellan alternativen bedöms dock inte ha någon avgörande betydelse.

Trafikprognosen visar att en biltunnel vid Sandvik kommer att ha ungefär tre gånger så mycket trafik i förhållande till en tunnel vid Vik. Man kan också säga att samhällsnyttan är ca tre gånger större för en biltunnel vid Sandvik.

En biltunnel vid Sandvik ger också tillgänglighet till ett framtida industriområde med spåranslutning vilket inte en tunnel vid Vik ger. En biltunnel vid Vik ger bl a en jordbrukare närmare väg till sina åkrar vid nuvarande arrondering.

En sammanställning av de olika alternativens för- och nackdelar ger grovt följande:

	Alt 0	Alt Vik	Alt Sandvik
Trafiksäkerhet	-	+	+
Buller	+	+	+
Barriär	+	0	0
Landskapsbild	+	-	0
Kostnad	+	-	-

FÖRSLAG

I detta skede förordas inget av alternativen, utan det kommer att göras först när samtliga samråd genomförts.

GENOMFÖRANDE

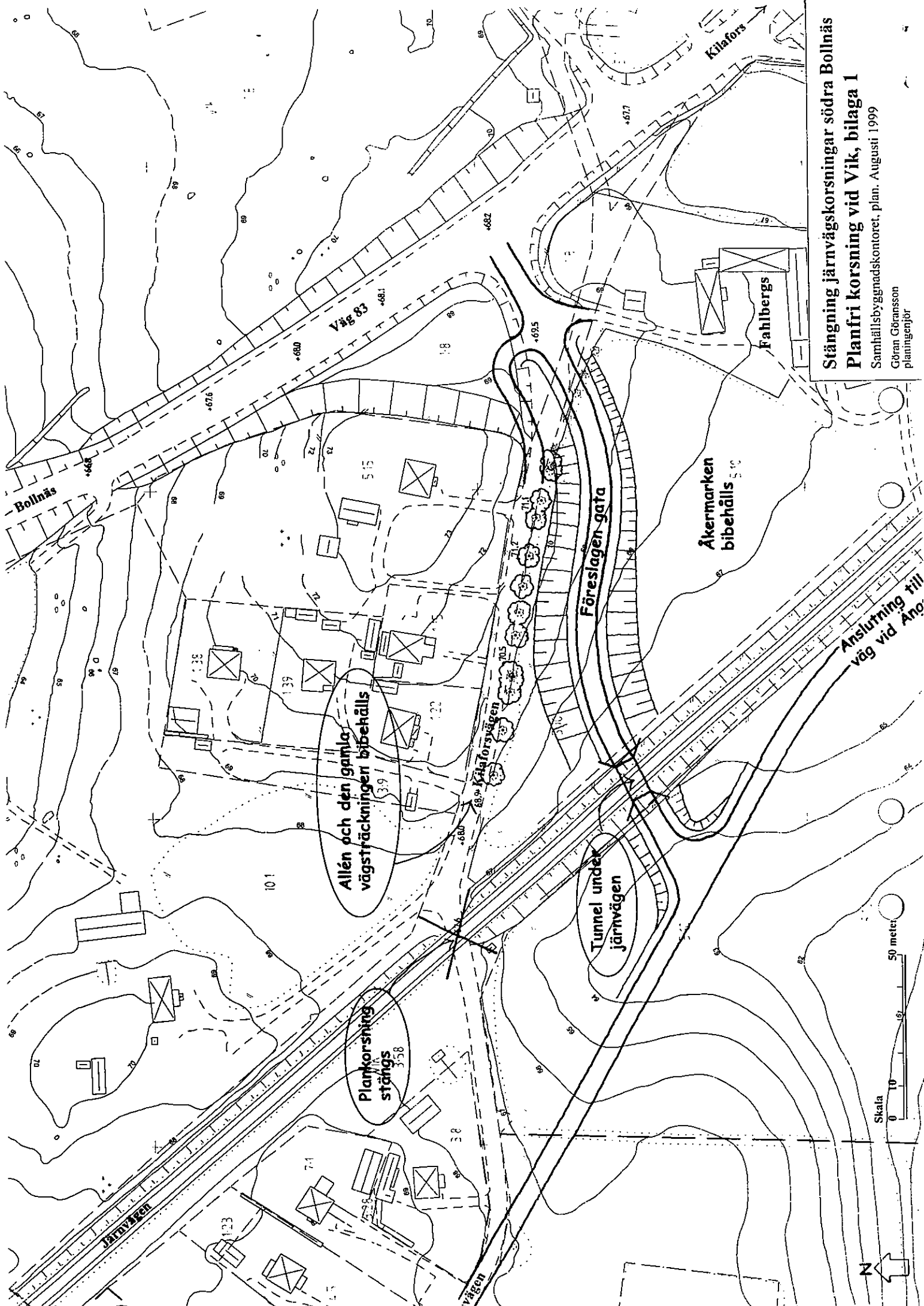
Utbyggnaden beräknas ske under 2001.

Kostnaden för "alt Vik uppskattas till 4,6 milj kronor. Banverket svarar för hela kostnaden exklusive erforderlig belysning. Det innebär för Banverkets del 4,5 milj kronor och kommunen 100 000 kronor.

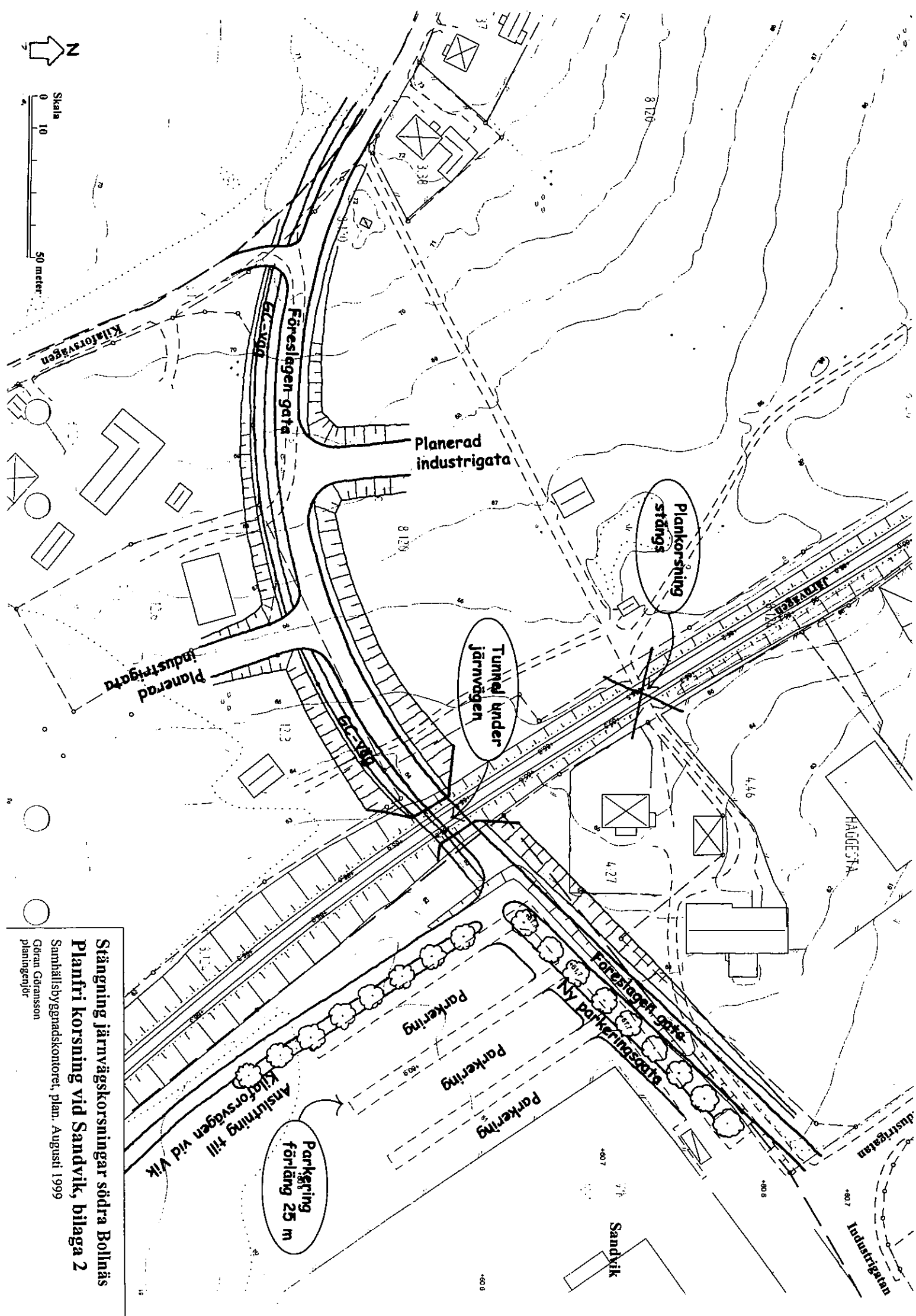
Kostnaden för alt Sandvik uppskattas till 8,2 miljoner kronor. Kostnaden fördelar sig på Banverket 4,5 milj kronor och kommunen resterande 3,7 milj kronor.

HANDLÄGGNING

Efter genomförda samråd kommer programmet tillsammans med inkomna synpunkter att redovisas för Miljö- och byggnämnden för ställningstagande. Programmet och valt alternativ kommer därefter att ligga som underlag för själva detaljplaneförslaget.



Stängning järnvägs korsningar södra Bollnäs
Planfri korsning vid Vik, bilaga 1
Samhällsbyggnadskontoret, plan. Augusti 1999
Göran Göransson
planingenjör

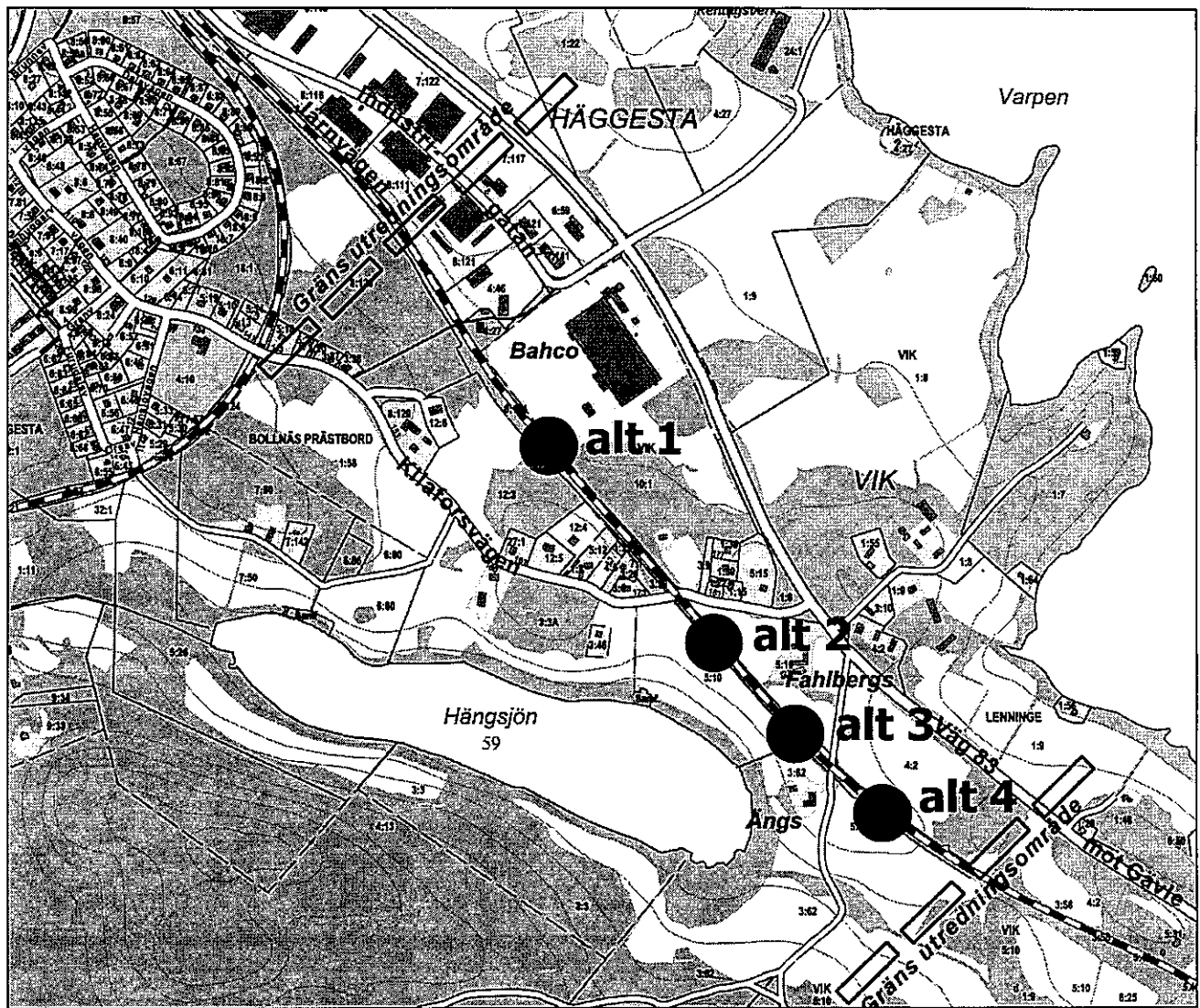


Stängning järnvägs korsningar södra Bollnäs Planfri korsning vid Sandvik, bilaga 2

Samhällsbyggnadskontoret, plan. Augusti 1999

Göran Göransson
planingenjör





Detaljplan för Stängning järnvägs korsningar södra Bollnäs, delen f d Sandvik – Vik

Bollnäs tätort och kommun

Program, del 2

upprättat på samhällsbyggnadskontoret, plan i augusti 2000

Göran Göransson

Göran Göransson
planingenjör

INLEDNING

Ett detaljplaneprogram har tidigare utarbetats och varit föremål för samråd. Med stöd av det programmet och inkomna synpunkter har kommunstyrelsen beslutat att förorda alternativet Vik innebärande bl a att det detaljplanerade industriområdet vid Hängsjön utgår. Miljö- och byggnämnden har därefter beslutat att ytterligare alternativ vid Vik skall studeras innan slutligt ställningstagande sker. Föreliggande program beskriver förutom det ursprungliga Vik- alternativet ytterligare tre tunnellägen.

Det tidigare planprogrammet med samrådsredogörelse och beslut ingår i detta planprogram och benämns del 1.

BERÖRT OMRÅDE

Området som berörs i detta arbete är omgivningarna ca 300 m norr och 500 m söder om Kilaforsvägens korsning med järnvägen.

PLANFÖRHÅLLANDEN MM

Översiktsplaner

För norra delen av området finns fördjupad översiktsplan för Bollnäs tätort antagen av kommunfullmäktige 1995-09-18. För resterande del gäller den kommuntäckande översiktsplanen antagen 1990-10-29.

Aktuellt område ligger inom riksintresseområdet för Ljusnans dalgång där ingrepp i miljön endast får komma till stånd om det inte påtagligt skadar områdets natur- och kulturvärden. Inom Ljusnans dalgång skall dessutom turismens och det rörliga friluftslivets intressen särskilt beaktas. Riksintresset utgör inget hinder för tätortsutvecklingen.

Även järnvägen redovisas som ett riksintresse. Vidare anges i översiktsplanen att kommunen har en målsättning att verka för snabbtåg på stambanan genom hela kommunen.

I den fördjupade översiktsplanen anges markanvändningen i huvudsak för industri för området på båda sidor om järnvägen mellan Kilaforsvägen i väster och riksväg 83 i öster. Även två mindre områden för bostäder redovisas. Området söder och öster om vägarna redovisas för jordbruk/öppen landskapsbild och ingår i bevarandebeskrivning för Vik- Häggesta.

I planen visas endast huvudgator och gång- och cykelvägar som tillhör huvudvägnätet. En gång- och cykelväg som korsar järnvägen redovisas vid Sandvik.

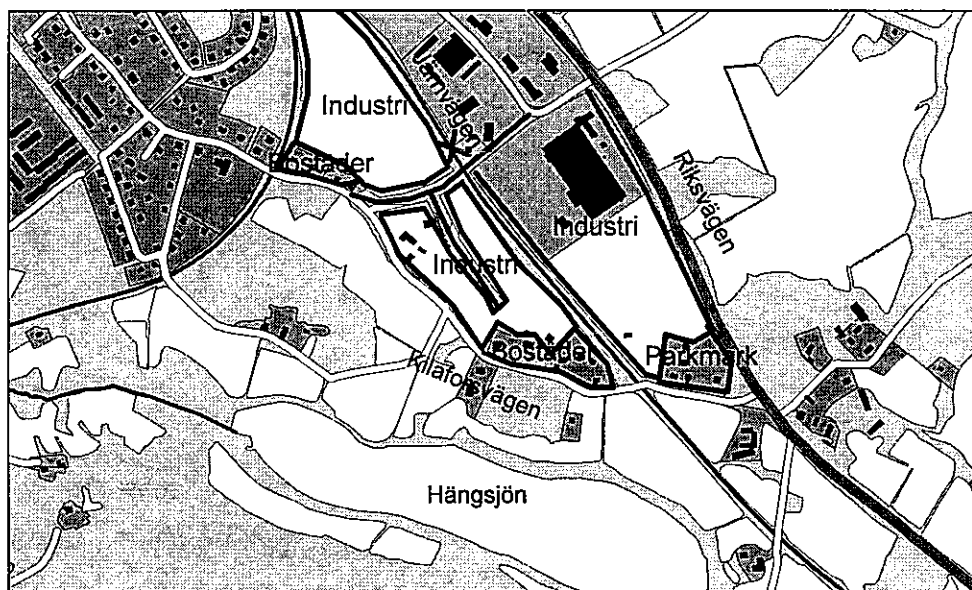
Detaljplaner

Norra delen av området är tidigare detaljplanelagt. Detaljplanerna redovisar industrimark på båda sidor om järnvägen samt några mindre områden för bostäder längs Kilaforsvägen.

I övrigt redovisas plankorsningar med järnvägen vid Bahco samt med Kilaforsvägen. Den mindre plankorsningen söder därom, vid "Ängs" anges i detaljplanebeskrivningen som stängd men ingår inte i själva detaljplanen.

Trafikprognoser

Den trafikprognos för Bollnäs tätort som togs fram 1995 har genom VBB/ VIAC fördjupats och kompletterats 1999. Trafikprognosen visar ett trafikflöde på 600 f/d för Kilaforsvägens södra del och bedöms inte förändras vid nu studerade alternativ.



Gällande detaljplaner, översikt

OMRÅDESFÖRUTSÄTTNINGAR

Befintliga förhållanden

Väster om järnvägen finns två mindre bostadsområden samt vissa mindre verksamheter. Industriområdet är ej utbyggt utan ligger som naturmark. Områdets obebyggda delar består i huvudsak av jordbruksmark med inslag av skogbevuxna moränkullar.

Öster om järnvägen är industriområdet utbyggt i sin norra del men i söder finns naturmark och ett mindre bostadsområde. En björkallé finns längs Kilaforsvägens södra del mellan riksvägen och järnvägen. Kilaforsvägen korsar järnvägen i plan och mindre plankorsningar finns norr om Bahco samt i söder vid "Ängs". Vid vägen söder om Fahlbergs finns förutom en björkallé, en fin stenmur som avgränsning mot jordbruksmarken.

Kända fornminnen finns i området, bl a en milstolpe och två bebyggelselämningar. Ingen av dessa berörs av nu redovisade alternativ.

Trafik

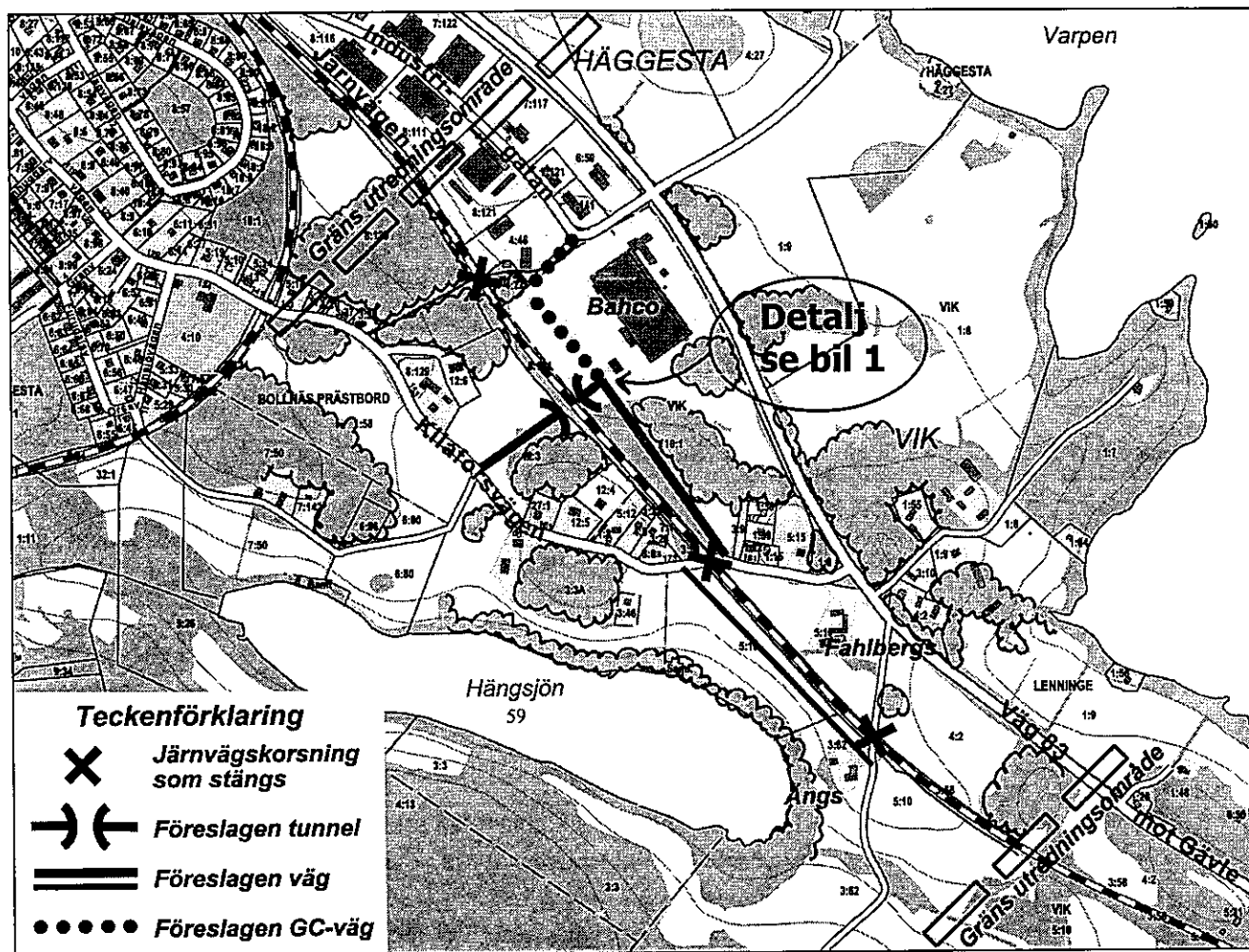
Centralt genom området går järnvägen. Riksväg 83 i öster är genomfart/ infart i tätorten. Väster om järnvägen och parallellt med denna går Kilaforsvägen som är lokalgata. Trafikflödet på Kilaforsvägen är ca 600 fordon/dygn. Den är relativt smal och krokig och korsar järnvägen i plan i söder. Bebyggelsen längs vägen har direktutfarter. Kommunen är väghållare för Kilaforsvägen.

STANDARDFRÅGOR

Den föreslagna biltunneln föreslås få full fri höjd 4,6 m vilket bl a möjliggör virkestransporter.

I programskisserna redovisas två bredder på föreslagna bilvägar. De bredare vägarna föreslås få en bredd av 5,5 m med asfaltbeläggning. Dessa vägar förses även med gatubelysning. De smalare vägarna utförs i skogsbilvägsstandard med 3,5 m bredd och grusslitbana.

Föreslagen GC- väg byggs 3,0 m bred med asfaltbeläggning och belysning.



PROGRAMSKISSER

Alternativ 1, norra Vik

Beskrivning

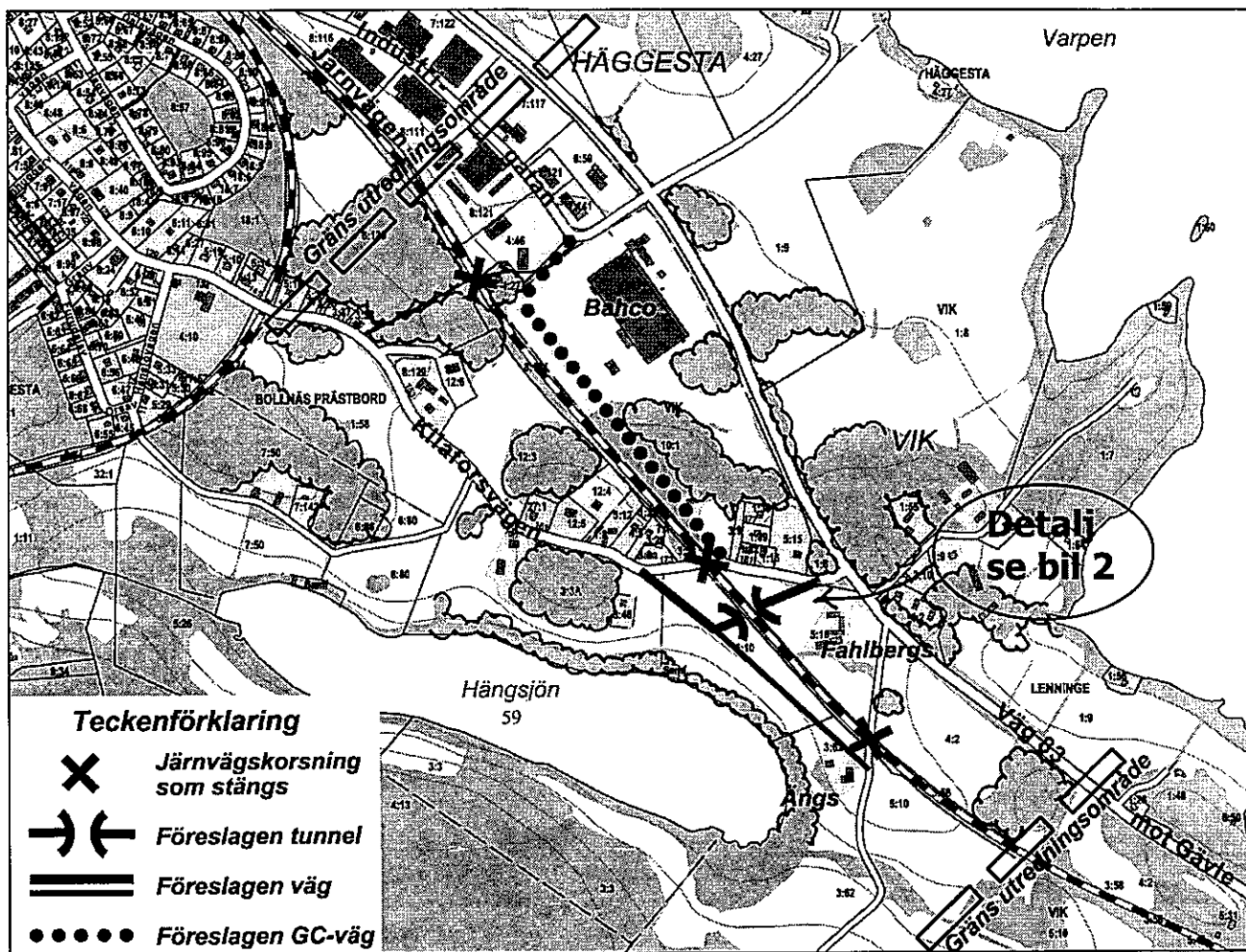
Alternativet innebär att en planskild korsning byggs ca 300 m norr om Kilaforsvägens befintliga korsning med järnvägen. Plankorsningarna vid Ängs, Kilaforsvägen och Bahco stängs. Förbindelsevägar byggs dels väster om järnvägen mellan Ängs och Kilaforsvägen dels öster om järnvägen mellan Kilaforsvägen och den nya planskilda korsningen. En separat gång- och cykelväg byggs öster om järnvägen från föreslagen tunnel och norrut till Industrigatan. Det planlagda industriområdet väster om järnvägen föreslås utgå.

Konsekvenser

Förslaget påverkar landskapsbilden genom att vägar läggs ut på jordbruks- och naturmark. Schakten för tunneln och dess anslutningar kommer att bli relativt liten. Intrång på jordbruksmark kommer att ske söder om Kilaforsvägen. Järnvägens barriäreffekt kommer att öka något vid kontakter inom byn Vik, samt jordbrukaren får längre körvägar till sina åkrar. Inga bostadshus kommer att ha bullervärden som överstiger gällande planeringsriktlinjer. Trafiksäkerheten kommer att höjas då tre plankorsningar med järnvägen stängs och ersätts med en biltunnel. Personalparkeringen vid Bahco kan behöva omdisponeras. Industriområdet mellan Kilaforsvägen och järnvägen utgår då området trafikmatas från den smala Kilaforsvägen.

Kostnader

Kostnaderna har uppskattats till ca 5,4 milj kronor. Av dessa svarar Banverket för ca 4,8 milj och kommunen för resterande 0,6 milj kronor.



Alternativ 2, Vik

Beskrivning

Alternativet innebär att de befintliga plankorsningarna vid Bahco, Kilaforssvägen och Ängs stängs och ersätts med en planskild korsning ca 75 m söder om Kilaforssvägens nuvarande korsning med järnvägen. En förbindelseväg byggs väster om järnvägen mellan Ängs och Kilaforssvägen. En ny väganslutning byggs mellan tunneln och riksvägen på järnvägens östra sida. Den ansluter till riksvägen i befintligt läge. En gång- och cykelpväg föreslås öster om järnvägen mellan Kilaforssvägen och Industrigatan. Det planlagda industriområdet väster om järnvägen föreslås utgå.

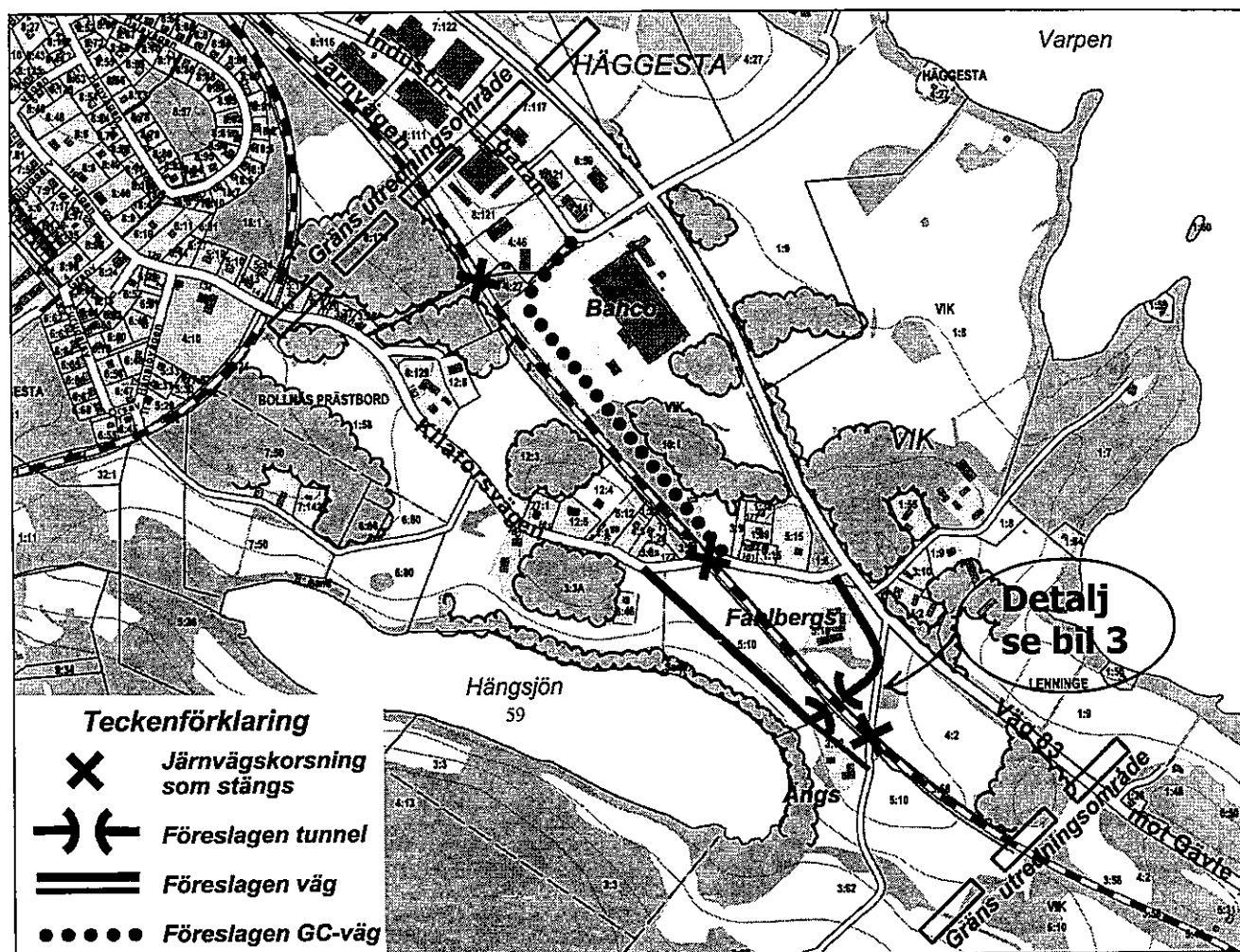
Konsekvenser

Förslaget påverkar landskapsbilden genom att vägar läggs ut på jordbruksmark och en relativt djup schakt utförs för tunneln och dess anslutningsväg. Intrång på jordbruksmark kommer att ske både öster och väster om järnvägen. Järnvägens barriäreffekt kommer att bli väldigt liten för de boende i Vikområdet. Inga bostadshus kommer att ha bullervärden som överstiger gällande planeringsriktlinjer. Trafiksäkerheten kommer att höjas då tre plankorsningar med järnvägen utgår och ersätts med en biltunnel. Personalparkeringen vid Bahco kan behöva omorganiseras.

Industriområdet mellan Kilaforssvägen och järnvägen utgår då området trafikmatas från den smala Kilaforssvägen.

Kostnader

Kostnaderna har uppskattats till ca 5,4 miljoner kronor. Av dessa svarar Banverket för ca 4,5 miljoner och kommunen för 0,9 miljoner kronor.



Alternativ 3, norr Ängs

Beskrivning

Alternativet innebär att en planskild korsning byggs ca 100 m norr om Ängs. Plankorsningarna vid Bahco, Kilaforssvägen och Ängs stängs. Förbindelsevägar byggs dels väster om järnvägen mellan Ängs och Kilaforssvägen dels öster om fram till Kilaforssvägens anslutning till riksvägen. Väganslutningen söder om Fahlbergs föreslås stängas mot riksvägen. Att bibehålla den vägens anslutning till riksvägen har studerats men förkastats med hänsyn till dåliga siktförhållanden. En gång- och cykelväg föreslås öster om järnvägen mellan Kilaforssvägen och Industrigatan.

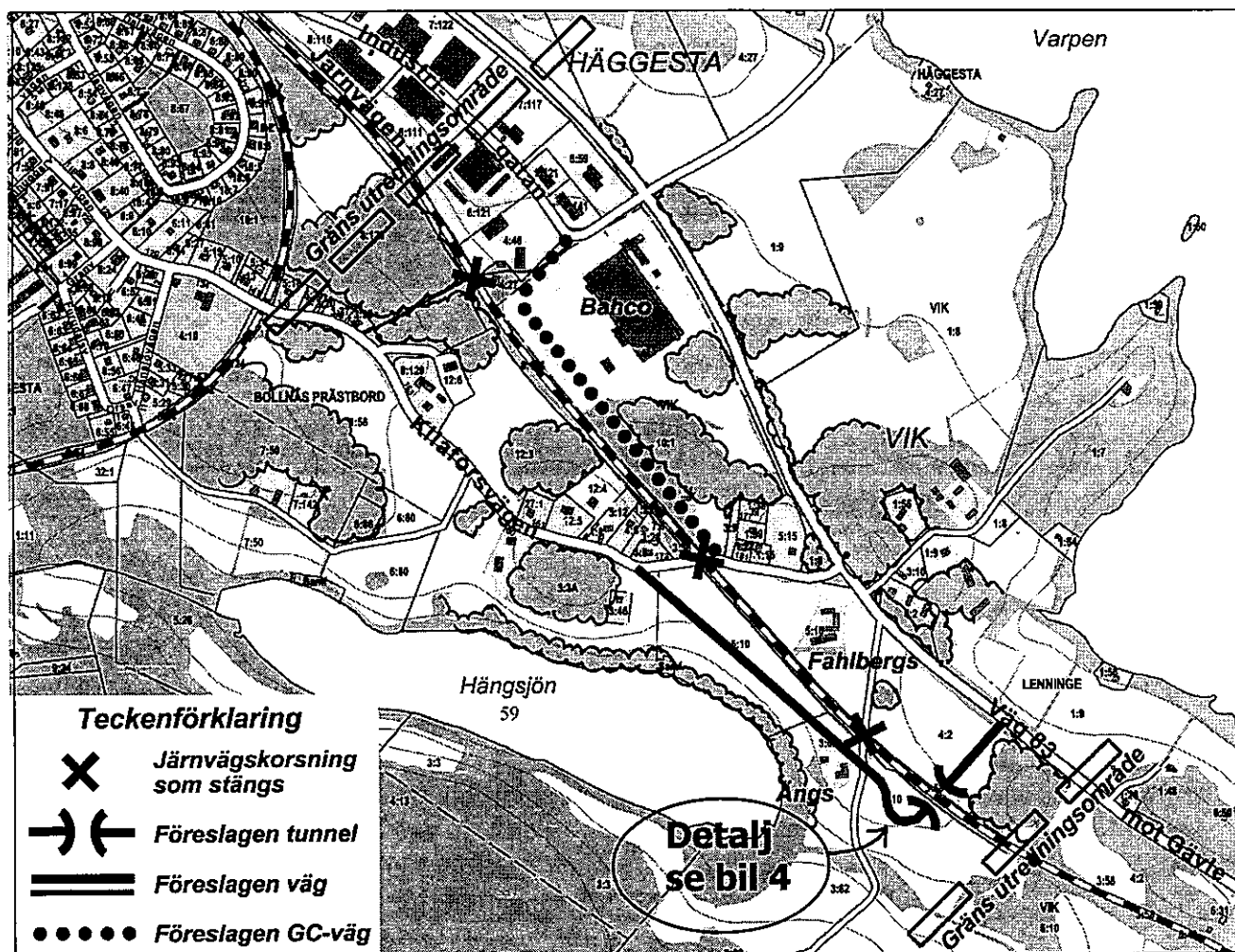
Det planlagda industriområdet väster om järnvägen föreslås utgå.

Konsekvenser

Förslaget påverkar landskapsbilden genom att vägar läggs ut på jordbruksmark och en relativt djup schakt utförs för tunneln. Intrång på jordbruksmark kommer att ske både väster och öster om järnvägen. Den östra väganslutningen kommer mer eller mindre att omgärda gården Fahlbergs. Järnvägens barriäreffekt kommer att öka något för några boende i Vik- området framför allt för de med målpunkter inom Granbergsområdet, där skola och butik finns. Inga bostadshus kommer att ha bullervärden som överstiger gällande planeringsriktlinjer. Trafiksäkerheten kommer att höjas då tre plankorsningar med järnvägen stängs och ersätts med en biltunnel. Personalparkeringen vid Bahco kan behöva omdisponeras. Industriområdet mellan Kilaforssvägen och järnvägen utgår då området trafikmatas från den smala Kilaforssvägen.

Kostnader

Kostnaden har uppskattats till ca 6,3 milj kronor. Av dessa svarar Banverket för 5,4 milj och kommunen 0,9 milj kronor.



Alternativ 4, söder Ängs

Beskrivning

Alternativet innebär att en planskild korsning byggs ca 100 m söder om Ängs. Förbindelsevägar byggs från Kilaforsvägen väster om järnvägen fram till en ny väganslutning till riksvägen i öster. Plankorsningarna med järnvägen vid Bahco, Kilaforsvägen och Ängs stängs. En gång- och cykelväg föreslås öster om järnvägen mellan Kilaforsvägen och Industrigatan.

Det planlagda industriområdet väster om järnvägen föreslås utgå.

Konsekvenser

Förslaget påverkar landskapsbilden genom att vägar läggs ut på jordbruksmark och relativt djupa schakt utförs för tunneln och dess anslutningar. Intrång på jordbruksmark kommer att ske både öster och väster om järnvägen. Järnvägens barriäreffekt kommer att öka något för de boende i Vik-området framför allt för de med målpunkter inom Granberg. Inga bostadshus kommer att ha bullervärden som överstiger gällande planeringsriktlinjer. Trafiksäkerheten kommer att höjas då tre plankorsningar med järnvägen utgår och ersätts med en biltunnel. Den nya anslutningen till riksvägen bedöms få en acceptabla sikt-förhållanden men då anslutningen sker i en lågpunkt kommer påfart att ske i motlut både åt norr och söder. Personalparkeringen vid Bahco kan behöva omdisponeras.

Industriområdet mellan Kilaforsvägen och järnvägen utgår då området trafikmatas från den smala Kilaforsvägen.

Kostnader

Kostnaden har uppskattats till ca 6,6 milj kronor. Av dessa svarar Banverket för 5,6 milj och kommunen resterande 1,0 milj kronor.

SAMMANFATTNING

En stängning av ett antal järnvägs korsningar måste genomföras inför kommande snabbtågsanpassning. Hur dessa korsningar skall ersättas beror på vad som prioriteras.

I och med kommunens val av "alternativet" Vik fås fyra delalternativ. I samtliga alternativ förelås att det planlagda industriområdet mellan järnvägen och Kilaforsvägen utgår. Vid tidigare samråd har behovet av en GC- väg öster om järnvägen från Kilaforsvägen fram till Industrigatan påtalats. Detta har inarbetats i samtliga alternativ.

De fyra möjliga alternativen ger alla en något större barriäreffekt för tätorten i förhållande till vad befintliga och idag planerade korsningar ger.

Alternativ 1, norra Vik

En biltunnel i redovisat läge ger ett något försämrat kontaktmönster inom Viks by i förhållande till dagsläget men ger en bra tillgänglighet till Granbergsområdet. GC- stråket till Industrigatan skapar en möjlighet för Vik- borna att cykla till Bollnäs centrala delar på lokala gator och separata GC- vägar.

Alternativ 2, Vik

Kontaktmönstret inom Viks by bibehålls till stora delar. Jordbrukare får en gen väg till sina åkrar vid nuvarande arrondering. GC- stråket till Industrigatan skapar en möjlighet för Vik- borna att cykla till Bollnäs centrala delar på lokala gator och separata GC- vägar.

Alternativ 3, norr Ängs

Järnvägens barriäreffekt kommer att öka något för några boende i Vik- området. De boende med målpunkter inom Granbergsområdet, där skola och butik finns, får en försämrad tillgänglighet till dessa. Den östra väganslutningen kommer mer eller mindre att omgärda gården Fahlbergs och påverka kulturmiljön negativt. GC- stråket till Industrigatan skapar en möjlighet för Vik- borna att cykla till Bollnäs centrala delar på lokala gator och separata GC- vägar.

Alternativ 4, söder Ängs

En biltunnel i redovisat läge ger ett försämrat kontaktmönster inom Viks by i förhållande till dagsläget. Tillgänglighet till Granbergsområdet med bl a skola blir betydligt försämrat. Den nya anslutningen till riksvägen kommer att ske i en lågpunkt vilket får till följd att påfart kommer att ske i motlut både åt norr och söder. GC- stråket till Industrigatan skapar en möjlighet för Vik- borna att cykla till Bollnäs centrala delar på lokala gator och separata GC- vägar.

FÖRSLAG

Med hänsyn bl a till möjligheterna att hålla ihop Viks by och få en bra tillgänglighet till Granbergsområdet bör något av alternativen 1, 2 och 3 komma till utförande. Då alt 3 har en stark negativ påverkan på kulturmiljön vid Fahlbergs föreslås även det alternativet utgå. **Det slutliga valet föreslås ske mellan alt 1 och 2.**

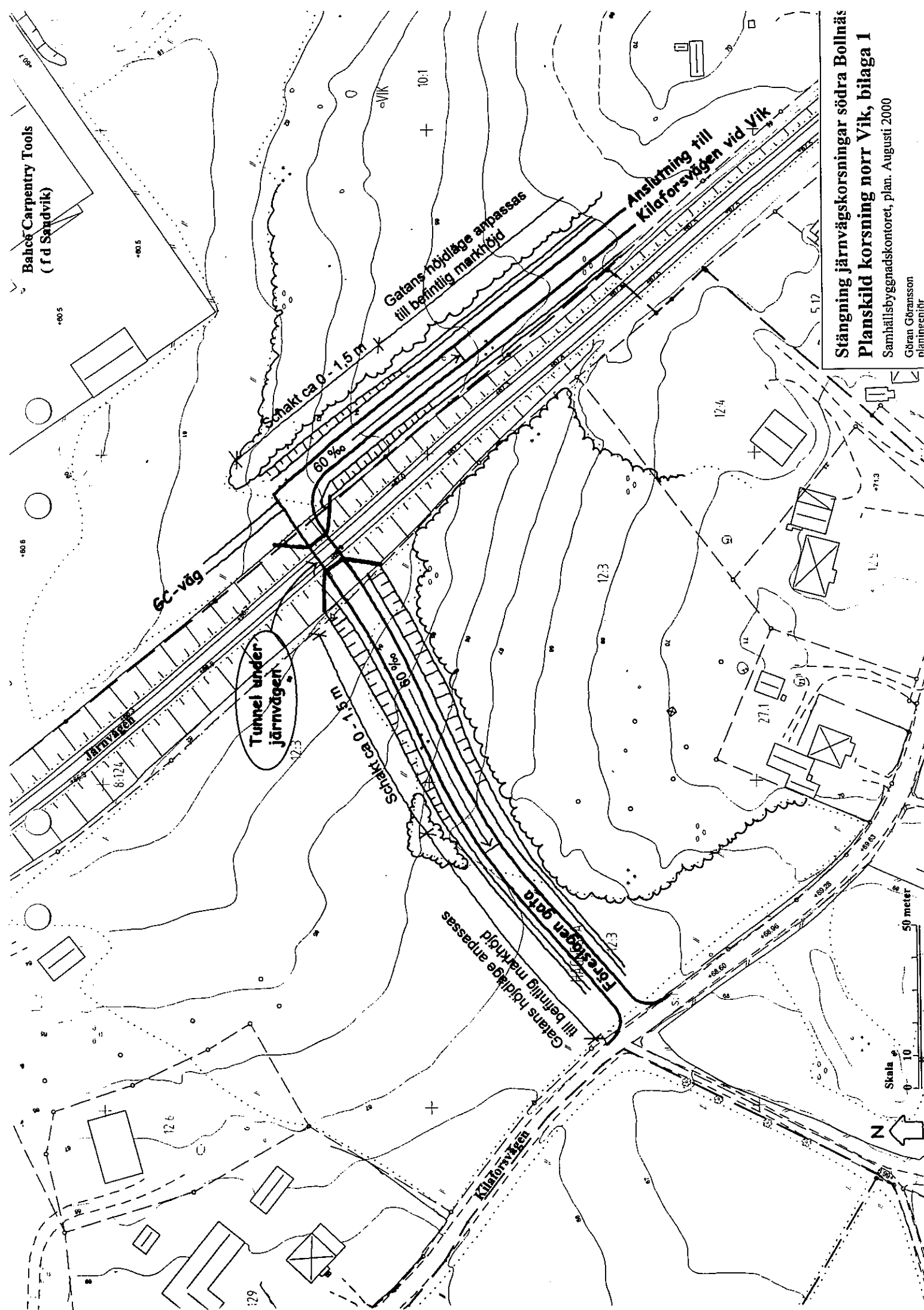
- Alt 1, norr Vik ger mindre påverkan på kulturmiljön än alt 2, Vik.
- Alternativ 2, Vik håller ihop Viks by på ett bättre sätt än alt 1 men ger intrång i kulturmiljön.

GENOMFÖRANDE

Utbyggnaden beräknas ske under 2001. Banverket svarar för bilvägar inklusive tunnel. Kommunens del utgörs av GC-väg och belysning.

HANDLÄGGNING

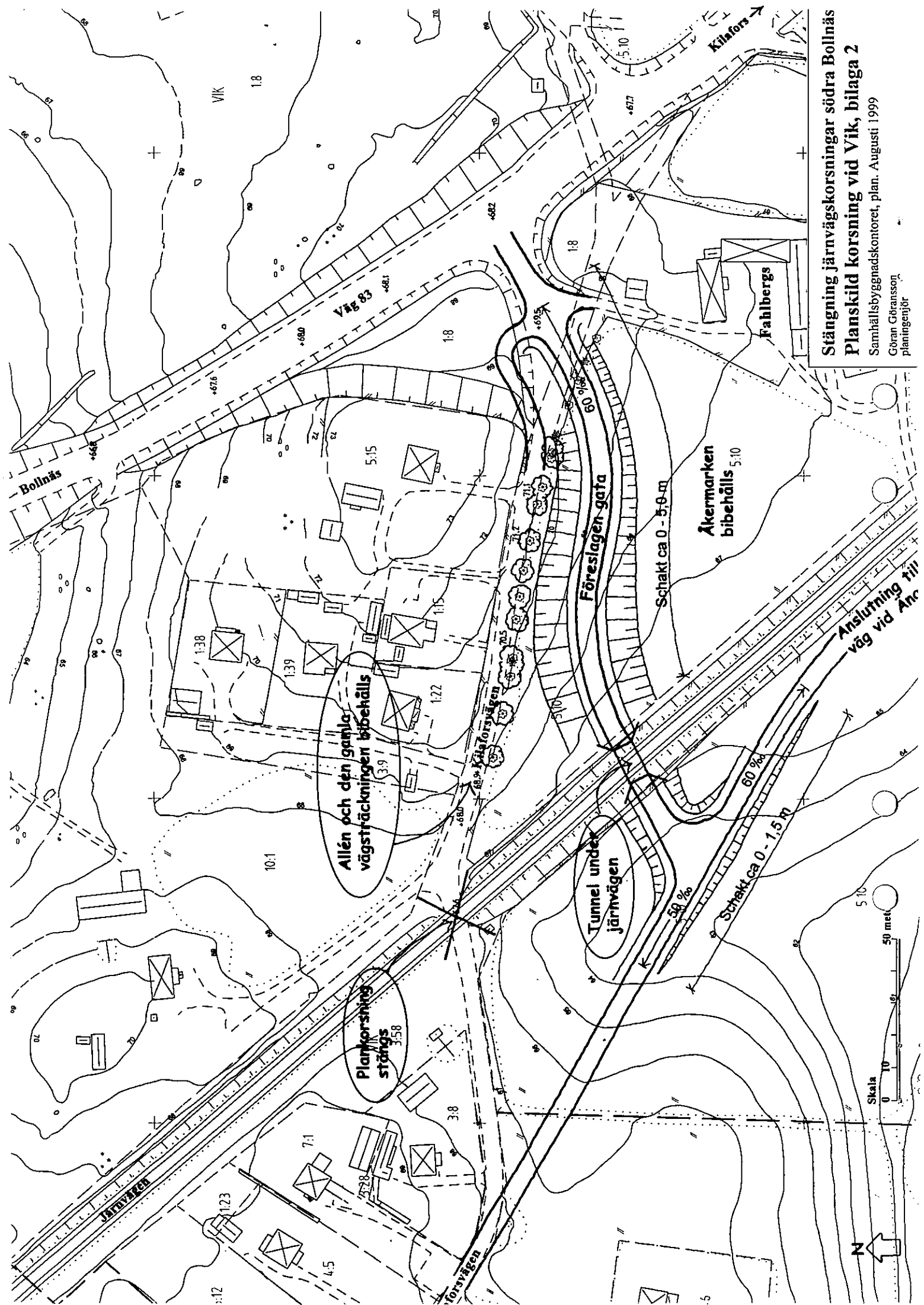
Efter nya samråd kommer detaljplaneprogrammet tillsammans med inkomna synpunkter att redovisas för Miljö- och byggnämnden för ställningstagande. Programmet och valt alternativ kommer därefter att ligga som underlag för detaljplane förslag och utbyggnad av vägsystem.



**Stängning järnvägs korsningar södra Bollnäs
Planskild korsning norr Vik, bilaga 1**

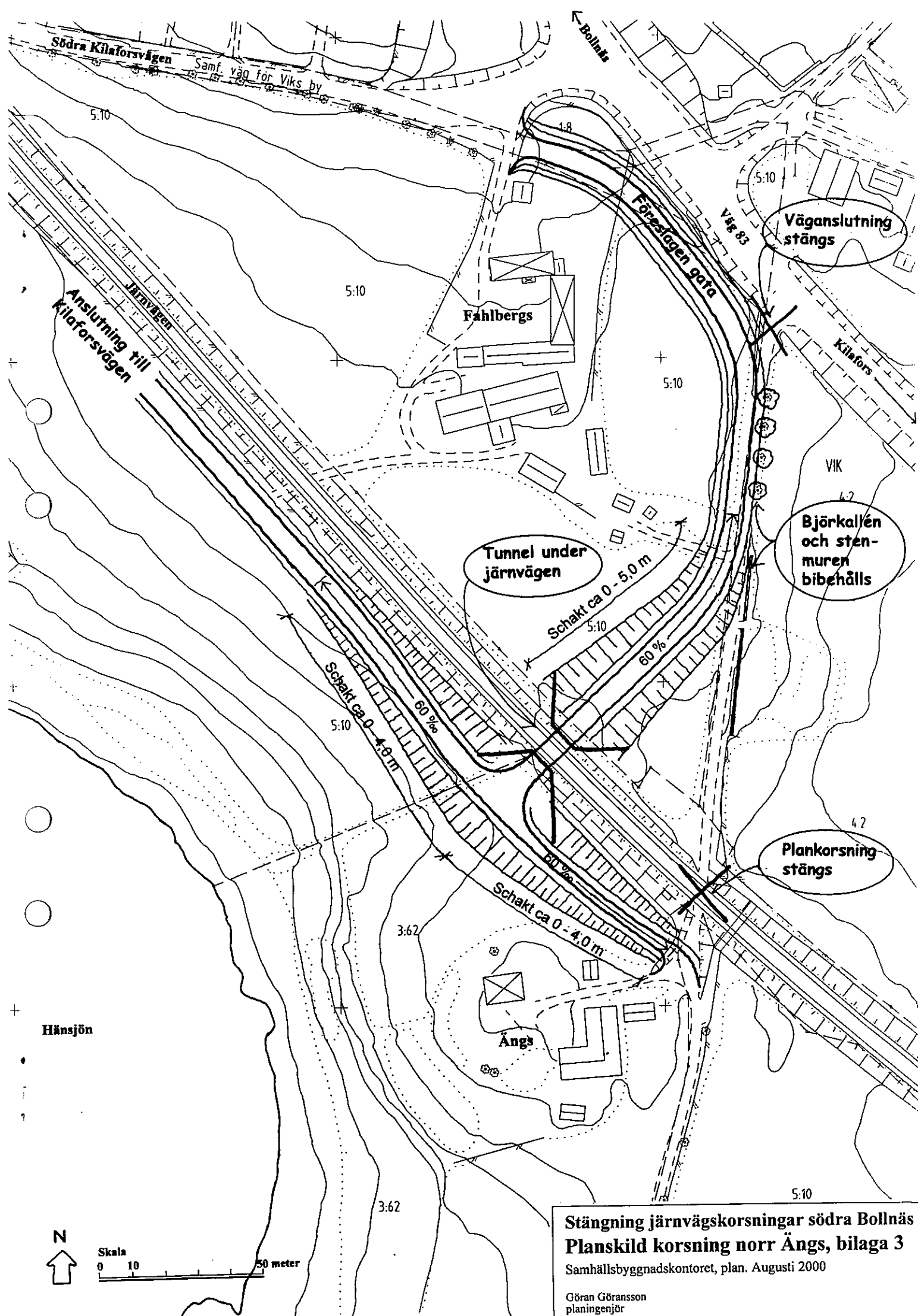
Samhällsbyggnadskontoret, plan. Augusti 2000

Göran Göransson
planinnehåll



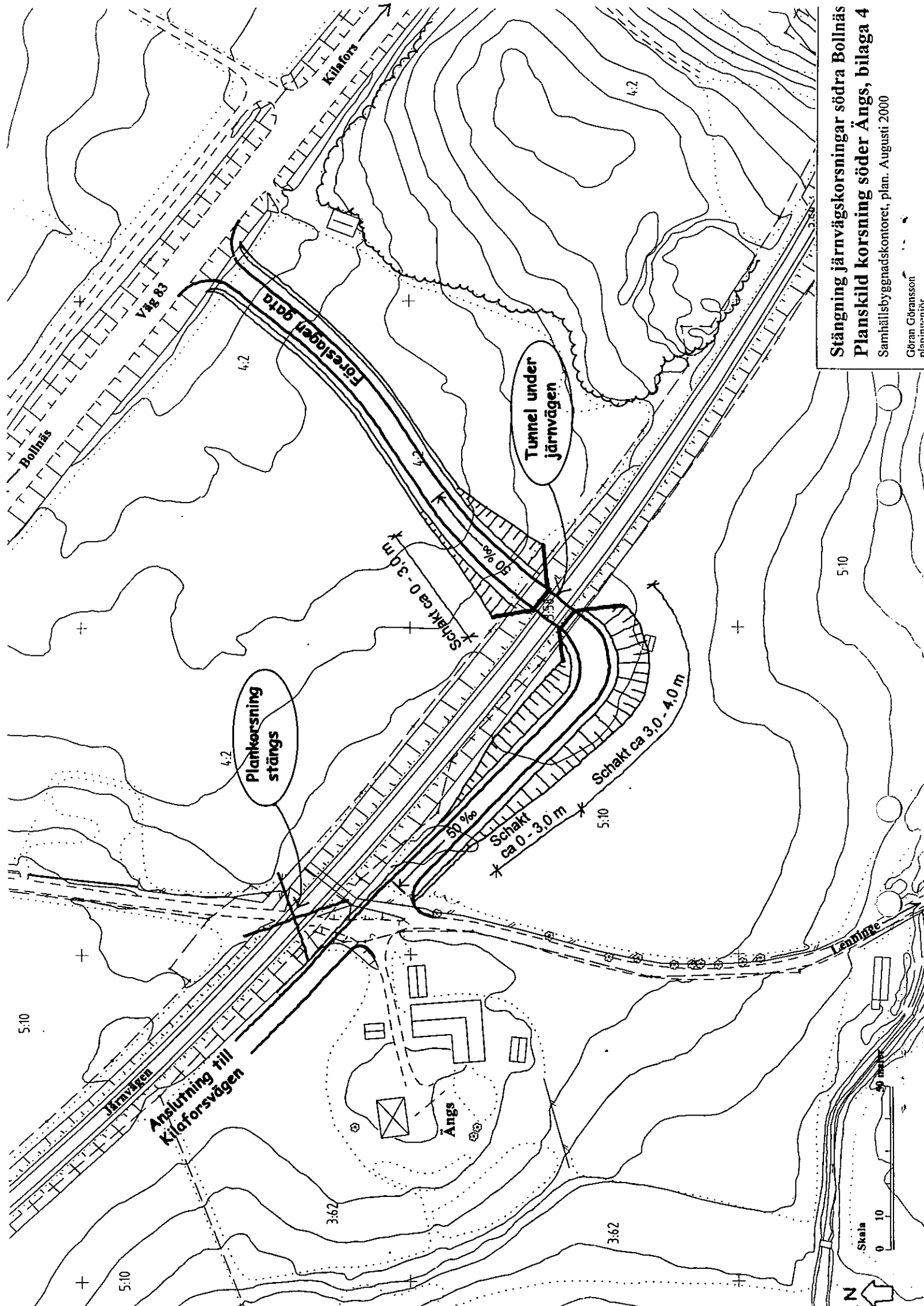
Stängning järnvägs korsningar södra Bollnäs
Planskild korsning vid Vik, bilaga 2

Samhällsbyggnadskontoret, plan. Augusti 1999
Göran Göransson
planingenjör



Stängning järnvägs korsningar södra Bollnäs
Planskild korsning norr Ängs, bilaga 3
 Samhällsbyggnadskontoret, plan. Augusti 2000

Göran Göransson
 planingenjör



Stängning järnvägs korsningar södra Bollnäs
Planskild korsning söder Ångs, bilaga 4
Samhällsbyggnadskontoret, plan. Augusti 2000
Göran Göransson
planläggare