



Detaljplan för Milko, Säversta västra industriområde Bollnäs tätort och kommun, Gävleborgs län

Plan- och genomförandebeskrivning

upprättad på samhällsbyggnadskontoret, plan i juni 2002

Göran Göransson
planingenjör

Detaljplanen

- antogs av kommunfullmäktige 2002-11-25, § 134
- beslutet vann laga kraft 2003-01-14
- genomförandetid t o m 2018-01-14

HANDLINGAR

Planförslaget utgörs av:

Plankarta med bestämmelser.

Plan- och genomförandebeskrivning.

Fastighetsförteckning

Bilaga: Utdrag ur Trafikprognoser för Bollnäs tätort

Samrådsredogörelse

Utställningsutlåtande

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Syftet är att utöka industrimarken åt söder och ge utbyggnadsmöjligheter för mejeriet.

Planförslaget innebär att reservatet för den sk Säverstaviadukten, med en ny sträckning av väg 83, utgår och föreslås bli mark i huvudsak för industriändamål.

PLANDATA

Planområdet är beläget i tätortens södra del, ca 1,2 km från centrum.

Det ligger söder om och i direkt anslutning till Milkos industritomt. Det begränsas i öster av järnvägen och i väster av Anneforsvägen. Detaljplaneområdet omfattar ca 1,4 ha.

Kommunen äger fastigheten Säversta 8:26 samt marken söder om Milkos industritomt.

PLANPROGRAM

Något planprogram har inte tagits fram då kommunen beslutat medge att reservatet för Säverstaviadukten kan utgå för att möjliggöra en utökning av industritomten. Se vidare under kommunala beslut.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktliga planer

För området finns fördjupad översiktsplan för Bollnäs tätort antagen av kommunfullmäktige 1995-09-18.

I denna redovisas väg 83 som genomfart/infart i en ny sträckning över järnvägen och inom nu aktuellt planområde. För övrigt finns industriområden utlagda på båda sidor om järnvägen.

Detaljplaner

För området gäller följande detaljplaner:

- För Säversta 7:73 m fl Säversta västra industriområde, antagen 1978-08-03.
- För området vid kyrkan och för Säversta östra industriområde, fastigheten Säversta 7:73 m fl, antagen 1979-10-30.

Detaljplanerna redovisar industrimark på båda sidor om ett parkområde. I parkområdet finns ett område för trafikändamål dvs plats för riksvägens nya sträckning.

Väster om planområdet finns en gata, Norra Kilaforsvägen, som slutar i en vändplan ca 250 meter norr om nu aktuellt planområde. I anslutning till vändplanen finns en plankorsning med järnvägen, den sk Mejerikorsningen; som redovisas stängd.

Kommunala beslut

Kommunstyrelsen har 2001-11-01 beslutat ställa sig positiv till att utöka industrimarken åt söder, innebärande att reservatet för den sk Säverstaviadukten utgår.

Miljö- och byggnämnden beslutade 2001-10-22 att uppdra till Samhällsbyggnadskontoret att med högsta prioritet påbörja detaljplanearbetet.

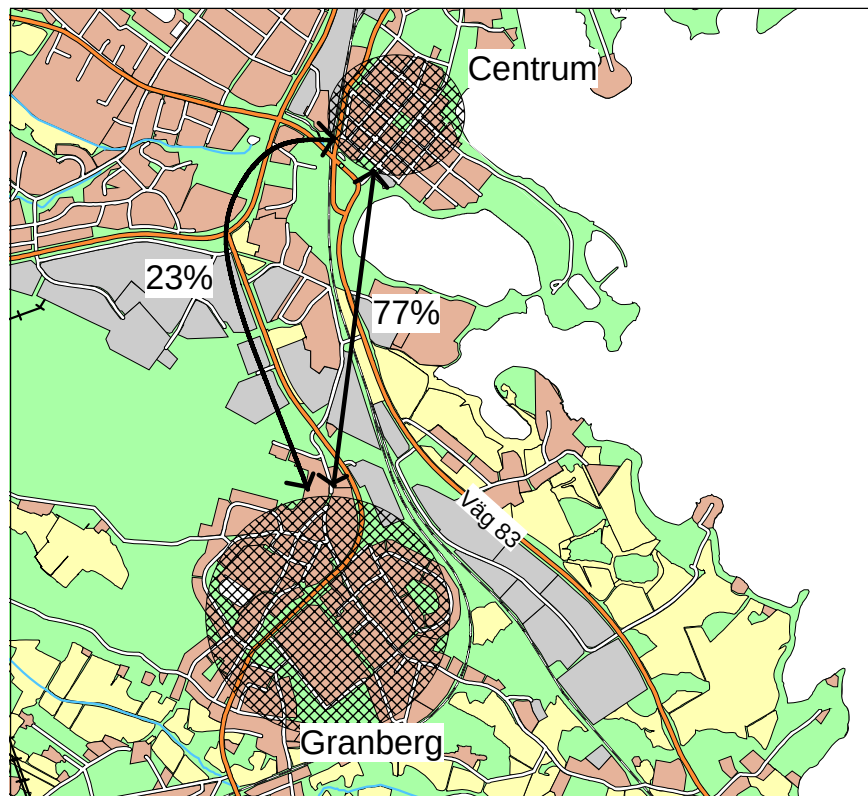
ANDRA PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

Trafikprognoser

Den trafikprognos för Bollnäs tätort som togs fram 1995 har genom VBB/ VIAK fördjupats och kompletterats 1999.

Säverstaviadukten som redovisas i den fördjupade översiktsplanen är tänkt att bli fungera som en del i en ny genomfart för fjärrtrafiken. Prognoserna visar också att en mycket stor del av lokaltrafiken mellan Granberg och Bollnäs centrum kommer att trafikera Säverstaviadukten. Anledningen till detta är att då viadukten byggs stängs den sk Mejerikorsningen.

Nummerskrivningar visar att ca 77% av biltrafiken mellan Granberg och Bollnäs centrum åker över Mejerikorsningen. Resterande 23% kör över Stadshusviadukten. Studierna visar även att Mejerikorsningen används av trafikanter mellan väg 83 och områden väster om järnvägen.



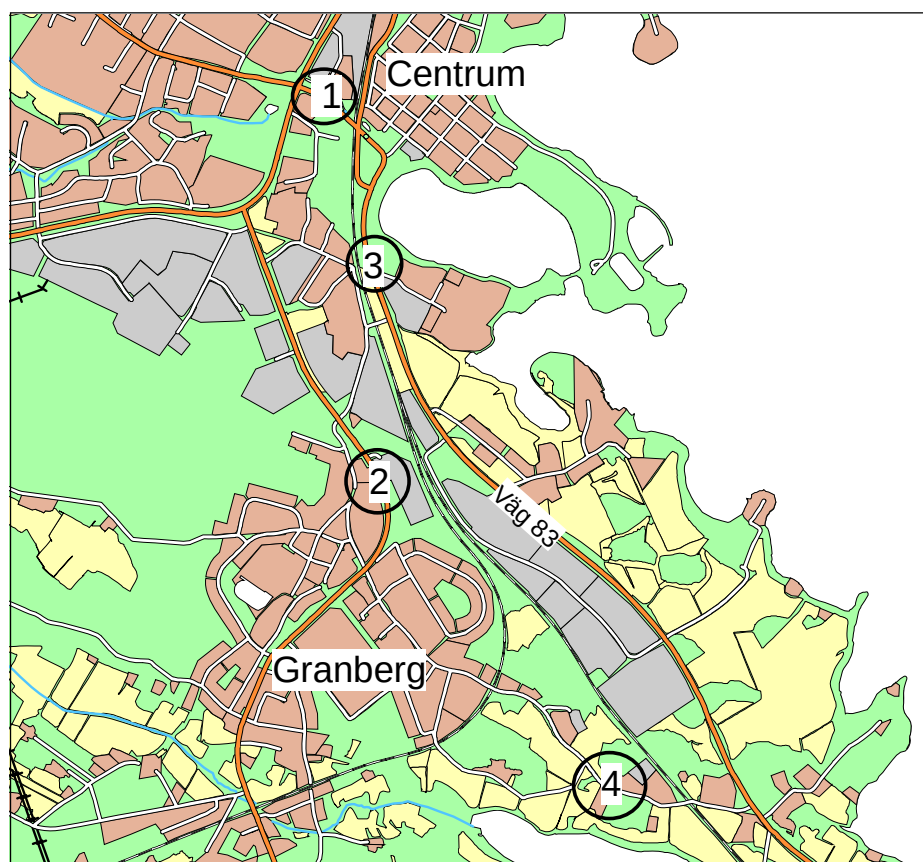
Resväg biltrafik Granberg- Centrum, procentuell fördelning.

Undersökningen visar vidare att restiden inte skiljer sig mer än marginellt mellan de olika körvägarna. Vid tillfällen då bomfällning sker för järnvägen vid Mejerikorsningen ger denna väg en längre restid från Granberg till Centrum än vägen över Stadshusviadukten. Eftersom de flesta trafikanterna ändå väljer att köra över Mejerikorsningen kan nog förklaras av att det är genare än alternativet över Stadshusviadukten, även om det inte ger någon större tidsvinst.

Räkningarna visar vidare att ett relativt stort antal cyklister passerar vid Mejerikorsningen. Sammantaget visar det att korsningen är en attraktiv färdväg.

I Trafikprognosen från 1999 har flera alternativa trafiklösningar studerats för tätortens södra del. Hur trafikflödena förändras vid några punkter för de olika alternativen framgår av följande tabell och redovisade bilagor.

		1995		2005	
			bef nät med		bef nät med
	vägavsnitt	i dag	Mejerikorsn	Säversta- viadukten utbyggd	Mejerikorsn stängd ingen Säverstaviadukt
1	Stadshusviadukt	8700	10000	9500	13300
2	Anneforsvägen	6800	7600	8000	7700
3	Väg 83	8100	8900	8000	6500
4	S:a Kilaforsvägen	600	500	100	700



Vägavsnitt för trafikflöden

Ett reservat för viadukten har funnits sedan mitten av 1970- talet. Ett genomförande har hittills inte varit aktuellt. Anledningen är troligtvis att den inte är samhällsekonomiskt motiverad.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Natur/ Bebyggelseområden

Området för vägreservatet ligger mellan två bebyggda industritomter. Marken är svagt kuperad och gräsbevuxen. En mindre trädunge av lövträd finns i söder, omedelbart utanför nu aktuellt planområde. Ett enbostadshus finns i planområdets västra del.

En utökning av industritomten föreslås vilket möjliggör att Milko kan bygga ut sin verksamhet som är helt inriktad på ostproduktion. Planerad tillbyggnad har illustrerats på plankartan.

Gator och trafik

Järnvägen går öster om planområdet.

Anneforsvägen i sydväst är genomfart/ infart till tätorten. I väster går Norra Kilaforsvägen som är en lokalgata.

Trafikflödet på Anneforsvägen är ca 6800 fordon/dygn. Norra Kilaforsvägen har ett trafikflöde på ca 2700 fordon/ dygn. Den är relativt smal och krokig och korsar järnvägen i plan norr om nu aktuellt planområde.

Den gång- och cykelväg som går igenom planområdet föreslås flyttas till ett läge längre söderut.

Teknisk försörjning

Då planförslaget innebär en utbyggnad av befintlig anläggning behövs det inga nya ledningar. Milko är ansluten till fjärrvärmenätet.

KONSEKVENSER

Planförslaget innebär att Milko ges möjlighet att expandera och bygga ut sin osttillverkning med fler arbetstillfällen som följd.

Förslaget innebär vidare att enbostadshuset som finns inom planområdet måste rivas.

Då vägreservatet föreslås utgå kan den planskilda korsningen med järnvägen, den sk Säverstaviadukten, inte byggas ut. Det innebär att genomfartstrafiken även fortsättningsvis kommer att trafikera Stadshusviadukten.

Vägverket har utrett konsekvenserna till detta och kommit fram till att Säverstaalternativet inte medför några större förbättringar för riksvägstrafiken, men underlättar trafikutbytet mellan områdena väster och öster om järnvägen i södra Bollnäs, samt för trafik längs väg 50 med målpunkt söder om Bollnäs. Omedelbart söder om Stadshuset har tre alternativa utformningar studerats och beskrivits.

Ett annat planarbete pågår för att lägga fast hur såväl bil- som gång och cykeltrafiken långsiktigt ska korsa järnvägen mellan Stadshusviadukten och Tuppz-fastigheten i söder.

För lokaltrafiken mellan Granberg och Bollnäs centrum kan två alternativa lösningar beskrivas. Som ett alternativ kan befintligt trafiksystem bibehållas, dvs trafiken över Mejerikorsningen.

Det andra alternativet är att den korsningsmöjligheten stängs, vilket innebär att biltrafik mellan Granberg och Bollnäs centrum måste trafikera Stadshusviadukten.

Om den lokala trafiken mellan Granberg och Centrum inte kan fortsätta trafikera plankorsningen med järnvägen vid Mejeriet kommer trafiken på Stadshusviadukten att öka med ca 3300 f/ÅMD till 13300 f/ÅMD år 2005. Trafikflödet för inkommande fordon i Schenströmskorsningen kommer då att öka från 21500 f/ÅMD till 25000 f/ÅMD. Se bilagda trafikprognoser.

Vilket av dessa två alternativ som föreslås väljas får prövas i detta arbete. I detta arbete kommer också konsekvenserna av de alternativa trafiklösningarna att beskrivas.

GENOMFÖRANDE

Genomförandetid

Genomförandetiden har angivits till 15 år. Byggstart för mejeriets tillbyggnad har ännu inte angivits.

Kostnader

Kostnaderna för utbyggnad av mejerianläggningen har inte uppskattats.

En flyttning av befintlig gång- och cykelväg måste ske och beräknas inklusive uppfyllnader till ca 600.000 kronor. Rivningskostnad för bostadshuset har angivits till ca 100.000 kronor.