

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET

Bashir Hajo

Stadsarkitekt

Tel: 0278-25118

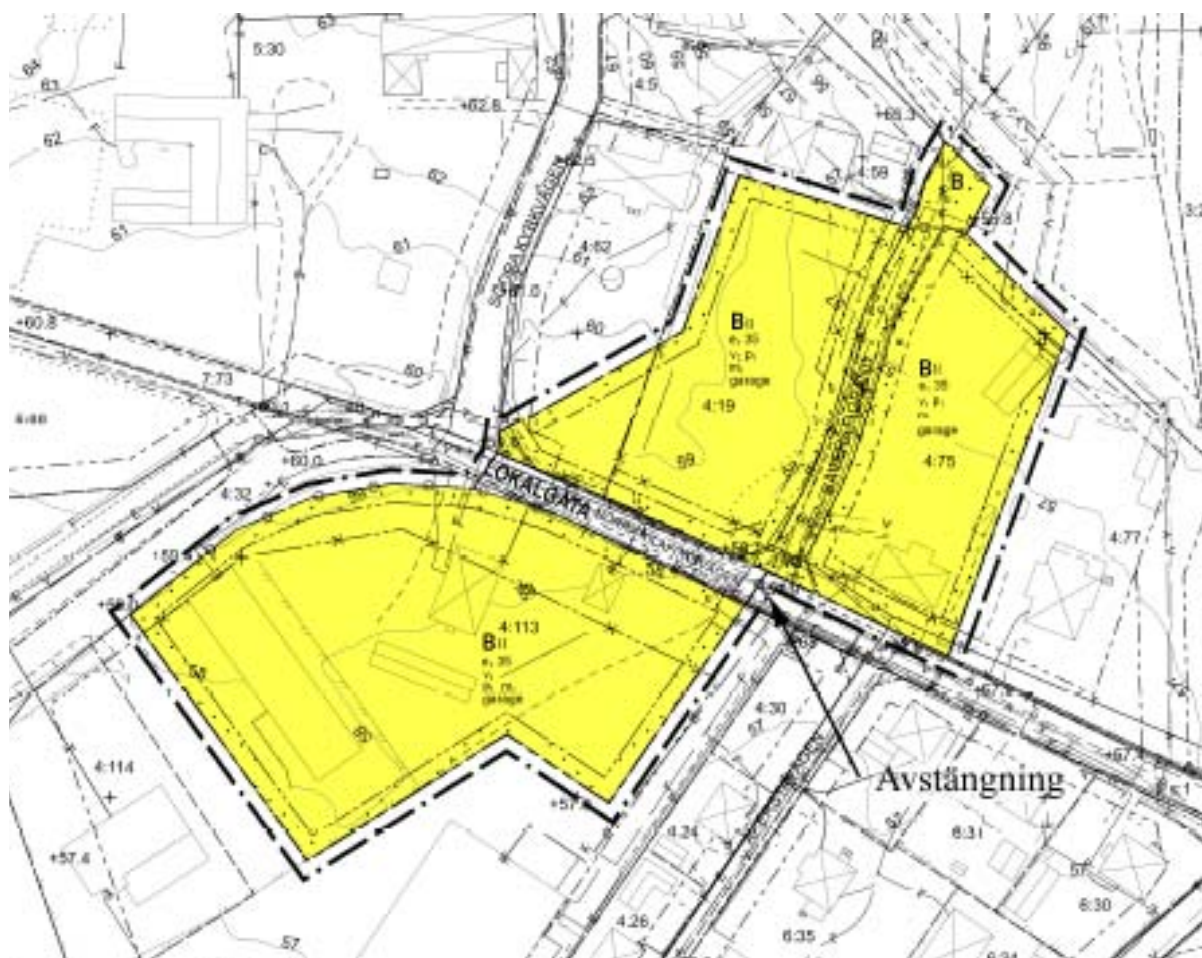
E-post: samh.bygg@bollnas.se



Plan- och genomförandebeskrivning

Detaljplan för Säversta 4:19, 4:75, 4:113 mm

Bollnäs tätort och kommun, Gävleborgs län



HANDLINGAR

Plankarta med bestämmelser
Plan- och genomförandebeskrivning
Fastighetsförteckning

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Planens syfte är att skapa förutsättningar för exploatering av bostäder.

FÖRENLIGT MED 3,4 OCH 5 KAP. MB

Planförslaget synes förenligt med MB kap 3,4 och 5.

PLANDATA

Läge

Detaljplaneområdet, bestående av fastigheterna SÄVERSTA 4:19, SÄVERSTA 4:75 samt fastighet SÄVERSTA 4:113 är beläget strax söder om Bollnäs centrum, ca 200 m söder om svenska kyrkan, 100 m väster om järnvägen och strax öster och söder om hembygdsgården Kämpens. Genom planområdet går Norra Kilaforsvägen samt den kommunala gatan Säversta-gränd. Norr om vägen ligger SÄVERSTA 4:19 som gränsar till vägen Säverstagränd i öster och SÄVERSTA 4:75 som gränsar till Säverstagränd i väster. Söder om Norra Kilaforsvägen ligger fastighet 4:113.



Areal

Detaljplaneområdet är ca 1.4 hektar.

Markägare

Bollnäs bostäder äger samtliga tre fastigheter i planområdet. Bollnäs kommun äger del av fastigheten 7:73, Säverstagränd vägen. Norra Kilaforsvägen, fastighet SÄVERSTA S:1, ägs av Säversta by's skifteslag.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktliga planer

I den fördjupade översiktsplanen för Bollnäs tätort antagen av kommunfullmäktige i september 1995 redovisas området enligt följande.

Fastighet SÄVERSTA 4:19 visar Fritid/Idrott, fastighet SÄVERSTA 4:113 Industri/Hantverk. För SÄVERSTA 4:75 redovisas södra delen av fastigheten som Boende och den norra delen som Fritid/Idrott.

Detaljplaner

För området gäller detaljplan nummer 324, antagen av KF 1979-10-30. Fastigheten SÄVERSTA 4:19 redovisas dels som bostäder, fristående eller kopplade samt bostäder särskild miljö hänsyn. Fastigheten SÄVERSTA 4:75 redovisas som bostäder, fristående hus. Fastighet 4:113 redovisas som garage och handel.

Program för planområdet

Programskiss trafiknät 2009-01-27, Dnr 086770.

Dispositionsplan Gamla Bollnäs, Bollnäs tätort och kommun 2002.

Miljökonsekvensbeskrivning

Enligt plan- och bygglagen 5 kap 18 § ska bestämmelserna i miljöbalken 6 kap 11-18 och 22 §§ tillämpas, om detaljplanen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Marginell miljöpåverkan vid genomförande av detaljplanen, ingen miljökonsekvensbeskrivning är aktuell.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Natur

Mark och vegetation

Vegetationen i området består av största del av trädgårdsvegetation i olika skeden. Inom fastigheterna SÄVERSTA 4:75 och SÄVERSTA 4:113 finns idag uttjänta bostads byggnader med tillhörande gräsmatta och trädgårdsväxter såsom syren.

SÄVERSTA 4:19 har en uppvuxen och vildvuxen trädgårdstomt där boningshuset är rivet och området består varierande trädslag och vegetation det finns bl.a. lärkträd, syrener, äppelträd och olika variationer på lövträd.

Delar av den befintliga vegetationen t.ex. lärkträd och blodlönn bör bevaras vid nybyggnation.



Geotekniska förhållanden

Inga geotekniska utredningar är utförda i detaljplan området, inför byggnationen kan geoteknisk utredning krävas.

Förorenad mark

Inga kända markföroreningar finns inom detaljplanområdet.

Radon

Radon mätningar har gjorts i området och värdena får ej överstiga de föreskrivna värdena enligt Boverket.

Risk för skred/höga vattenstånd

Finns ingen risk för höga vattenstånd eller skred inom planområdet.

Fornminnen

Inga kända fornlämningar inom planområdet men då området är en av de äldsta stadsdelarna i Bollnäs och en del av området ingår i dispositionsplan gamla Bollnäs, så bör särskild försiktighet vidtas vid grävarbete. **Om något påträffas som skulle kunna vara en äldre kulturlämning skall arbetet avbrytas och Länsstyrelsen omedelbart kontaktas. Eventuellt bör en arkeologisk utredning utföras.**



Bebyggelseområden

Bostäder

Inom planområdet finns idag på södra delen av fastighet SÄVERSTA 4:75 ett flerbostadshus som kommer rivas samt ett mindre uthus. På SÄVERSTA 4:113 står ett större bostadshus med tillhörande uthus samt en anslutande mindre bostadsbyggnad. I södra delen av fastigheten finns en stor lagerbyggnad. SÄVERSTA 4:19 har ingen bebyggelse på fastigheten. Öster om planområdet finns det en del äldre villabebyggelse.

Den eller de hyresgäster som bor kvar inom detaljplan området bör ersättas med likvärdigt boende.





Arbetsplatser, övrig bebyggelse

I detaljplaneområdets närhet finns ett flertal handelsföretag såsom Mobackes handelsträdgård, Hedbergs rör, bil akuten, Willys samt ett flertal företag längs Anneforsvägen och industriområdet längs Edsbyvägen.

En stor del av bebyggelsen i området är del av gamla Bollnäs med en historia tillbaka till 1300 talet då bl.a. kyrkan byggdes.



Offentlig service

Närhet till skolor finns både på Granberg och Nyhamre från låg-, mellan- och högstadieskola till Torsbergs gymnasium. Förskolor finns på Granberg och Nyhamre.

Kommersiell service

Vid korsningen Anneforsvägen och Norra Kilaforsvägen ligger livsmedelsaffären Willys. Närheten till centrum och dess service finns med lätt tillgängliga gång- och cykelvägar.



Tillgänglighet, jämställdhet m.m.

God tillgänglighet via gång- och cykelvägar samt de större vägarna väg 50 och väg 83 med tillgänglighet till busshållplatser. I samband med utformning av bostadsområdet ska tillgänglighetsaspekter tillämpas så att tryggheten och jämställdhet främjas. Genom t.ex. god belysning, öppna ytor.



Byggnadskultur och gestaltning

Området som omgärdar planområdet tillhör den äldre delen av Bollnäs tätort med kyrkan i centrum med anor från 1300 talet. Detta område beskrivs på ett bra sätt i "Dispositionsplan gamla Bollnäs" där den gamla stadens utveckling har kartlagts.

Kämpens gård med anor från 1500 talet då den tillhörde Säversta by och omfattade i början på 1500 talet 12 hemman där jordbruk och skogsbruk bedrevs fram till 1950 talet, ligger i anslutning till planområdet.



Vid utformningen av den nya bebyggelsen är det viktigt att anpassa den till den kultur - historiska miljö som omgärdar området.

Nybyggnationerna får ej överstiga två våningar.

Den gamla tegelbyggnaden på fastigheten SÄVERSTA 4:75 bör bevaras så långt det går. Om rivning ändå kommer till stånd, krävs dokumentation av byggnaden. **En utförlig dokumentation ska genomföras på alla byggnaderna som behöver rivas.**

Gator och trafik

Planområdet har god tillgänglighet till väg 83 mot Kilafors och väg 50 mot Alfta/Edsbyn som ansluter via Anneforsvägen. Genom planområdet går Norra Kilaforsvägen vilken är en lokalgata som har ett förbud mot genomfartstrafik. Trots detta är förbudet begränsat och vägen fungerar som en smitväg mellan väg 83 och 50, detta är ett stort bekymmer för de boende i område som uttryckt önskemål om åtgärder för att begränsa trafiken genom området.

Norra Kilaforsvägen stängs för genomfartstrafik genom ett utfartsförbud. Avstängning av N. Kilaforsvägen görs i den västra förlängningen av utfartsområdet från fastigheten Säversta 4:104.

Vägen kan ormas som gångfartsområde med en begränsad hastighet och med en annan karaktär på vägen t.ex. smalare gata, upphöjda trottoarer, trädplantering och tydliga övergångsställen. Detta för att reducera hastigheten och öka tillgängligheten och säkerheten för de boende, gång- och cykeltrafikanter.



Tidigare har ett förslag om att stänga av Norra Kilaforsvägen strax norr om handelsträdgården Mobackes diskuterats, detta kan vara en möjlighet i en senare etapp om inte önskad effekt uppnås för att reducera genomfartstrafiken och hastigheten genom området. Dock innebär en sådan lösning försämrad tillgänglighet för de boende och en större miljöpåverkan. En avstängning för genomfartstrafiken vid Mobackes kan genomföras och hela området framför Mobackes utnyttjas bättre. Denna åtgärd måste dock göras i kombination med en ny utfart från det befintliga bostadsområdet mot Anneforsvägen.

Säverstagrand, som är en återvändsgränd med avslutande vändplan, går mellan fastigheterna SÄVERSTA 4:19 och SÄVERSTA 4:75 och är en kommunal gata. Säverstagrand utgår som lokalgata och ingår i tomtmarken och blir kvartermark. Utfarten från fastigheten Säversta 4:59 angörs genom fastigheten Säversta 16:1.

Gatunät, gång- och cykeltrafik

Området har goda möjligheter för att kopplas ihop till ett väl utbyggt GC nät bl.a. kan GC nätet knytas ihop med det som finns längs Anneforsvägen mot Granberg samt mot väg 50 där det finns en undergång mot Sävsberg.

Längs väg 83 finns ett GC nät som knyter ihop Häggesta industriområde och de centrala delarna av Bollnäs. Dock finns här en farlig övergång vid järnvägen som knyter ihop Norra Kilaforsvägen och GC nätet. Övergången är oöversiktlig och ett flertal järnvägsspår måste passeras, förbättringar för säkerheten borde göras för att höja kvaliteten på GC nätet.

Sträckan längs Norra Kilaforsvägen bör få ett tydligare GC stråk, då det idag delar vägen med övriga trafikslag.



Kollektivtrafik

Busshållplatser finns efter Anneforsvägen vid Willys samt i anslutning till Edsbyvägen.

Parkering, varumottag, utfarter

Parkeringar för de nya bostäderna byggs inom detaljplaneområdet.

I anslutning till handelsträdgården Mobackes kan de ofta vara trångt mellan parkerade bilar och då det delvis saknas en tydlig struktur för parkering kan det uppstå trängsel och försämrad framkomlighet.

Störningar

Bullerstörning från järnvägen och väg 83 är en stor risk och bör utredas ytterligare, tidigare bullerundersökningar i området har utförts av Banverket, Tågbullerutredning Bollnäs kommun, 1995-01-26. Ingemansson Technology AB, Handlingsplan mot buller och vibrationer –Bollnäs kommun, 1997-06-23.

En bullerutredning har genomförts av Westin Akustik AB på uppdrag från Bollnäs kommun daterad 2012-03-16. Exakt utformning av flerfamiljs bostadshus är inte bestämd. Den första utredningen och beräkningarna baseras på en idéskiss med tre bostadshus norr om Norra Kilaforsvägen och tre bostadshus söder om Norra Kilaforsvägen. Bostadshusen antas ha två våningar och i fem fall med en avlång rektangel och i ett fall en sammanhållen mer kvadratisk byggnad.

Ett tillägg till utredningen har gjorts av Westin Akustik AB, 2012-07-02, där modifiering har gjorts och beräkningar baserats på en idéskiss från Bollnäs Bostäder med två U-formade bostadshus norr om Norra Kilaforsvägen och tre gårdsomslutande bostadshus söder om Norra Kilaforsvägen. Bostadshusen antas ha två våningar. Mellan de två radhuslängorna som ligger söder om längs Norra Kilaforsvägen förutsätts två 4 m höga ljudskärmar av trä som ansluter mot det mindre gårdshuset.

I anslutning till bostadshusen finns planerade garagelängor och några uthus. Bostadshusen planeras i ett läge mellan ca 70-200 m väster om järnvägen, 100-250 m väster om väg 83, 100-230 m öster om Anneforsvägen och 220-310 m sydväst om väg 50. Genom området passerar Norra Kilaforsvägen som i utredningen beräknas i två fall, antingen som enkelriktad, dvs. med avstängning för genomfartstrafik, med måttligt trafikflöde eller som genomfartsgata och då med fem gånger så högt flöde.

I bullerutredningen har Westin Akustik AB använt vägtrafikdata som de erhållit via Bollnäs kommun och järnvägstrafikdata som de erhållit från Trafikverkets kontor i Gävle. Buller från omgivande verksamheter har definierats vid inventeringstillfället den 2012-03-08.

Grundläggande riktvärden som i normalfallet skall uppfyllas vid nybyggnad av bostäder är följande:

Vid nyanläggning av bostadsområde gäller följande riktvärden för vägtrafikbuller:

- 30 dBA ekvivalentnivå inomhus (även krav enligt BBR)
- 45 dBA maximalnivå inomhus nattetid (även krav enligt BBR)
- 55 dBA ekvivalentnivå utomhus och vid fasad och uteplats
- 70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad

För tågbuller anges samma riktvärden, men något avvikande s.k. planeringsmål.

- 30 dBA ekvivalentnivå inomhus (även krav enligt BBR)
- 45 dBA maximalnivå inomhus nattetid (även krav enligt BBR)
- 60 dBA ekvivalentnivå utomhus på tomt och fasad
- 55 dBA ekvivalentnivå vid uteplats i anslutning till bostad
- 70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad

Enligt Boverkets "Allmänna Råd 2008:1 : Buller i Planeringen" anges bland annat följande:

- 1. Att grundregeln skall vara att ovanstående riktvärden skall uppfyllas.**
- 2. Att man kan medge avsteg:**
i centrala delar av städer och större tätorter med bebyggelse av stadskaraktär, till exempel ordnad kvartersstruktur.
- 3. Att man kan medge avsteg för komplettering:**
av befintlig tät bebyggelse längs kollektivtrafikstråk i större städer med ny tätare bebyggelse, till exempel ordnad kvartersstruktur, längs kollektivtrafikstråk i större städer.

För två fall när utomhusnivån överstiger L_{eqA} 55 dBA anges följande anvisningar

1. När utomhusnivån ligger mellan L_{eqA} 55 - 60 dBA:

Nya bostäder bör kunna medges där den dygnsekvivalenta ljudnivån vid fasad uppgår till 55-60 dBA, under förutsättning att det går att åstadkomma en tyst sida (högst 45 dBA vid fasad) eller i varje fall en ljuddämpad sida (45-50 dBA vid fasad) Minst hälften av bostadsrummen, liksom uteplats, bör vara vända mot tyst eller ljuddämpad sida.

2. När utomhusnivån ligger mellan L_{eqA} 60 - 65 dBA:

Nya bostäder bör endast i vissa fall medges där den dygnsekvivalenta ljudnivån vid fasad överstiger 60 dBA, under förutsättning att det går att åstadkomma en tyst sida (högst 45 dBA vid fasad) eller i vart fall en ljuddämpad sida (45-50 dBA vid fasad) Minst hälften av bostadsrummen, liksom uteplats, bör vara vända mot tyst eller ljuddämpad sida. Det bör alltid vara en strävan att ljudnivåerna på den ljuddämpade sidan är lägre än 50 dBA. Där det inte är tekniskt möjligt att klara 50 dBA utmed samtliga våningsplan på ljuddämpad sida bör det accepteras upp till 55 dBA vid fasad, normalt för lägenheter i de övre våningsplanen. 50 dBA bör dock alltid uppfyllas för flertalet lägenheter samt vid uteplatser och gårdsytor.

Enbart vägtrafik med genomfart på Norra Kilaforsvägen

1. Beräkningarna visar att de huskroppar och tomter som ligger närmast Norra Kilaforsvägen beräknas erhålla ljudnivåer som överstiger $L_{eqA} < 55$ dBA och beräknas ligga mellan 55-61 dBA.

2. Beräkningarna visar också att maximalnivån blir tydligt över $L_{\max A} < 70$ dBA för uteplatser och eventuella balkonger på flera av huskropparna. Nivåer beräknas ända upp mot $L_{\max A} = 88$ dBA.

3. Riktvärdena är således inte uppfyllda.

4. Skall man bygga bostadshus i dessa lägen och samtidigt uppfylla avstegsfallen blir det princip nödvändigt att rita om läget för huskroppar och planlösningen för lägenheter så att: Huskroppar organiseras i en skärmade U- eller kvadratformation så att man tillskapar tysta eller åtminstone ljuddämpade innergårdar mot vilka samtliga lägenheter riktar sin uteplats/balkonger samt att minst hälften av varje lägenhets rum är vända mot denna tysta/ljuddämpade sida.

Kommentar: Mot den bullriga sidan bör man i första hand vända mindre känsliga utrymmen som matlagningsplats, wc, förråd, hall och liknande och mot den tysta ljuddämpade sidan i första hand sovrum, vardagsrum och matplats.

5. Samtidigt bygger man husen med en sådan fasadljudisolering så att inomhusljudkrav blir uppfyllda.

Enbart vägtrafik med enkelriktad trafik på Norra Kilaforsvägen dvs. med avstängning för genomfarttrafik.

Om man enkelriktar trafiken på Norra Kilaforsvägen ändras förutsättningarna **ganska radikalt**. Dels minskar flödet på Norra Kilaforsvägen väsentligt till uppskattade 700 f/åmd samt att antalet tunga fordon minskar till ett minimum. Maximalnivån kommer att bestämmas av lokal trafik och det blir osannolikt att antalet tunga fordon per natt kan nå över 3 passager mellan kl 22-06. Riktvärden för maximalnivå torde därför inte bli aktuella att beakta.

1. Beräkningarna visar att riktvärdet $L_{eqA} < 55$ dBA i princip är uppfyllt. Vi beräknar 56 dBA i en punkt på fasaden i det norra mer kvadratiske huset och detta bestäms i första hand av trafiken på riksväg 83.

2. Beräkningarna visar också att maximalnivån blir tydligt över $L_{\max A} < 70$ dBA för uteplatser och eventuella balkonger på flera av huskropparna, men att detta sannolikt inte behöver beaktas eftersom det endast rör sig om lokaltrafik som skall köra till och från bostadshusen och att tunga fordon i detta fall i princip endast gäller sopbilar, snöröjning och tillfälliga leveranser.

3. Man bör därför kunna tolka att riktvärdena precis på marginalen är uppfyllda.

OBS! Detta gäller för en hypotetisk situation där det inte finns något järnvägsbuller.

Enbart järnvägsbuller

1. Beräkningarna visar att de huskropparna och tomterna (främst i den norra delen av området) beräknas erhålla ljudnivåer som på de mest utsatta ytorna tydligt överstiger $L_{eqA} < 55$ dBA och beräknas ligga mellan 55-62 dBA.

2. Beräkningarna visar också maximalnivåer över $L_{\max A} < 70$ dBA för uteplatser och eventuella balkonger på flera av huskropparna. Nivåer beräknas ända upp mot $L_{\max A} = 81$ dBA.

3. Riktvärdena är således inte uppfyllda.

4. Skall man bygga bostadshus i dessa lägen och samtidigt uppfylla avstegsfallen blir det i princip nödvändigt att rita om läget för huskroppar och planlösningen för lägenheter så att: Huskroppar organiseras i en skärmade U- eller kvadratformation så att man tillskapar tysta eller åtminstone ljuddämpade innergårdar mot vilka samtliga lägenheter riktar sin uteplats / balkonger samt att minst hälften av varje lägenhets rum är vända mot denna tysta / ljuddämpade sida.

Kommentar: Mot den bullriga sidan bör man i första hand vända mindre känsliga utrymmen

som matlagningsplats, wc, förråd, hall och liknande och mot den tysta ljuddämpade sidan i första hand sovrum, vardagsrum och matplats.

5. Samtidigt bygger man husen med en sådan fasadljudisolering så att inomhusljudkrav blir uppfyllda.

Summa vägtrafik och järnvägsbuller

Obs! Enbart ekvivalentnivån kan summeras matematiskt. Maxnivån representerar enskilda händelser och kan därför inte summeras.

1. Det som händer när man summerar vägtrafikbuller och järnvägsbuller är dels att den högsta ekvivalenta ljudnivån på någon fasad ökar med 1 dBA, men framförallt att betydligt fler fasadytor och större del av tomtmarken får beräknade ljudnivåer som ligger mellan $L_{eqA} = 55-62$ dBA. Ljudet summeras från olika vinkelsektorer.

2. På samma sätt blir det egentligen med maxnivån. Vägtrafiken ger höga maxnivåer på vissa ytor och järnvägen delvis på andra ytor.

3. Riktvärden överskrids således på fler ytor än när man studerar trafikslagen var för sig.

4. Slutsatsen blir därmed ännu tydligare att om man skall bebygga området med bostäder, så bör man beakta avstegsfallen enligt Boverkets "Allmänna Råd 2008:1 : Buller i Planeringen" och då tvingas rita om hur huskropparna organiseras och förläggs i relation i vägar och järnväg. Ser man frågan ur definitionen tyst eller ljuddämpad sida är det logiskt att rita två bostadskomplex som bildar "skärm" mot alla väderstreck förutom mot väster.

Gör man Norra Kilaforsvägen enkelriktad är det möjligt att kunna öppna upp något mot denna då lågtrafikerade lokalgata, men samtidigt inte för mycket eftersom man då släpper in tågbuller i de tysta/ljuddämpade zoner som skall nyttjas för balkonger och uteplatser samt helst vara relativt skyddande för sovrum och vardagsrum i respektive lägenhet.

5. Se tillägg, till utredningen, 2012-07-02 där man har ändrat en del på byggnadernas planläge och ritat in två mindre bullerskärmar i den södra byggnadsgruppen. Bilagorna visar tydligt att det är möjligt att tillskapa tysta / ljuddämpade sidor med en utemiljö och fasadnivåer mot den tysta sidan med ljudnivåer mellan $L_{eqA} = 44-49$ dBA.

Utan tunga fordon på en enkelriktad Norra Kilaforsvägen beräknas maxnivåer på gårdsytor som i princip understiger $L_{maxA} = 70$ dBA, men på våning 1 kan det bli nödvändigt att montera skärmade tak och skärmande vägg i riktning mot öster för att maxnivån skall understiga max 70 dBA på alla balkonger riktade in mot avgränsade gårdsytor.

6. Inomhusnivåer kan uppfyllas om man tillser att ljudisoleringen i fasad och fönster är anpassade enligt tabell på sida 8 i externbullerutredning från 2012-03-16, men i den norra delen krävs fönster med en ljudisolering runt $R_{Atf} > 40$ dB för att klara av att dämpa bort utomhus maxnivåer på över 80 dBA.

Det framgår av utredningen att det förekommer höga ekvivalenta och maximala bullernivåer i detaljplaneområdet. **För att uppfylla BBR krav ljudklass C inomhus för trafikbuller behövs på vissa fasader en riktigt hög ljudisolering i fasad och fönster. Vid bygglovgivning måste detta beaktas och hjälptabell vid beräkningar finns i tabell 1 och 2 på s. 8 i rapporten.** Placering och utformning av ventilationsdon bör beaktas vid beräkning av hela konstruktionens bullerreducering. **Vid bygglovgivning bör orientering av sovrum beaktas för att minska för risk för störningar från trafikbuller. Kartorna i bilagorna används för ändamålet.** Bullerutredningens resultat bör användas aktivt för att hitta

uteplatser där max ekvivalenta buller är 55 dB(A). Om uteplatser är ett krav i BBR så bör akustikkonsult anlitas för att utformning av bullerskydd ska blir optimalt.

Med hänsyn till avståndet och att det inte överhuvudtaget varit några klagomål på området om vibrationsstörningar och det faktum att om det inte är lera så är det mycket osannolikt att det finns några vibrationsstörningar på området. När Bollnäs Bostäder, alltså områdets exploatör, genomför markundersökningar i samband med byggnationen eller etableringen av projektet och om det då visar sig vara lera i området då är det ett lämpligt tillfälle att göra vibrationsmätningar. Samtidigt en vibrationsutredning är överambitiös med hänsyn till förhållandet i det stora avståndet.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Kan kopplas till det befintliga kommunala vatten- och avloppsnät.

Värme

De nya bostäderna kan kopplas till det befintliga fjärrvärmenätet i planområdet.

EI

Befintligt elnät klarar elförsörjningen.

Avfall

Avfallshanteringen sköts i regi av Bollnäs bostäder.

Administrativa frågor

Ingen förändring föreslås av bygglovplikten då området är detaljplanelagt.

Konsekvens av planens genomförande

Det ökar attraktionen av området men det kan dock leda till större trafik till området men minska genomfartstrafiken.

GENOMFÖRANDE

Tidplan

Detaljplanen handläggs med så kallat normalt planförfarande. Det innebär att detaljplanen efter samråd och remissförfarande enligt Plan och bygglagen (PBL) ställs ut för allmän granskning i minst tre veckor. Därefter ska detaljplanen genomgå politisk prövning och eventuellt antagande.

Genomförandetid

Genomförandetiden föreslås vara 10 år från den dag detaljplanen vinner laga kraft.

Ansvarsfördelning

Genomförande sker med kommunalt huvudmannaskap.

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

Fastighetsbildning, gemensamhetsanläggning m m

Fastigheterna i detaljplan området ägs av Bollnäs Bostäder, i samband med köp av fastigheterna har viss fastighetsändring skett. Nuvarande Säverstagrand ska genom fastighetsreglering överföras till Bollnäs Bostäders fastighet. Säverstagrand's vändplan, ska genom fastighetsreglering överföras till Säversta 4:59, eller till Säversta 16:1. Utfartsservitut ska bildas för Säversta 4:59 över Säversta 16:1.

SÄVERSTA S:1 är samfälld väg för Säversta by's skifteslag.

Fastighetsplan

Finns ingen fastighetsplan för området.

EKONOMISKA FRÅGOR

Planekonomi

Samhällsbyggnadskontoret upprättar detaljplanen i samarbete med Bollnäs Bostäder.

TEKNISKA FRÅGOR

Tekniska utredningar

Tågbullerutredning Bollnäs kommun, Banverket, 1995-01-26.

Handlingsplan mot buller och vibrationer – Bollnäs kommun, Ingemansson Technology AB, 1997-06-23.

En bullerutredning har genomförts av Westin Akustik AB på uppdrag från Bollnäs kommun daterad 2012-03-16 och Ett tillägg till utredningen har gjorts av Westin Akustik AB, 2012-07-02.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMAN

Planarbetet bedrivs av Samhällsbyggnadskontoret, plan i samarbete med Bollnäs bostäder och Teknik-, service- och fritidsförvaltningen. Kartor har upprättats av karttekniker Ingrid Johansson och plankoordinator Marie Berglund samt medverkande Carin Flinck. Planbeskrivning är upprättad av planarkitekt Bashir Hajo och planerare Erik Nordgren. Samtliga fotografier är tagna av Bashir Hajo.

Upprättad på Samhällsbyggnadskontoret i januari 2013.

Bashir Hajo
Stadsarkitekt