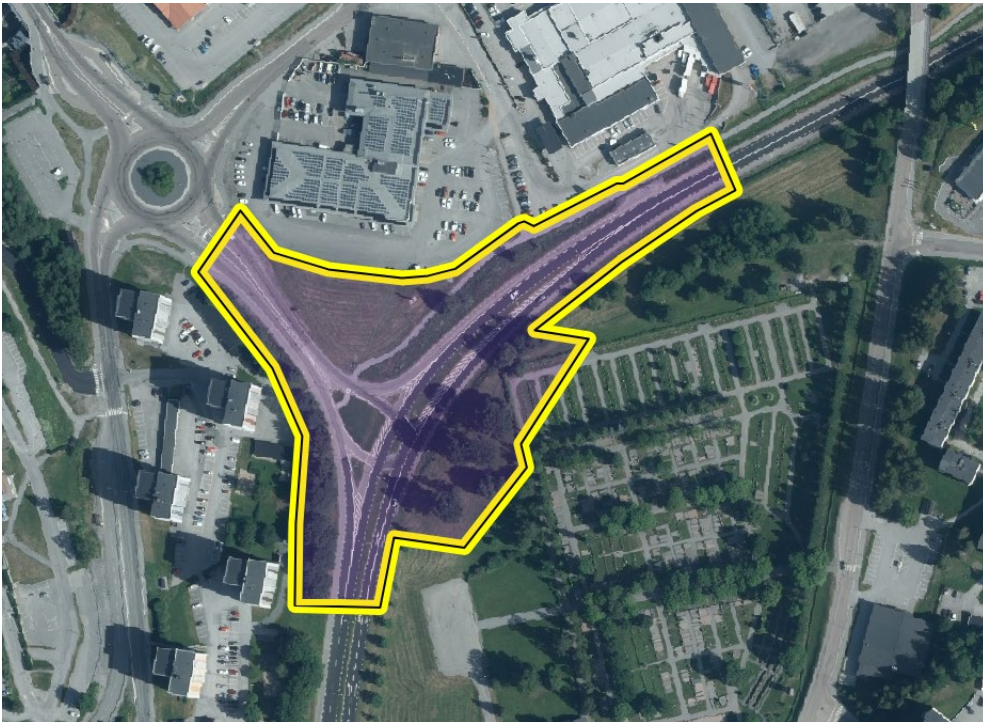


Upprättad 16 april 2025
2284K-P2025/3

Detaljplan för del av **Örnsköldsvik 4:2 m.fl.**



Planbeskrivning

Upprättad i enlighet med plan- och bygglagen (2010:900)
samt med Boverkets föreskrifter BFS 2020:5 och allmänna
råd BFS 2020:6

Planbesked: Samhällsbyggnadsnämnden § 79, 18 april 2021

Antagande: Samhällsbyggnadsnämnden § 75, 22 maj 2025

Laga kraft: 19 juni 2025

Diarienummer: Sbn/ 2021:126



**ÖRNSKÖLD SVIKS
KOMMUN**

Örnsköldsviks kommun

Samhällsbyggnadsförvaltningen

891 88 Örnsköldsvik

Org. nr.: 212000–2445

Besöksadress: Järnvägsgatan 6

Tfn. 0660–88 000 vx

samhallsbyggnad@ornskoldsvik.se

www.ornskoldsvik.se

Handläggare

Anne Gunnarsson

Planarkitekt

Karl Frostevall

Planarkitekt



Detaljplaneprocessen

När en detaljplan ändras, upphävs eller ny plan upprättas reglerar plan- och bygglagen (2010:900) hur processen för detta ska gå till. Det finns olika typer av processer att använda sig av och val av process sker bland annat med hänsyn till komplexitet, förenlighet med gällande översiktsplan, miljöpåverkan och betydelse för allmänheten. Denna detaljplan har tagits fram med ett standardförfarande.

Samråd

Samrådet syftar till att i ett tidigt skede samla in kunskap och synpunkter på planförslaget. Planförslaget samråds alltid med länsstyrelsen, lantmäteriet och berörda sakägare (kan bestå av enskilda personer, företag, föreningar eller myndigheter), men vem som helst har möjlighet att lämna synpunkter på planförslaget.

Underrättelse

Efter samråd och innan detaljplanen kan antas ska förslaget vara tillgängligt för granskning under minst tre veckor. Inför granskningen ska kommunen underrätta om förslaget till detaljplan. Kommunen ska underrätta allmänheten och planens sakägare att granskning ska ske. Informationen anslås på kommunens anslagstavla samt direkt till berörda sakägare.

Granskning

Planförslaget ställs i en mer slutgiltig form ut för granskning av allmänheten och sakägare i syfte att skapa förståelse för planens konsekvenser och möjlighet till att synpunkter lämnas på planförslaget. Granskningen pågår under minst tre veckor.

Granskningsutlåtande

Kommunen besvarar de skriftliga synpunkter som inkommit under utsatt granskningstid i ett granskningsutlåtande. Även synpunkterna från samrådet ska inkluderas i granskningsutlåtandet om dessa inte sammanställts tidigare. Om planförslaget på ett väsentligt sätt ändras efter granskning ska kommunen genomföra en ny granskning.

Antagande

Det slutgiltiga planförslaget antas av samhällsbyggnadsnämnden.

Laga kraft

Tre veckor efter kommunen anslagit beslut om antagande får planen laga kraft under förutsättning att ingen överklagar och att länsstyrelsen inte överprövar planen. Eventuell överklagan prövas av mark- och miljödomstolen.



Figur 1. Illustration planprocess standardförfarande. Källa: Boverket

INNEHÅLL

1. SYFTE OCH INFORMATION.....	6
1.1 Planens syfte	6
1.2 Planens huvuddrag	6
1.3 Planhandlingar	7
1.4 Underlag och utredningar.....	7
1.5 Generell information.....	8
2. TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN.....	10
2.1 Riksidressen	10
2.2 Strandskydd	10
2.3 Kommunala ställningstaganden	10
2.4 Detaljplaner och områdesbestämmelser	16
2.5 Undersökning om betydande miljöpåverkan	17
3. FÖRUTSÄTTNINGAR, FÖRÄNDRINGAR OCH KONSEKVENSER.....	18
3.1 Detta reglerar detaljplanen	18
3.2 Mark och grönstruktur	19
3.3 Bebyggelse och service	25
3.4 Trafik	27
3.5 Miljö, hälsa och säkerhet.....	29
3.6 Teknisk infrastruktur.....	37
3.7 Sociala aspekter	41
4. GENOMFÖRANDE	43
4.1 Genomförandetid	43
4.2 Avtal	43
4.3 Ansvarsfördelning och huvudmannaskap	44
4.4 Fastighetsbildning	44

1.

SYFTE OCH INFORMATION

1.1 Planens syfte

Syftet med detaljplanen är att planlägga för väg enligt fastställd vägplan samt att åtgärda planstridiga förhållanden. Syftet är också att långsiktigt säkerställa naturvärden i anslutning till nytt vägområde.

1.2 Planens huvuddrag

Trafikverket har upprättat vägplan E4/väg 352, korsningsåtgärder vid Björnavägen. Vägplanen som fick laga kraft 28 juni 2022 beskriver att nuvarande korsning ska ersättas med en cirkulationsplats i syfte att öka tillgänglighet och framkomligheten samt öka trafiksäkerheten på väg E4 och väg 352. Denna detaljplan ska ge planmässiga förutsättningar för genomförandet av upprättad vägplan. Planområdet som ligger vid norra infarten till Örnsköldsviks centrum består i huvudsak av en korsning mellan väg E4 och väg 352 samt omkringliggande grönytor. I Trafikverkets vägplan redovisas att korsningen i dagsläget inte är utformad efter de trafikmängder som belastar området samt har en hög hastighet vilket medför hög risk för olyckor med svåra skador som följd, den stora trafikmängden och korsningens utformning orsakar även svårigheter att köra ut på väg E4 från väg 352 vilket medför köbildning och siktproblem. Detaljplanen möjliggöra allmän plats väg enligt vägplanen.

Detaljplanen syftar även till att åtgärda planstridiga förhållanden i anslutning till antagen vägplan där gällande detaljplan anger allmän plats park inom ett område som används för kyrkogård. Denna del av kyrkogården ska vara kvar varför marken regleras enligt befintliga förhållanden.

I anslutning till vägområdet har ett antal träd med höga naturvärden identifierats. Träden som på grund av sin omkrets är så kallade jätteträd

innehåller höga natur och gestaltungs värden och ska om möjligt bevaras. Detaljplanen reglerar utformningsbestämmelser för allmän plats inom vissa delar av parkområde där dessa träd finns.

1.3 Planhandlingar

- Plankarta med bestämmelser – juridiskt bindande
- Planbeskrivning

1.4 Underlag och utredningar

- Grundkarta
- Fastighetsförteckning, daterad 2025-01-13
- Beslut Trafikverket, Fastställelse av vägplan för ombyggnad av korsning E4, centalesplanaden och väg 352, Björnavägen, i Örnsköldsviks kommun, Västernorrlands län, daterad 23 maj 2022
- Rapport E4 352 Björnavägen, Inventering av särskilt skyddsvärda träd av poppel, daterad 30 september 2024
- Vägplan, Korsning E4/väg 352 Björnavägen, 15 februari 2021, plankarta och planbeskrivning inklusive bilagor:
 - Illustration/Karta från vägplan
 - PM Samordning ledningar, Sweco Civil AB, daterad 28 april 2018
 - PM Risk, Sweco Environment AB, daterad 10 oktober 2018
 - Teknisk PM Geoteknik, Sweco Civil AB, daterad 28 april 2018
 - Markteknisk undersökningsrapport (MUR) Geoteknik och vägteknik, Trafikverket, daterad 22 januari 2024
 - Gestaltungsprogram, Sweco, daterad 28 april 2018
 - PM Gestaltungsavsikter, Sweco, daterad 24 april 2018
 - PM Buller, Sweco, daterad 28 april 2018 (9/4?)
 - PM Markmiljöundersökning, Sweco Environment AB, daterad 24 april 2018
 - PM Markmiljöundersökning vägdikesmassor, Sweco Environment AB, daterad 20 september 2018
 - Naturvärdesinventering med anledning av ny cirkulationsplats i korsning E4/Björnavägen (v352), i Örnsköldsviks kommun, Västernorrlands län, Sweco Environment AB, daterad 4 december 2017
 - PM Trafik och vägutformning CPL-E4/väg 352, Sweco Civil AB, daterad 21 mars 2018, reviderad 28 mars 2018
 - PM Avvattnings, Sweco, daterad 28 april 2018

1.5 Generell information

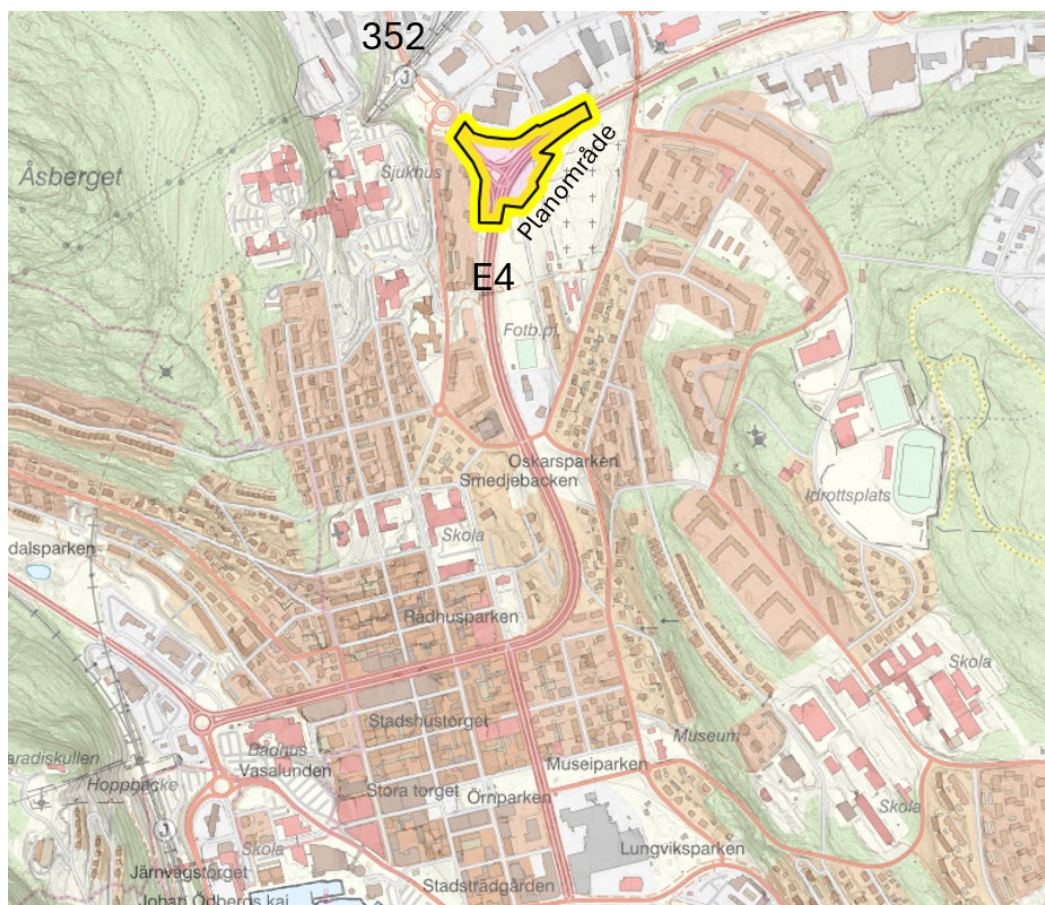
Planförfarande och tidplan

Detaljplanen upprättas med ett standardförfarande 5 kap. § 7 a plan- och bygglagen, PBL (2010:900). Planbestämmelserna som regleras i detaljplanen är fastställda med stöd av Boverkets föreskrifter BFS 2020:5 och allmänna råd BFS 2020:6 och ska fungera som vägledande i tolkningen av planbestämmelserna även i framtiden.

Detaljplanen förväntas kunna antas av samhällsbyggnadsnämnden under första kvartalet 2025.

Läge

Planområdet är beläget 1 kilometer norr om Örnsköldsviks centrum.



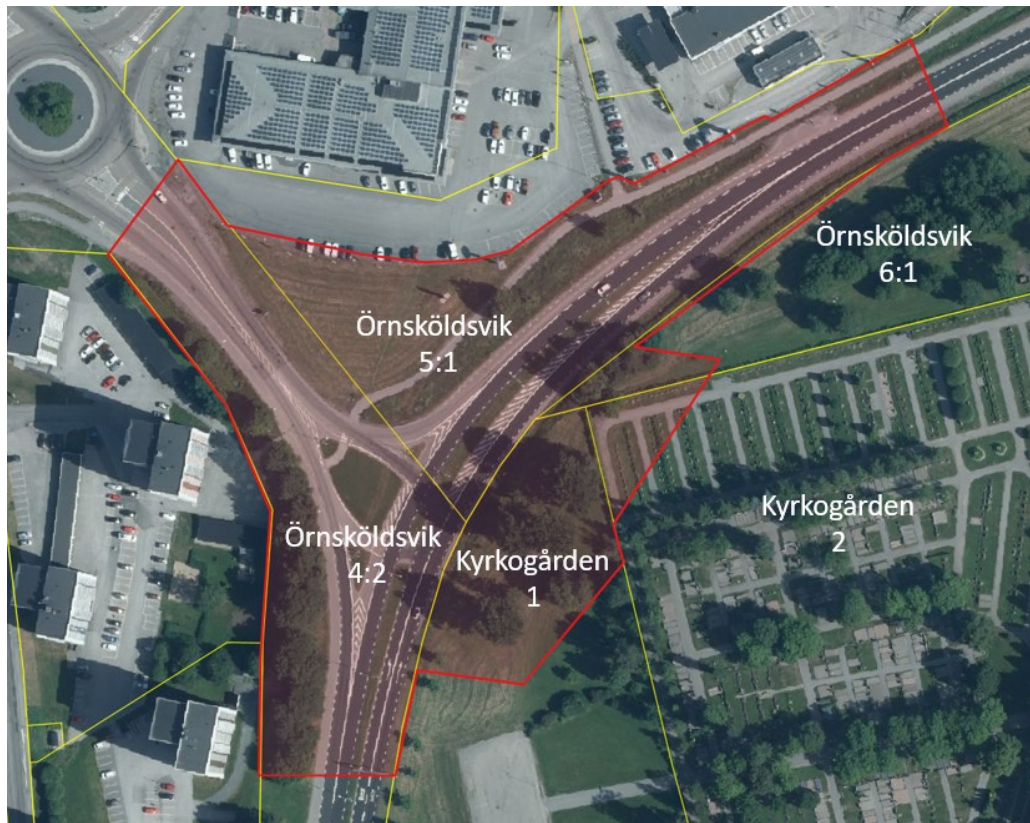
Figur 2. Översiktsskarta med planområde. Källa: Örnsköldsviks kommun

Areal

Planområdet omfattar cirka 2,7 hektar.

Markägoförhållande

Planområdet omfattar del av fastigheterna Örnsköldsvik 4:2, 5:1 och 6:1, Kyrkogården 1 och 2. Planområdet utgörs till största delen av fastigheten Örnsköldsvik 5:1 som tillsammans med 4:2 och 6:1 ägs av Örnsköldsviks kommun. Fastigheterna Kyrkogården 1, Kyrkogården 2 är privatägda.



Figur 3. Fastighetsindelning inom planområdet. Planområdet markerat i rött. Källa: Örnsköldsviks kommun

2. TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

En detaljplan behöver ta hänsyn till tidigare fattade beslut som på olika sätt berör utformningen. Detta kapitel redogör för hur detaljplanen förhåller sig till nationella bestämmelser såväl som till diverse kommunala beslut och styrdokument.

2.1 Riksintressen

Väg E4 utgör riksintresse för långväga kommunikationer i enlighet med 3 kap 8 § miljöbalken (1998:808), i övrigt finns inga riksintressen inom eller i anslutning till planområdet. Den nya detaljplanen ger planmässiga förutsättningar för den antagna vägplanen med en trafiklösning som syftar till att förbättra både trafikframkomlighet och trafiksäkerhet. Detaljplanen bedöms därför bidra till att stärka riksintresset.

2.2 Strandskydd

Detaljplanen omfattas inte av strandskydd.

2.3 Kommunala ställningstaganden

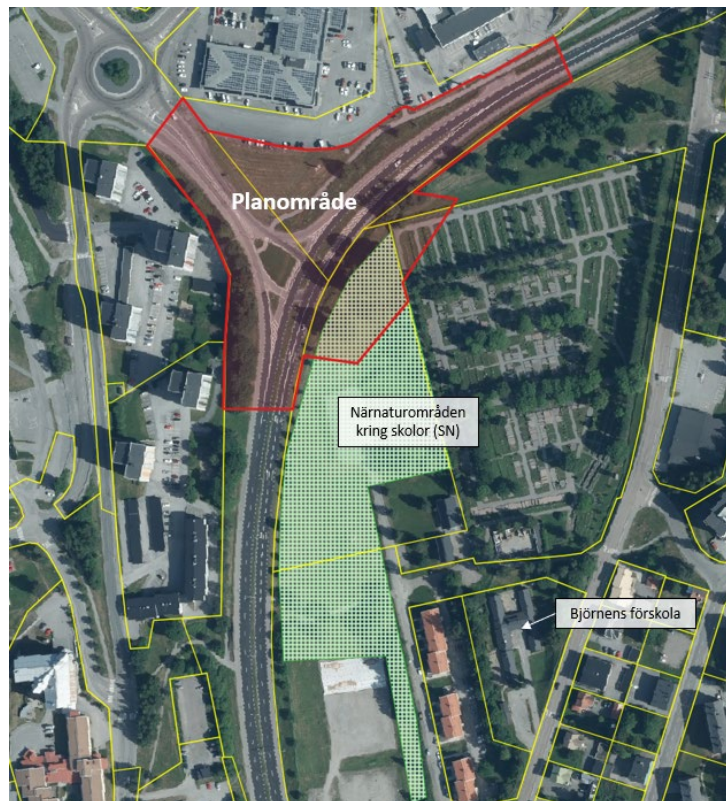
Översiktsplaner

Översiktsplan 2012

Översiktsplanen beskriver vikten av ett vägnät av hög kvalitet där frågor om god tillgänglighet, säkerhet och framkomlighet för såväl skyddade som oskyddade trafikanter är viktiga komponenter. Vid planering och utformning av vägar är målet noll dödade och svårt skadade i trafikolyckor, översiktsplanen uttrycker även att utformningen ska anpassas efter målsättningen att minska antalet lättare olyckor i trafiken.

Översiktsplanen pekar ut genomfarten (väg E4) genom Örnsköldsviks stadscentrum som en sträcka som skapar både miljö- och säkerhetsproblem på grund av dess utformning. Det beskrivs att det finns ett flertal olämpliga plankorsningar som utgör en säkerhetsrisk. En ny sträckning av väg E4 utanför stadscentrum beskrivs i översiktsplanen som den enskilt viktigaste vägfrågan för kommunen. Det förslag som lyfts fram är att väg E4 förläggs i en tunnel genom Åsberget. Planerad trafikåtgärd med en ny cirkulationsplats omnämns inte i översiktsplanen däremot uppges hur liknande åtgärder gett positiva resultat.

I översiktsplanen redovisas närnaturområden kring kommunens skolor som så långt som möjligt ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada deras naturvärden. Detta då de är av stor vikt för barns kunskap, lärande och hälsa. Planområdet berör del av och ligger i nära anslutning till ett utpekad närnaturområde kring skolor, Vikingavallen (SN 176). Björnens förskola ligger cirka 200 meter från planområdet. Mellan förskolan och planområdet ligger del av Vikingavallen som beskrivs som en klippt plan gräsyta som kan användas för lek, aktivitet och på vintertid finns en skottad isplan. Planerade vägåtgärder påverkar den norra delen av närnaturområdet, se figur 4 nedan. Den del av området som berörs av den nya detaljplanen ligger även i dagsläget i nära anslutning till väg E4. På grund av olägenheter i form av buller samt säkerhetsrisker utgör berörd grönyta inte primärt vistelseområde för förskolans verksamhet. Resterande del av närnaturområdet som ligger inom planområdet planläggs som park, och dess funktion bedöms därmed kvarstå även efter genomförandet av detaljplanen.



Figur 4. Från översiktsplanen redovisat närnaturområde kring skolor. Källa: Örnsköldsviks kommun

Den nya detaljplanen ger planmässiga förutsättningar för den antagna vägplanen. Vägplanen syftar till att förbättra både trafiksäkerhet och framkomlighet, sammantaget bedöms denna detaljplan förenlig med översiktsplanen.

Fördjupad översiktsplan Örnsköldsvik centralort

Fördjupad översiktsplan Örnsköldsvik centralort antagen av kommunfullmäktige 27 april 2020 § 64, pekar ut väg E4 som en del av den Bottniska korridoren och ett viktigt stråk både nationellt, regionalt och lokalt. Den fördjupade översiktsplanen har en tydlig inriktning mot att öka trafiksäkerhet och tillgängligheten för oskyddade trafikanter. Den anger också att trafikplaneringen i kommunen ska utgå från den s.k. nollvisionens målsättning, att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken.

Planområdet är delvis utpekad i den fördjupade översiktsplanen som markreservat för nya vägar med syfte att förbereda inför en eventuell flytt av väg E4 från en genomfart genom centrum till en tunnel genom Åsberget. Ändringen av markanvändning i detaljplanen är liten och bedöms ligga i linje med gällande plans avsikt att reservera marken för ett framtida nytt

vägområde. I fördjupningen av översiktsplanen beskrivs även att Vikingavallens funktion för rekreation, idrott och friluftsliv ska bestå. Förhållandet mellan väg och Vikingavallen i denna detaljplan är nästan oförändrat och dess huvudsakliga funktion bedöms därför kvarstå även efter genomförandet av detaljplanen. Den nya detaljplanen bedöms därmed vara förenlig med den fördjupade översiktsplanen för Örnsköldsviks centralort.

Grönplan för Örnsköldsviks centralort

I Grönplan för Örnsköldsviks centralort, antagen 19 december 2011, beskrivs områden som är viktiga att bevara och utveckla samt förslag på åtgärder för att säkerställa kvantitet av och kvalitet på gröna områden i Örnsköldsvik. Grönplanen bidrar till en ökad kunskap om gröna värden som finns i staden och ger riktlinjer för planering och användning av mark och vatten för att säkerställa deras funktion och värde till förmån för människor, djur och växter.

I grönplanen finns en utpekad grön länk som berörs i denna detaljplan, se figur 5 nedan. Den gröna länken ligger i planområdets östra ytterkant mot kyrkogården. En grön länk definieras i grönplanen som ”Vegetation som sammanbindande segment mellan större naturområden”. Den gröna länk som ligger i anslutning till planområdet är den som sammanbinder Örnsköldsviks centrum med de två grönområdena Skyttis- och Bergsjöterrängen.



Figur 5. Utklipp från Grönplanen med planområde inom blå markering. Källa: Örnsköldsviks kommun

Denna detaljplan medger ett utökat vägområde och tar till viss del grönytor i

anspråk för att möjliggöra en säkrare trafiklösning. Det innebär att en negativ påverkan på den utpekade gröna länken som kommer att bli smalare. Denna detaljplan föregås av en vägplan som fått laga kraft (Vägplan, Korsning E4/väg 352 Björnavägen, 15 februari 2021) vilket innebär att vägrätt gäller för den mark som krävs för utbyggnaden av vägen. Vägrätt uppkommer genom att väghållaren tar i anspråk mark eller annat utrymme för väg med stöd av en fastställd vägplan. Vägrätten ger väghållaren rätt att utnyttja mark eller annat utrymme som behövs för vägen. Det vägområde som denna detaljplan medger är densamma som vägrätten i vägplanen. Övrig del av den gröna länken som detaljplanen berör omfattas inte av vägområdet. Inom detta område bekräftas befintlig markanvändning med begravningsändamål samt allmän plats park med utformningsbestämmelser för träd (se kapitel 3.2 *Mark och grönstruktur*). Detta för att åtgärda planstridiga förhållanden och bekräfta befintlig markanvändning samt att skapa ett långsiktigt skydd för värdefulla träd i området. Eftersom nuvarande förhållanden till största del bibehålls och med ny detaljplan bekräftas, påverkas inte den gröna länkens funktion. Med planläggning av allmän plats park med kommunalt huvudmannaskap skapas förutsättningar för kommunen att utveckla och bevara den gröna länken.

Policys och strategier

Dagvattenpolicy och -strategi

Detaljplanen berörs av kommunens dagvattenpolicy och -strategi. Policyn antogs av kommunfullmäktige 2018, § 142. Strategin antogs av samhällsbyggnadsnämnden 2018, § 85.

Dagvattenpolicyn och -strategin syftar till att möjliggöra att dagvattenhanteringen i Örnsköldsviks kommun sker på ett långsiktigt hållbart sätt. Detta uppnås genom att:

- dagvattenfrågan beaktas vid fysisk planering.
- samverkan om dagvattenfrågor sker kontinuerligt och att ansvarsförhållandena för dagvatten för kommunens olika förvaltningar och bolag är tydlig.
- dagvattnet i största möjliga mån fördröjs och renas lokalt.
- dagvattnet i största möjliga mån hanteras i öppna system.
- använda dagvatten till att skapa estetiska mervärden och mervärden för naturen.
- sekundära avrinningsvägar skapas för säker bortledning vid extremnederbörd.
- nuvarande dagvattenhantering anpassas till framtida behov genom ett

- långsiktigt planlagt omställningsarbete.
- det finns planer för drift och underhåll av dagvattensystem.
 - dagvattensystem utformas med hänsyn till platsens förutsättningar, dagvattnets föroreningsgrad och recipientens känslighet.
 - källor till förorening i dagvatten minimeras så att behovet av skyddsåtgärder och rening minskar på lång sikt.
 - dagvattensystem utformas så att en så stor del som möjligt av föroreningarna avskiljs och bryts ned under vattnets väg till recipienten.
 - rent dagvatten och dagvatten som kan innehålla föroreningar i möjligaste mån inte blandas.

Läs mer om hur detta hanteras under rubrik *dagvatten* i avsnitt 3.6 *Teknisk infrastruktur*.

Policy för ekologisk hållbarhet

Policy för ekologisk hållbarhet antogs av kommunfullmäktige 17 december 2018, § 248. Policyn anger ett antal prioriteringar, exempelvis att Örnsköldsviks kommun ska verka för ett effektivt resursutnyttjande och kretsloppstänkande samt begränsa effekterna av de klimatförändringar som pågår. Denna detaljplan nyttjar redan ianspråktagen mark då planerade vägåtgärder kommer att genomföras inom och i direkt anslutning till befintligt vägområde vilket bedöms som god hushållning avseende berörda markområden. Det är möjligt att planerad vägåtgärd bidrar till att mängden trafik inom planområdet ökar i och med förbättrad framkomlighet, dock förväntas andelen stillastående trafik minska. Ett bättre trafikflöde ger upphov till lägre utsläpp vilket bidrar till en bättre bebyggd miljö. Samtidigt kommer planförslaget att ha en negativ påverkan på andra mål i policy för ekologisk hållbarhet då grönstrukturen påverkas negativt, då vissa träd som ligger inom planområdet inte kan behållas eller riskerar att inte överleva påverkan på marken. Dessa har stor betydelse både för naturmiljövärden, upplevelsevärden, lokalklimat och områdets förmåga att hantera skyfall och stora nederbördsmängder.

Läs mer om hur detta hanteras under rubrik *ekosystemtjänster* i avsnitt 3.2 *Mark- och grönstruktur*.

Policy och strategi för cykling i Örnsköldsviks centralort

Detaljplanen berörs av kommunens Policy och strategi för cykling i Örnsköldsviks centralort. Policyn antogs av kommunfullmäktige 2016, § 66. Strategin antogs av kommunstyrelsen 2016, § 74. Policyn och strategin syftar

till att redovisa kommunens mål, riktlinjer och åtgärder för cykelfrågor i Örnsköldsviks centralort. De övergripande målen i cykelpolicyn är att Örnsköldsvik ska vara en av de bästa skolkommunerna 2020, en klimatsmart och hållbar kommun samt en öppen, jämställd och attraktiv kommun. Cykelstrategin har huvudmålen att andelen gång- och cykelresor ska öka, att säkerheten och tryggheten för cyklister ska öka samt att centralorten ska ha en sammanhängande cykelinfrastruktur av god kvalitet. Inom planområdet måste befintlig gång- och cykelbana flyttas för att göra plats för den nya cirkulationsplatsen. I denna detaljplan finns utrymme för en ny gång- och cykelväg som ska ersätta den befintliga och denna detaljplan bedöms därmed förenlig med policy och strategi för cykling i Örnsköldsviks centralort.

Läs mer om hur detta hanteras under rubrik *Gång- och cykeltrafik* i avsnitt 3.4 *Trafik*.

2.4 Detaljplaner och områdesbestämmelser

För området gäller fem detaljplaner:

2284K-P09/0416/1 Cirkulationsplats Björnavägen mm. Antagen 2009-04-16. Gällande detaljplan anger för berörd del användningen huvudgata samt trafikområde som idag arrenderas ut som för parkeringsändamål.

2284K-P1247 Stadsplan Kv Björnen mm. Antagen 1960-03-09. Inom aktuellt planområde anger gällande detaljplan markanvändningen gata och park med kommunalt huvudmannaskap.

2284K-P1277 Stadsplan Kv Rälsbussen mm. Antagen 1960-10-19. Inom aktuellt område anger gällande detaljplan markanvändningen gata och park med kommunalt huvudmannaskap.

2284K-P1295 Kv Kranen, kyrkogården mm. Antagen 1961-03-29. Inom aktuellt område anger gällande detaljplan markanvändningen park, berörd del används för begravningsändamål. Den nya detaljplanen avser reglera marken enligt befintliga förhållanden.

2284K-P06/0626/1 Detaljplan Industrigränd, Del Av. Antagen 2007-07-17. Gällande plan anger för berörd del trafikområde.

Berörda delar av gällande detaljplaner ersätts när denna detaljplan får laga kraft.



Figur 6. Gällande detaljplanegränser markerat i blått, nytt planområde markerat i rött.
Källa: Örnsköldsviks kommun

2.5 Undersökning om betydande miljöpåverkan

En undersökning om betydande miljöpåverkan enligt 6 kap miljöbalken (1998:808) och miljöbedömningsförordningen (2017:966) har gjorts av Samhällsbyggnadsförvaltningen, Bygg- och miljöavdelningen. Detaljplanen bedöms inte riskera att innebära betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning enligt 6 kap 11–12 § miljöbalken har inte upprättats.

Länsstyrelsen har den 7 juli 2022 tagit del av undersökningen och delar kommunens bedömning att detaljplanen inte innebär någon betydande miljöpåverkan. Samhällsbyggnadsnämnden har 8 augusti 2022 genom särskilt beslut Sbndb/2022 § 918 fastställt att detaljplanens genomförande inte kan anses medföra betydande miljöpåverkan.

För antagen vägplan har länsstyrelsen gjort bedömningen att planerad åtgärd enligt 15 a § väglagen och 6 kap 4 § miljöbalken inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning har därför inte upprättats i samband med vägplanen. Länsstyrelsen anger i sitt beslut från 4 oktober 2017 att vägprojektets omfattning och karaktär i stor sett ligger kvar i befintligt läge och därför inte bedöms innebära betydande miljöpåverkan.

3. FÖRUTSÄTTNINGAR, FÖRÄNDRINGAR OCH KONSEKVENSER

Detaljplaneprocessen är en prövning av mark- eller vattenområdets lämplighet för viss användning som utmynnar i vilka regleringar som lämpar sig för platsens utformning.

Dessa regleringar sammanställs med hjälp av planbestämmelser i den juridiskt bindande plankartan. Detta kapitel innehåller en sammanställning av mark- och vattenområdets användning, bebyggelse och byggnadsverk med utgångspunkt av hur det ser ut idag, följt av de förändringar och konsekvenser som detaljplanen förväntas medföra.

3.1 Detta reglerar detaljplanen

Detaljplanen innehåller användningsbestämmelser för både allmän plats och för kvartersmark. Nedan följer en genomgång av samtliga planbestämmelser. Till användningsbestämmelserna finns även en sammanfattning av vad dessa bestämmelser tillåter baserat på Boverkets föreskrifter BFS 2020:5 och allmänna råd BFS 2020:6.

Användning av allmän plats

Detaljplanen medger användningen [VÄG] vilket används i detaljplan för de stråk som ingår i det sammanhängande huvudnätet med hög framkomlighet, stort korsningsavstånd, stort trafikflöde och få utfarter. Användningen väg används därmed för områden avsedda främst för trafik till, från och genom en ort samt mellan olika områden inom en ort. I användningen ingår även komplement som behövs för vägens funktion samt exempelvis separata gång- och cykelvägar.

Användningsbestämmelsen **[PARK]** används för alla typer av grönområden som kräver skötsel och som helt eller till viss del är anlagda. Det kan till exempel vara anlagda parker inne i en stadsmiljö eller delvis anlagda grönområden inom ett bostadsområde.

Användning av kvartersmark

Begravningsplats **[M]** används för områden för begravningsändamål. I användningen ingår minneslund och begravningsplats. Även mindre byggnader som används i sammanhanget som till exempel begravningskapell, ceremonilokaler, bårhus, krematorier och servicebyggnader för skötsel ingår i användningen.

Egenskapsbestämmelser

I detaljplanen återfinns inom kvartersmark för begravningsplats **[M]**, en reglering för begräsning av markens utnyttjande **[ö₁]** som innebär att marken inte får förses med byggnad.

Inom användningsområde för allmän platsmark **[PARK]** reglerar detaljplanen egenskapsbestämmelser för utformning av allmän plats **[träd₁]** samt bestämmelse om ändrad lovplikt **[a₁]**. Inom dessa egenskapsområden får träd endast fällas om det är sjukt eller utgör en säkerhetsrisk. För avverkning av träd med en stamdiameter större än 20 centimeter på en höjd av 1 meter över mark krävs marklov.

Detaljplanen reglerar genom planbestämmelse **[u₂]** markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar.

3.2 Mark och grönstruktur

Planområdet utgörs av allmän väg där väg 352 via en trevägskorsning ansluter mot väg E4 samt av omkringliggande grönområden. I planområdets östra del finns ett antal träd och buskar mellan kyrkogården och väg E4 samt några större uppvuxna popplar. Popplarna bedöms på grund av sin omkrets vara så kallade jätteträd och är därmed särskilt skyddsvärda. Längsmed väg E4 riktning norrut finns en allé av lönnar. I planområdets västra del finns en vegetationsridå med träd och buskar som utgör en avskärmning mellan trafiken och punkthusen i kv. Älgen. Växtligheten inom området är en del av en grön länk, utpekad i kommunens grönplan.

En naturvärdesinventering för planområdet genomfördes i samband med framtagandet av vägplanen (Sweco, 4 december 2017). Inventeringen visar att områdets naturmiljö hyser låga naturvärden då området är starkt påverkat av

befintlig infrastruktur och övrig exploatering. Inga skyddade eller skyddsvärda områden exempelvis nyckelbiotoper och naturreservat finns registrerade inom en kilometer från planområdet. På grund av planområdets karaktär med parkmiljö, infrastruktur och bebyggelse är fågellivet begränsat. Rödlistade fågelarter finns registrerade nära planområdet, smalnäbbade nötkråkor letar föda på kyrkogården och smålom och tornseglare har noterats flyga över planområdet men ingen av de rödlistade fågelarterna häckar i närheten av planområdet och bedöms därför inte påverkas negativt.

Vid fältinventeringen identifierades inga naturvärdesobjekt, dock finns det vissa enskilda utpekade träd med naturvärden. I planområdets östra del finns bland annat större popplar och lindar som är ovanliga i de norra delarna av landet. Inga naturvärdesobjekt har avgränsats i inventeringen men på grund av trädens ålder och grovlek finns ändå vissa kultur- och naturvärden som ska tas hänsyn till. En kompletterande naturvärdesinventering har genomförts för dessa popplar (Trafikverket, 2024-09-30). Vid inventering kunde inga fynd av gnagspår, bohål eller rödlistade arter identifieras. På stammarna kunde triviala mossor och lavar, främst trädhättemossa och vägglav identifieras.

Fyra av de större trädens placering och omkrets är inmätta av kommunen. Samtliga träd ligger inom planområdet och tre av dessa har en diameter på en meter eller mer vilket innebär att det anses vara "särskilt skyddsvärda träd" enligt Naturvårdverkets: *Åtgärdsprogram för särskilt skyddsvärda träd - Mål och åtgärder 2012–2016 (Rapport 6946, Naturvårdsverket 2012)*. Särskilt skyddsvärda träd är ovanliga i vardagslandskapet och bör bevaras oavsett om de påträffas i skogsmark, odlingslandskapet eller urbana miljöer. Grova, gamla eller ihåliga träd har en mycket stor betydelse för olika djur- och växtarter. Förekomsten av sådana träd är i många fall avgörande för många hotade arters överlevnad. Generellt gäller att ju äldre och grövre ett träd blir desto fler arter kan det utgöra livsmiljö för. Utanför planområdet finns ytterligare två träd som uppnår en diameter på över en meter och därav också har särskilt skyddsvärd status.



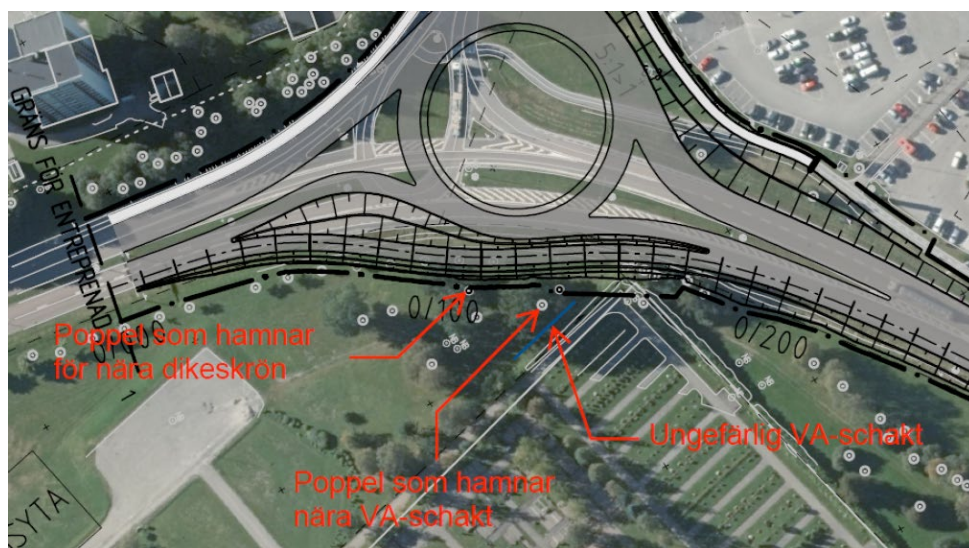
Figur 7. Bild från naturvärdesinventeringen som utfördes som underlag till vägplan på de större popplar som ligger i närheten av planerad cirkulationsplats. Källa: Trafikverket

Förändringar och konsekvenser

Användningsbestämmelsen [**PARK**] finns i planens sydvästra del för att fortsatt bibehålla befintlig vegetationsridå mellan punkthusen i kv. Älgen och vägen. Detta bekräftar befintliga förhållanden på platsen. Området ingår i detaljplanen för att ersätta gällande detaljplaner med samma markanvändning för att ge en mer sammanhållen planmosaik och överblickbar detaljplanesituation på platsen. Den befintliga vegetationsridån mellan punkthusen och vägen ska bibehållas i syfte att fortsatt utgöra en grönskande avskärmning mellan punkthusen och trafiken. Vid behov ska återplantering utföras med vegetation av samma karaktär.

Popplarna på östra sidan av väg E4 utgörs baserat på sin storlek så kallade jätteträd och är på grund av dess naturvärden, gestaltning och bidragande till ekosystemtjänster (se mer under rubrik *Ekosystemtjänster* nedan), och del av utpekad grön länk som skyddsvärda. Planbestämmelse [**träd₁**] reglerar därför att träd endast får fällas om det är sjukt eller utgör en säkerhetsrisk. Bestämmelsen kombineras med bestämmelse om ändrad lovplikt [**a₁**], marklov krävs för träd med en stamdiameter större än 20 cm på en höjd av 1 meter över mark. Kombinationen av bestämmelser medför att det finns skydd mot trädfällning av skyddsvärda friska träd så länge de inte utgör en

säkerhetsrisk. Trafikverket har i projektering bedömt att två popplar löper risk att behöva avverkas i samband med vägplanens genomförande, se figur 8. Trafikverket har genom samråd enligt 12 kap 6 § miljöbalken med länsstyrelsen Västernorrland avvägt möjliga skyddsåtgärder för att om möjligt undvika behov av avverkning av träden. På grund av ett trads närhet till planerat dike och framtida vägbana bedöms det inte med skyddsåtgärder möjligt att bibehålla trädet. Det andra trädet kommer på grund av ledningsomläggning hamna nära ett nytt VA-schakt. För detta träd bedöms skyddsåtgärder som försiktighetschakt, schaktkassetter samt rotbeskärning kunna ha effekt för möjligheten att undvika avverkning. Markområdena där dessa två popplar står undantas från dessa planbestämmelser [träd₁] samt [a₁] i syfte att inte försvåra genomförandet av vägplanen. Området avgränsas med egenskapsgräns i plankarta.



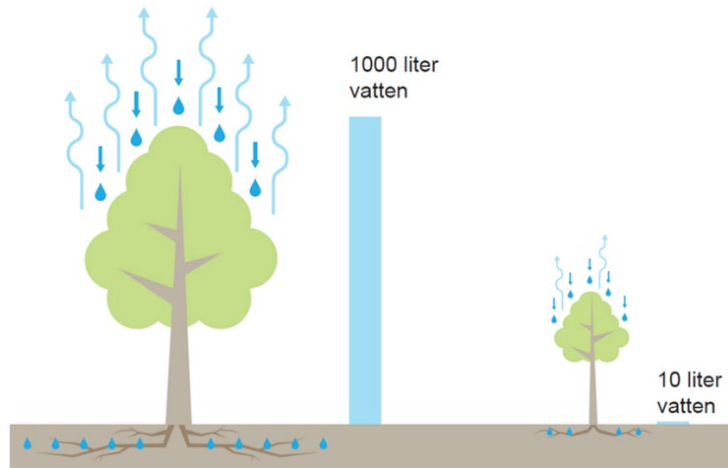
Figur 8 – Illustration över planerad cirkulationsplats där två popplar är markerade. Poppel 1 löper stor risk att behöva avverkas med anledning av att dikeskrönet hamnar nära. Poppel 2 löper risk att behöva avverkas med anledning av att rotsystemet hamnar nära dikeskrön. Källa: Trafikverket, 2023

Vägområdets utbredning innebär att parkmark intill kyrkogården tas i anspråk för vägändamål. Ersättning (exempelvis ekonomisk eller återplantering) för träd som påverkas ska hanteras genom en överenskommelse mellan exploatören (Trafikverket) och markägaren.

Ekosystemtjänster

De utpekade större träden som ligger inom och i närheten till planområdet, mellan väg E4 och kyrkogården förser platsen med flertalet ekosystemtjänster. Kulturella ekosystemtjänster så som estetiska värden,

platsskapande och rumsbildande kvaliteter men även psykisk och fysisk hälsa. Träden ger också reglerande ekosystemtjänster i och med att de binder kol, producerar syre, har temperatursänkande effekt och fungerar som luftrenare, då bladen har en förmåga att absorbera skadliga luftföroreningar. De bidrar också till lokal dagvattenhantering både i form av vatten som faller på trädkronorna och aldrig når marken och upptag av vatten via sina rötter.



Figur 9. Illustration, stora träd och dagvatten. Boverket.

Förändringar och konsekvenser

Genomförandet av denna detaljplan innebär att befintlig grönstruktur kommer att tas i anspråk för vägområde för att möjliggöra utbyggnad enligt antagen vägplan. Då planområdet har relativt få naturvärden är det av stor vikt att bevara de få naturvärden som finns i den mån det är möjligt.

För att långsiktigt säkra ekosystemtjänster planläggs mark där höga naturvärdesobjekt identifierats som allmän plats **[PARK]** med kommunalt huvudmannaskap. Detta innebär att det finns förutsättningar för kommunen att överta ägande och skötselansvar av marken och därmed även långsiktigt planera för och säkerställa ekosystemtjänster inom området. Parkområdet är avgränsat utifrån en teoretiskt uppskattad rotutbredning om 15 gånger jätteträdens stamdiameter. I syfte att långsiktigt skydda nuvarande och framtida träd planläggs den mark som träden står på med utformningsbestämmelse för allmän plats **[träd₁]**, som innebär att träd endast får fällas om det är sjukt eller utgör en säkerhetsrisk. Utöver detta planläggs del av användningsområdet med planbestämmelse om utökad lovplikt för marklov för trädfällning **[a₁]**, för träd med en diameter större än 20 cm på en höjd av 1 meter över mark. De jätteträd som riskerar att påverkas vid byggande av cirkulationsplatsen undantas från dessa planbestämmelser i syfte att inte

försvara genomförandet av vägplanen. Inom ramen för vägplanen och dess genomförande tillämpas de allmänna hänsynsreglerna i miljöbalken och hänsyn till naturvärden hanteras därmed i samband med vägplanens genomförande.

Kyrkogård

I planområdets östra del ligger del av Gamla kyrkogården som innehar rekreationsvärden och utgör en viktig kulturmiljö där gravkvarteren tillsammans med vegetationen bildar en tydlig struktur. Inom aktuellt område anger gällande detaljplan markanvändningen park men berörd del används för begravningsändamål.

Förändringar och konsekvenser

Del av befintlig kyrkogård planläggs i denna detaljplan som begravningsplats [M] i syfte att bekräfta befintliga förhållanden. Detaljplanen reglerar även begränsningar i markens utnyttjande genom att byggnad inte får uppföras inom kvartersmarken, regleras i plankarta med planbestämmelse [ö1] plankartan. Regleringen görs på grund av närheten till väg E4 som är en farligt gods led utifrån hänsyn till människors hälsa och säkerhet (2 kap. 5 § PBL). Ett bebyggelsefritt område på minst 30 meter från närmaste väggkant bör upprätthållas runt riskobjekt, till exempel på ömse sidor om väg och järnväg (Riskhantering vid transportleder för farligt gods i Gävleborgs och Västernorrlands län, 2022).

Den nya detaljplanen innebär att vägområdet utökas något i planområdets östra del mot kyrkogården. Det innebär att visst intrång kommer att ske på idag utpekad parkmark utanför och i anslutning till kyrkogården.

Sjöar och vattendrag

Planområdet är inte beläget i anslutning till några sjöar eller vattendrag.

Geotekniska förhållanden

Enligt jordkartan från Sveriges geologiska undersökning (SGU) utgörs de geologiska förutsättningarna inom planområdet av ett låglänt område med lera och siltjord. Planområdet har dock påverkats av schakt och fyllnadsarbeten i samband med byggnation av befintliga vägar och kringliggande byggnader.

En geoteknisk undersökning har genomförts för planområdet (Sweco, 28 april

2018). Undersökningen beskriver att vägområdet är plant och ligger på nivåer mellan cirka +37 meter och +40 meter. Vägområdets omgivning består i huvudsak av gräsytor med enskilda träd. För befintlig korsning finns inte några geotekniska förstärkningsåtgärder redovisade men sannolikt ligger vägbankar till stor del på jordar av silt och sand.

Förändringar och konsekvenser

Området planlagt för [VÄG] kommer att utökas i och med genomförandet av den nya detaljplanen. Längs med föreslagen ”bypass” öster om cirkulationsplatsen kommer befintligt vägdike behöva fyllas upp för att möjliggöra planerad vägåtgärd. Med ”bypass” avses ett genomgående högersvängskörfält som används för att leda trafik förbi cirkulationsplatsen i ett eget körfält, se figur 11 under avsnitt 3.4 Trafik. För att reducera framtida differenssättningar i tvärled erfordras enligt vägplanen någon enklare geoteknisk åtgärd, exempel som lyfts är att förstyva vägens överbyggnad med hjälp av geonät. Planerad skärningsslänt mot kyrkogården i öst är lättroderad och skyddas mot erosion med hjälp av jord- och krossmaterial.

För övriga delar av planerat vägområde bedöms inga geotekniska åtgärder behövas enligt den geotekniska undersökningen.

Fornlämningar och kulturmiljö

Örnsköldsviks gamla kyrkogård som tillhör Örnsköldsviks församling ligger inom och i anslutning till planområdets nordöstra del. Kyrkogården utgör en viktig kulturmiljö. Den innehar även rekreativvärden liksom biologiska värden kopplade till den uppvuxna trädvegetationen. Begravningsplatsen påverkas inte då denna detaljplan reglerar i enlighet med befintliga förhållanden.

Det finns inga kända fornlämningar inom planområdet. Om en fornlämning påträffas under byggnation ska arbetet omedelbart avbrytas och fyndet anmälas till länsstyrelsen, i enlighet med 2 kap. 10 § kulturmiljölagen (1988:950).

3.3 Bebyggelse och service

Väster om planområdet mellan väg E4 och Ångermanlandsgatan finns bostäder i form av höga punkthus (kv. Älgen). Väster om Ångermanlandsgatan är Örnsköldsviks sjukhus beläget med tillhörande sjukhusområde. I öster ligger Örnsköldsviks gamla kyrkogård med tillhörande byggnader för kyrkogårdsförvaltning samt allmänna grönytor. Norr om

planområdet finns ett handels- och industriområde med lägre köplador och företagsbyggnader samt tillhörande hårdgjorda ytor för parkering med mera.

Carstedts bil arrenderar i dagsläget en parkeringsyta som i gällande detaljplan är medger trafikområde på fastigheten Örnsköldsvik 5:1. Syftet enligt detaljplanen för *Cirkulationsplats Björnavägen mm. (2284K-P09/0416/1)* antagen 16 april är att området planlagt för trafikområde [T₁] ska reservera mark inför ett framtida bygge av en tunnel genom Åsberget men undertiden kan arrenderas ut som parkering.

Förändringar och konsekvenser

Marken planlagd för trafikområde [T₁] i gällande detaljplan planläggs i denna detaljplan som [VÄG]. Ändringen av markanvändningen i detaljplanen bedöms ligga i linje med gällande detaljplans avsikt att reservera marken för ett framtida nytt vägområde. För antagen vägplan uppger Trafikverket i sin samrådsredogörelse från 11 september 2017 att vägplanen inte påverkar genomförandet eller framtida planer för Åsbergstunneln.

Den nya detaljplanen kommer inte att påverka mark som arrenderas för Carstedts nuvarande parkeringar då denna ligger utanför planområdet. Genomförandet av detaljplanen innebär dock att ny gång- och cykelväg placeras närmare arrenderad parkeringsplats då vägområdet utökas.

Genomförandet av den nya detaljplanen innebär att norra delen av den nya cirkulationsplatsen placeras cirka 40 meter från Carstedts byggnad som idag ligger cirka 80 meter från befintlig trevägskorsning.

Rekreationsområde

Inom del av och i anslutning till planområdet i öster ligger Vikingavallen, ett naturområde med stadsnära park och rekreationsytor som används för lek, bollspel och annan spontanidrott. Området domineras av öppna ytor med gräs, grus och asfalterade planer, på vintertid finns en skottad isplan.

Förändringar och konsekvenser

Denna detaljplan innebär att vägområdet utökas mot en del av Vikingavallen och att mark som är planlagd för park kommer att tas i anspråk för vägändamål. Den del av Vikingavallen som berörs av den nya detaljplanen ligger även i dagsläget i nära anslutning till väg E4. På grund av säkerhetsrisker i och med närheten till vägen kan antas att

berörd grönyta inte utgör primärt vistelseområde och dess funktion bedöms i huvudsak kvarstå även efter genomförandet av detaljplanen.

3.4 Trafik

Nuvarande trafiklösning består av en trevägskorsning där väg 352 ansluter mot väg E4. Väg E4 är klassat som riksintresse och del av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T), det vill säga viktiga transportstråk inom Europeiska unionen. Väg 352, Björnavägen är ett utpekat skogstransportstråk som går norrut mot länsgränsen till Västerbotten. För trafik som kör på väg E4 finns ett höger- och vänstersvängkörfält in på väg 352 och övrig trafik kan köra rakt igenom korsningen.

För trafikanter på väg 352 som ska köra ut på väg E4 i sydlig riktning finns ett separat påkörningsfält. Trafik som färdas i nordlig riktning måste korsa två körfält på väg E4 innan de kan ansluta i norrgående körfält. Det finns en liten yta i mitten på korsningen där trafiken kan vänta för att korsa ett körfält i taget, se figur 10 nedan.



Figur 10. Ortofoto över korsning väg E4 väg 352. Källa: Örnsköldsviks kommun

Förändringar och konsekvenser

Planerad väggård innebär att nuvarande trevägskorsning ersätts med en cirkulationsplats på samma plats som korsningen för att undvika flytt av anslutande vägar. Cirkulationsplatsen utformas med ett genomgående

separat högersvängfält, en så kallad "bypass" för att öka kapaciteten i cirkulationen. Den nya detaljplanen innebär att marken som tas i anspråk för väg ökar jämfört med tidigare för att möjliggöra anläggning av cirkulationsplats inklusive bypass, se figur 11 nedan.

Genomförandet av denna detaljplan och planerade vägåtgärder förväntas leda till mindre stillastående trafik och att utsläppen från trafiken inom vägplaneområdet minskar. Samtidigt är det möjligt att fler trafikanter väljer att använda korsningen från väg 352 jämfört med i dagsläget, då framkomligheten i korsningen förväntas öka.



Figur 11. Illustration från antagen vägplan för ny cirkulationsplats. Källa: Trafikverket

Gång- och cykel-trafik

Gång- och cykeltrafik inom planområdet sker idag via befintliga gång- och cykelbanor lokaliserade längs väg E4 och väg 352:s västra sidor. Korsning av väg 352 sker via ett obevakat övergångsställe och gångpassage där gående och cyklister korsar ett körfält i taget. Risker finns för oskyddade trafikanter när fordon passerar övergångsstället i hög hastighet, speciellt fordon som kommer på avfarten från väg E4.

Förändringar och konsekvenser

Befintlig kommunal gång- och cykelväg utmed väg E4 kommer att behöva byggas om i nytt läge för att kunna korsa väg 352. Ny gång- och cykelbana kommer vid genomförandet av denna detaljplan att flyttas norrut, närmare fastigheten Traktorn 1, nuvarande Carstedts bil. Två pylonskyltar tillhörande Carstedts bil finns inom fastighet Örnsköldsvik 5:1. Skyltarna som ligger inom vägplanens vägområde samt i detaljplanen utpekad allmän plats [VÄG] kommer i konflikt med planerad gång- och cykelväg. Skyltarna behöver därför tas bort innan vägplanen kan genomföras.

Denna detaljplan och Trafikverkets vägplan avser ersätta nuvarande plankorsning med en cirkulationsplats vilket innebär att fordon som kör från väg E4 in på väg 352 kommer att korsa övergångsstället i en lägre hastighet.

Kollektivtrafik

Busshållplats finns cirka 180 meter från planområdet, invid korsningen mellan Björnavägen och Ångermanlandsgatan. Utöver den finns även hållplatser vid kvarteret Älgen som angränsar till planområdet och längs med Industrigränd. Samtliga trafikeras av ett flertal busslinjer. Cirka 270 meter nordväst om planområdet finns järnvägsstationen Norra station.

Förändringar och konsekvenser

Planerade välgångsgärder syftar till bättre framkomlighet och säkerhet vilket på ett positivt sätt påverkar förutsättningarna för lokal- och regional busstrafik.

3.5 Miljö, hälsa och säkerhet**Buller**

Trafikbuller från väg E4 antas vara den största bullerkällan för bostäder i anslutning till planområdet. Bullerutredningar utförda i samband med framtagande av vägplanen (Sweco, 28 april 2018) uppger att ett genomförande av detaljplanen inte i sig medför att riktvärden för trafikbuller överskrids. Dessa riktvärden för bullerstörning har utretts utifrån Trafikverkets åtgärds kategorier. Aktuell vägplan placeras inom kategorin ”befintlig infrastruktur”. Åtgärds kategorierna är vägledande för att redogöra för konsekvenser avseende buller samt redovisning av eventuella bullerskyddsåtgärder.

Bullerberäkningen är gjord för:

1. Nuläge med trafikmängd från 2018
2. Nollalternativ (utveckling om planen inte genomförs) med prognostiserad trafikmängd för 2040
3. Planförslaget (vägplan) med prognostiserad trafikmängd för 2040

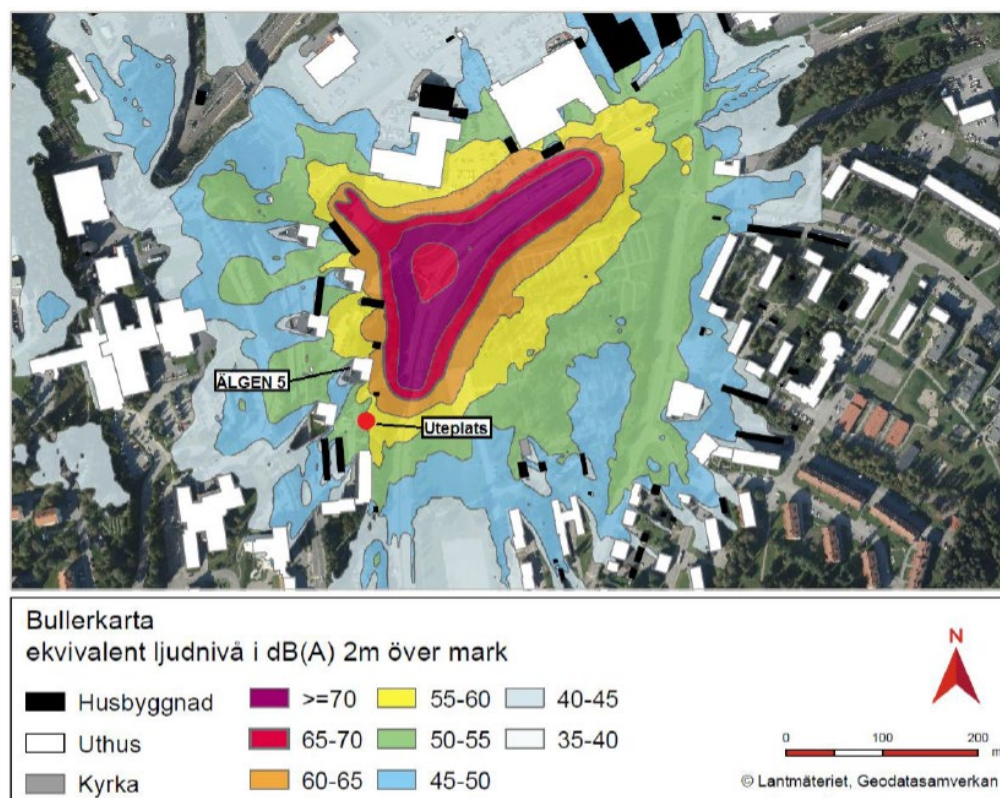
Inom åtgärds kategorin ”befintlig infrastruktur” är riktvärdet för ekvivalent ljudnivå som inte bör överskridas utan åtgärder 65 dB(A). För den befintliga bostadsbebyggelsen i form av punkthus väster om planområdet överskrider i nuläget inte den ekvivalenta ljudnivån vid någon fasad.

Befintlig vegetationsridå mellan väg E4/väg 352 och de högre punkthusen i kv. Älgen är viktig som avskärmning mellan vägrummet och punkthusen. Marken regleras i gällande detaljplan som Park.

Förändringar och konsekvenser

Genomförandet av denna detaljplan innebär inga större förändringar i ljudnivå i jämförelse med nollalternativet och vägområdets avstånd till de närmaste bostadsfastigheterna kommer inte att förändras.

Trafikmängden förväntas vara högre 2040 än 2018. Det innebär 1–2 dB(A) höjning av ljudnivån när man jämför nuläget (2018) med planförslaget (2040) men jämför man nollalternativet (2040) med planförslaget (2040) så innebär planförslaget istället en sänkning på 1–2 dB(A) av ekvivalent ljudnivå. För den mest bullerpåverkade fastigheten; Älgen 5, beräknas den högsta ekvivalenta ljudnivån vid fasad till 64 dB(A).



Figur 12. Bullerutredning från PM för Buller, Källa: Trafikverket

Markanvändningen [PARK] i planens sydvästra del syftar till att skydda befintlig vegetationsridå mellan punkthusen i kv. Älgen och väganläggningen. Vegetationsridån mellan punkthusen och väganläggningen ska bibehållas för att fortsatt utgöra en grönskande avskärmning från trafiken för de boende. Vid behov ska återplantering utföras med vegetation av samma karaktär.

Luftkvalitet

Det finns svenska MKN (miljökvalitetsnormer) för den högsta tillåtna halten i utomhusluft av kvävedioxid och kväveoxider, svaveldioxid, kolmonoxid, ozon, bensen, fina partiklar (PM10 och PM2,5), bens(a)pyren, arsenik, kadmium, nickel och bly i utomhusluft.

Luftföroreningar kan utgöra ett problem i samband stora trafikflöden där gaturummen är slutna på båda sidor. Detta innebär dåliga förutsättningar för utvädring och leder till att utsläppen stannar kvar lokalt. De överskridanden av MKN för luft som skett i Örnsköldsvik rör Centralesplanaden i centrala Örnsköldsvik. Planområdets läge har en mer öppen omgivning vilket bedöms bidra till goda förutsättningar för tillströmning av luft.

Planområdet har mindre trafik än den plats i centrala Örnsköldsvik, där luftmätningarna genomförts. Trafikmängden vid mätstationen var runt 22 000 fordon per dygn vid tillfällena för luftmätningar. Årsdygnstrafiken på den mest trafikerade delen av planområdet har uppgått till 19 600 fordon enligt de trafikflöden som Trafikverket utgått ifrån i antagen vägplan. Därför förväntas en lägre grad av luftföroreningar inom planområdet än vid mätplatsen.

Förändringar och konsekvenser

Genomförandet av den nya detaljplanen förväntas bidra till ökad framkomlighet vilket bör ge färre trafikstockningar med förbättrad luftkvalitet som följd. Samtidigt kan något fler trafikanter välja att använda korsningen väg E4/väg 352, Björnavägen i stället för att välja alternativa anslutningar till väg E4, då trafikflödet i korsningen förbättras.

Platsen har goda förutsättningar för luftgenomströmning och sammantaget förväntas inte genomförandet av detaljplanen bidra till ökade trafikutsläpp jämfört med dagsläget. I beslutshandlingen för Trafikverkets vägplan görs bedömningen att planerad väggård inte medför att miljö kvalitetsnormen för utomhusluft överskrids, detta har samrådats med länsstyrelsen i Västernorrland.

Vattenkvalitet

Inom planområdet finns inga vattendrag. Närmaste större ytvattenförekomster utgörs av Örnsköldsviksfjärden cirka 1,5 km i sydlig riktning och Höglandssjön cirka 1 km från planområdet i nordlig riktning. Höglandssjön rinner ut i Strömsån (vattenförekomst MS CD: WA65809893), vilken är en känslig recipient. Strömsåns kemiska status är klassad som "Uppnår ej god". Vad gäller den ekologiska statusen är denna klassad som "måttlig" och miljö kvalitetsnormen är satt till "god ekologisk status år 2027" samt "god kemisk ytvattenstatus". Ett genomförande av detaljplanen bedöms inte förändra planområdets påverkan på recipienten.

Närmaste grundvattenförekomst, Själevadfjärden-Själevad, ligger cirka 4 km västerut. Närmaste kommunala vattentäkt ligger på ett avstånd av cirka 2 km från planområdet. Inga grund- och ytvattenförekomster kommer att påverkas av planerade åtgärder.

Det finns inga dricksvattenbrunnar inom planområdet men i anslutning till området finns dricksvatten- och energibrunnar. Skulle vidare projektering av ombyggnationen visa att dessa riskerar att påverkas så kommer Trafikverket

enligt vägplanen att upprätta ett kontrollprogram för att hantera frågan.

I beslutshandlingen för Trafikverkets vägplan är bedömningen att inga vattenförekomster som omfattas av miljö kvalitetsnormer påverkas av de planerade åtgärderna. Detta har samråtts med länsstyrelsen i Västernorrland och vägplanen fick laga kraft 28 juni 2022.

Förorenade områden

En översiktlig markmiljöinventering genomfördes i samband med vägplanen för berörd vägkorsning och angränsande område. Vid den identifierades 13 potentiellt förorenade områden. Därefter gjordes en miljöteknisk markundersökning (Sweco, 24 april 2018) i samband med vägplanens geotekniska undersökning av vägområdet. I undersökningen har man utgått från Naturvårdsverkets generella riktvärden för bedömning av förorenad mark som är indelat i två typer:

- *Känslig markanvändning (KM)* innebär att riktvärdet är framtaget för att kunna tillämpas för att marken ska kunna användas för till exempel bostadsändamål, utan att risk för människors hälsa och miljö föreligger.
- *Mindre känslig markanvändning (MKM)* innebär att markkvaliteten begränsar val av markanvändningen till t.ex. kontor, industrier eller vägar eller där människor inte vistas mer än 8 timmar/dag.

Planområdet är klassat som MKM då det utgörs av vägområde. Samtliga jordprover har analyserats med avseende på metaller, PAH:er, alifater och aromater. Ett av proverna analyserades även med avseende på PCB då provpunkten låg i närheten av ett tidigare identifierat PCB-förorenat område.

Inget av proverna visade på halter som överskrider riktvärden för MKM. Undersökningen visade dock att två jordprover hade en nickelhalt som begränsar möjligheten till återanvändning samt ett jordprov där PAH-H halten överskrider gränsen för KM. Halten ligger dock under Naturvårdsverkets generella riktlinje för mindre känslig mark (MKM).

Asfalt

Asfaltsprover som analyserats visar på innehåll av stenkolsjära och halter av PAH på 610–620 mg/kg. Kommunen bedömer detta enligt Naturvårdsverkets vägledning för avfallsklassificering från 2013 som farligt avfall då halten ligger över 300 mg/kg. Ska asfalt inom planområdet återanvändas för planerad vägätgård ska tillstånd sökas hos länsstyrelsen.

Om ytterligare föroreningar påträffas i samband med detaljplanens genomförande, ska tillsynsmyndigheten enligt 10 kapitlet 11 § miljöbalken genast underrättas.

Ras och skred

Enligt SGU:s jordartskarta består jordarterna i aktuellt område huvudsakligen av lera och silt. Marken inom planområdet är relativt plan och stora delar av ytan består med största sannolikhet av dränerande material enligt utförd riskanalys (Sweco, 10 oktober 2018). Risken för ras och skred inom planområdet bedöms därför som låg.

Trafikverket har i samband upprättande av vägplanen genomfört en geoteknisk utredning (Teknisk PM Geoteknik, Sweco Civil AB, daterad 28 april 2018, Markteknisk undersökningsrapport (MUR) Geoteknik och vägteknik, Trafikverket, daterad 22 januari 2024). Undersökningen redovisar bland annat jordlagerföljd, markens egenskaper och stabilitetsförutsättningar. Bland annat har det i en av de utförda undersökningspunkterna bedömts finnas sulfidjordshaltig lera på ett djup på cirka 3,8 – 5,6 meter under befintlig markyta. Sulfidjord är dock på ett sådant djup att den inte kommer att schaktas upp varpå sulfidjordens inte utgör någon större utmaning. Djup till berg är ej undersökt, utförda sonderingar har avslutats på 3,1–7,7 m djup.

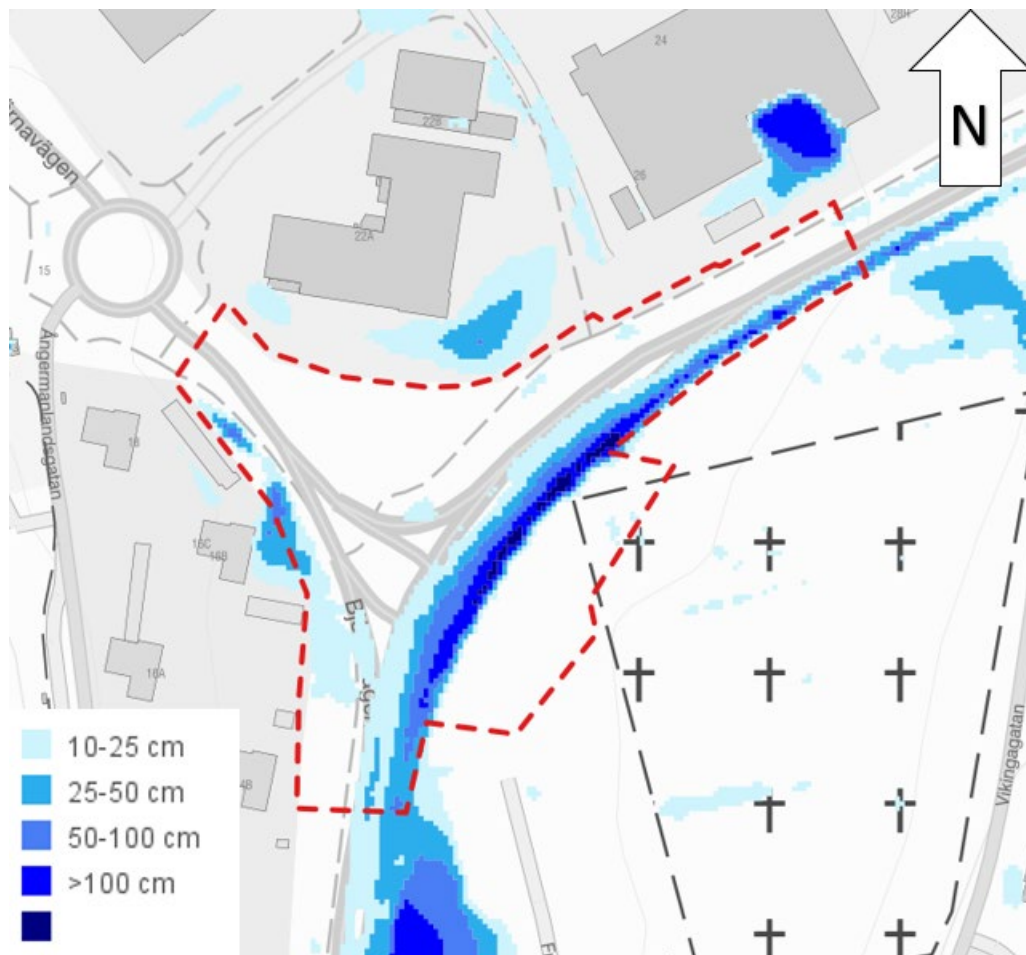
Med föreslagen vägprofil kommer marken att fyllas upp mellan cirka 0,5 – 1,0 meter inom vägområdet. Översiktliga stabilitetsberäkningar för hela vägområdet visar att hänsyn behöver tas till fyllnadsnivåer innan risken för ras eller skred blir för hög. Förutsättningar varierar inom vägområdet men ligger omkring 2 – 2,5 meter över befintliga marknivåer.

Skyfall och översvämning

Vid kraftigt skyfall och när dagvattenanläggningen inte möjliggör transport av vattenmassor ansamlas i stället vattenmassorna i lågpunkter i landskapet. Översvämning kan bland annat leda till skador på vägar och störningar i trafiken, samt risk för vattenplaningsolyckor. I samband med Trafikverkets vägplan upprättades ett PM för risk (Sweco, 10 oktober 2018) där risken för översvämning vid skyfall analyserades. Inom berört område beskrivs att ytorna som idag används till väg och gång- och cykelväg sannolikt består av dränerande material samt att det inte finns några låga områden, skärningar, vattendrag eller våtmarker inom eller i områdets närhet.

Örnsköldsviks skyfallsmodell (Sweco, 2021) visar att inom planområdet finns

en risk för vattenansamlingar längs med väg E4 riktning norrut där det idag finns en slänt med ett dike mellan vägområdet och angränsande parkmark.



Figur 13. Skyfallsmodell, vattendjup, planområde markerat i rött. Källa Örnsköldsviks kommun

Förändringar och konsekvenser

I Trafikverkets antagna vägplan uppges att vägen och nya diken ska anläggas på i stort sett samma höjd som befintliga. Slutgiltiga höjder avgörs i samband med Trafikverkets projektering. Avvattning kommer att ske via svackdiken, dräneringar och brunnar som ansluts mot VA-huvudmannens dagvattennät. Läs mer under avsnittet 3.7 teknisk infrastruktur och rubriken dagvatten.

Transport av farligt gods

Både väg E4 och väg 352, Björnavägen är primära transportleder för farligt gods (Trafikverkets nationella vägdatabas, 18 augusti, 2022). Det innebär att vägarna används för genomfartstrafik och att alla typer av farligt gods kan

transporteras på vägarna E4 och 352. Farligt gods är ämnen och produkter som har sådana farliga egenskaper att de kan skada människor, miljö och egendom vid en olycka eller felaktig hantering vid transport och lagring. Vissa ämnen utgör en mer direkt risk och andra ämnen utgör en risk först efter långvarig exponering. Cirka 270 meter nordväst om planområdet ligger järnvägen, Botniabanan som trafikeras av både person- och godstrafik. Även Botniabanan är utpekad som transportled för farligt gods.

I den fördjupade översiktsplanen för Örnsköldsviks centralort anges rekommenderade skyddsavstånd för transportleder för farligt gods. Skyddsavståndet för väg (E4) är 40 meter, vilket innebär att för samtliga farligt godsleder i vägnätet gäller att nya byggnader bör uppföras med ett minsta skyddsavstånd om 40 meter från vägområdet.

Befintlig bebyggelse med flerbostadshus (kv. Älgen) ligger i nära anslutning väster om planområdet, närmsta avstånd mellan bostäder och vägområde är cirka 30 meter. Vid en nybyggnation hade det krävts skyddsåtgärder för att få uppföra byggnader med samma närhet till en transportled för farligt gods.

Förändringar och konsekvenser

Den nya detaljplanen ger planmässiga förutsättningar för antagen vägplan som syftar till ökad trafiksäkerhet och förbättrad framkomlighet. Den riskanalys som upprättades i samband med vägplanen (Sweco, 10 oktober 2018) gör bedömningen att i eftersom föreslagen vägåtgärd förväntas bidra till en ökad trafiksäkerhet så medför åtgärden en minskad risk för olyckor med transporter av farligt gods.

Denna detaljplan innebär ett oförändrat avstånd mellan vägområde och bostäderna inom kv. Älgen, genomförandet av den nya detaljplanen bedöms därför inte påverka risknivån negativt utan snarare förbättra befintliga förhållanden för angränsande bostäder då risken för olyckor med transporter av farligt gods minskar.

Denna detaljplan medger en utökning av vägområdet som påverkar avståndet mellan byggnaden på fastigheten Traktorn 1 (Carstedts Bil AB) och väg E4. Avståndet minskar och verksamheten får närmare till en längre sträcka av vägen jämfört med idag.

Inom planlagd mark för vägområde **[VÄG]** finns utrymme för att utforma ny trafiklösning med en säkerhetszon på 3 m. Enligt Trafikverkets vägplan beskrivs en säkerhetszon som ett område utanför

stödremsan vid sidan om vägbanan som ska vara fritt från fysiska hinder i form av fasta oeftergivliga föremål. Det innebär mindre risk för punktering av tank vid en eventuell avkörning.

Vid genomförandet av denna detaljplan och planerade vägåtgärder ska en gång- och cykelbana anläggas inom område [VÄG]. Den ska placeras mellan ny cirkulationsplats och fastigheten Traktorn 1, vilket innebär att gång- och cykelvägen fungerar som en barriär som både hindrar stor sidoavvikelse från ett avkörande fordon och att ett utsläpp av brandfarlig vätska sprider sig mot verksamheten inom fastigheten. Enligt utförd riskanalys bedöms inga ytterligare åtgärder vara nödvändiga avseende skydd av bilhandeln.

Räddningstjänst

I befintlig trevägskorsning uppstår det vid vissa tidpunkter problem med begränsad framkomlighet och köbildning som riskerar att påverka räddningstjänst vid utryckning. Det finns en brandpost i direkt anslutning till planområdet, mellan kv. Älgen och grönområdet i sydväst om befintlig korsning.

Förändringar och konsekvenser

Denna detaljplan och planerade vägåtgärder syftar till att förbättra både trafiksäkerhet och framkomlighet. Detaljplanens genomförande bedöms därför bidra till att förbättra förutsättningarna för utryckningsfordon och räddningstjänst.

Skyddsrum

Den nya detaljplanen berör inga skyddsrum, i planområdets närhet finns dock flera skyddsrum.

3.6 Teknisk infrastruktur

Inom planområdet finns ett flertal befintliga underjordiska ledningar som är viktiga för den allmänna infrastrukturförsörjningen. I syfte att beskriva dessa förutsättningar har en samordning kring ledningar (Sweco, 2018) tagits fram. Utredningens slutsats är bland annat att flertalet befintliga ledningar bör flyttas för att möjliggöra den planerade byggnationen. Utredningen har inte omfattat detaljprojektering av föreslagna ledningsomläggningar, men de har ur ett tekniskt genomförandeperspektiv bedömts möjliga att genomföra. Beskrivning av ledningsinfrastrukturen inom planområdet redovisas under respektive rubrik nedan.

I den nya detaljplanen finns planmässiga förutsättningar för nya ledningar samt omläggning av befintliga ledningar inom användningsbestämmelsen [VÄG] och [PARK]. Samordning kring eventuell flytt av ledningar inom planområdet hanteras i Trafikverkets projektering och bygghandlingar, varför exakt placering ej har fastställts i detaljplaneskedet.

Vatten och avlopp

Planområdet ingår i verksamhetsområde för vatten och avlopp. Inom detaljplaneområdet finns vatten- och spillvattenledningar för vilka Miljö och vatten i Örnsköldsvik AB (Miva) är ledningsägare. Ledningar är inte säkrade genom ledningsrätt eller andra i fastighetsregistret inskrivna rättigheter.

Förändringar och konsekvenser

Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar, så kallat u-område finns utpekade inom kvartersmarken i syfte att skapa långsiktiga förutsättningar för allmännyttig underjordisk ledningsinfrastruktur.

Både ledningar med ledningsrätt och övriga ledningar eller andra i fastighetsregistret inskrivna rättigheter kan behöva flyttas i samband med detaljplanens genomförande. Vem som ansvarar för och bekostar flytten ska avgöras mellan berörda parter.

Dagvatten

Planområdet ingår i verksamhetsområde för vatten och avlopp. Inom detaljplaneområdet finns en korsande dagvattenledning för vilken Miljö och vatten i Örnsköldsvik AB (Miva) är ledningsägare. Befintlig korsning avvattnas via vägdiken, slänter, trummor och gallerbrunnar. Dagvattnet från det aktuella området mynnar ut i Högländssjön som rinner vidare i Strömsån. Båda är klassade som ekologiskt känsligt vatten.

I Örnsköldsvik kommuns dagvattenstrategi antagen 4 maj 2018 beskrivs de vanligaste förekommande dagvattenföroreningarna och dagvattnets föroreningsklasser. För aktuellt vägområde uppmättes år 2018 på mätpunkt *E4 söder om väg 352* en årsdygnstrafik på 19 720 fordon. Dagvattenstrategin uppger att trafikytor, gator och vägar med en årsdygnstrafik över 16 000 fordon tillhör föroreningsklass 4 ”höga halter av föroreningar”. Tänkbara föroreningar kan exempelvis vara näringsämnen, suspenderat material, bakterier, bensin, diesel, tungmetaller, salt i halkbekämpningsmaterial. I dagvattenstrategin presenteras en tabell med krav på fördröjning och/eller rening beroende på föroreningsklass och recipient.

Tabell 1 - Krav på fördröjning och/eller rening enligt dagvattenstrategin.

Förorenings- klass	Recipient			
	Mark		Sjöar och vattendrag	
	Lämplig för infiltration	Inte lämplig för infiltration	Känslig	Mindre känslig
Klass 1 Låga halter	Infiltration och/eller fördröjning	Dike eller dagvatten- ledning	Inte rening	Inte rening
Klass 2 Låga till måttliga halter	Infiltration och/eller fördröjning	Dike eller dagvatten- ledning***	Inte rening/Viss rening*	Inte rening
Klass 3 Måttliga halter	Viss rening innan infiltration och/eller fördröjning	Dike eller Dagvatten- ledning ***	Viss rening	Viss rening
Klass 4 Höga halter	Rening före infiltration eller bortledning till annan anläggning där rening sker	Rening före bortledning till annan anläggning	Rening**/Viss rening	Rening/Viss rening

*Viss rening kan innebära t.ex. rening i svackdiken, växtbäddar.

**Rening kan innebära att förutom att dagvatten omhändertas i ett svackdike eller en damm kompletteras rening med t.ex. en lamellavskiljare.

*** Om diket eller ledning mynnar ut i recipient ska kolumner för sjöar och vattendrag beaktas

Förändringar och konsekvenser

Denna detaljplan innebär att andelen hårdgjorda ytor kommer att öka inom mark planlagd för väg [VÄG] vilket i sin tur innebär ökade dagvattenflöden från området. Trafikverket beskriver i antagen vägplan som förslag att dagvatten hanteras med anlagda svackdiken som konstrueras med dräneringsstråk i sandigt material som fungerar som filter. Dränledningar föreslås kopplas på befintliga dagvattenledningar i området och utformningen av diket ske så att den anpassas och höjdsätts så att det vid häftigare regn kan ske yttlig avrinning i diket. Detaljerad projektering av dagvattenhantering kommer att ske inför genomförandeskedet. Dagvattenhanteringen inom planområdet ska följa Örnsköldsviks kommuns dagvattenpolicy – och strategi.

El, energi, fjärrvärme, bredband och telefoni

Inom planområdet finns aktörer inom el och bredband vars ledningar påverkas vid genomförandet av denna detaljplan. Ägarförhållandena i området är enligt följande:

- Övik Energi AB - El, fjärrvärme, opto/fiber
- Skanova - Tele/Opto/Fiber
- Tele 2 - Opto/Fiber
- Trafikverket - ATK Kamera

En högspänningsledning är säkrad med ledningsrätt (Lr 2284K-2021/35 STARKSTRÖM) och korsar planområdets västra del i nord-sydlig riktning, se figur 14 nedan. Övriga ledningar är inte säkrade genom ledningsrätt eller andra i fastighetsregistret inskrivna rättigheter.



Figur 14. Ledningsrätt inom planområdet, markerat i blått, ledningsrätt för starkström Lr 2284K-2021/35. Teknikbod för fibernät markerad i rött. Källa: Örnsköldsviks kommun

Fiberledningar och övriga kommunikationsledningar finns längs med befintlig väg E4 i norrgående riktning. Fjärrvärmeledningar korsar norra sidan kyrkogården 90 grader över vägen och viker sedan av nordväst upp mot den befintliga cirkulationsplatsen väster om fastigheten Traktorn 1. På samma ställe som fjärrvärmeledningarna korsar vägen finns också hög- och lågspänningsledningar.

Inom planområdet finns en teknikbod för fibernät (se figur 14 ovan) som i denna detaljplan ligger inom allmän platsmark för väg [VÄG]. Denna användning innefattar även tekniska anläggningar för ett allmännyttigt behov exempelvis en transformatorstation. Teknikboden bedöms inte behöva flyttas förutsatt att gång- och cykelvägen har samma stäckning. Detta kommer att hanteras i projekteringsskedet för planerad vägåtgärd.

Förändringar och konsekvenser

Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar, så kallat u-område finns utpekade inom kvartermarken i syfte att skapa långsiktiga förutsättningar för allmännyttig underjordisk ledningsinfrastruktur.

Både ledningar med ledningsrätt och övriga ledningar eller andra i fastighetsregistret inskrivna rättigheter kan behöva flyttas i samband med detaljplanens genomförande. Vem som ansvarar för och bekostar flytten ska avgöras mellan berörda parter.

3.7 Sociala aspekter

Denna detaljplan bedöms inte ha betydande konsekvenser för sociala förhållanden i området. Den ökade trafiksäkerheten och framkomligheten har positiva effekter för samtliga som trafikerar korsningen. En god gestaltning av platsen kan bidra till en starkt positiv bild av Örnsköldsvik genom att fungera som en välkomnande entré till staden, både för besökare och för de som bor i kommunen.

Tillgänglighet

Vid planläggning ska en god livsmiljö som är tillgänglig och användbar för alla samhällsgrupper säkerställas tillsammans med en långsiktig god hushållning. Byggnadsverk ska vara tillgängliga enligt 8 kap. 4 § plan- och bygglagen (byggnadsverks tekniska egenskaper), tomter enligt 8 kap. 9 § plan- och bygglagen och allmänna platser enligt 8 kap. 12 § plan- och bygglagen.

Tillgänglighet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga ska tillgodoses. Detta gäller för samtliga gång- och cykelytor inom planområdet. Trafikverket ansvarar för att ny gång- och cykelbana uppfyller reglerna i *Krav – VGU, Vägar och gators utformning*.

Barnperspektivet

Bedömningen är att detaljplanen inte innebär några betydande konsekvenser för barn och unga, detaljplanen bidrar till en ökad säkerhet i och omkring

korsningen.

En del av marken som tas i anspråk för vägområde i denna detaljplan utgör idag närnaturområde för skola vilket innebär att en utemiljö med grönytor som kan nyttjas av skolverksamheten minskar i storlek. I stället skapas förutsättningar för en säkrare trafikmiljö för både bilister och oskyddade trafikanter. I planområdets närhet finns fortsatt efter genomförandet av detaljplanen tillgång till grönytor för lek och rörelse som barn och unga kan nyttja.

4. GENOMFÖRANDE

Under följande rubriker redovisas de frågor som är av vikt för genomförandet av detaljplanen. Här sammanställs de organisatoriska, fastighetsrättsliga, tekniska och ekonomiska åtgärder som behövs för att genomföra planen.

4.1 Genomförandetid

Genomförandetiden för detaljplanen är 5 år från den dag detaljplanen får laga kraft.

Under genomförandetiden har fastighetsägaren en lagstadgad rätt att bygga i enlighet med planen och detaljplanen får inte ändras utan att synnerliga skäl föreligger. Efter genomförandetidens slut fortsätter planen att gälla tills kommunen tar fram ny plan, ändrar eller upphäver gällande plan. Efter genomförandetidens slut har fastighetsägaren ingen rätt till ersättning för förlorade rättigheter som fanns i den ursprungliga planen.

4.2 Avtal

Planavtal har tecknats mellan samhällsbyggnadsförvaltningen och kommunledningsförvaltningen. Kostnaden för upprättandet av detaljplanen betalas av kommunledningsförvaltningen.

Vägrätt uppkommer genom att väghållaren (Trafikverket) tar mark eller annat utrymme för väg i anspråk med stöd av en vägplan. Vägrätten ger väghållaren rätt att nyttja mark eller annat utrymme som behövs för vägen. Väghållaren får rätt att i fastighetsägarens ställe bestämma över marken eller utrymmets användning under den tid vägrätten består. Väghållaren är skyldig att betala ersättning för intrång och annan skada till följd av att marken tas i anspråk. Väghållaren (Trafikverket) har även rätt att få tillfällig nyttjanderätt för mark som behövs för transportvägar, upplag eller baracker under byggtiden.

4.3 Ansvarsfördelning och huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän plats park **[PARK]** inom planområdet och är därmed ansvarig för utbyggnad, drift och underhåll av dessa ytor. Kommunen är även huvudman för den friliggande gång- och cykelväg som ligger inom vägområdet. Trafikverket projekterar och genomför ombyggnad av denna gång och cykelväg med ny placering, därefter är kommunen huvudman och efter färdigställande ansvarig för fortsatt drift och underhåll. Gång- och cykelvägar som ligger i direkt anslutning till de allmänna vägarna har statligt huvudmannaskap.

Två pylonskyltar inom fastighet Örnsköldsvik 5:1 behöver tas ned för att kunna genomföra vägplanen/detaljplanen. Ansvar samt kostnad för att ta ned skyltarna hanteras av berörda parter. Eventuell rätt till ersättning i sådant fall en väganläggning behöver ta byggnader eller anläggningar i anspråk regleras i väglagen (1971:948) 55–70 §§ samt expropriationslagen (1972:719) 4 kap.

Staten genom Trafikverket, ansvarar för de allmänna vägarna, både väg 352 och väg E4 är allmänna vägar med statligt huvudmannaskap.

Fastighetsägaren ansvarar för alla åtgärder inom kvartersmark.

4.4 Fastighetsbildning

Berörda parter ska själva ansöka om nödvändiga fastighetsbildningsåtgärder hos lantmäterimyndigheten i Örnsköldsvik.

Rättigheter och gemensamhetsanläggningar

Till förmån för Övik Energi Nät AB finns en ledningsrätt, 2284K-2021/35, för starkström som korsar planområdets västra del i nord-sydlig riktning. Ledningen kan behöva flyttas i samband med detaljplanens genomförande. Vem som bekostar flytten får avgöras mellan berörda parter.

Markreservat

Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar planläggs med planbestämmelse **[u₂]** inom kvartersmark. Inom detta egenskapsområde finns det planmässiga förutsättningar att skapa ledningsrätter för befintliga eller nya underjordiska ledningar. Respektive ledningsägare ansvarar för att ansöka om bildande om ledningsrätt hos lantmäterimyndigheten i Örnsköldsvik.

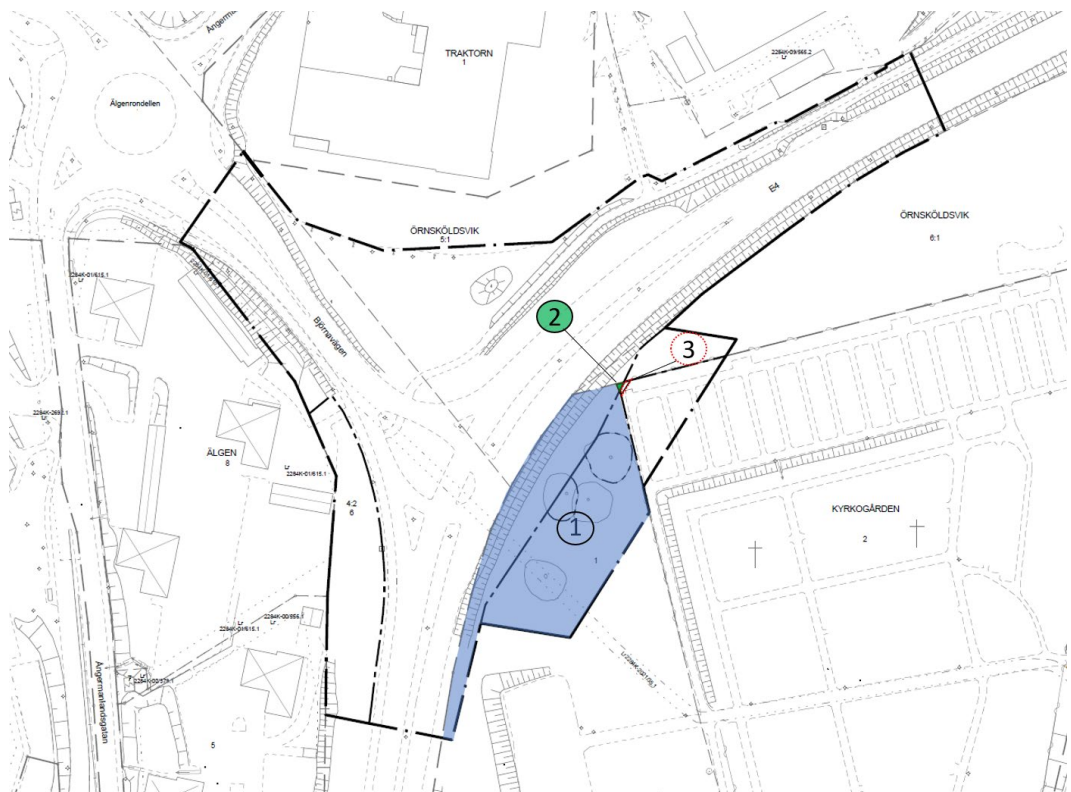
Fastighetsrättsliga konsekvenser

I tabellen nedan redovisas de fastighetsrättsliga konsekvenser som kan medfölja detaljplanen.

Tabell 1

<i>Fastighet</i>	<i>Konsekvenser</i>
Kyrkogården 1	<i>Fastighetsbildning</i> Planmässiga förutsättningar finns för att fastighetsreglera mark från Kyrkogården 1, till en av kommunala gatufastigheter (nr 1, figur 15) Område omfattas av inlösen skyldighet enligt 14 kap. 14 § PBL och inlösenmöjlighet enligt 6 kap. 13 § PBL. Ersättningen ska bestämmas enligt 4 kap. expropriationslagen. <i>Rättigheter</i> Ledningen som skyddas med ledningsrätt 2284K-2021/35 kan komma att behöva flyttas och ledningsrätten kommer då behöva omprövas.
Kyrkogården 2	<i>Fastighetsbildning</i> Planmässiga förutsättningar finns för att fastighetsreglera mark från Kyrkogården 2, till en av kommunala gatufastigheter (nr 2, figur 15). Område omfattas av inlösen skyldighet enligt 14 kap. 14 § PBL och inlösenmöjlighet enligt 6 kap. 13 § PBL. Ersättningen ska bestämmas enligt 4 kap. expropriationslagen. <i>Rättigheter</i> Ledningen som skyddas med ledningsrätt 2284K-2021/35 kan komma behöva flyttas och ledningsrätten kommer då behöva omprövas. <i>Markreservat</i> Planmässiga förutsättningar finns för att skapa rättigheter för nya och befintliga ledningar inom mark reserverad för allmännyttiga underjordiska ledningar [u₂] (nr 3, figur 15)

Örnsköldsvik 4:2	<i>Fastighetsbildning</i> Planmässiga förutsättningar finns för att fastighetsreglera mark från Kyrkogården 1 och 2 till en av kommunala gatufastigheter (nr 1 och 2, figur 15). Område omfattas av inlöSENSskyldighet enligt 14 kap. 14 § PBL och inlösenmöjlighet enligt 6 kap. 13 § PBL. Ersättningen ska bestämmas enligt 4 kap. expropriationslagen. <i>Rättigheter</i> Ledningen som skyddas med ledningsrätt 2284K-2021/35 kan komma behöva flyttas och ledningsrätten kommer då behöva omprövas.
Örnsköldsvik 5:1	<i>Fastighetsbildning</i> Planmässiga förutsättningar finns för att fastighetsreglera mark från Kyrkogården 1 och 2 till en av kommunala gatufastigheter (nr 1 och 2, figur 15). Område omfattas av inlöSENSskyldighet enligt 14 kap. 14 § PBL och inlösenmöjlighet enligt 6 kap. 13 § PBL. Ersättningen ska bestämmas enligt 4 kap. expropriationslagen.
Örnsköldsvik 6:1	<i>Fastighetsbildning</i> Planmässiga förutsättningar finns för att fastighetsreglera mark från Kyrkogården 1 och 2 till en av kommunala gatufastigheter (nr 1 och 2, figur 15). Område omfattas av inlöSENSskyldighet enligt 14 kap. 14 § PBL och inlösenmöjlighet enligt 6 kap. 13 § PBL. Ersättningen ska bestämmas enligt 4 kap. expropriationslagen.



Figur 15. Karta med fastighetsrättsliga konsekvenser. Siffrorna i kartan hänvisar till tabell 1 ovan. Källa: Örnsköldsviks kommun

Örnsköldsviks kommun
Samhällsbyggnadsförvaltningen

Anne Gunnarsson
Planarkitekt

Karl Frostevall
Planarkitekt