

Detaljplan för Bureå resecentrum

inom serviceorten Bureå, Skellefteå kommun, Västerbottens län

Antagen av bygg- och miljönämnden: 2023-04-20 §87

Vunnit laga kraft: 2023-05-17

Antagandehandling 2023-03-29

Dnr: 2021-5593

Aktnummer: A1-510

Detaljplan för Bureå resecentrum inom serviceorten Bureå, Skellefteå kommun, Västerbottens län. Samhällsbyggnad, fysisk planering, plan, mars 2023.

HANDLINGAR

Planen omfattar följande handlingar:

- ☒ Plankarta
- ☒ Planbeskrivning
- ☒ Fastighetsförteckning
- ☒ Samrådsredogörelse
- ☒ Granskningsutlåtande

Som underlag till planen har en Kvalitativ riskbedömning för Bureå resecentrum tagits fram (Norconsult 2023-02-28).

PLANENS SYFTE

Planens syfte är att möjliggöra nybyggnad av resecentrum för tåg- och busstrafik i anslutning till ny järnväg samt gång- och cykelväg med passage under väg E4 i samband med utvecklingen av Norrbottenabanan och dess järnvägsplan. Planen ska i övrigt också anpassas efter järnvägsplanen med anledning av Norrbottenabanan. Planen syftar även till att möjliggöra ny markanvändning för handels- och kontorsändamål mellan resecentrumområde och E4.

PLANDATA

Läge

Planområdet ligger omedelbart norr om Bureälven och väster om E4, drygt en kilometer nordväst om centrala Bureå.



Figur 1: Översikt, planområdet inom röd markering.

Areal

Planområdet omfattar cirka 8 hektar.

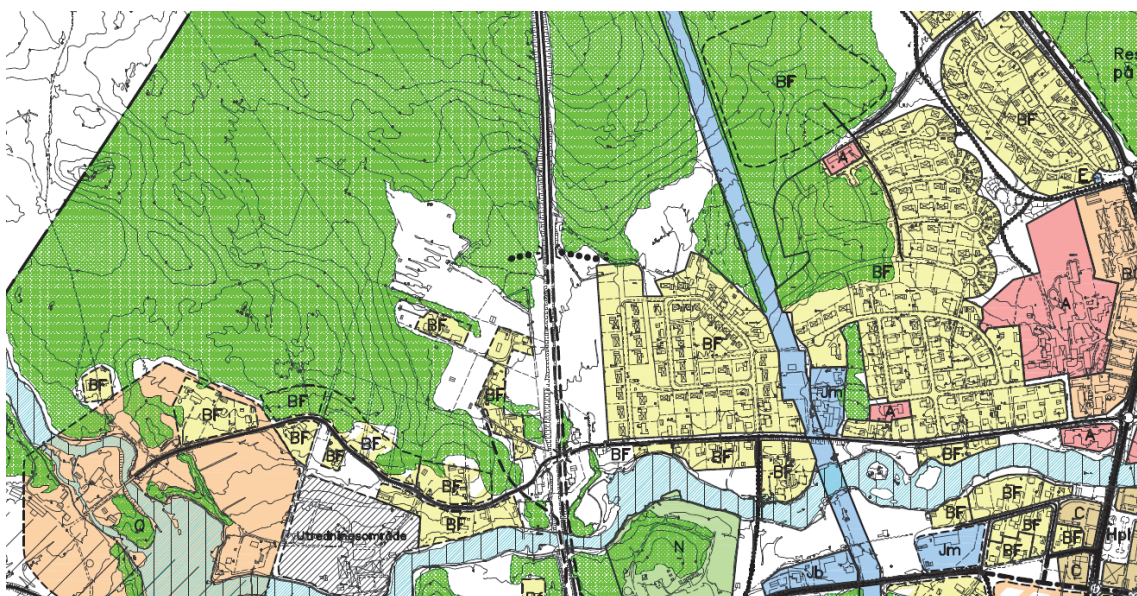
Markägarförhållanden

Inom planområdet är kommunen fastighetsägare för del av Bureå 4:165. Övriga fastigheter inom planområdet är privata fastigheter.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDE

Översiktsplan

För aktuellt planområde finns idag två fördjupade översiktsplaner, Fördjupad översiktsplan för Bureå tätort (2002) samt områdesplan för Bureälven (1981). Arbete med en ny fördjupad översiktsplan för Bureå med planeringshorisont 2050 pågår. Den nya planen kommer att ersätta planen från 2002. Områdesplan för Bureälven kommer att upphävas inom planområdet men gälla utanför.

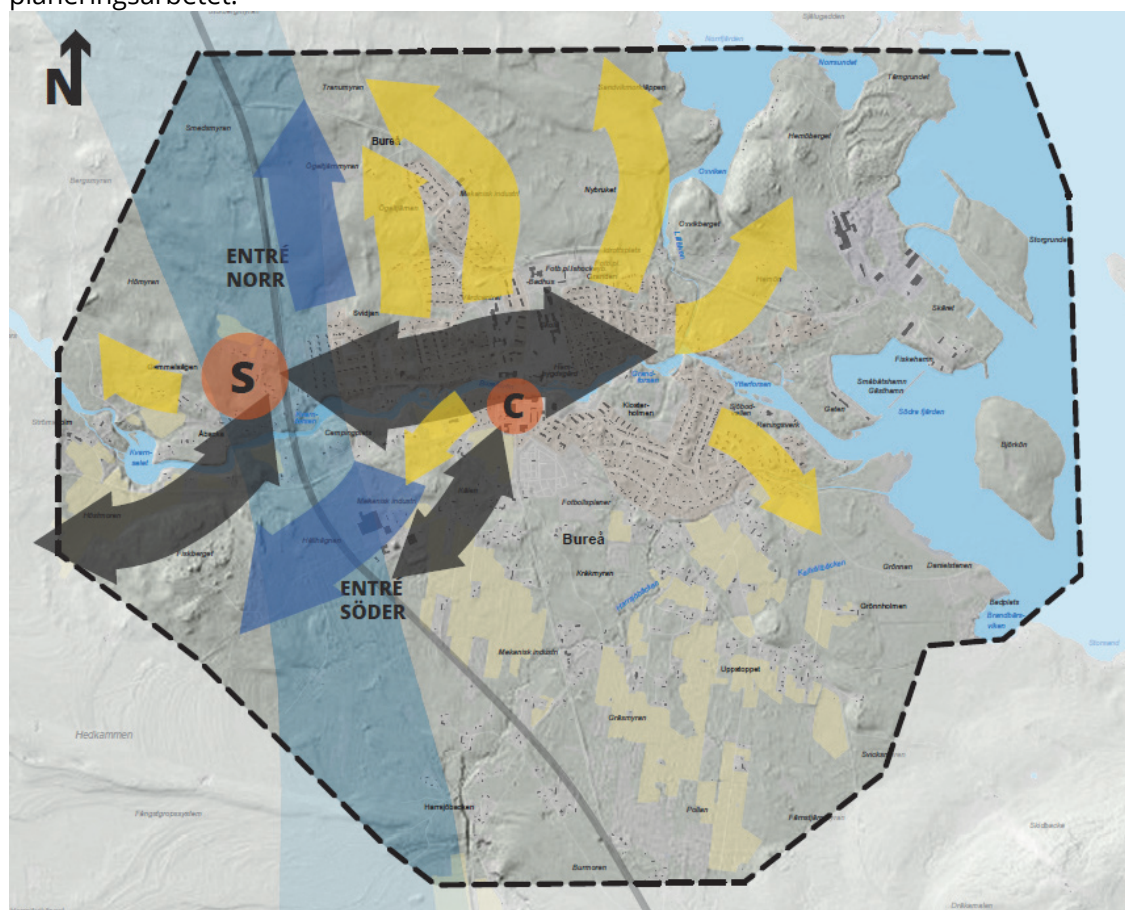


Figur 2: Del av plankarta fördjupad översiktsplan för Bureå 2002 med aktuellt planområde i centrum.

Planförslaget överensstämmer inte med den fördjupade översiktsplanen för Bureå från år 2002 då riksintresset för Norrbotniabanan inte redovisas där. Trots detta bedömer kommunen att detaljplanen kan upprättas med standardförfarande då allmänheten redan fått ta del av och blivit hörda i samband med Trafikverkets samråd och granskning kring järnvägsplanen. Kommunen har även år 2019, efter samråd med allmänheten, fastställt ett planprogram för en ny fördjupad översiktsplan med Norrbotniabanan och stationsläget som en förutsättning för den fortsatta planeringen. I samband med järnvägsplanen har även en strategisk miljöbedömning gjorts. Planförslaget bekräftar järnvägsplanens markanvändning och krav på markanspråk.

En av förutsättningarna för den nya fördjupade översiktsplanen är den planering av Norrbotniabanan och dess stationsläge och de positiva utvecklingsmöjligheter som den bedöms föra med sig.

Den nya etableringen kommer att generera nya planeringsförutsättningar, som inte behandlas i gällande fördjupningar. Den nya fördjupade översiktsplanen ska ta höjd för en utveckling som innebär 4000 nya invånare. Den kraftiga ökningen av människor kräver en ny hållbar planering. Den nya översiktsplanen kommer att beskriva en utveckling av området mellan järnväg och E4 i anslutning till resecentrum med ny markanvändning. Planprogrammet anger att Norrbotten-banans sträckning och lokalisering av stationsläget ska utgöra förutsättningar för det fortsatta planeringsarbetet.



Teckenförklaring

-  Infrastrukturella kopplingar mellan Bureå station och mot flygplatsen ska utredas, med två nya huvudentréer till orten. Gång- och cykeltrafik ska premieras.
-  Möjliga utbyggnadsriktningar för näringliv och industri, med närhet till infrastruktur och framtida logistikcentrum.
-  Möjliga utbyggnadsriktningar med fokus på bostäder.
-  Befinligt centrum och möjlig placering på ett framtida stationsläge.
-  Jordbruksmark
-  Norrbottenbanans järnvägskorridor

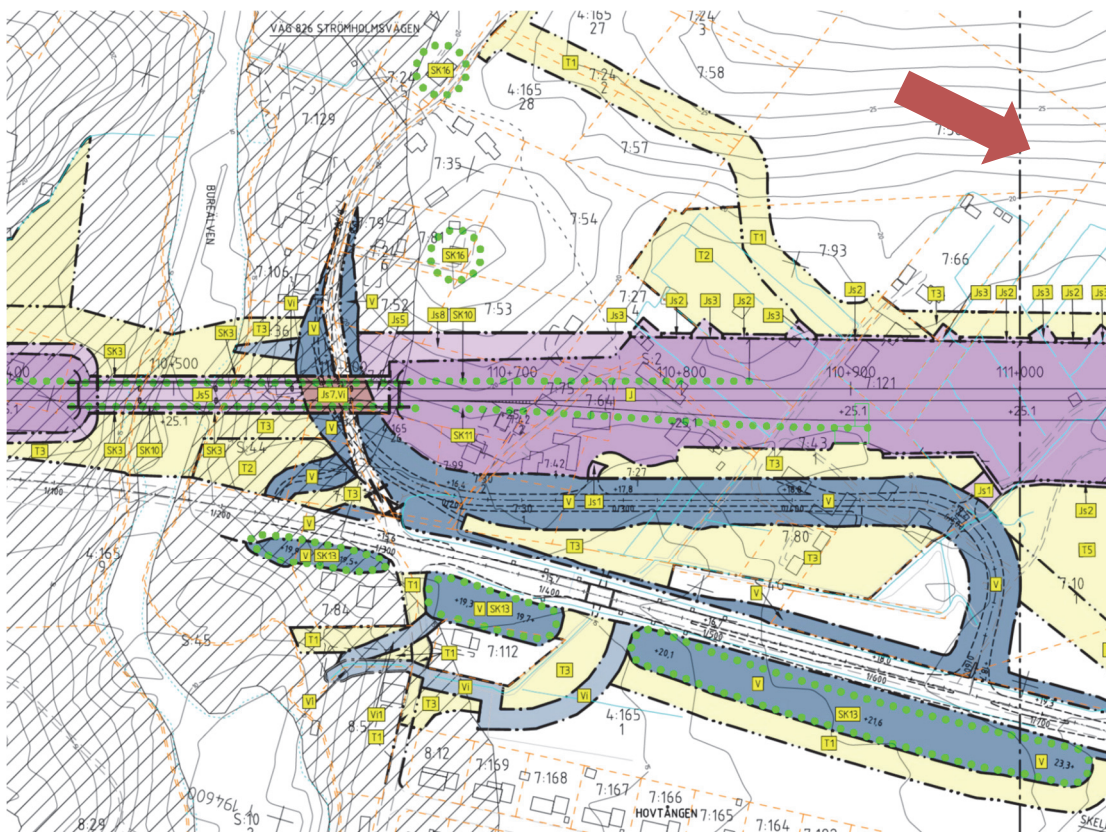
Figur 3: Planprogram övergripande inriktningar för fördjupad översiktsplan (Skellefteå kommun 2019).

Detaljplan

Aktuellt område är inte sedan tidigare detaljplanlagt.

Järnvägsplan för Norrbotniabanan

Vid aktuellt detaljplaneområde är en järnvägsplan JP 06, Grandbodarna-Södra Tuvan, upprättad som reglerar bland annat markanspråk för järnvägsanläggningen och erforderliga vägar i anslutning till järnvägen. Kommunens detaljplan för resecentrumområdet förhåller sig till den markanvändning som järnvägsplanen redovisar. Beskrivning av järnvägsplanens innehåll i anslutning till Bureå station redovisas i kapitlet Förutsättningar och förändringar.



Figur 4: Del av plankarta från järnvägsplan för järnväg och Bureå järnvägsstation (Trafikverket 2021).

Strandskydd

Aktuellt område omfattas idag inte av något strandskydd. Upphävande av strandskydd inom detaljplanen bedöms inte aktuellt.

Kommunala beslut

Bygg- och miljönämnden beslutade 2021-12-16 att ge samhällsbyggnads planverksamhet i uppdrag att upprätta en ny detaljplan för det aktuella området.

Riksintressen

Utredningskorridor för Norrbotniabanan är riksintresse för kommunikationer. Väg E4 är riksintresse för kommunikationer. Planområdet ligger inom influensområdet för Skellefteå flygplats som utgör riksintresse för kommunikationer. Se vidare under kapitel byggnadshöjd.

Riksintressena anses tillgodosedda eftersom detaljplanen går i linje med berörda riksintressen.

Övriga planer

Trafikverket planerar för ombyggnad av väg E4 från nio till 14 meters vägbredd med omkörningssträckor till 2+1-väg med mitträcke på sex sträckor mellan Sikeå-Bureå-Yttervik. Åtgärderna ska öka trafiksäkerheten på sträckan och öka framkomligheten.

Många anslutningsvägar längs E4 stängs och ersätts med mer trafiksäkra korsningar eller knyts ihop med parallellvägar. Ombyggnaden sker i olika etapper. Vägplanen för sträckan genom Bureå är vilande till dess Norrbotniabanans sträckning och påverkan på E4 är utredd.

HÅLLBART BYGGGANDE

För att nå målet med ett hållbart samhälle krävs en helhetssyn i stadsplaneringen där resurshushållning, god arkitektur och tekniskt nytänkande är självklara delar. Skellefteå kommun arbetar aktivt mot ett hållbart stadsbyggande och har för detta utarbetat Riktlinjer för hållbart byggande i Skellefteå. Varje hållbarhetsaspekt (social, ekologisk och ekonomisk) i riktlinjerna är indelad i tre undergrupper utifrån: platsen, byggnaden och människan. Riktlinjerna är nio till antalet och fungerar som en vägledning till exploatörer om vad vi i Skellefteå kommun menar med hållbart byggande. Som stöd för exploatörerna finns en checklista. Att som exploatör följa riktlinjerna är ett frivilligt åtagande där checklistan fungerar som ett underlag inför kommande bygglovsansökan.

MILJÖKONSEKVENSER

En undersökning av planens miljöpåverkan, enligt plan- och bygglagen och miljöbalken, har gjorts av samhällsbyggnad, Skellefteå kommun.

Ställningstagande

Enligt genomgången av miljöaspekterna kan det finnas risk för betydande miljöpåverkan. En strategisk miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning bedöms därför behöva genomföras och upprättas i samband med planarbetet. Dock finns en aktuell strategisk miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för järnvägsplan över samma område. Där finns upptaget aspekterna tillstånd för vattenverksamhet, natur, sulfid, buller och radon vilka också kommer behandlas i detaljplanearbetet. Även avhjälpande av barriärer och tillgodosättande av goda stråk och nya mötesplatser och strandskydd ska utredas i detaljplan.

Kommunen gör bedömningen att ingen ny strategisk miljöbedömning behöver utföras i detaljplanearbetet med anledning av att en aktuell strategisk miljöbedömning, med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning (MKB) över samma område, upprättats för järnvägsplanen.

Länsstyrelsen har den 16 mars 2022 tagit del av kommunens ställningstagande och delar kommunens bedömning att ett genomförande av detaljplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan och att en strategisk miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning inte behöver genomföras eftersom aktuell järnvägsplan med MKB bedöms kunna användas i planarbetet.

Beslut

Planen antas medföra en betydande miljöpåverkan. En strategisk miljöbedömning och där tillhörande miljökonsekvensbeskrivning behöver däremot inte göras. Beslutet har offentliggjorts på kommunens anslagstavla under tiden 6 april– 21 april 2022.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

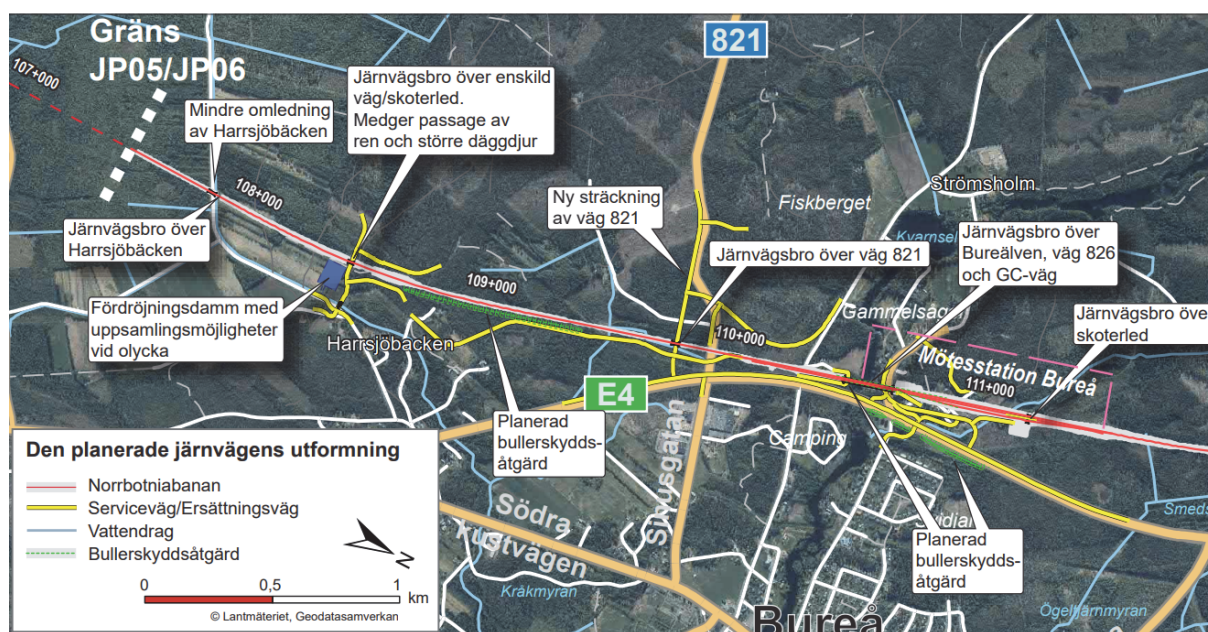
Norrbotniabanan

Järnvägsplan JP 06, Grandbodarna-Södra Tuvan

Järnvägsplan JP06 omfattar ca 18 kilometer nyanläggning av järnväg och sträcker sig från Grandbodarna, via Bureå och upp till Södra Tuvan. I Bureå planeras en regionalstågsstation. Järnvägsplanen påverkar de allmänna vägarna E4, 821, 824 och 826 och ombyggnad av dessa ingår i planen. Till järnvägsplanen hör en miljökonsekvensbeskrivning som Länsstyrelsen har godkänt.

Järnvägsplanens omfattning vid Bureå station och aktuellt område för detaljplan

Vid Bureå dras järnvägen väster om, och nära intill, E4. I Bureå planeras en regionalstågsstation och driftplats. Regionalstågsstationen placeras på norra sidan Bureälven. Profilläget är till stora delar styrt av topografin söder och norr om Bureå, samt att driftplatsen behöver en lång plan sträcka. Bron över Bureälven blir totalt cirka 200 meter lång.



Figur 5. Illustrationsplan över Norrbotniabansans sträckning vid Bureå (Järnvägsplan 06 Grandbodarna-Södra Tuvan).

Gestaltningsprogram Norrbotniabanan, Grandbodarna – Södra Tuvan

Trafikverket har i samband med järnvägsplanen tagit fram ett gestaltningsprogram för aktuell del av järnvägen. Gestaltningsprogram upprättas för alla väg- och järnvägsprojekt. Detta för att säkra en hög arkitektonisk kvalitet i projektet. Den nya järnvägen ska utformas utifrån gemensamma mål och utformningsprinciper. Gestaltningsprogrammet medverkar till att skapa samsyn hos alla inblandade beträffande projektets utformningsprinciper. Gestaltningsprogrammet visar hur olika delar av järnvägsanläggningen kan utformas med hänsyn till landskapets förutsättningar. Programmet är ett viktigt dokument för kunskapsöverföring av val och motiv för utformningarna inför nästkommande skeden.

Regionaltågsstation Bureå

Tillgängligheten, närheten till Bureå, och möjligheten till anslutningsvägar till stationen är en viktig aspekt för placeringen av Bureå regionaltågsstation. Stationen föreslås att utformas som en kombinerad regionaltågsstation för resandeutbyte och en mötesstation för godståg. Placeringen och utformningen av stationen ska uppfylla de tekniska kraven, bland annat för lutning och att växlar ska läggas i rakspår. Placering av mötesstationer längs med Norrbotniabanan har valts utifrån beräknat kapacitetsutnyttjande (antal tåg och trafikering, med mera), järnvägens plan- och profil samt att mötesstationer behöver anläggas med ett visst avstånd (8–12 km avstånd). Bureå är därför är en lämplig placering för en ny mötesstation samlokaliserad med en regionaltågsstation.

Trafikverket ansvarar för spåranläggningen inklusive perrong (plattform), trapphus/hisschakt (ta sig till/från plattform), omdragning av väg 826 och servicevägar till/från järnvägsanläggningen. Det är Skellefteå kommun som kommer att ansvara för utformning av resecentrum, det vill säga stationsbyggnad, kringytor för parkeringar, bussangöring med mera.

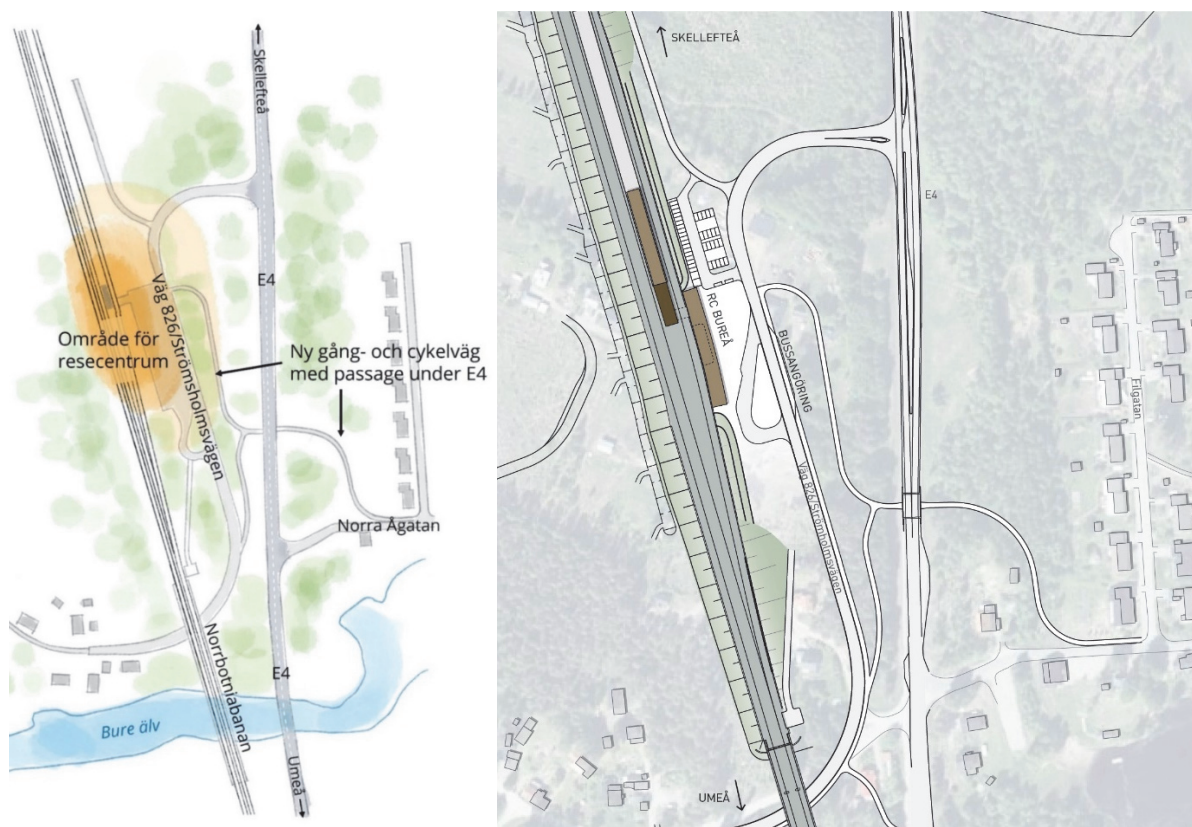
Utformning av station

Järnvägen kommer att gå på en cirka 200 meter lång bro över Bure älv och dess stränder. På bron över Bureälven, som blir 14 meter bred, anläggs två järnvägsspår. Bron landar norr om älven på en upp till 5–8 meter hög bank. På banken, direkt norr om bron, placeras Bureå regionaltågsstation och driftplats.

Placeringen av regionaltågsstationen väster om E4 på norra sidan av Bureälven är styrd av linjevalet. Sett till Bureås möjliga framtida utveckling är en placering norra sidan av älven fördelaktig då framtida bostadsbebyggelse är möjlig och planerad av kommunen på norra sidan av älven. Den södra sidan av älven är påverkad av restriktioner på grund av flygtrafiken på Skellefteå flygplats.

Föreslagen stationsutformning är en trespårsstation med en mellanplattform för resandeutbyte. Två av spåren är längre, 1 237 meter respektive 1 267 meter, för att möjliggöra möten mellan 750 meter långa godståg. Det tredje spåret som är lite kortare, 520 meter långt, används för persontåg och förläggs längst österut närmast E4. En stationsbyggnad/resecentrum placeras på den östra sidan av järnvägen där ytor för bussangöring och parkeringar kommer att finnas.

Det mittersta och östra spåret nyttjas för mötesmöjligheter för persontåg och resandeutbyte. En 175 meter lång, 8,2 meter bred plattform placeras mellan det mittersta spåret och det östliga spåret. För åtkomst till plattformen anläggs trappor och hiss. I dagsläget är det oklart om tak anläggs över plattformen.



Figur 6: Till vänster illustration över område för station och resecentrum. Skellefteå kommun. Till höger möjlig utformning enligt förslagsalternativ (Resecentrum Bureå, idéskiss & Rundquist/WSP 2023).

Trafikverkets fördjupade stationsutredning

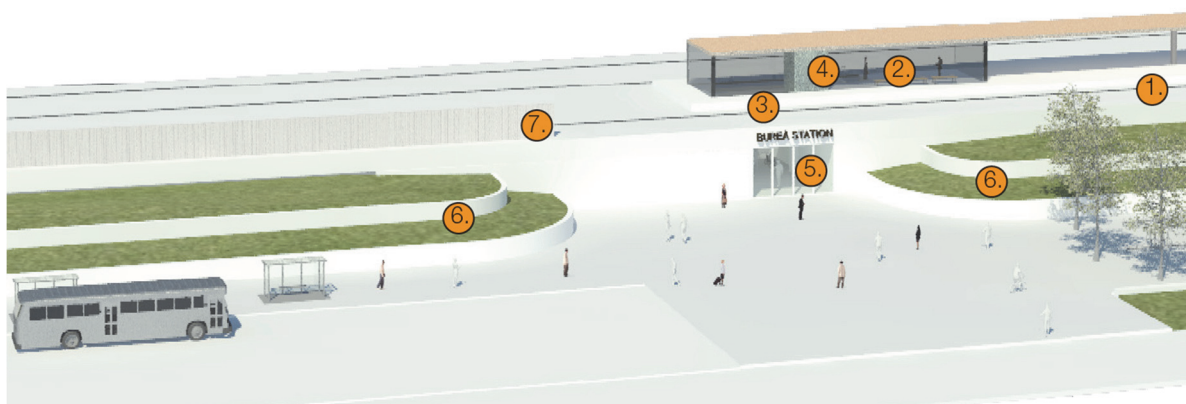
Trafikverket har med konsultstöd tagit fram en fördjupad stationsutredning. Utredningen utgår från Trafikverkets krav, råd, riktlinjer och handböcker för stationsmiljöer. Sävar, Robertsfors och Bureå klassas alla som regionaltågsstationer med stationsklass 4 utifrån Trafikverkets riktlinjer. Det medför att vissa basfunktioner behöver finnas. Stationsklass 4 innebär krav på vissa basfunktioner, vilka anger en miniminivå på vad som ska uppfyllas. Fler funktioner kan bli aktuella i samråd med Trafikverket eller genom samverkan av andra aktörer.

Basfunktionerna för stationerna krävdes genom Trafikverkets beslut den 7 mars 2018 och TDOK 2013:0685. Enligt detta ska följande basfunktioner finnas:

- **På plattform:** Plattformstak, Väderskydd inklusive utrustning, sittplatser, belysning, plats för biljettautomat/ kortläsare, plats för liftar för rullstol, grindar/avgränsning vid plattformsände, avgränsning vid angöring till plattform, ur, högtalare, flertågsdisplay eller motsvarande för realtidsinformation om tågtrafiken, prator/interaktiv terminal, skyltning (Stationsnamn och spårnummerskyt).
- **Planskild förbindelse inklusive upp- /nedgångar:** Inbyggda trapp- och hisspaket, Ramp mellan planskildhet och markplan/plattform om ej trappa + hiss, plats för biljettautomat/ kortläsare, belysning, prator/ interaktivterminal, taktill spårnummerskyt, hänvisningsskyt.
- **Informationsknutpunkt:** Flertågsdisplay eller motsvarande för realtidsinformation om tågtrafiken, prator/interaktiv terminal, ur, markeringsskyt för ledsagning.
- **Ersättningstrafik:** Hänvisningsskyt Utöver dessa basfunktioner föreslås även ett inbyggt entrérum i plattformsnivå vilken kan rymma exempelvis sittplatser. Stationen är en viktig samhällsfunktion och en byggnad inrymd trappa, hiss och väntrum tillsammans med platt-

formstaket skapar något som signalerar stationsmiljö. Vänthallen i anslutning till plattformen har dimensionerats för att ge en trygg och rymlig resandeupplevelse. Byggnaden tillsammans med plattformstaket syns på håll som ett landmärke och bidrar till att öka orienterbarheten.

I den fördjupade stationsutredningen förordar Trafikverket ett förslag som innebär en 6 meter bred entréöppning, L-formad trappa, glasat trapphus och generöst väntrum. Förslaget ger en öppen lösning och ett bredare dörrparti med god överblick och större trygghet. Utformningen av ett väderskyddat utrymme med sammanhängande trapphus och plattformstak kan bidra till att ge en tydlig identitet för Norrbotniabanan och stationen. Placeringen av ett väntrum i anslutning till plattformen ger god överblick när tågen kommer vilket ger en mer tillgänglig behaglig resenärsupplevelse.



Figur 7: Principskiss över föreslagen stationslösning. Observera att Trafikverkets förslag till utformning endast gäller entré (5) och förbindelse till plattform, trappa (3), hiss (4) samt väntrum (2) på plattform (Trafikverket PM Fördjupad Stationsutredning).

Skellefteå kommuns utredning om Bureå resecentrum

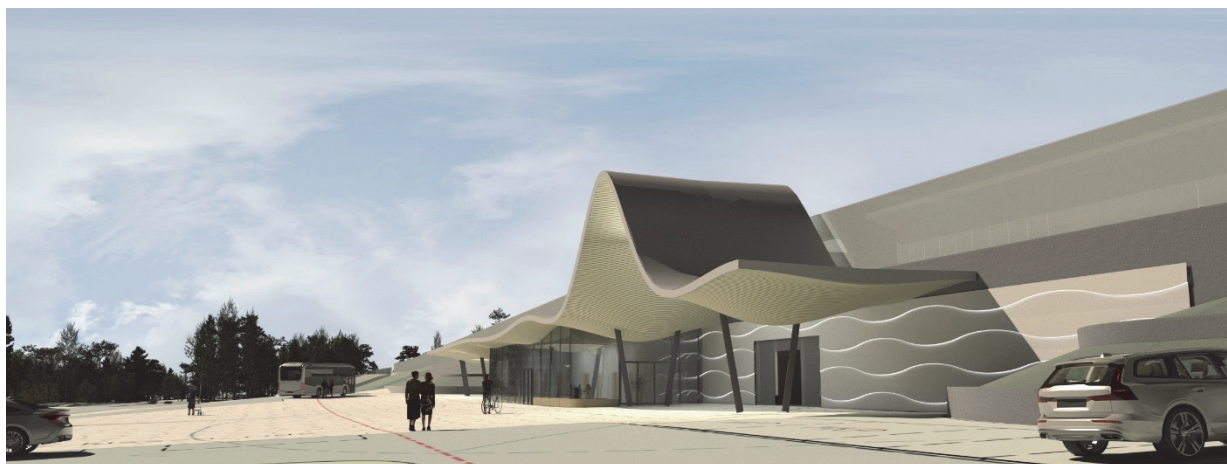
Skellefteå kommun utreder för närvarande hur området vid resecentrum på bästa sätt ska disponeras för att skapa ett hållbart, tryggt och välkomnande resecentrum.

En utmaning i planeringen av Bureå resecentrum är det geografiska läget med E4 som skär av resecentrum från samhället, samt den barriär som Norrbotniabanan innebär, då järnvägen planeras gå på en över 6 meter hög bank vid resecentrum. Det är viktigt att integrera Bureå resecentrum med samhället för att undvika upplevelsen av en extern station med den otrygghet som det kan medföra. En annan utmaning är att skapa en visuell kontakt med området kring resecentrum trots järnvägsbank och bullerskydd.

Idag finns begränsat med servicemöjligheter i området och kundunderlaget är relativt litet. Viktigt är därmed att skapa ett flexibelt resecentrum som kan växa med samhället för att undvika att stora lokaler står tomma. För att skapa liv och rörelse är inriktningen att det ska uppmuntras till verksamheter i och omkring området, samtidigt som resecentrum inte ska konkurrera med det befintliga Bureå centrum. För att ge en välkomnande känsla finns behov av grönska i området. Möjlighet att vänta inne såväl som ute är viktigt. Materialvalens betydelse för upplevelsen av ljud både inne och ute bör också beaktas. Belysningen ska vara genomarbetad, då den har stor betydelse för hur gestaltningen av rummen och byggnaderna upplevs.

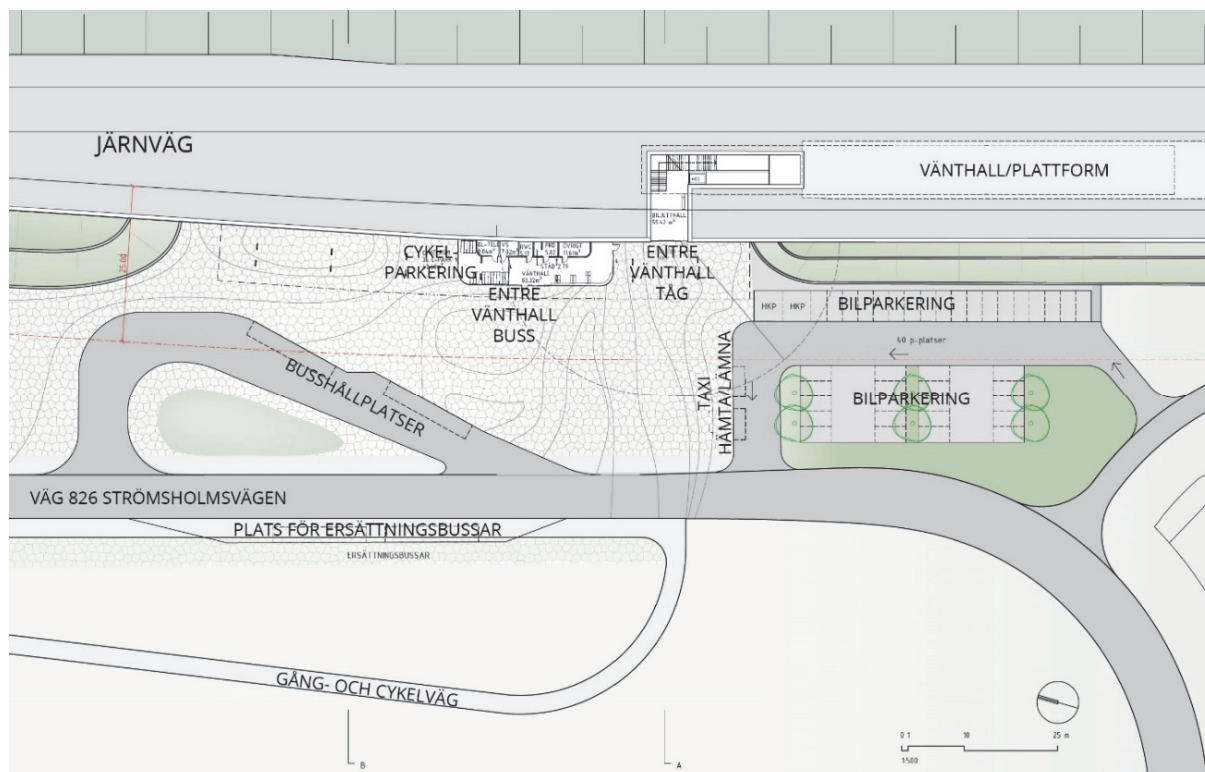
För hela resecentrumområdet är trygghet och tillgänglighet för alla människor viktig att beakta, oavsett funktionalitet (rörelse-, orienteringsförmåga, intellektuell och kognitiv funktion med mera).

Resecentrum ska utgå från principen om universell utformning för att undvika behov av anpassningar i efterhand. Det ska vara lätt att orientera sig i området.



Figur 8: Vy från nordost mot entré till Bureå resecentrum. Möjlig utformning enligt idéskiss. (Bureå Resecentrum - Utredning avseende resecentrumfunktioner och övergripande organisation, &Rundquist/WSP 2023).

I de tidiga förslag till utformning som fortfarande är under bearbetning är inriktningen att kommunens resecentrumfunktioner placeras längs järnvägen omedelbart söder om entrén till uppgången till järnvägsplattformen. I kommunens anläggning ska bland annat inrymmas vänthall, toalett och teknikutrymmen. I ett möjligt förslagsalternativ från &Rundquist/WSP föreslås att ett långt tak vid en stödmur längs järnvägen binder samman kommunens resecentrumbyggnad med uppgången till järnvägsplattformen.



Figur 9: Situationsplan Bureå resecentrum. Möjlig utformning enligt idéskiss. (Bureå Resecentrum - Utredning avseende resecentrumfunktioner och övergripande organisation, &Rundquist/WSP 2023).

Utformningen av området utgår från en dimensioneringsutredning där det bedömts att området ska innehålla två busshållplatser samt utrymme för två hållplatser för ersättningsbussar vid tågtrafikstörningar. Utöver detta ska utrymme för minst 30 bilparkeringsplatser samt yta för taxi och hämta/lämna. Cykelparkering kan anläggas både ute och i väderskyddat utrymme.

Järnvägens påverkan på befintliga vägar

I anslutning till planerad regionalstågsstation kommer stora förändringar av vägnätet att bli aktuella. Några anslutningar till E4 kommer att stängas och några nya anläggs. Den befintliga korsningen E4/Norra Ågatan kommer att behållas.

Den befintliga korsningen E4/Strömsholmsvägen (väg 826) föreslås utgå. Anslutningen föreslås flyttas drygt 250 meter norr om befintlig korsning E4/Norra Ågatan. Anslutningens nya placering möjliggör även åtkomst till regionalstågsstationen. Strömsholmsvägen anläggs parallellt med järnvägen, på östra sidan, för att sedan passera under järnvägen i den södra delen av stationen. Servicevägar för åtkomst till järnvägsanläggningen för drift och underhåll anläggs vid växellägen samt vid bron.

E4 kommer att justeras med nya refuger för att förbättra trafiksäkerheten till och från den nya anslutningen. Den nya sträckningen av väg 826/ Strömsholmsvägen kommer generellt att utformas med 7,0 meter körbana med slitlager av asfalt.

Järnvägen innebär även påverkan på enskilda vägar. I järnvägsplanen redovisas förslag till placering och utformning av enskilda vägar. Slutlig placering och utformning av enskilda vägar utreds och fastläggs slutligt i särskilda lantmäteriförrättningar.

Ny gång- och cykelväg med passage under E4

För oskyddade trafikanter föreslås en fyra meter bred gång- och cykeltunnel under E4 som knyter an till regionalstågsstationen från Bureås centrala delar och sammanbinder östra och västra Bureå. Gång- och cykelvägen föreslås i övrigt bli tre meter bred och ansluter till stationsområdet samt passerar under järnvägen och vidare till den västra delen av Bureå.

Natur

Mark och vegetation

Planområdet består av blandskog.

Området kring älven är tydligt präglad av närheten till Bureå och dess bebyggelse med villatomter, camping och åkermark.

Geotekniska förhållanden



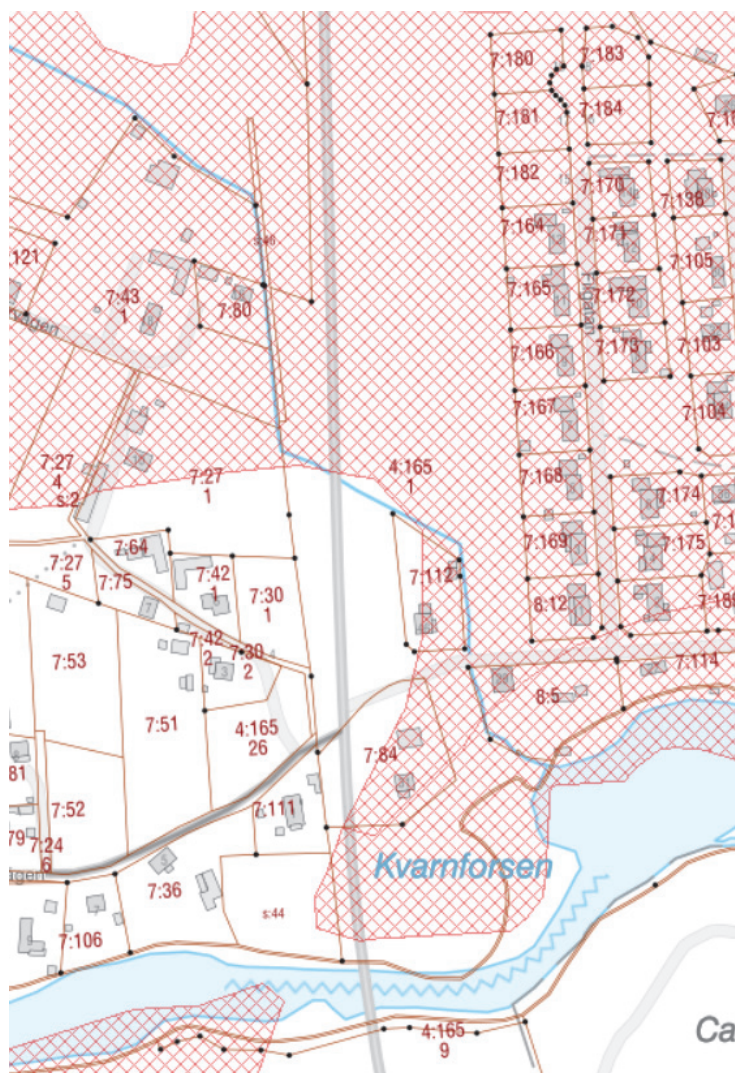
Figur 9: Jordartskarta vid aktuellt planområde (Järnvägsplan 06 Trafikverket).

Från Burälven och fram till ängsmarken tar vid, cirka 300 meter norr om älven, består jorden av 1–5 meter sandiga sediment på morän. På resterande del av sträckan utgörs marken huvudsakligen av ängsmark och jorden består av upp till fem meter sediment med en generell jordlagerföljd som utgörs av finsand på siltig sand på silt och därunder av morän. Någon decimeter tunna lager bestående av lerig silt eller sulfidhaltig lerig silt har påträffats mellan lagren av siltig sand och silt i enstaka undersökningspunkter. Översta 1–2 metrarna av sedimentet är medelfast men blir lösare mot djupet och har ställvis mycket lös lagringstäthet.

Grundvattenytan förekommer i sand och morän mellan cirka 1–4 meter under markytan på sträckan. Generell strömningsriktning är mot Bureälven. Vattengenomsläppligheten i sand är måttlig och i morän låg till måttlig.

Den norra delen av planområdet består av svallsediment/sand med hög sulfidrisk. Påträffas sulfidlera ska den omhändertas enligt gällande föreskrifter. Sulfidlera ska omhändertas så att den inte orsakar försurning, vilket innebär att den ska deponeras på godkänd deponi. Dräneringsvatten som avleds från schaktbotten med sulfidlera har en försurande inverkan, lämpliga åtgärder för att förhindra detta ska redovisas i samband med projektering.

Exploatören/fastighetsägaren ska genomföra nödvändiga geotekniska undersökningar inför byggande av anläggningar inom planområdet. Inom detaljplanområdet genomförs för den i järnvägsplanen fastställda järnvägsanläggningen och tillhörande vägar omfattande geotekniska undersökningar.



Figur 10: Karta som visar områden med hög sulfidrisk rasterade i rött.

Förorenad mark

Inga kända markföreningar finns inom aktuellt planområde.

Radon

Planområdet ligger inom område som bedöms som lågriskområde avseende radon.

Risk för skred/höga vattenstånd

Planområdet ligger inte inom skredriskområde. Ett område öster om E4, längs med Bureälvens norra strand, utgör enligt SGU aktsamhetsområde avseende skred i finkornig jordart.

Omhändertagande av dagvatten ska ske lokalt inom kvartersmarken.

Utgångspunkten för utformningen har varit att diken och vattendrag hanteras så att de kan behålla sin nuvarande sträckning och utbredning. Vissa diken och vattendrag kommer dock att behöva grävas om där de korsar järnvägen.

Diken och avvattningsplaneras längs hela järnvägsanläggningen för att förebygga översvämning. Vid utformning av trummor, broar, bankar och till viss del strandremsor har därmed hänsyn tagits till klimatförändringar och ökade risker för översvämning.

Länsstyrelsen har i dagsläget ingen skyfallskartering för aktuellt område.

Fornlämningar

Den markanvändning som detaljplanen reglerar påverkar inga kända fornlämningar.

Strax söder om planområdet finns vid Bureälvens strand, vid Kvarnforsen, rester av en skvaltkvarn (mindre vattenkvarn). Vid arkeologisk utredning år 2018 påträffades en kvarnränna, cirka 30 meter lång, som avgränsas av kallmurade murar med natursten. En konstgjord skapad holme bildar den ena sidan av rännan. Även holmen har till stora stycken kallmurade murar med natursten. På ett ställe, över en sträcka av ca 10 m, av den sidan av holmen som vetter mot älven är muren raserad och försvunnen. På kvarnrännans botten finns rester av trä under nedrasad sten i rännans övre del vid dess inlopp. Lämningarna av kvarnrännan är rester av den så kallade Stora Burkvarn som fanns på platsen redan vid mitten av 1790-talet. *Ny beskrivning vid arkeologisk utredning år 2018* (Dnr: RAÄ-2018-3274).

De rester av Burekvarnen som finns kvar norr om älven är registrerade fornminnen. I Trafikverkets järnvägsplan planeras en ny järnvägsbro över Bure älv. Det som finns kvar av kvarnmiljön ligger mycket nära den planerade järnvägsbron över Bureälven. Planerade brostöd är lokaliserade en bit ifrån lämningen men under byggtiden kommer ingrepp i fornlämningen inte att kunna undvikas. De rester av Burekvarnen som finns kvar norr om älven är registrerade fornminnen. Eventuella ingrepp i fornlämningen kräver tillstånd av länsstyrelsen. Ett tillstånd som då generellt brukar innebära arkeologisk undersökning.

Rennäring

Samebyarna som är berörda av detaljplanen är Malå och Maskaure. Maskaure skogssameby har året runt-markerna i Arjeplogs kommun, och vinterbetesland i Västerbotten, i grova drag på södra sidan om Skellefteälven ned till havet. Malå skogssameby är en sameby i Västerbottens län. Samebyn har sina åretruntmarker i Malå kommun och sina vinterbetesmarker i Skellefteå, Robertsfors och Norsjö kommuner. Området ligger längst ut i ett så kallat kärnområde. Kärnområden är områden som utgör kraftcentrum inom samebyn och som regelbundet används inom betestrakten. De marker som berörs av järnvägen bedöms ha måttliga värden för rennäringen på grund av närheten till E4 som både utgör en barriär och en risk för renarna. Området mellan E4 och järnvägen är smalt vilket försvårar nyttjandet av marken. Järnvägen blir ytterligare en barriär i ett redan fragmenterat landskap och E4 skapar redan idag en barriär i området. Renbetesmarker måste ha ett visst mått av ostördhet för att de ska fungera som funktionella betesmarker.

Bebyggelseområden

Bostäder

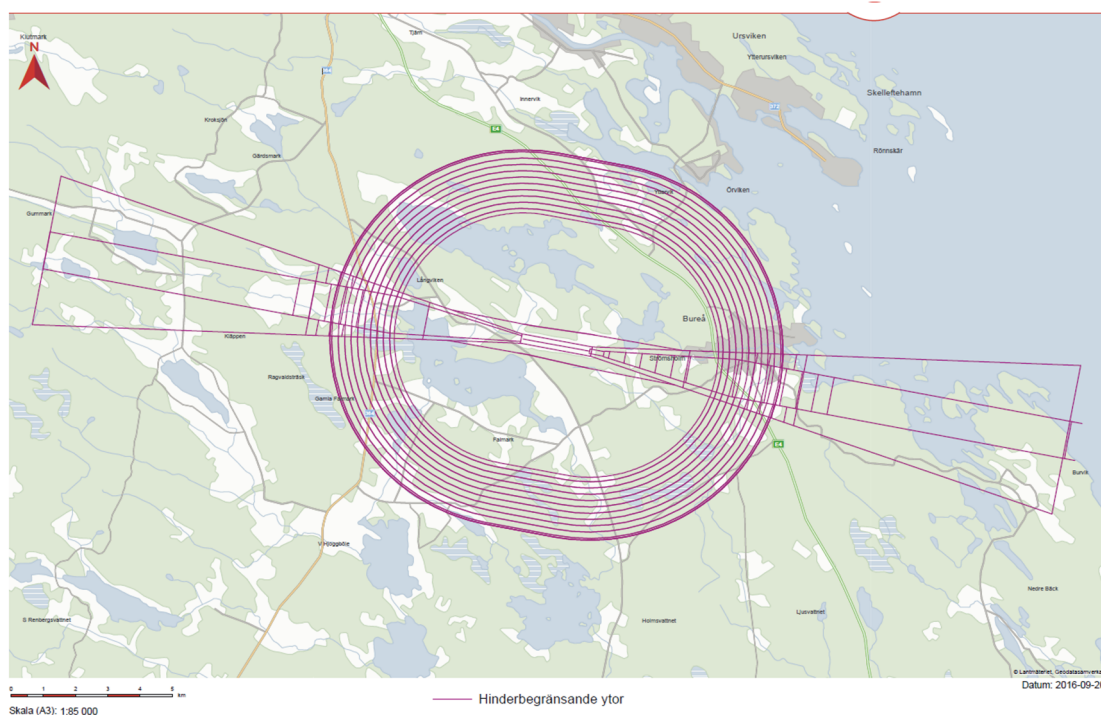
Bureå är en tätort om cirka 2500 invånare. I och med att E4 går rakt igenom Bureå är den genomskuren i två olika delar. Väster om E4 ligger den industrihistoriska delen av Bureå med rester av sågverksamheten från 1700-talet.

På västra sidan E4 vid Åbacka ligger också ett antal hus och gårdar med tillhörande jordbruksmark och hästhagar. Gårdarna är till stor del dolda från E4 av en skogsidå. Trots den geografiska närheten till Bureå centrum upplevs området i sin karaktär som landsbygd.

Planområdet ligger omedelbart väster om E4 och Bureå samhälle norr om Bureälven. Området utgörs idag av gles bebyggelse med enfamiljshus i gårdsmiljöer. Området utmärks av bitvis tät men också småbruten skogsmark och låglänt odlingsmark genomskuren av mindre vägar och enstaka bäckar. Det framtida stationsläge påverkar kraftigt befintlig bebyggelse längs Hömyrvägen i västra Bureå. Det är inte bara plats för en ny järnvägsbro, plattform och stationsbyggnad som ska inrymmas, även vägar, parkeringar och andra servicefunktioner kommer att kräva utrymme.

Byggnadshöjd

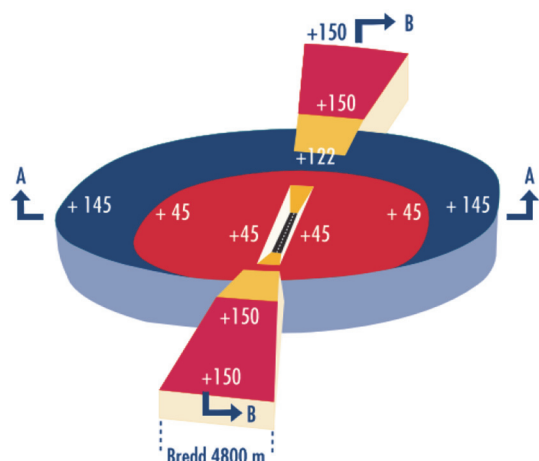
För planerad kvartersmark för handel och kontor föreslås bebyggelse kunna ske med fyra våningar. För kvartersmark för resecentrum anges inget våningsantal eller högsta höjd. Däremot finns begränsningar utifrån flygplatsens influensområde. Planområdet ligger inom Skellefteå Airports influensområde enligt bild nedan.



Figur 11: Hinderbegränsande ytor för Skellefteå Airport (Trafikverket).

Runt alla flygplatser finns hinderbegränsande ytor enligt BCL-F13 (Bestämmelserna för civil luftfart). Ytorna anger höjdbegränsningar för underliggande bebyggelse. Områdena skyddas genom att byggnadsverks totalhöjd inte får överstiga definierade begränsningar, detta för att inte äventyra flygsäkerheten. Alla byggnadsverk berörs, såväl fasta (byggnader, master, vindkraftverk) som tillfälliga (exempelvis byggnadskranar). Om ett byggnadsverk överstiger definierade höjdrestriktioner, till exempel om det byggs ett vindkraftverk eller en mast som har en högre totalhöjd än de definierade höjdbegränsningarna, kan detta medföra begränsningar för flygtrafiken.

Begränsningarna kan innebära, att lastbegränsningar införs eller att flygplanet inte kan ha tillräckligt med bränsle för att ta sig direkt till slutdestinationen utan måste mellanlanda för att tanka. Men även att landning inte kan ske vid dålig sikt och/eller låga moln.



Figur 12: Illustration av hinderstegen kring en flygplats med höjdbegränsningar för byggnadsverk.

För aktuellt planområde innebär de hinderbegränsande ytorna att byggnadsverks totalhöjd inte får överstiga 45 meter. Enligt Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om hinderbegränsande ytor, begränsning och borttagning av hinder på flygplats ska föremål som avses uppföras inom och under den horisontella projektionen av en flygplats hinderbegränsande ytor analyseras och värderas av flygplatsen mot bakgrund av den flygsäkerhetspåverkan de kan ha.

Arbetsplatser, övrig bebyggelse

Arbetsplatser saknas inom planområdet och i dess närområde. Närmaste arbetsplatser finns i centrala Bureå. Detaljplanen möjliggör etablering av arbetsplatser i, eller i anslutning till, Bureå resecentrum samt inom kvartermarken mellan väg 826 Strömbäckavägen och E4.

Offentlig service

Offentlig service saknas inom planområdet och i dess närområde. Närmaste offentlig service finns i centrala Bureå.

Kommersiell service saknas inom planområdet och i dess närområde. Närmaste kommersiell service finns i centrala Bureå. Detaljplanen möjliggör kommersiell service i, eller i anslutning till, Bureå resecentrum samt inom den kvartermarken mellan väg 826 Strömbäckavägen och E4.

Tillgänglighet, trygghet och jämställdhet

En ny regionaltågsstation i Bureå kommer att påverka rörelsemönster hos Bureåborna och andra resenärer. Det handlar inte bara om en effektiv och säker bytespunkt mellan trafikslag utan också om andra värden kopplade till ortens identitet/karaktär, trivsel och trygghet.

Att människor i alla åldrar och med olika typer av funktionsvariationer kan bli fullt delaktiga i samhällslivet ska alltid beaktas vid nybyggnation. Alla ytor ska göras tillgängliga, trygga och användbara för alla grupper av människor så långt det är möjligt. Detta gäller både fysisk och psykisk tillgänglighet, allt från den faktiska framkomligheten till val av växter som kan orsaka allergier som gör det svårt för vissa människor att vistas i miljön eller sådant som kan orsaka känslan av otrygghet, till exempel bristande belysning eller skötsel.

En möjlighet till att välja och använda flera olika transportslag är också gynnsamt ur ett jämställdhetsperspektiv. Planen medför bättre förutsättningar för anslutningen till kollektivtrafiken samt att anslutningarna till busshållplatserna gör att man inte behöver korsa väg E4 i plan. Dessutom stärks gång- och cykelförbindelserna mellan Bureå och Åbacka/Strömsholm och vidare västerut.

Belysning utgör en viktig del för att skapa en god trygghet längs gång- och cykelvägar och i anslutning till gång- och cykelportarna (gång- och cykeltunnlarna). Belysningen i och kring gång- och cykelportar ska bidra till att skapa en attraktiv plats så att gång- och cykeltrafikanter primärt väljer att använda gång- och cykelportarna istället för att passera vägen i plan. Passagerna genom portarna ska vara väl upplysta för att skapa en trygg passage. Funktionsbelysningen kan kompletteras med effektbelysning.

Barnperspektivet och barnrättsperspektivet

Den 1 januari 2020 blev barnkonventionen svensk lag. Konventionen syftar till att säkerställa alla barns mänskliga rättigheter. Barnperspektivet har en central roll i detaljplanen genom en stark koppling till trafiksäkerhet och framkomlighet.

Gestaltningssmässigt är det viktigt för barn att kunna orientera sig och särskild omsorg ska därför läggas på att skapa en skala som är i en läsbar detaljering och på ett tydligt sätt är kopplad till hur ytor och rörelsemönster är kopplade till varandra, på ett tryggt sätt ur ett barnperspektiv.

Planförslaget berör både de barn och unga som bor i Bureå och de som besöker. Den planerade gång- och cykelporten under E4 ger barn och ungdomar en trafiksäkrare miljö och boende i närområdet kan förflytta sig på cykel eller till fots mellan resecentrum på ett trafiksäkert sätt. Ett resecentrum är en plats där små barn inte bör vistas utan vuxens sällskap. Med planerade trafiklösningar kan äldre barn och ungdomar färdas till och från resecentrum på ett trafiksäkert sätt.

Trafikmiljön kan komma att upplevas relativt komplex med bussar som rör sig i gaturummet. Utformningen av korsningspunkter över gatan är en avgörande faktor för barns möjlighet att passera gatan på ett tryggt och säkert sätt. Att det är en kort sträcka att passera är positivt. För barn och även personer med vissa funktionsnedsättningar kan en tydlighet vara extra viktig. Hur korsningarna utformas styrs inte i detaljplanen. Korsningspunkterna bör studeras i detalj och anpassas för att inte exkludera dessa grupper.

Att ungdomar säkert kan röra sig i stadsmiljöer öppnar upp för en friare livsstil, möjlighet till delaktighet och kunna förflytta sig, köpa varor, tjänster och utföra aktiviteter, träffa personer och besöka platser som annars kan vara svårt på egen hand.

En väl fungerande kollektivtrafik har stor betydelse för barn och ungdomars självständighet och möjlighet att på ett jämlikt sätt kunna förflytta sig i samhället. Att tidigt i livet vänja sig vid att förflytta sig med kollektivtrafik ger också en bra grund för att tycka att det är naturligt även i vuxen ålder och på så vis öka sannolikheten för att fler reser kollektivt i framtiden.

Planförslagets trafiklösningar stärker kollektivtrafiken med tågtrafik och busstrafik som barn och ungdomar kan nyttja för självständiga transporter.

Barn och ungdomar har inte involverats i arbetet med detaljplanen. Barnrättsperspektivet ska beaktas i den fortsatta genomförandeprocessen med projektering, gestaltning och detaljutformning.

Byggnadskultur och gestaltning

Kulturmiljön Strömsholm utanför planområdet, vid Bureälven är en bevarandevärd bebyggelsemiljö efter de sågverk som funnits på platsen. I dag är disponentbostaden lagskyddat byggnadsminne i denna miljö, och strax öster om ligger ett annat lagskyddat byggnadsminne, paviljongen vid Åbacka lokaliserad cirka 250 meter väster om planerad järnväg.

Bland kulturhistoriskt intressanta byggnader Strömsholms herrgård från 1855 som användes som bostad och kontor av sågverkspatronen. Även ett mycket rikt utsmyckat lusthus, Åbacka paviljong,

finns kvar vid älven. Den skall ha inköpts 1897 och varit byggd för Världsutställningen i Stockholm samma år. Den fraktades med båt upp till Bureå och ställdes upp på Åbacka, på samma plats som den nu har.

Friytor

Lek och rekreation

I Bureälven bedrivs ett aktivt sportfiske och fisket förvaltas av Bureälvens nedre fiskevårdsområde. Gösen är det mest unika för Bureälven.

Längs Bureälven från Bureå och uppströms till Bursjön går en vandringsled kallad Linnéstigen med iordningställda rastplatser.

En skoterled korsar föreslagen järnväg strax norr om läget för stationen och planområdet.

Mindre barn har begränsad möjlighet att röra sig fritt i reserummet. Ytor för lek och vistelse som passar även mindre barn behöver finnas inom resecentrumområdet.

Naturmiljö

Planområdet bedöms ha låga naturvärden.

I norra delen av det planerade stationsområdet i Bureå rinner en mindre bäck som fortsätter i trumma öster om E4 och sedan vidare ner i Bureälven nedströms E4-bron. Bäckens utgör ett naturligt vattendrag men är modifierat och uträdat och med låga naturvärden. I järnvägsplanen föreslås bäcken omledas väster om järnvägen på en sträcka av ca 550 meter och nytt utlopp till Bureälven väster om järnvägen med trumma under väg 826.

Vattenområden

Grundvatten

Järnvägen går på bank vid passage av Bureå resecentrum vilket inte påverkar grundvattennivåer i området. Gång- och cykelvägen som planeras att gå under befintlig E4 i Bureå kommer innebära permanent grundvattensänkning i morän. Beräknat influensområde uppgår som mest till cirka 25 meter ifrån vägen på båda sidor. Inga grundvattenuttag eller grundvattenförekomster förekommer inom influensområdet och effekten bedöms som liten. Konsekvenserna för grundvattenresurser bedöms därmed som små.

I järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning anges att eventuella skyddsåtgärder och kontrollprogram avseende uppföljning av grundvattensänkning utformas inför byggskedet. Krav på uppföljning och omfattning av kontrollprogram kommer även hanteras vidare vid eventuellt tillståndshandling.

Övrig planerad markanvändning inom planområdet bedöms inte påverka grundvattennivåerna i området.

Ytvatten

Bureälven är en skogsälv med ett avrinningsområde motsvarande cirka 1 040 kvadratkilometer och med utlopp i Burefjärden. Älven är en äldre flottled som rensats och rätats och älvens form, bottensubstrat, kanter och strukturer är därför påverkade. Vid den planerade järnvägsbron och E4-bron har älven en forssträcka, Kvarnforsen.

Bureälvens status enligt förvaltningscykel 3

Vattenmyndigheterna inleder varje ny förvaltningscykel med en kartläggning för att se hur våra vatten mår. Det behövs för att identifiera de vatten som inte klarar EU:s kvalitetskrav. Sedan följer en analys av orsakerna till försämrad kvalitet, vilka åtgärder som behövs för att förbättra vattnet och om redan utförda åtgärder gett önskad effekt.



Figur 14, Ytvattnets ekologiska status klassas enligt en femgradig skala, medan kemisk status har två klasser.
Illustration: Vattenmyndigheterna, Sylvia Kinberg.

Enligt VISS (VattenInformationsSystem Sverige), förvaltningscykel 3 (2017–2021), har vattenförekomsten måttlig ekologisk status. Bedömningen av status för både konnektivitet och morfologiskt tillstånd är måttlig. Miljökvalitetsnormen är God ekologisk status 2027 och God kemisk ytvattenstatus och ingen försämring av status tillåts.

Tabell 1. Sammanvägd bedömning av statusklassning

	Statusklassning		Kvalitetskrav
Ekologisk status		Måttlig	God ekologisk status 2027
Vattenförekomstens ekologiska status är bedömd till god status med medelgod tillförlitlighet. Bedömningen baseras på en sammanvägning av bästa tillgängliga data för det biologiska, vattenkemiska och fysiska miljötillståndet. Den ekologiska statusen speglar kunskapen om näringsbelastning, förorening, särskilda förorenande ämnen och fysiska förändringar i vattenförekomsten. Mer om underlaget till bedömningen finns beskrivet nedan för de olika kvalitetsfaktorerna och/eller parametrarna.			
Kemisk ytvattenstatus		Uppnår ej god	God kemisk ytvattenstatus
Sammanvägd bedömning av kemisk status. Ett eller flera prioriterade ämnen har bedömts ej uppnå god status.			
Tillkomst/härkomst		Naturlig	
Vattnet klassas som Naturligt då det idag inte bedöms vara kraftigt modifierat eller konstgjort.			

Miljökvalitetsnormer för vatten fastställs med stöd av 5 kap MB, enligt vattenförvaltningsförordningen och Havs- och vattenmyndighetens föreskrift HVMFS 2013:19 samt HVMFS 2015:4. Normerna är ett rättsligt verktyg och ställer krav på vattnets kvalitet vid en viss tidpunkt, till exempel "god status 2015".

Grundkravet är att god status ska nås 2015 om inte undantag beslutas. Det finns en viss möjlighet att göra undantag från grundkravet om god status till 2015 och fastställa miljökvalitetsnormen till exempelvis måttlig status 2015. Alternativt kan tidpunkten då god status ska uppnås förlängas, till exempel till 2027.

Tabell 2. Miljökvalitetsnorm Bureälv

	Kvalitetskrav		
Ekologisk status	God ekologisk status 2027.		
	Kvalitetskrav		
Kemisk ytvattenstatus	God kemisk ytvattenstatus.		
Undantag - Mindre stränga krav			
	Kvalitetskrav	Tidpunkt	Påverkanstryck
Bromerad difenyleter	Uppnår ej god kemisk ytvattenstatus.		Diffusa källor - Atmosfärisk deposition.
Kvicksilver och kvicksilverföreningar	Uppnår ej god kemisk ytvattenstatus.		Diffusa källor - Atmosfärisk deposition.

Vattenförekomsten bedöms inte uppnå god status med avseende på Bromerade difenyletrar (PBDE). I Havs- och vattenmyndighetens föreskrifter (HVMFS 2013:19) anges gränsvärdet för PBDE till 0,0085 mikrogram per kilogram våtvikt av fiskmuskel (µg/kg vv). Gränsvärdena för PBDE överskrider i alla Sveriges undersökta ytvattenförekomster; sjöar, vattendrag och kustvatten.

Vattenförekomsten bedöms inte heller uppnå god status med avseende på kvicksilver (Hg). I Havs- och vattenmyndighetens föreskrifter (HVMFS 2013:19) anges gränsvärdet för Hg i biota (den levande växt- och djurvärlden som finns inom ett område) till 20 mikrogram per kilogram våtvikt (µg/kg vv). Gränsvärdet för Hg överskrider i alla Sveriges undersökta ytvattenförekomster; sjöar, vattendrag och kustvatten.

Utsläpp av PBDE och kvicksilver har under lång tid skett i både Sverige och utomlands vilket lett till långväga luftburen spridning och storskalig atmosfärisk deposition av dessa ämnen.

Hantering av vattenfrågor i järnvägsplan 06 Grandbodarna – Södra Tuvan

Förutsättningar och åtgärder för vattendrag genom planområdet

I järnvägsplanen beskrivs att järnvägsbanken består av genomsläppligt material vilket gör att det mesta av vattnet som faller på den infiltrerar ner. Järnvägen kommer till största delen att avvattas via öppna diken som också bidrar till infiltration. Avrinningen till korsande ytvattendrag kommer att öka marginellt vilket kommer att leda till att flödet i dessa kommer att öka något.

Stationsområdet vid Bureå med resecentrum kommer att hårdgöras och ger en viss ökning av dagvattnet till omgivande ytvatten. Ökningen av avrinningen till ytvattendragen som berörs av järnvägsplanen kommer att vara ojämn och oftast ske i samband med större nederbördsmängder. Ett ökat vattenflöde i de korsande vattendragen bedöms dock inte påverka de negativt eftersom ökningen bedöms vara marginell sett till ytvattendragens avrinningsområden. I och med projektet kan transporter som i dag görs på väg ledas om till järnväg vilket är positivt eftersom olycksrisken är högre för vägtransporter än järnvägstransporter. En minskad trafikmängd på till exempel E4 gör även att vägdagvattnets föroreningsgrad minskar något.

Nuvarande utlopp för vattendrag mellan Bergsmyran och Bureälven passerar genom planerad järnvägsanläggning och detaljplaneområdet och vidare sydöst under E4 och ner i Bureälven på östra sidan av E4. I det aktuella området liknar detta vattendrag mer ett dike och torkar troligvis ut under delar av året.

I järnvägsplanen föreslås som åtgärd en längre omgrävning för att undvika kulvertering som innebär nytt utlopp till Bureälven väster om järnvägen och trumma under väg 826.

	Vattendrag mellan Bergsmyran och Bureälven ca 0,5 meter bred
Nuläge	Naturligt vattendrag, men dikat. Rinner genom skogs- samt jordbruksmark. Utlopp i Bureälven
Åtgärd järnvägsplan	Trumma. Längre omgrävning för att undvika kulvertering, förläggs öppet.
Påverkan och konsekvens	Risk för grumling under byggtiden, (beaktas i anmälan om vattenverksamhet).

Figur 15: Effekter och konsekvenser för berörda vattendrag. (Miljökonsekvensbeskrivning Norrbottenabanan, Grandbodarna-Södra Tuvan - Trafikverket 2020).

Markavvattning

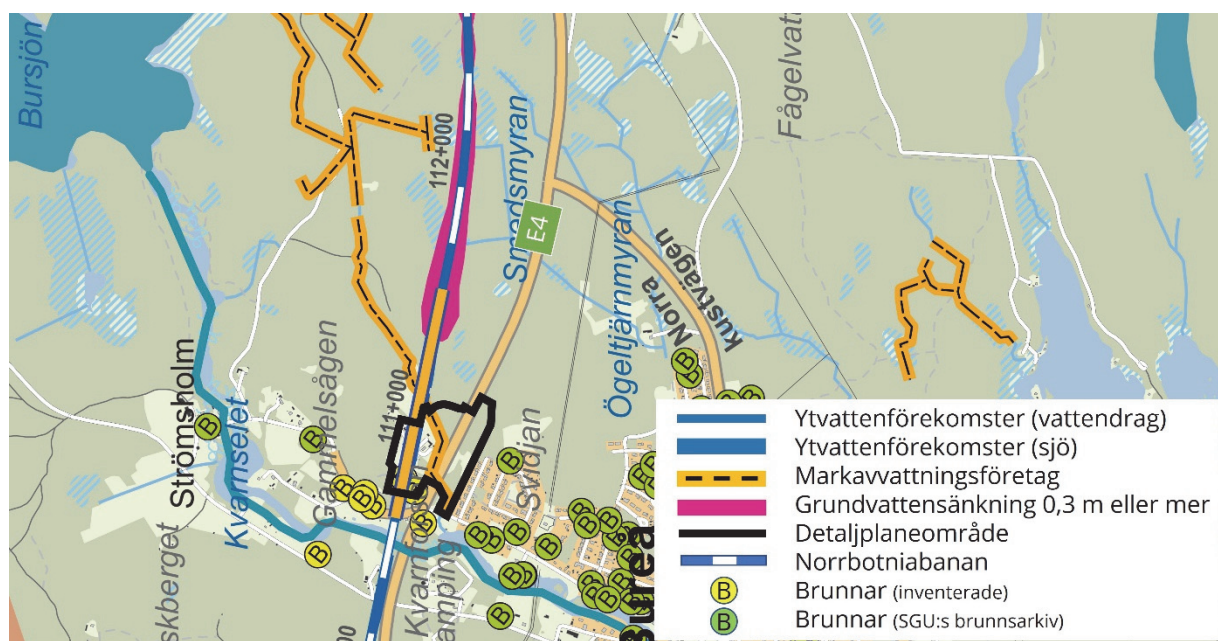
Markavvattning är en vattenverksamhet och är de åtgärder som utförs för att avlägsna vatten (dränera mark) eller skydda mot vatten. För att åtgärden ska vara en markavvattning enligt miljöbalken krävs att syftet med åtgärden är att varaktigt öka markens lämplighet för ett visst ändamål, exempelvis odling, bebyggelse, torvtäkt, vägbyggnad, trädgårdsanläggning eller golfbanor. Det är effekten av markavvattningen som ska vara varaktig. Det innebär att en tillfällig åtgärd kan vara markavvattning om effekten av den blir varaktig. Vattenavledning, invallning och dikning är exempel på olika typer av markavvattning. Det markområde som drar nytta av den avvattande åtgärden kallas för båtnadsområde. Detta ska dock inte förväxlas med avrinningsområde, vilket omfattar all mark som avvattnas genom markavvattningsåtgärden.

Begreppet markavvattningsföretag avser dels den samfällighet som bildas för att genomföra avvattningen, dels själva vattenverksamheten som inkluderar diken och båtnadsområden.

Den planerade järnvägen med tillhörande vägar påverkar markavvattningsföretagen längs sträckan på olika sätt. Ingrepp kan bland annat ske i form av förändringar i markavvattningsanläggningen, såsom omläggning av diken eller förlängning av vägtrummor, eller ianspråktagande av båtnadsmark, vilket kan innebära att det inte längre finns något syfte att avvatta just det området. Den planerade järnvägsanläggningen kan även medföra en ökad belastning på markavvattningsföretaget, exempelvis när tillkommande vatten måste ledas till företags anläggningen.

Den planerade järnvägsanläggningen kommer att anpassas för flödessituationer som med god marginal överskrider de flöden som ligger till grund för dimensioneringen för de markavvattningsföretag som är genomförda och juridiskt godkända.

Trafikverket ska säkerställa en enhetlig och rättssäker hantering av markavvattningsföretagen. Om järnvägsanläggningen har en inverkan på ett markavvattningsföretag måste företaget ibland omprövas hos mark- och miljödomstolen. Denna hantering sköter Trafikverket i samråd med Länsstyrelsen. Genom särskilda samråd och överenskommelser med de fastighetsägare som är delägare i de berörda markavvattningsföretagen säkerställs företagens avvattande funktion.



Figur 16: Yt- och grundvattenförutsättningar samt områden inom vilken permanent grundvattensänkning (större än 0,3 meter längs med järnvägsanläggningen) bedöms ske. (Miljökonsekvensbeskrivning Norrbotniabanan, Grandbo-darna-Södra Tuvan - Trafikverket 2020).

I anslutning till den planerade järnvägen och järnvägsstationen berörs ett markavvattningsföretag som hanteras i järnvägsplansprocessen. Det är markavvattningsföretaget AC 3984 - *Långbacka dikningsföretag* (1928) och del av det som utgör vattendrag mellan Bursjön och Bureälven med en bredd på ca 0,5 meter.

I järnvägsplanen redovisas som åtgärder omledning väster om järnvägen på en sträcka av ca 550 meter och nytt utlopp till Bureälven väster om järnvägen med trumma under väg 826. Järnvägsplanens förslag till åtgärder innebär att befintligt dike genom aktuellt detaljplaneområde utgår.

Inarbetade åtgärder i järnvägsplanen

Ytvattenförhållanden längs järnvägsplanen utreds där den planerade järnvägen kan påverka ytvatten. Det kan eventuellt bli ändringar i hydrologin på grund av omledning av bäckar/överdiken/skärningar och bankar. Detta kan bidra till förändrade flödesmönster. I övrigt kommer avvattningen ske genom järnvägsdiken och trummor i naturliga lågpunkter.

Erosionsskydd i vattendrag ska utformas och anpassas för att efterlikna naturligt bottenmaterial och strandzon. Grundläggning utförs med kross och överytan anläggs med exempelvis naturgrus.

Nya diken som anläggs inom projektet ska avslutas innan strandzonen till naturliga vattendrag börjar där förutsättningarna så tillåter.

Anpassningar

Utformning och dimensionering av järnvägsbroar och trummor har baserats på konsekvensutredningar enligt Trafikverkets tekniska krav för avvattning. För att undvika risk för dämning även vid högre flöden används 50-årsflöden som minimiflöde för dimensioneringen. För de viktigaste konstruktionerna där det finns risk för exempelvis mycket stor återställningskostnad eller allvarlig och bestående miljökada baseras dimensioneringen på 200-års flöden. Dimensionerande flöden är utförda enligt Trafikverkets tekniska krav och beräkningar är anpassade och tar hänsyn till framtida klimatförändringar.

SMHI har tagit fram dimensionerande flöden för sex brolägen utmed sträckan. Även flöden för framtida förväntade klimat har beräknats genom att använda två stycken olika så kallade RCP-scenarier (Representative Concentration Pathways) vilket är scenarier över hur växthuseffekten kommer att förstärkas i framtiden.

Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som fastställs i järnvägsplanen

Vid samtliga vattendrag ska det finnas möjlighet för djuren att passera torrt i de broöppningar/trummor som föreslås. Trummor läggs med minsta dimension 1,2 x bäckbredd Järnvägsbroar och trummor (även vägtrummor) som anläggs i naturliga vattendrag ska läggas så att inga vandringshinder uppstår för vattenlevande fauna.

Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som genomförs i senare skede samt i byggskedet

Åtgärder ska vidtas för att förhindra att vatten med pH-värden som riskerar påverka växt- och djurliv negativt kommer ut i naturliga vattendrag. Det gäller vid betonggjutning, grävning i sulfidjordar, samt utläggning av stenkross. Behov av åtgärder för att förhindra detta kommer att studeras vidare i kommande arbete, till exempel kan vattenrening eller sedimentfällor vid arbete i sulfidjordar vara aktuellt. Ett kontrollprogram bör tas fram för att kontrollera detta i byggskedet. Åtgärder för att minimera grumling ska även vidtas vid samtliga naturliga vattendrag.

Vid omgrävning av bäckar ska den nygrävda fåran förses med erosionsskyddande material. Det ytliga laget ska vara av naturlig karaktär och utgöras av exempelvis naturgrus. Omgrävning av vattendrag ska om möjligt ske i torrhet. Detta kan göras genom att exempelvis leda om vatten eller att vatten inte släpps på i den nya fåran förrän den har anlagts färdigt. De broar som ska byggas anläggs i torrhet och sedan leds vattnet i en ny bäckfåra genom bron.

Uppställnings- och serviceplatser för maskiner ska anordnas på ett avstånd av 50 meter eller mer från vattendragen.

Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som genomförs i senare skede

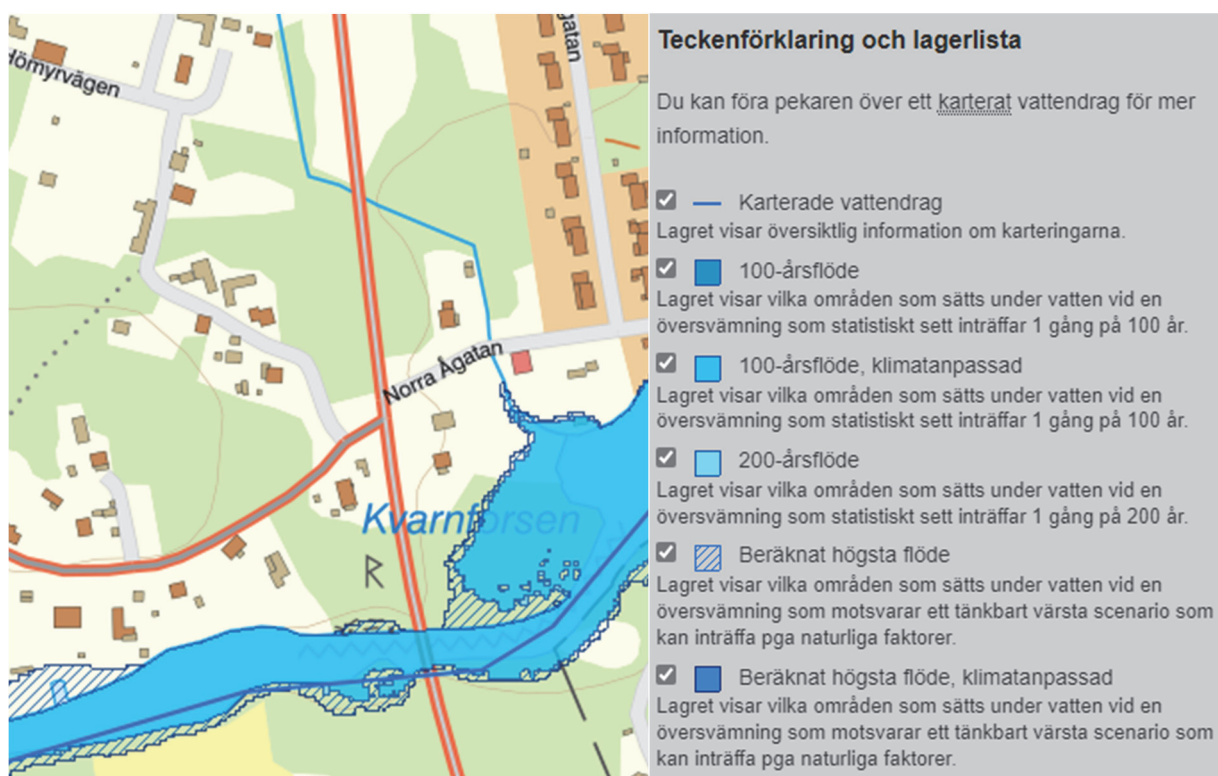
I kommande detaljprojektering av järnvägsanläggningen ska utredning genomföras för att klargöra möjligheten att lägga trummor med en storlek som är 1,2 gånger större än maximal bäckbredd.

Åtgärden genomförs under förutsättning att inte dimensionen överstiger 2 000 millimeter och trumma övergår till bro, enligt Trafikverkets definitioner.

Översvämning

Länsstyrelsens rekommendationer för hantering av översvämningsrisker i anslutning till älvar och vattendrag utgår från två olika flödesnivåer, 100-årsflödet och högsta beräknade flöde. 100-årsflödet är det högsta flöde som statistiskt inträffar, eller överträffas, en gång under en 100-årsperiod. Beräknat högsta flöde är det flöde som inträffar när flera faktorer inträffar samtidigt så som snösmältning och regn när marken är vattenmättad och magasin i reglerande vattendrag är fyllda. Vad gäller regn utgår rekommendationerna både från att nederbörden bedöms öka totalt sett och att kraftiga skyfall kommer att inträffa oftare än idag.

För Bureälven har en kartering genomförts år 2021 på uppdrag av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB). Karteringen visar att aktuellt planområde inte berörs av översvämning vid 100-årsflöde och högsta beräknade flöden.



Figur 13: Översvämningskartering för Bure älv (MSB 2021) publicerad på Översvämningsportalen.

Länsstyrelsen har i dagsläget ingen skyfallskartering för övrigt detaljplanlagt område, men planerar för att ta fram en skyfallskartering inom en snar framtid.

Skellefteå kommuns dagvattenstrategi

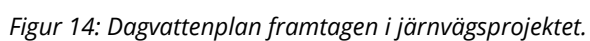
Skellefteå kommun har tagit fram en strategi för hantering av dagvatten i Skellefteå kommun. Detaljplanen ska förhålla sig till kommunens dagvattenstrategi. I strategins första del anges mål för dagvattenhanteringen i kommunen:

- Tillförsel av föroreningar till dagvattensystem begränsas.
- Recipienters kemiska och ekologiska status blir inte sämre på grund av dagvattnet.
- Dagvatten tas om hand så nära källan som möjligt.
- Dagvattensystemet är utformat så att skadlig uppdämning undviks vid kraftiga regn.
- Mängden dagvatten i spillvattenledningar och avloppsreningsverk minimeras.
- Den naturliga grundvattenbildningen påverkas inte negativt av dagvattnet.
- Dagvatten nyttjas som en positiv resurs i stadsbyggandet till exempel för att höja naturvärden och biologisk mångfald, göra områden estetiskt tilltalande och skapa möjlighet till förströelse och lek.
- Vid beslut om hantering av dagvatten tas hänsyn till konsekvenserna av framtidens klimatförändringar.

För att nå dessa mål finns en prioritetsordning som alltid ska följas när det gäller dagvattenhantering.

- Lokalt omhändertagande av dagvatten ska vara det första alternativet vid planering och exploatering inom Skellefteå kommun.

Analys och bedömning



I nuläget består planområdet mestadels av skog. Planområdet ligger just norr om Bureälven och avrinningen är avskuret av järnvägen och vägar.

Dagvatten från gata ökar på grund av tillkommande trafikytor. Även föroreningsbelastningen ökar på grund av tillkommande trafikytor. Det är inte så goda förutsättningar för infiltration i jorden inom planområdet utan det behöver kompletteras med fördröjning och rening. Det ska vara skelettjordar på lämpliga platser där det ska vara träd.

För större parkeringsytor som anläggs i området ska dagvattnet renas. Mestadels av rening och fördröjning kommer ske i diken. Övriga faktorer som bidrar till en hållbar dagvattenhantering är förekomsten av träd som binder och förbrukar en stor mängd regnvatten och gräsytor. Vid utformning av området ska både ett 10- och 100-årsregn beaktas och detta ska bevakas i den fortsatta projekteringen.

Det finns många möjligheter på fördröjande och renande åtgärder för dagvattnet inom planområdet. Dessa utformas mer i detalj i bygglovsprocessen. Några förslag följer:

- Ytlig avledning av dagvatten från parkeringar, till ex till makadamstråk med eventuella planteringar.
- Öppna stråk eller svackdiken på gårdarna för öppen avledning av dagvatten.
- Dagvattenparker som lyfter dagvattnet som en resurs.
- Skelettjordar.

Det finns beskrivningar och fotoexempel av dessa förslag i Skellefteås dagvattenstrategi.

Kommunen gör bedömningen att med en kombination av översilning och svackdiken kommer en stor del av tillkommande föroreningarna kunna renas ur dagvattnet. Se typiska reningsvärden i olika typer av anläggningar i tabell nedan. De mest förorenade ytorna efter exploatering är oftast ytorna där bilarna rör sig varför det rekommenderas att särskilt rena parkeringsvattnet. Parkeringsarna höjdsätts med lutning mot tidigare beskriven översilningsyta eller dikesstråk. Dagvattenkvaliteten efter exploateringen kommer trots en enklare rening innehålla mer föroreningar än i dagsläget. Provtagningar genomförs kontinuerligt av Skellefteå kommun av Bureälven och inga förhöjda halter återfinns i dagsläget. Bedömningen är att dessa tillskott till Bureälven är så små att de inte kommer påverka möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna.

	Översilningsyta	Svackdike
Fosfor, P	40%	35%
Kväve, N	30%	35%
Bly, Pb	55%	65%
Koppar, Cu	55%	50%
Zink, Zn	50%	65%
Kadmium, Cd	55%	65%
Krom, Cr	45%	50%
Nickel, Ni	45%	50%
Kvicksilver, Hg	20%	15%
Suspenderade ämnen	70%	70%
Olja	80%	85%

Figur 19: Reduktion av föroreningar (Stormtac 2019).

Med järnvägsplanens inarbetade åtgärder bedöms påverkan på vattendragen till stor del kunna begränsas. Övriga markområden inom detaljplanen blir till stor del hårdgjorda. Användningarna natur [NATUR], gata [GATA] väg [VÄG] ska nyttjas för fördröjning av dagvatten främst med hjälp av planteringar och svackdiken. Även dagvatten inom kvartersmark ska omhändertas genom fördröjning.

Ytvattnet kommer att rinna mot Bureälven som enligt Skellefteå kommuns dagvattenstrategi bedöms ha ett högt skyddsvärde utifrån artskyddsförordningen men en normal känslighet. Älven är en relativt stor recipient med högt flöde, vilket bidrar till att vattnet kan omhändertas på ett godtagbart sätt. Med stöd av Järnvägsplanens MKB, planbestämmelser i aktuell detaljplan och under förutsättning att kommunens dagvattenstrategi följs gör Skellefteå kommun analysen att den kemiska eller ekologiska statusen inte kommer påverkas negativt för någon av de berörda ytvattenförekomsterna. Detaljplanen bedöms därmed inte påverka inte möjligheten att uppnå fastställda miljö kvalitetsnormer. Konsekvensen för ytvatten bedöms liten i och med att de åtgärder som ska göras för Norrbotniabanan leder till en mindre påverkan gällande ytavrinningen i området.

Sammantaget bedöms planerad markanvändning inom planområdet inte i någon större grad påverka möjligheten att följa miljö kvalitetsnormerna och följer kommunens dagvattenstrategi.

Hälsa och säkerhet

Farligt gods

Riktlinjer

Det finns idag inga generella nationella riktvärden som slår fast vilka risker eller skyddsavstånd som kan vara acceptabla i samband med planering i närheten av transportleder för farligt gods. För att vägleda kommunerna i frågan har Länsstyrelserna i Norr- och Västerbottens län därför utarbetat riktlinjer för riskhänsyn och skyddsavstånd till transportleder för farligt gods.

Planeras bebyggelse inom rikshanteringsområdet, det vill säga inom 150 meter från transportled för farligt gods, kan det krävas säkerhetshöjande åtgärder antingen på grund av förhöjd risknivå eller för att begränsa skador om en olycka med farligt gods skulle inträffa. Gränser för rekommenderade skyddsavstånd för länen vid transport av farligt gods på väg är 55 meter och på järnväg 65 meter.

Planeras bebyggelse inom den del av riskhanteringsavståndet som ligger bortom rekommenderade skyddsavstånd betraktas risken normalt sett som tillfredsställande låg.

Både den nya järnvägen och befintlig väg E4 är utpekade som transportstråk för farligt gods.

Översiktlig bedömning järnväg

Norrbotniabanan är en primär transportled för farligt gods. Det är främst risker förbundna med godståg och transporter av farligt gods som påverkar planområdet. För planerad bebyggelse med markanvändningen handel och kontor klaras ganska precis rekommenderat skyddsavstånd på 65 meter till järnvägen. Resecentrum ligger i direkt anslutning till järnvägen mellan området utpekade för handel och kontor.

I samband med framtagandet av Trafikverkets järnvägsplan 06 har en riskutredning genomförts. Enligt Länsstyrelsens riktlinjer bör ett skyddsavstånd på minst 50 meter finnas mellan järnvägsspår avsett för transport av farligt gods och bebyggelse. Skyddsavståndet omfattar även känslig verksamhet såsom flerbostadshus, vård och skola. Avståndet är baserat på prognos för aktuell sträcka

avseende antal godståg. Det medför att bortom detta avstånd bedöms anläggningen ej påverka liv och hälsa i sin omgivning i form av olyckor såsom urspårning, kollision och olyckor med farligt gods i större omfattning än vad samhället ansett acceptabelt utifrån gällande riktlinjer. Den nya järnvägen utförs med omfattande säkerhetskrav som exempelvis planskilda korsningar med väg, stängsel och kompletterad med ett flertal riskreducerande åtgärder utifrån den riskutredning som har utförts inom projektet för järnvägsplanen.

Utifrån genomförd kvalitativ riskutredning i detaljplanearbetet framgick att avståndet till E4 ligger bortom det rekommenderade skyddsavståndet och risken anses enligt riktlinjerna därmed vara tillfredsställande låg, inga särskilda omständigheter ansågs råda som behövdes tas i beaktande och analyserades inte vidare.

Placering av resecentrum inom 30 meter från järnvägen ska uppfylla följande krav enligt utförd riskutredning i detaljplanearbetet:

- Ett minsta skyddsavstånd av 10 meter ska finnas mellan järnvägen och resecentrumet i kombination med brandskyddad fasad på de väggar som mynnar mot järnvägen (urspårningsskydd tillkommer). Detta innebär att fasad inklusive tak, dörrar och fönster utformats med ytskikt i obrännbart material och motsvarar lägst brandklass EI30.

Om resecentrumet ska placeras under/i banken bör vidare dialog föras för att utreda vilka väggar/bjälklag som behöver klassas.

Riskutredningen rekommenderar även att:

- Luftintag ska placeras och vändas bort från järnvägen
- Fönster i brandfasad mot järnväg ska ej vara öppningsbara
- Barriär ska finnas som motverkar att vätska rinner in på området. Förslag på barriär kan vara: vall, dike eller plank som är tätt i nedkant. Detta bedöms för stora delar av sträckan uppfyllas av befintlig perrong
- Utrymning bort från järnväg ska vara möjlig
- Entréer ska vändas bort från järnvägen. Sekundära entréer mot järnvägen tillåts dock för Resandefunktioner

Utifrån resultatet av den utförda riskutredningen har relevanta planbestämmelser angående skyddsåtgärder [m₃] införts i plankartan.

I samband med bygglov/ detaljprojektering ska en mer detaljerad riskanalys utföras om sådan erfordras. Eventuella revideringar utifrån den redan genomförda riskanalysen kan då behöva göras. Den kommande riskanalys ska även visa på om, var och vilka åtgärder som är nödvändiga för att förhindra att vätska ska rinna in på resecentrumområdet, då detta inte är möjligt förrän byggnadens utformning, placering och läge är fastlagt. Ansvarig brandingenjör ska kontrollera och samrådas med så att samtliga krav och nödvändiga åtgärder uppfylls.

Översiktlig bedömning väg

Bedömning av skyddsavstånd till väg med farligt gods görs utifrån riktlinjerna som Länsstyrelserna i Norr- och Västerbottens län tagit fram. Följande uppgifter utgör utgångspunkt för bedömningen:

- Aktuell hastighetsbegränsning: 70 km/h
- Antal transporter ÅDT, årsdygnstrafik) år 2040: Cirka 1340 lastbilar*
- Aktuell markanvändning: Zon C (normalkänslig verksamhet)
- Aktuell transportled: Tätort
- Topografi och landskapstyp: Plant och öppet

*Om det finns kända planer eller särskilda förutsättningar som kan antas påverka ÅDT Lastbil i högre grad än trafikuppräkningsstaten bör detta inkluderas i bedömningen. Farligt gods kan förväntas transporteras på såväl den nya järnvägen som på E4. Med den nya järnvägen kan mängden farligt gods som transporteras på E4 förväntas minska då en viss överflyttning av transporter från väg till järnväg kan ske. Vid beräkning av framtida antal tunga transporter på väg bör detta beaktas. En uppräknings av lastbilstrafiken med 1,1 % per år fram till år 2040 från dagens ÅDT 1059 fordon innebär ett ÅDT år 2040 på ca 1483 lastbilar. En viss överflyttning av gods från väg till järnväg bör medföra en mindre ökning av lastbilstransporter fram till 2040.

ÅDT LASTBIL (2040)	ÅTGÄRDER	SKYDDSAVSTÅND		
		Zon B	Zon C	Zon D
100	Inga	-	-	25
	Invallning	-	-	10
	Brandfasad	-	-	-
300	Inga	-	-	35
	Invallning	-	-	20
	Brandfasad	-	-	10
600	Inga	-	15	40
	Invallning	-	10	25
	Brandfasad	-	-	10
1100	Inga	-	25	45
	Invallning	-	10	25
	Brandfasad	-	-	15
1600	Inga	-	30	45
	Invallning	-	15	25
	Brandfasad	-	-	30
2200	Inga	-	30	50
	Invallning	-	15	30
	Brandfasad	-	10	45

Figur 15: Tabell Skyddsavstånd tvåfältsväg 60–70 km/h.

För planerad bebyggelse med markanvändningen handel och kontor är avståndet mellan E4:s vägkant och den planerade byggrätten cirka 20 meter. Enligt bilaga 1 i riktlinjerna framtagna av Länsstyrelserna i Norr- och Västerbottens län rekommenderas invallning (förklaras i nästa stycke) vid bebyggelse inom 30 meter från vägkant, se figur 19. Däremot är byggrätten på sådant avstånd från väg att brandfasadsåtgärder inte bedöms behövas.

Med invallning avses olika former av separationsåtgärder vilka utformas för att en avåkning ska bli kvar i anslutning till transportleden. Observera att placeringen av en vall eller dylikt måste ske i samråd med Trafikverket. Placering av vallar, murar, diken, eller liknande tillåts vanligen inte inom väghållningsområdet.

När det gäller vägtransport uppnås önskvärt skydd exempelvis med följande *alternativa* åtgärder:

- Ett räcke i kombination med en mur/vall som är minst + 0,3 meter i förhållande till vägbanan, alternativt i kombination med ett tråg/ dike som är nedsänkt minst 0,3 meter i förhållande till vägbanan.
- Tråg eller diken med en bredd på minst 3,0 meter.
- En vall (1 meter hög, 3 meter bred) mellan vägbanan och planområdet.

Åtgärderna kan vara av typen som minskar konsekvenserna av olyckan alternativt att de minskar sannolikheten för en olycka. Låg hastighet minskar sannolikheten för att en större olycka ska inträffa. En låg hastighet påverkar även konsekvenserna av en trafikolycka positivt.

Planbestämmelse angående skyddsåtgärd [m_1], såsom exempelvis vall eller dike som skydd mot eventuell olycka har fastlagts i plankarta. Vidare anges även villkor för startbesked: Startbesked för byggnaderna inom kvartersmarken handel och kontor [HK] får inte ges förrän invallning är utförd.

Elsäkerhet

Vid uppförande av höga objekt i nära anslutning till järnvägsanläggningen, behöver elsäkerhet beaktas. Detta gäller även icke bygglovspliktiga objekt som exempelvis skyltar och belysningsstolpar. För att uppmärksamma detta finns en upplysning på plankartan om att gällande föreskrifter från Elsäkerhetsverket (ELSÄK-FS) ska följas vid uppförande av objekt inom område 8 meter från närmaste spår (spårmitt).

Gator och trafik

Gatunät, gång- och cykeltrafik

Bureå ligger beläget vid E4 och kan i dagsläget nås med bil via fem korsningspunkter. Huvudstråket i nordsydlig riktning öster om E4 är Norra Kustvägen och Södra Kustvägen. I östvästlig riktning är Norra Ågatan/Skärvägen och Burviksvägen del av huvudvägnätet.

Vid E4 förbi Bureå råder bristande trafiksäkerhet och framkomlighet på grund av den smala vägsektionen samt flera korsningspunkter. Oskyddade trafikanter färdas längs E4 och passerar även E4 i plan. Trafikmängden, årsdygnstrafiken (ÅDT), uppgår till ca 7 000 fordon på aktuell del av E4. Högsta tillåtna hastighet är 70 km/tim med anledning av de brister som finns på sträckan. Trafikverkets utredning om mötesseparering på E4 kommer att hantera bland annat de trafiksäkerhets- och framkomlighetsbrister som idag finns på E4.

I en framtida trafiklösning finns förslag på en ny trafikplats på E4 som kommer att fungera som entré till Bureå tätort och till Bureå station/resecentrum. Förutsättningarna för en ny infart till Bureå kommer att hanteras i samband med kommunens arbete med den fördjupade översiktsplanen för Bureå.

Väg 826, Strömbäckavägen, vars anslutning till E4 kommer att flyttas norrut till följd av planerad järnväg har en årsdygnstrafik på ett par hundra fordon. Gällande hastighetsbegränsning är 50 km/tim. Väg 826 kommer även att fungera som tillfart till den planerade järnvägsstationen. Väg 826 har statlig väghållning enligt Väglagen och får kommunalt huvudmannaskap på den del som ingår i planområdet. Väghållningen påverkas inte av att del av vägen regleras som GATA i detaljplanen.

De förändringar som sker på vägar i anslutning till planområdet till följd av järnvägsplanen för Norrbottenbanan beskrivs under avsnittet *Järnvägens påverkan på befintliga vägar*.

Huvudvägnätet för gång- och cykelvägar i Bureå är väl utbyggt till viktiga målpunkter som skola och centrum. Det består av både separerade cykelvägar och gator med blandtrafik. Separerade cykelvägar saknas mot E4. Med järnvägsplanens nya planskilda passage under E4 strax norr om Norra Ågatan planerar kommunen en separerad cykelbana längs med Norra Ågatan.

Den planerade järnvägen och mötesseparering på E4 innebär en kraftig barriär för oskyddade trafikanter. Söder om Bureälven blir möjligheten att passera E4 och järnväg på ett säkert sätt begränsad. I järnvägsplanen redovisas en möjlig passage för fotgängare och cyklister under järnvägen vid södra järnvägsbrofästet, via en planerad serviceväg och en grusad stig.



Principskiss över förslag till framtida trafikplats på E4 och ny entréväg till centrala Bureå.

Det finns ett behov av en framtida bättre passage under järnvägen och E4 för fotgängare och cyklister söder om Bureälven vid Vikdalsvägen med anledning av det populära motions- och rekreationsstråket via Jägargatan och Vikdalsvägen. En passage för oskyddade trafikanter kommer med den förväntade samhällsexpansionen på sikt att bli alltmer betydelsefullt.

Bure älv utgör en barriär för möjligheten att röra sig i nord-sydlig riktning. För oskyddade trafikanter finns behov av fler förbindelser över älven.

Kollektivtrafik

Mellan Skellefteå och Bureå bedrivs en omfattande linjetrafik med buss. Denna busstrafik nyttjas för arbetsresor, skolpendling och all slags serviceresor. Busstrafiken bedrivs i stort mellan kl. 06–22 vardagsdygn under vinterhalvåret, under sommaren bedrivs trafiken i något mindre omfattning.

Denna trafik utgörs av lokala busslinjer mellan Lövånger och Skellefteå och mellan Bureå och Skellefteå samt av regionala busslinjer mellan dels Skellefteå och Umeå, dels mellan Umeå och

Luleå. På E4 finns ytterligare busstrafik i form av de interregionala bussförbindelserna mellan Luleå och Sundsvall. Norrlandskustens expressbussar stannar inte för på- och avstigning i Bureå.

Norrbotniabanan kommer att påverka den framtida busstrafiken längs norrlandskusten. Med planeringen av resecentrum vid järnvägen utreds lösningar för busstrafiken där utrymme för nya busshållplatser ingår.

Parkering och utfarter

Kvartersmark för handel och kontor

För den kvartersmark som planeras för handel och kontor bedöms erforderligt antal bilplatser och cykelplatser kunna anordnas inom fastigheten.

Skellefteå kommun utför ett pågående projekt med att ta fram en ny parkeringsnorm. Tills vidare gör kommunen särskilda bedömningar för varje enskild detaljplan.

För aktuell kvartersmark kan för handel parkeringstalet 44 bilplatser per 1000 kvadratmeter bruttoarea fungera som ett riktvärde men en särskild utredning rekommenderas. För kontorsverksamhet behöver en särskild utredning genomföras.

Platser för besökare och personer med funktionsvariationer ska dessutom kunna ordnas. Parkeringsplats för personer med funktionsvariationer ska kunna ordnas inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig och användbar entré.

För cykelparkering kan ett parkeringstal på 10–25 platser per 1000 kvadratmeter bruttoarea fungera som riktvärde men en särskild utredning rekommenderas. Cykelplatser bör vara väderskyddad.

Resecentrumområde

För den planerade tågstationen med ett resecentrum pågår utredningar kring dimensionering av ytor kopplat till resefunktionen och eventuella servicefunktioner. I ett tidigt skede har bedömts att 30 bilparkeringsplatser motsvarar behovet, men att dimensioneringen kan ta höjd för ytterligare cirka 20 platser. Utrymme för dessa platser finns inom område för resecentrum.

För att stimulera till cykling till och från resecentrum bör cykelparkering helt eller delvis integreras i huvudbyggnaden. En uppvärmd cykelparkering under tak bör eftersträvas för att underlätta vintercykling och med tanke på dyrare cyklar och elcyklar. Dessutom bör cykelparkeringar anordnas utanför byggnaden under skärmtak. Inom området finns ytor för att anordna erforderligt antal parkeringsplatser för cykel.

Drönarflygplats

Skellefteå kommun har i samarbete med andra aktörer inlett ett samarbete inom det framväxande området drönarlogistik. Syftet är att undersöka möjligheterna till gemensamma projekt i Skellefteå angående drönartransporter och drönarflygplatser. I kommunens planering av framtida transportinfrastruktur ska utveckling av infrastruktur för drönartransporter beaktas.

Bureå resecentrum är intressant som en framtida logistiknod där även drönartransporter kan ingå. Inom aktuellt planområde bedöms utrymme för en drönarflygplats inte finnas mellan järnvägen och väg E4 med hänsyn till bland annat säkerhetsbestämmelserna kring järnvägen. Däremot bedöms det möjligt att i framtiden lokalisera en drönarflygplats väster/norr om planområdet och järnvägen.

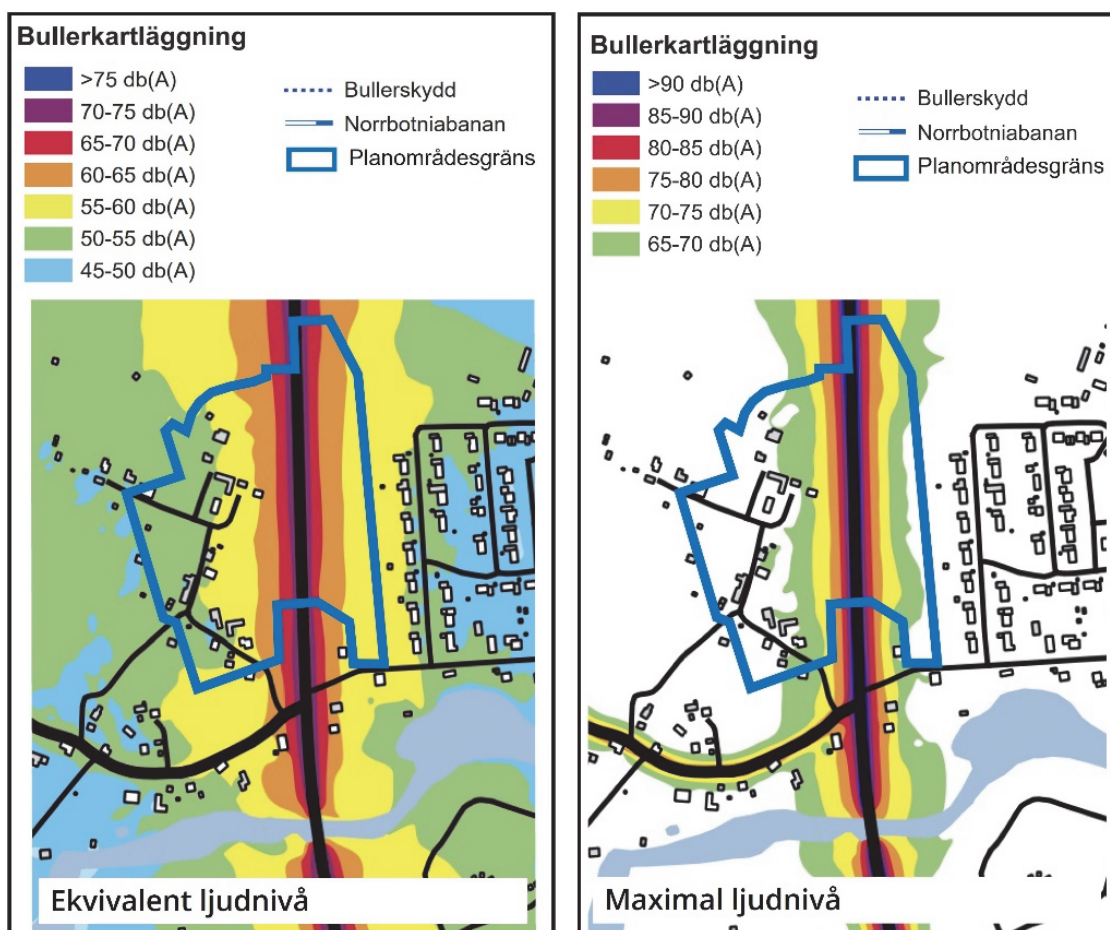
Störningar

Buller

Bullerutredning i järnvägsplan 06 Grandbodarna – Södra Tuvan

I miljökonsekvensbeskrivningen för järnvägsplan JP 06 Grandbodarna – Södra Tuvan redovisas genomförd bullerutredning och förväntad bullerpåverkan till följd av den planerade järnvägen och förändringar av vägar. Bullerberäkningarna baseras på nutida (nuläget) och framtida trafikmängder (prognosår 2040) samt hastigheter för planerad järnväg (STH) och övrig statlig infrastruktur.

Nuläge



Figur 16: Bullerutbredning nuläge enligt järnvägsplan 06 (Trafikverket). Vänster karta visa ekvivalent (genomsnittlig) ljudnivå för E4 och högra kartan visar den maximala ljudnivån.

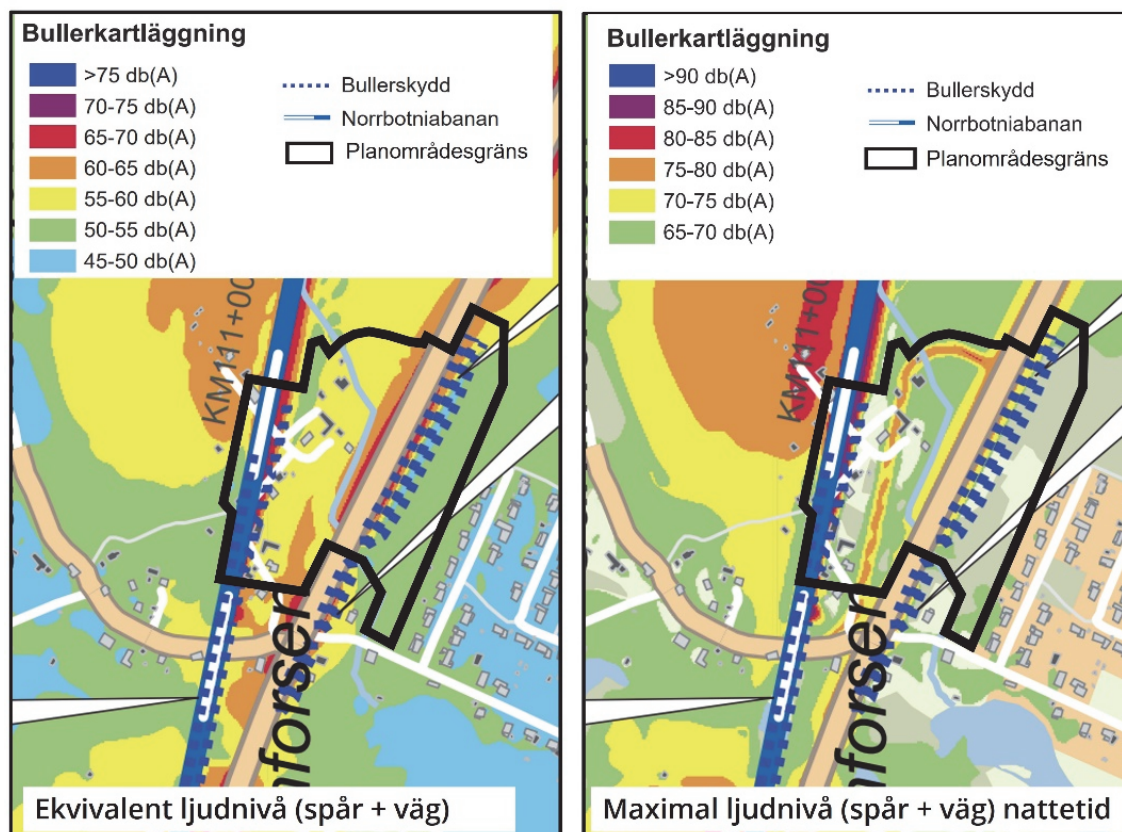
Nuläget har beräknats för nuvarande trafikbullersituation längs med den projekterade sträckan. Eftersom den projekterade järnvägen dras på en helt ny sträckning finns det ingen befintlig järnväg att beräkna, endast befintliga statliga bilvägar där uppmätta trafikmängder använts som underlag.

Planförslag – prognosår 2040 ny järnväg med bullerskyddsåtgärder

För aktuellt område vid Bureå station bedöms totalt 32 bostadshus bli bullerberörda. Bostadshusen ligger både väst och öst om järnvägen. Området kan delas upp i två mindre områden: Åbacka/Gammelsågen och Bureå.

Åbacka/Gammelsågen: Väst om järnvägen ligger totalt elva bullerberörda bostadshus (tio fastigheter). De flesta bostäder är placerad på en lägre markhöjd än järnvägen som går förbi området på en hög bro över Bureälven och väg 826. Bostadshusen närmast väg 826 är bullerpåverkade från vägtrafikbuller, övriga bostäder är till viss del även påverkade av buller från närliggande E4.

Bureå: Öst om järnvägen ligger det totalt 21 bullerberörda bostadshus/fastigheter. Bostadsområdet är bullerpåverkat av närliggande E4 och med järnvägen beräknas spårtrafikbullret överlag att bidra lika mycket till den befintliga ljudnivån i området. Det innebär att spår- och vägtrafiken har ungefär samma delbidrag vid bostäderna.



Figur 17: Bullerutbredning med föreslagna bullerskyddsåtgärder enligt järnvägsplan 06 med prognosår 2040 (Trafikverket).

Bullerskyddsåtgärder

I anslutning till aktuellt planområde föreslås i järnvägsplanen spårnära skyddsåtgärder i form av bullerskyddsskärmar (höjd +1,5 meter över räls) på varsin sida om järnvägsbron över Bureälven. Precis söder om bron placeras en kortare skärm (30 meter lång och höjd +1,5 meter över räls) på väster sida för att minska infallande buller mot närliggande bostäder.

Bullerskyddsskärmen på den västra sidan fortsätter cirka 205 meter norrut från järnvägsbron (höjd +1,5 meter över räls), detta för att minimera ljudnivån från spårtrafiken i Åbacka/Gammelsågenområdet. De tåg som inte stannar på stationen kör i västra spåret, vilket samtliga tåg har antagits göra. På den östra sidan föreslås det att bullerskyddsskärmen har en höjd på +2,4 meter över rälsen för att kompensera det längre avståndet mellan spårmitte och bullerskyddsskärmen. Bullerskyddsskärmarna minskar spårbullrets ljudnivå i området, men eftersom vägtrafiken har ett relativt högt delbidrag i området har det även föreslagits att bullerskyddsvallar anläggs intill E4 som ett komplement till bullerskyddsåtgärder vid spår. Detta för att minska bullernivån vid bostäder och

därmed minimera behovet av fastighets- och uteplatsåtgärder. Där det finns behov av fastighets- nära- och/eller uteplatsåtgärder kommer åtgärder att vidtas.

Två fastigheter, Bureå 7:81 och Bureå 7:37, belägna ca 90 meter respektive 190 meter väster om järnvägen, beräknas behöva fastighetsnära bullerskyddsåtgärder i form av fönsterbyte. Övriga bostäder i området beräknas inte behöva några fastighetsnära bullerskyddsåtgärder.

För fyra fastigheter föreslås inlösen. Dessa är Bureå 7:66, 7:84, 7:111 och 7:112. Dessa har föreslagits inlösen av olika anledningar, bland annat höga trafikbuller- och vibrationsnivåer men även av andra yttre omständigheter.

Skyddsåtgärder under byggskedet

Med hänsyn till boendemiljön ska anläggningsarbetena anpassas så att bullerstörningar inte uppkommer vid olämpliga tider. Information ska gå ut till närboende om de bullerstörningar som kommer att uppstå under byggskedet. I Naturvårdsverkets författningssamling (NFS 2004:15) ges allmänna råd gällande buller under byggskedet i anslutning till boendemiljöer. De riktvärden som anges i föreskriften ska följas.

Buller i detaljplanen

Detaljplanen redovisar ny markanvändning utan bostadsbebyggelse. Planen redovisar för ny bebyggelse, inom kvartersmark vid E4, markanvändningen handel och kontor. Riktvärden för trafikbuller utomhus saknas för kontorslokaler och handelslokaler. Däremot ska ljudkrav inomhus i enlighet med SS 25268 uppnås. För kontor bör för rum med enskilt arbete ekvivalent ljudnivå inomhus inte överskrida 35 dBA och maximal ljudnivå inomhus inte överskrida 50 dBA.

För den i detaljplanen planerade bebyggelsen inom kvartersmark, med markanvändningen handel och kontor, visar järnvägsplanens bullerutredning med förslag till bullerskyddsåtgärder att den ekvivalenta ljudnivån utomhus för huvuddelen av kvartersmarken hamnar på nivåerna 55–60 dBA. Maxnivåerna utomhus hamnar på 65–70 dBA. Med detta bedöms förutsättningarna goda att skapa inomhusmiljöer som uppfyller ljudkraven. För planerad kvartersmark för resecentrum bedöms planerade bullerskyddsåtgärder enligt järnvägsplanen tillräckliga för att skapa attraktiva resandemiljöer.

Detaljplanen redovisar planbestämmelser för skydd mot störning som utgår från järnvägsplanens bedömning av nödvändiga åtgärder. För naturmarken öster om väg E4 anges krav på skyddsvall (vall₁). För kvartersmark för järnväg anges med planbestämmelse (m₂) att bullerskyddsskärmar ska finnas på båda sidor om järnvägen.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Planområdet ligger inom kommunens verksamhetsområde för dricks- och spillvatten. För området gäller de för kommunen antagna allmänna bestämmelser för användande av Skellefteå kommuns allmänna vatten- och avloppsanläggning "ABVA". Fastigheterna inom planområdet är idag anslutna till kommunens vatten och avloppsnät.

Området ska anslutas till kommunalt dricks- och spillvatten. Dagvatten inom kvartersmarken ska i största möjliga mån omhändertas lokalt, se avsnittet Vattenområden, Skellefteå kommuns dagvattenstrategi. Byggherren ansvarar för och bekostar fördröjningen av dagvatten inom kvartersmark. Kommunen ansvarar för att omhänderta dagvatten inom allmän plats.

El

Området är idag försörjt med el.

Tele

Markförlagda teleanläggningar finns inom planområdet. Ledningsägaren önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Eventuella åtgärder som ledningsflytt eller kabelskydd för att möjliggöra exploatering bekostas av den part som initierar åtgärden.

Fjärrvärme

Fjärrvärme saknas i området.

Fiber

Fibernät finns i anslutning till planområdet.

Avfall

Avfall skall sorteras enligt den kommunala renhållningsordningen. Avfallsutrymmen skall utformas enligt den kommunala renhållningsordningen och dess anvisningar för ny- eller ombyggnad av avfallsutrymmen.

DETALJPLANENS GENOMFÖRANDE

Planförfarande

Detaljplanen upprättas med standardförfarande.

Tidplan

Samråd: andra kvartalet 2022

Granskning: första kvartalet 2023

Antagande: andra kvartalet 2023

Detaljplanen behöver vara antagen för att fastställelse av järnvägsplanen ska kunna ske.

Genomförandetid

Genomförandetiden är tio år från det datum planen vunnit laga kraft. Under genomförandetiden har fastighetsägaren rätt att exploatera i enlighet med planen och detaljplanen får inte ändras utan att synnerliga skäl föreligger. Efter genomförandetidens utgång fortsätter planen att gälla men kan då ändras eller upphävas utan att fastighetsägare har rätt till ersättning (för exempelvis förlorad bygg rätt)

Järnvägen får byggas först sedan järnvägsplanen vunnit laga kraft. Planerad tid för byggstart är år 2024 och ett färdigställande av järnväg och resecentrum planeras senast 2030.

Ansvarsfördelning och huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän plats.

Avtal

Planavtal

Planavtal upprättas internt inom Skellefteå kommun, mellan samhällsbyggnad, plan och kommunledningskontoret, mark och exploatering. Avtalet reglerar uppdragets omfattning samt kostnader och betalningsansvar.

Övriga avtal

I järnvägsplan 06 har genomförandeavtal upprättats mellan Skellefteå kommun och Trafikverket och i vilket det bland annat står att kommunen ansvarar för att upprätta detaljplan för aktuellt område.

Järnvägsplanen berör även ett flertal ledningsstråk. Åtgärder på ledningsstråken regleras direkt mellan Trafikverket och berörd ledningsägare och/eller genom en lantmäteriförrättning. Separata avtal tecknas med de ledningsägare som innehar ledningar som passerar järnvägen.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsreglering

Planförslagets genomförande innebär att fastighetsregleringar behöver genomföras. Ansökan om fastighetsbildningsåtgärder sker till lantmäterimyndighet. Fastighetsbildningsåtgärder ska ske i enlighet med detaljplanen.

Detaljplanen medför behov av ny fastighetsbildning mellan kommunens och Trafikverkets fastigheter i syfte att reglera kvartersmark och allmän plats.

För att möjliggöra föreslagen gång- och cykelväg mellan resecentrum och gång- och cykelpassage under E4 krävs inlösen av fastigheten Bureå 7:80. Detta genomförs av kommunen utifrån planförslaget. Bureå 7:80 föreslås överföras till kommunens fastighet Bureå 4:165.

Den planerade järnvägen och dess vägtrafiklösningar kräver att ett antal fastigheter löses in inom och i anslutning till planområdet. Detta genomförs av Trafikverket inom järnvägsprojektet.

Ledningsrätter och servitut

Ledningsrätter och/eller servitut kan behöva upprättas för kommunala VA-ledningar som eventuellt kan komma att beröra kvartersmarken inom planområdet. Exakta lägen för ledningarna kommer att läggas fast i samband med detaljprojekteringen. Ledningsrätter, alternativt servitut för ledningar föreslås upprättas i samband med fastighetsbildning, om behov finns.

Ekonomiska frågor

Planekonomi

Planavtal har upprättats internt på Skellefteå kommun mellan kommunledningskontoret och planavdelningen.

Inlösen, ersättning

Fastighetsägaren har rätt till ersättning för mark som Trafikverket och Skellefteå kommun tar i anspråk och för de flesta skador som uppstår i samband med byggandet. Även den som har nyttjanderätt eller någon annan särskild rätt till en fastighet kan ha rätt till ersättning. Likaså har

fastighetsägare rätt till ersättning för mark som kommunen tar i anspråk. Mark som ligger inom järnvägsmark eller del av tomten på järnvägsplan i järnvägsplan 06 kommer lösas in av Trafikverket.

Tekniska frågor och tillstånd

Tekniska utredningar

Kvalitativ riskanalys har utförts av Norconsult. I övrigt har inga tekniska utredningar utförts i planarbetet, utan återfinns i järnvägsplan 06.

Anmälan om vattenverksamhet kommer att upprättas för det vattendrag som berörs av järnvägsanläggningen. Anmälan ska göras till Skellefteå kommun. För eventuella ändringar i markavvattningsföretag kommer tillstånd att sökas hos Mark- och miljödomstolen. Anmälan om vattenverksamhet och kontakter med markavvattningsföretaget sker inom ramen av byggandet av Norrbottenbanan.

SAMRÅD

Detaljplanen upprättas i samråd med länsstyrelsen, lantmäterimyndigheten, kommunala förvaltningar, samt berörda fastighetsägare i området.

KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE

Detaljplanen utgår från järnvägsplan 06 och möjliggör nybyggnad av resecentrum för tåg- och busstrafik i anslutning till ny järnväg samt gång- och cykelväg med passage under väg E4. Planen möjliggör ny markanvändning för handels- och kontorsändamål mellan resecentrumområde och E4. Detaljplanen innebär att naturmark och ej planlagd tomtmark tas i anspråk och planläggs som dels allmän platsmark för gata dels för kvartersmark med markanvändningen resecentrum samt handel och kontor.

Miljökonsekvensbeskrivning

Enligt genomgången av miljöaspekterna kan det finnas risk för betydande miljöpåverkan. En strategisk miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning bedöms därför behöva genomföras. Det finns en aktuell strategisk miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för järnvägsplan med samma influensområde. Där finns upptaget aspekterna tillstånd för vattenverksamhet, natur, säkerhet, sulfid, buller och radon. Åtgärder såsom bullervall, invallning, brandskydd mm planeras utöver det i detaljplan för att säkerställa att inga negativa konsekvenser uppstår. Även avhjälpande av barriärer och tillgodosättande av goda stråk och nya mötesplatser har säkerställts i detaljplan.

Sociala konsekvenser

Jämställdhet: Statistik visar att män reser längre och har större tillgång till bil. Det är även männen som dragit mest nytta av regionförstoringar. Kvinnor utnyttjar i större utsträckning kollektivtrafik jämfört med män. Den satsning på det kollektiva resandet som resecentrum innebär bör kunna gynna både mäns och kvinnors möjlighet till ett jämställt vardagsliv. Frågan är dock allt för kom-

plex och beror på fler parametrar än de som kan kopplas till den fysiska utformningen av detaljplanen och kan därför inte konsekvensbedömmas inom ramen för planarbetet. Kvinnor upplever otrygghet i offentliga rum i större utsträckning än män. Att med fysisk utformning öka upplevelsen av trygghet kan förbättra möjligheten för kvinnor att vistas i det offentliga rummet och mer obehindrat röra sig i staden och ta del av livet i staden, dagtid som kvällstid. Gällande upplevelsen av trygghet i det offentliga rummet bör planen och genomförandet av resecentrum innebära betydande positiva konsekvenser. Gång- och cykeltunnelns planerade nya utformning tar stor hänsyn till trygghetsaspekten, bland annat genom breddning, bättre belysning och en utformning med god uppsikt utan gömslen. Att samla flera resefunktioner och trafikslag på ett ställe innebär att också mindre risk att platsen upplevs öde och skrämmande under dygnets lågtrafiktimmor. Den nya bebyggelsen, med en bredare användning, innebär fler ögon på gatan vilket också är positivt för den upplevda tryggheten. Trygghetsfrågan behöver hanteras medvetet vid val av utformning av gång- och cykeltunnel, väderskydd i anslutning till busshållplatserna och resecentrum.

Barnperspektiv: Mindre barn har begränsad möjlighet att röra sig fritt i reserummet. Vid projektering av torgytor bör hänsyn tas till yngre barns behov och möjlighet att uppehålla sig på platsen en stund. Ytor för lek och vistelse som passar även mindre barn behöver finnas inom resecentrumområdet. Större barn har större möjlighet att röra sig i och genom reserummet på egen hand. Gång- och cykeltunneln ger möjlighet att på ett säkert sätt röra sig mellan Bureå centrum och resecentrum. Trafikmiljön kan komma att upplevas relativt komplex med många bussar som rör sig i gaturummet. Samtidigt kommer hastigheten att vara låg och antalet fordon betydligt färre än idag. Utformningen av korsningspunkter över gatan är en avgörande faktor för barns möjlighet att passera gatan på ett tryggt och säkert sätt. Att det är en kort sträcka att passera är positivt. För barn och även personer med vissa funktionsnedsättningar kan en tydlighet vara extra viktig. Hur korsningarna utformas styrs inte i detaljplanen. Korsningspunkterna bör studeras i detalj och anpassas för att inte exkludera dessa grupper.

Ekonomiska konsekvenser

Planen kommer initialt innebära stora utgifter för kommunen. Kommunen bekostar del av resecentrumet, breddning och upprustning av gång- och cykelvägar inklusive tunnel och ytor i anslutning till resecentrum. En stor del av resecentrumets funktioner ligger inom gatumark. Verksamhetsområdet för dricks- och spillvatten kommer utökas och även ytor (främst diken) för dagvattenhantering kommer tillkomma. Ombyggnaden av gator bekostas av kommunen. För gatan vid resecentrumet kommer en högre standard än normalt vara nödvändig. Samtidigt som genomförandet av resecentrum initialt innebär stora kostnader förväntas satsningen ge mycket stora mervärden för Bureå som ort, kommunen och för hela regionen på sikt. Satsningen förväntas stärka attraktionskraften både för Bureå och för det kollektiva resandet. Ombyggnaden innebär också kompletteringar i cykelvägnätet. Cyklisters säkerhet och framkomlighet förstärks. Även framkomligheten och tryggheten för gående förbättras betydande. Gång- och cykelvägen med tunnel innebär en ny koppling mellan Bureå centrum och Åbacka, vilket går i linje med den fördjupade översiktsplanen för Bureå som håller på att tas fram. Planen innebär nya byggrätter. Vid eventuell försäljning av byggrätterna innebär de en intäkt för kommunen.

Konsekvenser för stadsbilden

Planens genomförande kommer att ha en påverkan på stadsbilden. De nya byggrätterna längs E4 och resecentrum med infart kommer att innebära en bestående förändring av bebyggelsestrukturen och upplevelsen av Bureå. Den nya bebyggelsen bedöms inte dominera stadsbilden på ett negativt sätt utan planen har beaktat vid placering av handel och kontor att även resecentrumet kommer synas från E4, vilket bedöms vara positivt för stadsbilden. Planens genomförande bedöms ha en påverkan på stadsbilden. Men med föreslagen placering, begränsningar i höjd och utbredning bedöms påverkan på stadsbilden i sin helhet vara positiv.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

I upprättandet av detaljplanen har samhällsbyggnad och kommunledningskontoret, Skellefteå kommun deltagit.

Samhällsbyggnad
Fysisk planering, plan

Therese Kreisel
Verksamhetschef plan

Richard Widman
Planingenjör

Frida Feil
Planarkitekt

Åsa Wallin
Planingenjör