

Vunnit laga kraft 2022-11-17

Detaljplan

för Violen 1 (Moröskolan) m.m.

inom stadsdelen Morön, Skellefteå kommun, Västerbottens län

Detaljplan för Violen 1 (Moröskolan) m.m. inom stadsdelen Moröskolan, Skellefteå kommun, Västerbottens län. Samhällsbyggnad, fysisk planering, plan, september 2022.

HANDLINGAR

Planen omfattar följande handlingar:

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

PLANENS SYFTE

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för Norrbotniabanans utbredning inom planområdet. Planen behöver därför ändras för att överensstämma med aktuell järnvägsplan. Planen bekräftar en utökning av väg- och järnvägsområde och möjliggör för nybyggnad av busshållplatser samt gång- och cykelväg med passage under järnvägen.

Planen bekräftar även användningen skola, med en ökad byggrätt och ett bredare nyttjande med användningen kontor. Hänsynstagande till befintlig byggnads kulturhistoriska värde ska beaktas vid ändring, om- och tillbyggnad samt för ny bebyggelse.

I övrigt är syftet att bekräfta befintliga förhållanden inom planområdet.

PLANDATA

Läge och areal

Planområdet ligger i södra delen av Morön, cirka två kilometer öster om Centrala Stan. Det angränsas i norr av Rosgatan och innefattar fastigheten Violen 1 (f.d. Moröskolan), liten del av fastighet Vitsippan 4 samt del av järnväg, väg 372 och en bit ned mot Skellefteälven. Planområdet omfattar cirka 3,8 hektar.



Figur 1: Översiktsbild som visar planområdets ungefärliga läge enligt röd linje.

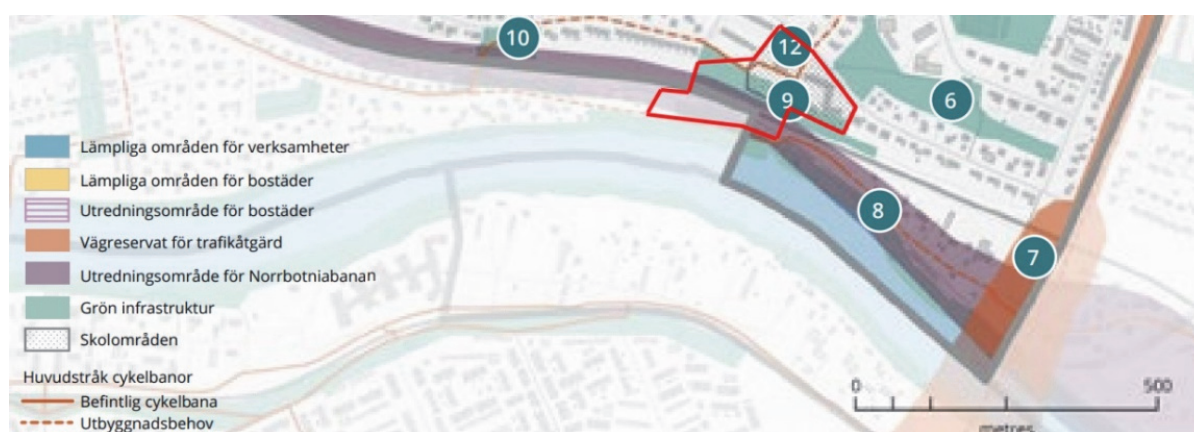
Markägarförhållanden

Planområdet omfattas av del av fastigheten Skellefteå 6:1 samt Violen 1 som ägs av Skellefteå kommun. Järnvägsfastigheten Skellefteå 8:1 ägs av Trafikverket. Området omfattas även av en mindre del av fastigheten Vitsippan 4 som är i privat ägo.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDE

Översiktsplan

Den fördjupade översiktsplanen (FÖP) för Skellefteå kommun vann laga kraft 2020-02-28. I handlingen ingår stadsdelen Morön. FÖP:en visar att det finns ett behov för passager under den planerade Norrbotniabanan för att knyta ihop stadsdelen med Älvsbacka för cyklister och gångtrafikanter. Vidare rekommenderas även gång- och cykelbanan byggas ut längs Linnégatan som ansluter till planområdet i norr.



8 Norrbotniabanan	Trafikåtgärd	En utbyggnad av Norrbotniabanan medför att nuvarande järnvägsområde genom stadsdelen kan komma att förändras något. Passager under Norrbotniabanan som knyter samman Älvsbacka och Morön ska värnas och genomföras. Goda kopplingar för oskyddade Skellefteå kommun har valt att redovisa en egen omfattning på korridoren för Norrbotniabanan, genom Skellefteå kommun. Syftet är att tydliggöra inom vilket område kommunen anser att banan bör lokaliseras. Den officiella korridoren för riksintresset redovisas i sin helhet under kapitlet Hänsyn.	• Enkla resor • Effektiva godstransporter • Varierat näringsliv
9 Moröskolans utemiljö	Utveckla teknisk grönska	Olämplig att förtäta. Se över parkyta och del av fastigheten. Utredning för dagvattenhantering vid extrema skyfall bör tas fram.	• Ekologiskt hållbart stadsliv
12 Moröskolan (grundskola åk F-5)	Säkra område för kommunal verksamhet	Skolan bedöms ha god kapacitet inom planperioden. Omvandling kan bli aktuell, när Floraskolan är inflyttningsklar. Skolan har kulturhistoriska värden. Dagvattenlösningar kan bli aktuella på angränsande grönområde.	• Bidra till kunskap och unik kompetens • Tätt stad längs älven • Ekologiskt hållbart • Stärkt karaktär och identitet • Levande stad • Tillgänglig stad • Enkla resor

Figur 2: Ur FÖP Skellefteå kommun. Planområdets ungefärliga placering är inringat enligt röd linje.

Detaljplan

Majoriteten av planområdet omfattas i dagsläget av en utvidgning av stadsplanen för stadsdelarna Östra Morön och Hedensbyn som fastställdes 1962-10-30 (2482K-P375/62). I den stadsplanen är skolområdet markerat med allmänt ändamål och resten av planområdet är markerade med ändamålen park och plantering samt väg och järnväg.

I nordväst omfattas planen av stadsplanen för stadsdelarna Östra Morön och Hedensbyn som fastställdes 1955-11-04 (2482K-P121/55). Där är de delar som berörs utpekade med användningarna park och plantering.

Den södra delen av planområdet runt Östra Nygatan omfattas av en tidigare utvidgning av stadsplanen för stadsdelen Morön och fastställdes 1953-11-13 (2482K-P631/53). Där är de delar som berörs utpekade med användningarna park och plantering samt gata.

Delar av detaljplanerna ovan ersätts med aktuell detaljplan.

Strandskydd

Strandområden som ingår i planer fastställda före 1975 omfattas inte av strandskyddet, om det inte införts genom särskilt beslut. Eftersom gällande detaljplan är från år 1962 omfattas därför inte området idag av något strandskydd. Strandskyddet återinträder dock automatiskt när en plan ersätts med en ny detaljplan, varför ett nytt ställningstagande måste göras.

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

Järnvägen och väg 372 är riksintresse för kommunikationer. En väg/järnväg som utpekats som riksintresse för kommunikationer ska enligt 3 kap 8 § miljöbalken skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller användandet av den. Med det menas att det är funktionen hos transportsystemet som ska säkerställas.

Järnvägsplan 07 Norrbotniabanan

Trafikverket har genomfört planläggningen av den första etappen av Norrbotniabanan mellan Umeå och Luleå under ett antal års tid. För sträckan mellan Skellefteå kommuns södra gräns mot Robertsfors kommun och centrala Skellefteå har tre järnvägsplaner upprättats.

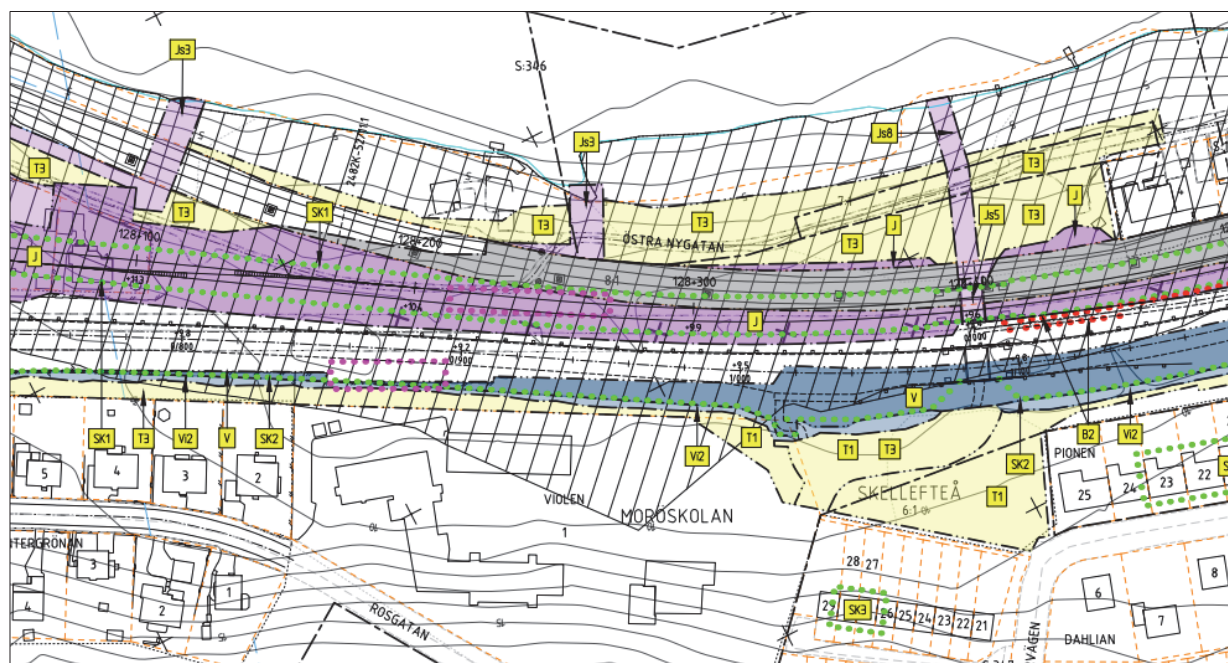
Aktuell järnvägsplan (Järnvägsplan 07) för Norrbotniabanan genom centrala Skellefteå sträcker sig från Södra Tuvan, strax söder om Skellefteälven till Skellefteå C/Klockarbergsvägen. Den totala sträckan är cirka 6,5 kilometer. Generellt utförs järnvägen med dubbelspår.

Vid Morön kommer den nya järnvägen att anläggas i stort sett längs Skelleftebanans befintliga sträckning, vilket innebär omväxlande grund skärning eller låg bank. På den här sträckan anläggs järnvägen med dubbelspår så att tåg kan mötas. För att inrymma dubbelspår behöver väg 372 justeras.



Figur 3: Karta som visar delar av Järnvägsplan 07. Detaljplanens lokalisering markerad med pil. Källa: Trafikverket.

I järnvägsplanen fastställs de skyddsåtgärder och försiktighetsmått som krävs för att förebygga störningar och olägenheter från trafiken eller anläggningen under drifttiden. Skyddsåtgärder som ska fastställas utgörs bland annat av landskapsåtgärder och åtgärder för att främja biologisk mångfald, bullerskyddsåtgärder, åtgärder för att minimera påverkan och spridning av föroreningar till vattenresurser samt åtgärder för att minska barriäreffekter för areella näringar, människor och land- och vattenlevande djur.



Figur 4: Plankarta för järnvägsplan 07 vid Morön som visar den planerade järnvägens utökning i mörkare lila, Järnvägsservitut i ljusare lila, utökad vägrätt i blått och grönt visar bullerskyddsåtgärder. OBS! Norr nedåt i bild. Källa: Trafikverket.

MILJÖKONSEKVENSER

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

Ställningstagande

Genomgång av planens miljöpåverkan visar ingen anledning att anta att det finns risk för betydande miljöpåverkan. Vid sammanvägning av faktorer med risk för negativ inverkan, såsom översvämning och påverkan på kulturmiljö, bedöms inverkan inte vara jämförbar med risk för betydande miljöpåverkan. Kraven enligt Miljöbalken och Skellefteå kommuns dagvattenstrategi gällande dagvatten kommer utredas och säkerställas i planarbetet. Även Trafikverkets järnvägsplan (JP07) angående Norrbotniabanan och dess miljöbedömning inklusive miljökonsekvensbeskrivning, kommer tas i beaktande.

Det finns inte anledning att anta att planen medför att miljökvalitetsnorm kommer att överskridas.

Detaljplanen följer intentionerna i den fördjupade översiktsplanen för Skellefteå kommun.

Planens genomförande bedöms därmed inte kunna antas medföra någon betydande miljöpåverkan. En strategisk miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning bedöms därför inte behöva genomföras.

Länsstyrelsen har den 17 november 2021 tagit del av kommunens ställningstagande och delar kommunens bedömning att planen inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Beslut

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

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Natur

Mark och vegetation

Området norr om Järnvägsleden tillhör stadsdelen Morön. Morön karaktäriseras av sitt läge i en tydlig sydsluttning ned mot Järnvägsleden vilket ger stor höjdskillnad inom området och en tydlig riktning i landskapet mot Skellefteälven.

Planområdet består till stor del av asfalts- och grusytor. I nordvästra delen av planområdet finns gräs och i sydvästra delen av planområdet finns ett låglänt område av både gräs, buskar och björkar. Inom grönytan finns också ett högt bullerplank i trä utplacerat i anslutning till bebyggelsen för att minska störningar från väg och järnväg. Den befintliga järnvägen löper genom området strax söder om väg 372. Även längst i öster växer högt uppvuxna träd. Parkytorna hjälper till att avskilja bostadsområdet från vägen och fungerar som en visuell avgränsning mellan bebyggelsen. I söder ner mot älven växer enstaka lövträd. Grönytorna inom området består i huvudsak av privata trädgårdar och gemensamma grönytor som är insprängda mellan husen på olika ställen.

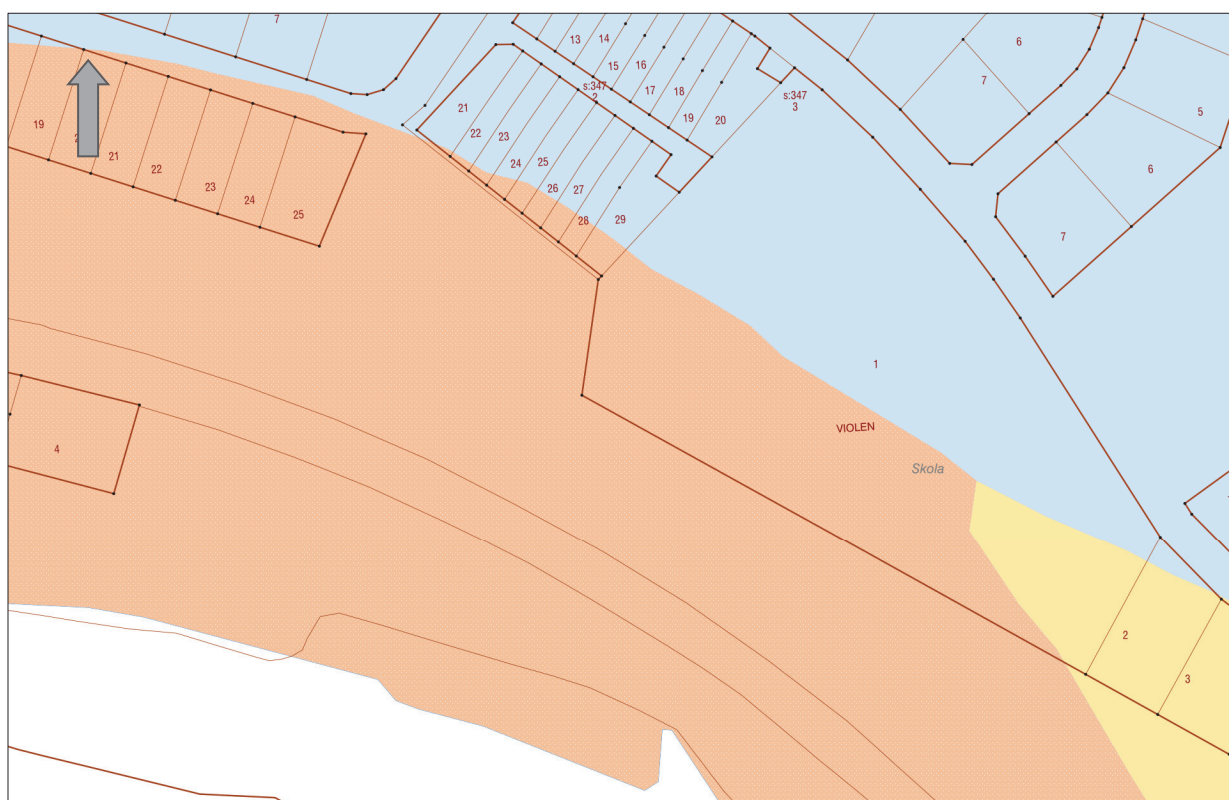
Området med användningen [SKOLA] och [KONTOR] kan med fördel bibehålla växtligheten som finns och även införa fler grönytor. Viktigt är att bibehålla grönytan i nordväst som fungerar som

pulkabacke för närområdet på vintern. Ytan är avsatt för allmän platsmark med användningen [PARK].

Parkytan [PARK] längs med väg 372 hjälper till att avskilja bostadsområdet från vägen och är viktig som en skyddszon mellan bebyggelsen och den starkt trafikerade väg 372. Inom vägområdet finns också ett bullerplank i trä utplacerat i anslutning till bebyggelsen för att minska störningar från väg och järnväg. I enlighet med kommande järnvägsplan kommer bullerplank fortsatt finnas, vilket också planbestämmelse [skydd och m] säkerställer.

Geotekniska förhållanden

Marken består generellt av omväxlande sediment av silt och lera med mäktigheter som varierar mellan cirka 0,5–8 meter. De naturligt lagrade sedimenten har i allmänhet lös eller mycket lös lagringstäthet, men under befintlig järnväg bedöms sedimenten ha medelhög lagringstäthet. Moränen har fast eller mycket fast lagringstäthet.



Figur 5: Jordartskarta där blå färg visar morän, orange färg visar grovsilt-finsand och gul färg visar lera-silt.

Grundvattentrycknivåer i moränen motsvarar en grundvattenyta cirka tre till fem meter under markytan. Vattengenomsläppligheten i morän är låg till måttlig. Generell strömningsriktning för grundvatten i området är i riktning mot Skellefteälven.

Förorenad mark

Inga kända potentiellt föroreningar finns inom planområdet, men i järnvägsplanarbetet har framkommit att det finns föroreningar inom järnvägsfastigheten, se nedan:

Längs befintligt spår Inom spårområdet har inga spår av bekämpningsmedel eller oljeföroreningar påträffats. Däremot förekommer främst höga arsenikhalter över mindre känslig markanvändning, MKM, men även ställvis koppar, kvicksilver och bly längs järnvägsspåret. De högsta metallhalterna förekommer generellt den första halvmetern längs med spåret. De höga metallhalterna beror

troligen främst på de malmtransporter som kört längs järnvägen. Det är också tänkbart att själva banvallsmaterialet innehåller naturligt förhöjda metallhalter. Bakgrundshalterna i Skellefteå området är höga för bland annat arsenik. Inom bangårdsområdet bredvid spår har mycket höga arsenikhalter över nivåer för farligt avfall konstaterats i en provpunkt ända ner till en meters djup. Prover djupare än en meter har inte tagits eftersom föroreningen inte är avgränsad.

Undersökningar av väg 372 har utförts, dessa undersökningar indikerar ingen förekomst av järnsand i vägkroppen.

Inga åtgärder för förorenad mark krävs för detaljplan.

I järnvägsplan 07 har följande principer tillämpats vid val av ytor för tillfällig nyttjanderätt för bland annat mellanlagring av massor: Avstånd mellan ytor för tillfälligt upplag och ytvatten är minst 50 meter. Inga upplagsytor i järnvägsplanen har placerats på eller i närheten av kulturhistoriskt intressanta byggnader.

Radon

Planområdet är ett lågriskområde för radon.

Översvänningsrisk

Översvämning kan orsakas av flera olika händelser, t.ex. höga flöden, skyfall, ändring av grundvattenytans läge, vattengenombrott och dammbrott.

Vanligaste orsaken till översvämning i Sverige är främst stor vattentillförsel till sjöar och vattendrag på grund av kraftiga regn eller snösmältning (SMHI, 2017).

Vatten från avvattning från anläggningen och omgivande ytor uppströms järnvägen leds via befintliga dagvattensystem, diken, trummor och kulvertar. Detta gör att dämning kan uppstå uppströms järnvägen vid skyfall.

Passager under järnvägen kan komma att befinna sig i lågt läge jämfört med omgivningen. Vid skyfall som är kraftigare än vad stadens VA-system är dimensionerat för finns risk att vatten kan ansamlas i dessa lågpunkter. Järnvägsprojektet arbetar i linje med Trafikverkets övergripande strategier för klimatanpassning (TDOK 2014:0882). De övergripande strategierna handlar bland annat om att skapa förutsättningar för utformande av robusta anläggningar, som i sin tur kan förebygga negativa följder av klimatets påverkan.

Ett förändrat klimat kan innebära ökade risker för översvämning och ökade flöden som kan ge negativ påverkan på järnvägsanläggningen. Med hänsyn till detta är det viktigt att anläggningen anpassas till ett framtida klimat. Kritiska punkter som kan behöva klimatanpassas är trummor, broar, bankar samt strandremsor.

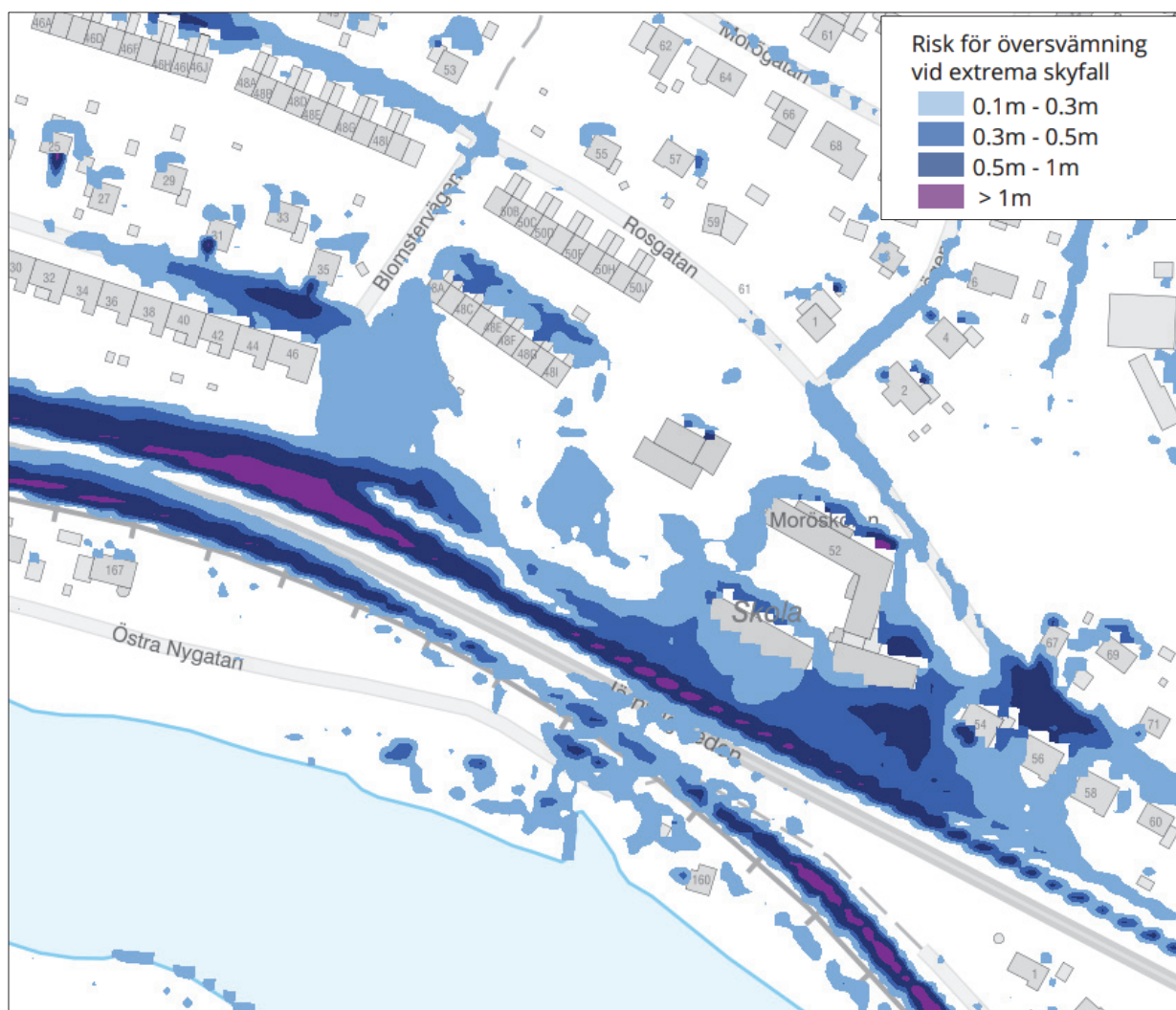
För broar gäller normalt Trafikverkets kravdokument för broar, TDOK 2016:0204, där det anges att broar med en fri öppning som är mer eller lika med 15 meter utformas för flöde och vattenstånd vid 100-års återkomsttid och broar med en fri öppning som understiger 15 meter utformas för flöde och vattenstånd vid 50-års återkomsttid. Vid utformningen ska förväntade klimatförändringar under brons avsedda tekniska livslängd, 120 år vid järnväg, beaktas. Vattenståndet vid 50-års vattenstånd respektive 100-års vattenstånd skiljer dock endast maximalt 1 dm och därmed bedöms samtliga broar klara 100-års flödet oberoende av spännvidd.

Järnvägsanläggningen dimensioneras för hur situationen med högvattenflöden ser ut idag, och det bedöms därmed inte bli framtida problem kopplat till klimatförändringar enligt underlaget från

SMHI. Hänsyn har därmed tagits till klimatförändringar och ökade risker för översvämning vid utformning av trummor, broar, bankar och till viss del strandremsor.

I projektet för Norrbotniabanan har utgångspunkten varit att utforma en robust anläggning som är anpassad till framtida klimatförändringar. Vid utformning av trummor, broar, bankar och till viss del strandremsor har hänsyn tagits till risk för klimatförändringar och höga flöden. Med inarbetade åtgärder bedöms riskerna med hänsyn till ett framtida klimat därmed vara låga

I sydvästra delen av planområdet, norr om järnvägen vid grönområdet, finns det en lågpunkt som fyller en viktig funktion för fördröjning och rening av dagvatten, se karta nedan. Det området har risk att översvämmas vid skyfall, därefter kommer vattnet rinna genom gång- och cykeltunneln och ut i Skellefte älv. Användningen [PARK] i området har i syfte att fördröja och rena dagvatten och hantera översvämning. Vid detaljprojektering är det viktigt att det inte blir en lågpunkt i gång- och cykeltunneln.



Figur 6: Risk för översvämning vid extrema skyfall beräknat på 100 års regn.

Dagvatten ska enligt kommunens dagvattenstrategi i första hand omhändertas lokalt. Ytor inom planområdet ska ge möjlighet till LOD (lokalt omhändertagande av dagvatten) och ha en fördröjande påverkan på avrinning.

Bebyggelseområden

Bostäder

Morön är en äldre stadsdel med arkitektur från 1950–1970-talet med ett gatunät av modifierad rutnätsform. Bebyggelsen inom området är blandad, både i skala och täthet, med punkthus, flerbostadshus, kedjehus, radhus och villor. Stråket närmast Järnvägsleden består dock främst av enskilda villor. Inom området finns också en skola, Moröskolan, som vetter ned mot väg 372. Bostäderna i närområdet består i huvudsak av fristående villor. Nordväst om planområdet finns även kedjehus och radhus med suterrängvåning från 1960-talet.

Planområdet är exploaterat sedan tidigare. Planområdet i sig har inga bostäder med ett mindre undantag i det sydvästra hörnet där en mindre del av en privat bostadstomt återfinns, det finns däremot ingen byggrätt på den delen av fastigheten.

Arbetsplatser, övrig bebyggelse

Kvartersmarken inom planområdet är utpekad för kontors- och skoländamål som båda möjliggör arbetsplatser för närområdet. Tidigare har Moröskolan verkat inom lokalerna, men nu pågår skolverksamhet i den nybyggda Floraskolan strax norrut från planområdet. I anslutning finns även småindustri cirka 100 meter nordöst om planområdet.

Offentlig och kommersiell service

Planområdet möjliggör för skolverksamhet på Moröskolan som haft en verksamhet med klasser från förskoleklass till årskurs 5. I skollokalerna har det även funnits fritidshem och en idrottshall som består. I samband med att Floraskolan invigdes flyttades personal och elever till de nya lokalerna, men användningen säkras fortsatt för att möjliggöra en framtida plats för utökad skolverksamhet inom stadsdelen.

Skogsvallen, cirka 250 meter nordöst om planområdet, är ett rekreationsområde med fotbollsplaner både inomhus och utomhus.

Närmaste kommersiella service ligger cirka 400 meter norr om planområdet med livsmedelsbutik, restaurang och frisörsalong.

Tillgänglighet

Marken inom området har stora höjdskillnader mellan de högsta punkterna i anslutning till Rosgatan i nordöst och de lägre punkterna söder om järnvägen. Vidare innebär en ny passage under järnvägen fler höjdskillnader än förutsättningarna i dagsläget. Det innebär att nya gång- och cykelstråk bör anläggas med beaktning till personer med olika funktionsvariationer för att kunna säkerställa en god tillgänglighet.

Den nya placeringen av väg 372 möjliggör även etableringen av nya busshållplatser i anslutning till planområdet vilket stärker kopplingarna till resten av staden och ökar tillgängligheten till området. Vidare kopplar gång- och cykelpassagen ihop stadsdelarna Älvsbacka och Morön för oskyddade trafikanter.

Jämställdhet 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 372. Dessutom stärks gång- och cykelförbindelserna mellan Morön och Älvsbacka och vidare västerut.

Barnperspektiv

Barnperspektivet har en central roll i detaljplanen genom en stark koppling till trafiksäkerhet och framkomlighet. Barnens fysiska närmiljö har stor betydelse för deras liv och utveckling. Aktuell detaljplan ger kvaliteter i form av goda förutsättningar för en trafiksäker utomhuslek vid skolgården samt idrottshallen som är en del av skolanvändningen.

Närheten till olika kommunikationer möjliggör att barn kan ta sig till och från skolan på ett säkert sätt. Skolanvändningen i sig skapar en plats där barn kan utveckla sitt naturliga inlärande och är en viktig plats för att barnen ska utvecklas och trivas.

Morön är en stadsdel där närhet till det mesta finns inom korta avstånd. Inom gångavstånd från planområdet finner man bland skola (Flora skolan), affär, idrottsanläggningar (Skogsvallen och Flora skolan), parker, rekreationsområden mm.

Cykelväg finns i anslutning och inom planområdet och ansluter till cykelhuvudnätet in mot centrala stan, skola och idrottsanläggningar. I övrigt så är Moröns gatunät uppbyggt med trottoarer på båda sidor gata.

Bussförbindelserna till och från Morön är goda. Busshållplats finns inom planområdet.

Pulkabacken som är viktig för hela närområdet säkerställs med planbestämmelse [PARK].

Gestaltningmässigt är det viktigt för barn att kunna orientera- och identifiera sig med sin hemmiljö och särskild möda 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.

Boverkets rekommendationer angående friyta vid förskola och grundskola bör följas. För förskola anges 40 m²/barn och för grundskola anges 30 m²/barn som rimligt mått.

Se vidare under kapitlet friytor på sidan 12.

Byggnadskultur och gestaltning

Morön består i huvudsak av fristående villor med olika åldrar där de flesta är från 1950–1970 talet. Nordväst om planområdet finns även kedjehus och radhus med suterrängvåning från 1960-talet. Fasadmaterialen på dessa byggnader är främst tegel men där finns även inslag av trä.

Moröskolan

Den äldsta delen av Moröskolan är ett skolhus uppfört 1929 efter ritningar av arkitekt J. Sandberg, Stockholm. Byggnaden är utpekad som kulturhistoriskt värdefull i Bebyggelsen i nedre Skellefteådal från 1978 samt i Våra kulturmiljöer, Kulturmiljöprogram för Skellefteå kommun från 2006. Det innebär att byggnaden skyddas av Plan- och bygglagen kap 8 §13 och ej får förvanskas. Byggnaden är genom sin oförändrade volym och takform samt originalfönstren relativt väl bevarad trots tillbyggnader samt byte av tak-, fasadmaterial och färgsättning.



Figur 7: Moröskolan i sitt originalutförande med putsfasad och tegeltak. Foto: Ragnar Insulander, Skellefteå museum, 1951.



Figur 8: Moröskolan 2021. Foto: Skellefteå kommun.

Byggnaden är uppförd i trä i två och en halv våning med källare på en spritputsad sockel av cement. Fasaderna var ursprungligen vitputsade utan utsmyckningar enligt äldre fotografier. Man ansåg vid tiden att dyrbara orne-ringar och arkitekturdetaljer skulle undvikas på skolor. Till utvändigt målning framhölls vikten av lugna och med omgivningen harmoniserande färger, bruket

av en enda färg förespråkades. De höga vitmålade originalfönstren, indelade i åtta rutor med korspost och träspröjsar, är bevarade.

Skolhusets fasader kläddes 1967 med stående lockpanel som till en början behandlades med grönbrun impregnering. Panelen har senare målats i en ljus-gulbeige kulör med vita detaljer vilket bättre passar ihop med byggnadens arkitektur. Byggnaden tilläggsisolerades troligtvis när fasadmaterialet byttes ut. Taket är ett valmat flackt sadeltak, vilket är typiskt för tidens skolhus. Det är idag täckt med betongpannor men ursprungligt takmaterial var troligtvis tegelpannor. På norra sidan av byggnaden har flera förändringar gjorts, bl a har en länk byggts mellan det gamla skolhuset och de yngre tillbyggnaderna, vilket till viss del förvanskat det gamla skolhuset. En mindre, enkel entré med litet skärmtak och bruneloxerad port finns på skolhusets östra gavel.

Skolhuset har trots förändringar ett tydligt tjugotalsskandinaviskt formspråk då idealet för skolbyggnader var en enkel och harmonisk form med goda proportioner och rytmiskt fördelade fönsteraxlar. Det är särskilt viktigt att värna om byggnadens ännu bevarade originalfönster samt huskroppens typiska volym liksom takform. Södra fasaden ska fortsätta vara den dominerande vyn. Materialval och färgsättning är även de viktiga för byggnadens kulturhistoriska värde.

Planbestämmelser [k respektive f] angående varsamhet och utformning finns i plankartan.

Friytor

Lek och rekreation

Det finns god tillgång till rekreationsytor inom och i direkt anslutning till planområdet. Skolgården erbjuder goda möjligheter till spontan lek och det finns även en allmän lekpark 100 meter norr om planområdet. Den nya passagen medför även en enklare anslutning för boende och besökare till Skellefteälven.

För friytor vid förskola, skola, fritidshem eller liknande verksamhet har Boverket tagit fram allmänna råd (BFS 2015:1) där det bland annat står:

För förskolor, skolor och fritidshem (årskurs F-6) bör friytan placeras i direkt anslutning till förskolan, skolan eller fritidshemmet och barnen och eleverna bör själva kunna ta sig mellan byggnaden och friytan. För skolor årskurs sju till nio bör friytan placeras i direkt eller i nära anslutning till skolbyggnaden. Eleverna bör självständigt kunna ta sig mellan byggnaden och friytan. För gymnasieskolor bör friytan placeras och ordnas på det sätt som är skäligt med hänsyn till elevernas och verksamhetens behov.

Vid bedömningen av om friytan är tillräckligt stor bör hänsyn tas till både storleken på friytan per barn och till den totala storleken på friytan. Ett rimligt mått på friyta kan vara 40 m² per barn i förskolan och 30 m² per barn i grundskolan, enligt Boverkets vägledning "Gör plats för barn och unga". Pulkabacken som är viktig för hela närområdet säkerställs med planbestämmelse [PARK].

Forskning visar att den totala storleken på friytan helst bör överstiga 3000 m². På en gård som är mindre, oavsett antal barn, kan en barngrupp få svårt att utveckla lek och socialt samspel på ett sätt som tillgodoser deras behov (Mårtensson, Boldemann, o.a. 2009).

Friytan bör kännetecknas av varierande terräng – och vegetationsförhållanden, goda sol- och skuggförhållanden, god luftkvalitet samt god ljudkvalitet. Vid placering och anordnande av friytan bör särskilt beaktas friytans tillgänglighet, säkerhet och förutsättningarna för att bedriva ändamålsenlig verksamhet.

Det finns samband mellan en friytas kvalitet och utevistelse. Ju högre kvalitet en friyta har, i form av grönska och väl planerade lekytor, desto mer tid spenderar barn utomhus. Utomhusleken kan

också bidra till bättre kunskapsinhämtning och mentalt välbefinnande genom stressreducering och återhämtning. På svenska förskolor har utomhuslek på rymliga och gröna gårdar visat sig ha samband med bättre nattsömn, välbefinnande, viktkontroll och koncentrationsförmåga hos barnen.

En indikator för en solsäker miljö är himmelsvyn. Om mer än halva himlen rakt ovanför barnens favoritställen täcks av grönska är den ultraviolette strålningen lagom.

Byggnadernas orientering, lekytornas placering och mängden vegetation på gården är redskap för att skapa goda sol- och skuggförhållanden. Byggnader för med sig slagskugga på norrsidan. Det medför att dessa ytor är mindre attraktiva och kommer att bli mindre använda.

Byggrätten i skolområdet har anpassats så att god friyta enligt ovan ska vara möjlig att uppnå.

Naturmiljö

Planområdet ligger i direkt anslutning till Rosgatans kvartersskog i nordöst. Den tätortsnära skogen kopplar planområdet vidare mot Skogsvallen och Moröhöjden och är utpekad som bevarandevärd i den fördjupade översiktsplanen för Skellefteå kommun. Den är till för allmännyttan och har både biologiska och sociala värden.

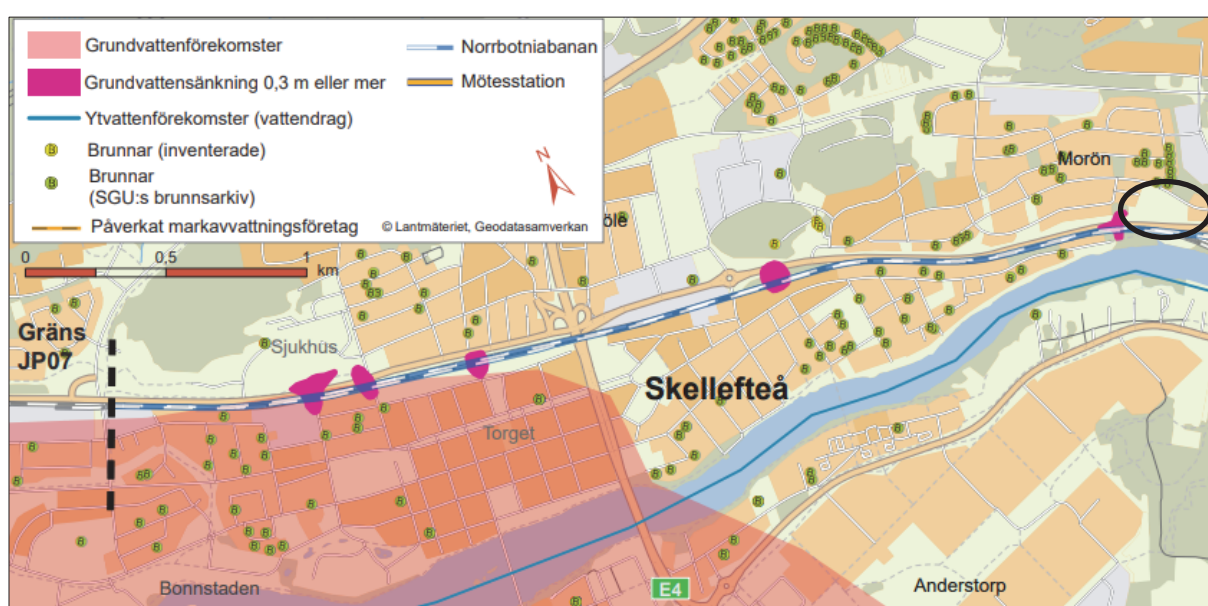
Mellan befintlig järnväg och Östra Nygatan finns det på några ställen i området partier med naturmark bevuxna med träd med en undervegetation av gräs. Dessa fungerar som visuella avgränsningar mellan väg 372 och järnvägen gentemot bostadsbebyggelsen och bidrar till att skapa en grön karaktär i området. Växtligheten består av lövträd, främst större björkar och rönn. Detaljplanen säkerställer natur/parkmiljön med användningen [PARK].



Figur 9: Planområdet sett från väster med del av parkytan norr om väg 372. Källa: Trafikverket.

Vattenområden

Den nya gång- och cykelvägen vid Morön kommer att gå i skärning och ge upphov till grundvattenbortledning och grundvattensänkning i jordarter med låg vattengenomsläpplighet. Influensområdets utbredning uppgår som mest till cirka tio meter ifrån vägen. Inom influensområdet förekommer inga grundvattenberoende objekt och grundvattenbortledningen bedöms därmed medföra små negativa konsekvenser. Grundvattensänkningen vid gång- och cykelvägen kommer att ske i område där sulfidförande jord påträffats. Detta kan ge upphov till att surt grundvatten leds till Skellefteälven. Grundvattentillskottet till Skellefteälven från gång- och cykelvägen är mindre än fem liter per minut. (Ur Trafikverkets järnvägsplan 07).



Figur 10: Yt- och grundvattenförutsättningar samt områden inom vilken permanent grundvattensänkning (större än 0,3 meter) bedöms ske. Planområdet inringat i svart. Källa: Trafikverket.

Detaljplanen berör ett vattendrag, Skellefteälven. Skellefteälven är klassat som kraftigt modifierat/påverkat vatten. Norrbotniabaneprojektet bedöms inte påverka den kemiska eller den ekologiska potentialen negativt för Skellefteälven enligt järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning. Skyddsåtgärder för att minska påverkan på vattendraget utöver allmänna åtgärder som grumling, kommer att föreslås och genomföras i senare skeden. Det kan till exempel röra sig om sedimentfällor för att förhindra pH-minskning vid schakt i omgivande sulfidjordar.

Konsekvensen för Skellefteälven bedöms som liten, åtgärderna påverkar inte älvens status. Inte heller ett genomförande av detaljplanen bedöms därför påverka negativt eftersom fler ytor för [PARK] bibehålls och säkerställs. Vilket bidrar till att dagvatten renas och fördröjs. Dagvatten ska enligt kommunens dagvattenstrategi i första hand omhändertas lokalt.

Gator och trafik

Gatunät

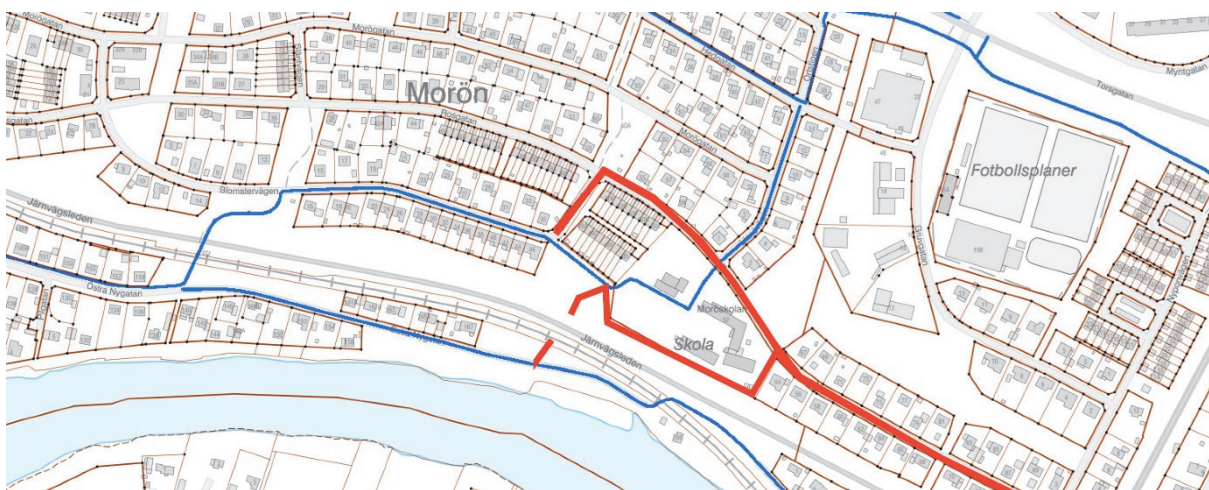
Järnvägsleden, som heter väg 95 väster om E4 och väg 372 österut, tillhör kommunens huvudvägnät och är regionens viktigaste transportstråk i öst-västlig riktning och har stora pendlingsströmmar. Väg 95 har en övergripande betydelse som riksväg och sammankopplar norrlandskusten med Norge. Väg 95/372 har stor betydelse för näringslivet och Port of Skellefteå (Skellefteå hamn) och är central för gruvindustrin och dess transporter mellan gruvorna i väster och smältverket Boliden Rönnskär.

När den nya sträckningen för E4 byggs kommer väg 372 mellan nya och gamla E4 få en ännu större betydelse som länk mellan E4 och inlandskommunerna och Norge samt mellan E4 och centrala Skellefteå. Väg 372 är även rekommenderad väg för farligt gods.

Trafikflödena på väg 372 är idag ungefär 12 000–13 500 fordon/vardagsdygn, varav den tunga trafiken utgör cirka 9 %. Pågående planering av bostäder och arbetstillfällen öster om nuvarande E4 kommer tillsammans med den nya sträckningen för E4 innebära att trafikflödet på väg 372 i framtiden kommer att öka med i storleksordningen 50 %.

Gång- och cykeltrafik

Väster om planområdet finns en befintlig gång- och cykelpassage under väg 372 och järnvägen. Den ansluter till Östra Nygatan på den södra sidan och Blomstervägen på den norra sidan. Älvsbacka. Genom skolområdet går i dagsläget huvudstråket för gång- och cykel. Skolområdet angörs från gång- och cykeltunnel i sydväst och från Rosgatan.

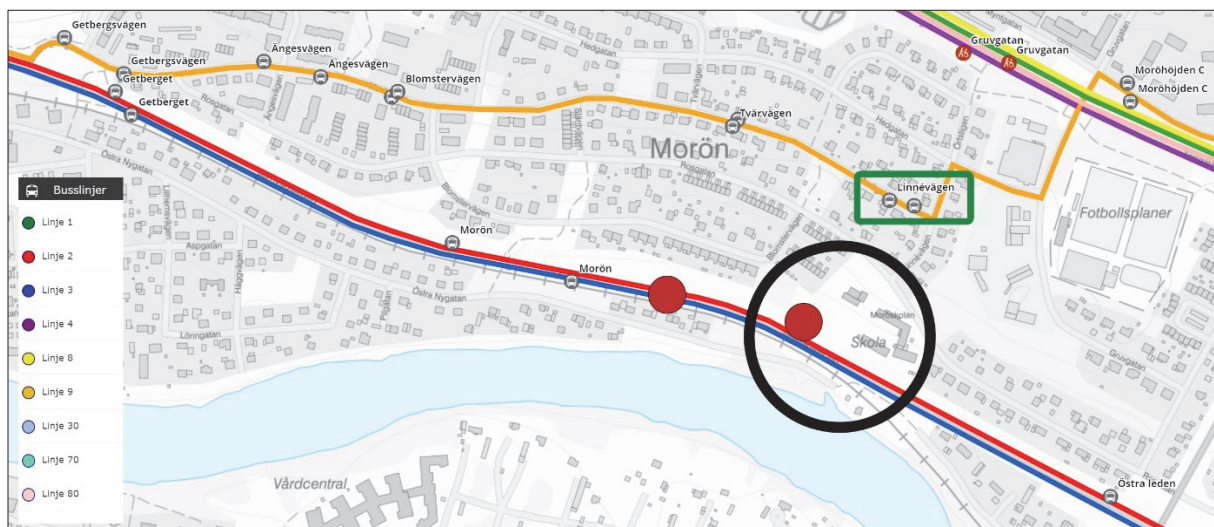


Figur 11: Befintligt huvudnät för cykel med blått. Föreslaget utökat huvudstråk med röd linje.

En illustrationslinje för gång- och cykelväg finns i detaljplan inom användningen [PARK] och har i syfte att förstärka huvudstråket för cykel. Området är avsett för allmän gång- och cykelväg. Inom området ingår förutom vägbana även sidoområden avsedda för diken, snörjoning, etc. Även gatubelysning får uppföras inom området. Linjen är dragen i öst-västlig riktning i syfte att få ett gent, framkomligt och tillgängligt cykelstråk. Så länge Skellefteå kommun äger fastigheten Violen 1 (Moröskolan) går det även att gå och cykla genom skolområdet, men innebär betydande höjdskillnader, vilket är till nackdel för främst cyklister.

Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken till och från Morön är god och ca 100 meter norr om planområdet ligger närmaste busshållplats för lokaltrafiken idag, markerad med grön ruta i bild nedan. I och med flytten av Järnvägsleden föreslås även ny lokalisering av busshållplatserna längs röd och blå linje. De föreslagna busshållplatsernas lokalisering är markerad med röda prickar i kartan nedan. Planområdets lokalisering markerad med svart ring, nedan i figur 12.



Figur 12: Kartbild som visar befintliga busslinjer samt närmaste befintlig busshållplats (grön markering), nya busshållplatser (röda markeringar) och planområdets lokalisering (svart markering).

Parkering, utfarter, varumottagning

För den tidigare skolverksamheten i Violen 1 har erforderligt antal cykel- och bilplatser kunnat anordnas inom fastigheten. Inom fastigheten finns 20 personalparkeringsplatser. Framtida behov av parkeringsplatser beror på vilken verksamhet som blir aktuell. Den nya detaljplanen möjliggör förutom skolverksamhet även kontorsverksamhet.

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

För Violen 1 kan följande parkeringstal fungera som riktvärden vid bedömningen av bilplatsbehov:

- 9 platser per 1000 m² bruttoarea för skola
- 26 platser per 1000 m² bruttoarea för kontor

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

Entréerna för gående och cyklande bör placeras i förhållande till barnens färdväg till skolan. Väl placerade cykelställ, gärna under uppsikt från byggnaden är viktigt för att ge bästa möjliga förutsättningar för barnen att själva ta sig till skolan. Cykelplatser bör även vara väderskyddade. Parkeringsplatser och angöringsplats för att hämta och lämna barn bör samordnas med trafikyta för leveranser och återvinning, så att gårdens lekbara friyta maximeras.

För cykelparkering kan följande parkeringstal fungera som riktvärden vid bedömning av cykelplatsbehov:

- 25-35 platser per 1000 m² bruttoarea för skola
- 15 platser per 1000 m² bruttoarea för kontor

Hälsa och säkerhet

Buller

Riktvärden

Nedanstående värden är en konkretisering av vad Trafikverket anser vara en god eller i vissa fall godtagbar miljö. Värdena ska utgöra ett stöd vid Trafikverkets bedömningar om behov av utredningar och genomförande av skyddsåtgärder mot höga buller- och vibrationsnivåer.

Lokaltyp eller områdestyp	Ekvivalent ljudnivå, L_{eq24h} , utomhus	Ekvivalent ljudnivå, L_{eq24h} , utomhus på uteplats/skolgård	Maximal ljudnivå, L_{max} , utomhus på uteplats/skolgård	Ekvivalent ljudnivå, L_{eq24h} , inomhus	Maximal ljudnivå, L_{max} , inomhus	Maximal vibrationsnivå, mm/s vägd RMS inomhus
Bostäder ^{1 2}	55 dBA ³ 60 dBA ⁴	55 dBA	70 dBA ⁵	30 dBA	45 dBA ⁶	0,4 ⁷
Vårdlokaler ⁸				30 dBA	45 dBA ⁶	0,4 ⁷
Skolor och undervisningslokaler ⁹	55 dBA ³ 60 dBA ⁴	55 dBA	70 dBA ¹⁰	30 dBA	45 dBA ¹¹	
Bostadsområden med låg bakgrunds nivå ¹²	45 dBA					
Parker och andra rekreationsytor i tätorter	45 - 55 dBA					
Friluftsområden	40 dBA					
Betydelsefulla fågelområden	50 dBA					
Hotell ^{12 13}				30 dBA	45 dBA	
Kontor ^{12 14}				35 dBA	50 dBA	

¹ Riktvärden inomhus omfattar bostadsrum i permanentbostad och fritidsbostad

² Dessa riktvärden för buller anges även i prop. 1996/97:53

³ Avser ljudnivå vid fasad från vägtrafik samt från spårtrafik i hastighet högre än 250 km/h

⁴ Avser ljudnivå vid fasad från spårtrafik vid hastighet lägre än 250 km/h

⁵ Om ljudnivån överskrids bör den inte överskridas med mer än 10 dBA fem gånger per timme dag- och kvällstid (kl. 06-22)

⁶ Avser ljudnivåer nattetid (kl. 22-06) och får överskridas med högst 5 dBA fem gånger per trafikårsmedelnatt

⁷ Avser vibrationsnivå nattetid (kl. 22-06) och får överskridas högst fem gånger per trafikårsmedelnatt. Vibrationsnivån får dock inte överskrida 0,7 mm/s vägd RMS

⁸ Avser utrymme för sömn och vila, eller utrymme med krav på tystnad

⁹ Riktvärden inomhus omfattar undervisningsrum samt rum för sömn och vila

¹⁰ Får överskridas med högst 10 dBA fem gånger per timme dagtid (kl. 06-18)

¹¹ Får överskridas med högst 5 dBA fem gånger per timme dagtid (kl. 06-18)

¹² Riktvärden för dessa områdestyper beaktas endast vid nybyggnad av infrastruktur.

¹³ Avser gästrum för sömn och vila

¹⁴ Avser rum för enskilt arbete

Figur 13: Trafikverkets riktvärden för buller och vibrationer för nybyggnation av infrastruktur enligt "TDOK 2014:1021 Buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg (V. 2)"

Naturvårdsverket har tagit fram en vägledning "Riktvärden för buller på skolgård från väg- och spårtrafik". Med skolgård avses en öppen plats utomhus vid en skola eller förskola, ofta inhägnad av staket eller stängsel, där barnen vanligen tillbringar sina raster eller där pedagogisk verksamhet bedrivs. På ytor som används för lek, vila eller pedagogisk verksamhet bör ljudmiljön vara god och möjliggöra den tänkta verksamheten. I denna vägledning inräknas även gård för utevistelse vid fritidshem i begreppet skolgård. I plan- och bygglagen används begreppet friyta. Om tomt ska bebyggas med byggnadsverk som innehåller lokaler för fritidshem, förskola, skolor eller liknande verksamhet ska det på tomten eller i närheten av den finnas tillräckligt stor friyta som är lämplig för lek och utevistelse.

För äldre skolas skolgård som det är frågan om här, bör motsvarande nivåer tillämpas som gäller för bostäders uteplats enligt infrastrukturproposition 1996/97:53 samt av efterföljande praxis. Med äldre skolgård menas skolgård som exponeras för buller från väg- och spårtrafik och som inte uppfyller angivelsen för ny skolgård. För äldre skolor och dess skolgård är det viktigast att de delar av gården som är avsedda för lek, vila och pedagogisk verksamhet i första hand håller en god miljökvalitet.

Del av skolgård	Ekvivalent ljudnivå för dygn (dBA)	Maximal ljudnivå (dBA, Fast)
De delar av gården som är avsedda för lek, vila och pedagogisk verksamhet	55	70 ¹

Figur 14: Riktvärden för buller från väg- och spårtrafik vid äldre skolgård (frifältsvärde). ¹ Nivån bör inte överskridas mer än 5 ggr per maxtimme under ett årsmedeldygn, under den tid då skolan eller förskolan nyttjas (exempelvis 07–18).

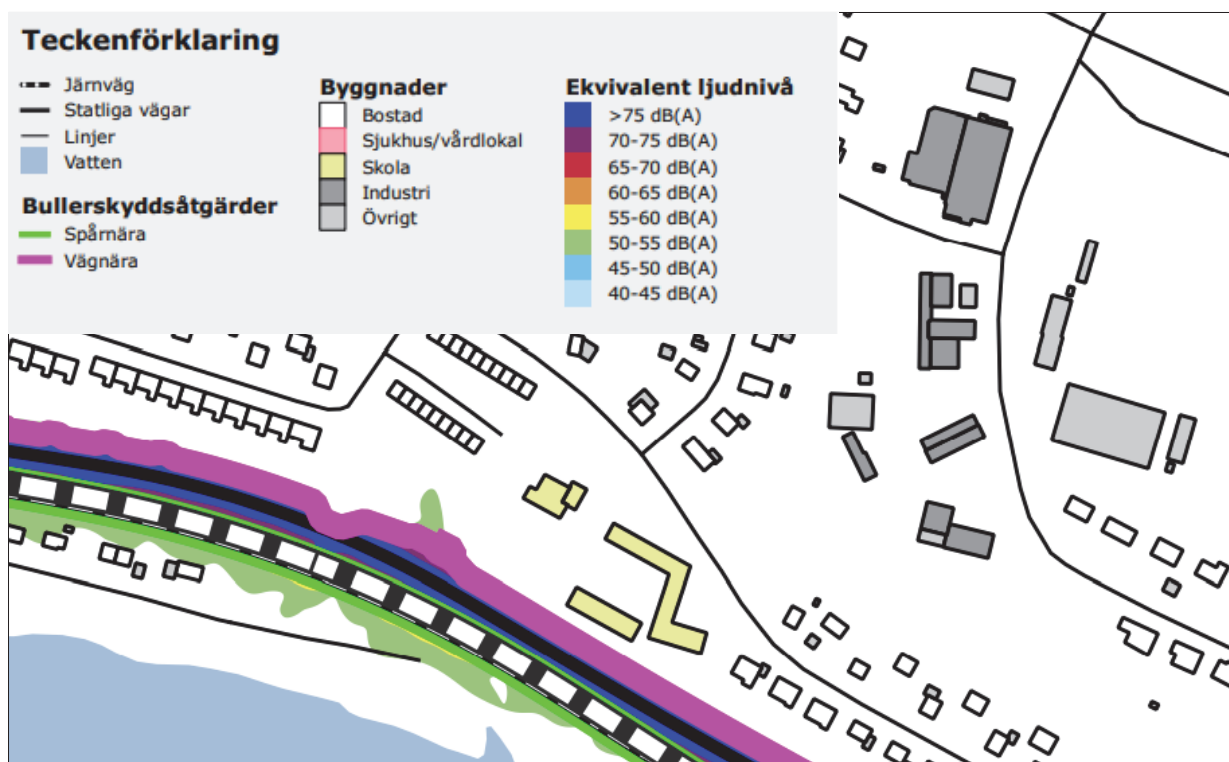
På äldre skolgård som exponeras för buller från väg- och/eller spårtrafik bör den ekvivalenta bullernivån 55 dBA underskridas på de delar av gården som är avsedda för lek, vila och pedagogisk verksamhet. Vidare bör den maximala nivån 70 dBA underskridas på dessa ytor. Den maximala nivån bör inte överskridas mer än 5 ggr per maxtimme under ett årsmedeldygn, under den tid skolgården nyttjas (exempelvis kl. 07- 18). Nivåerna i tabellen utgår från utvecklad praxis för tillsynsändamål som bygger på riktvärden från infrastrukturproposition 1996/97:53 och anger god miljökvalitet om nivåerna underskrids.

Bullerberäkningar och behov av åtgärder

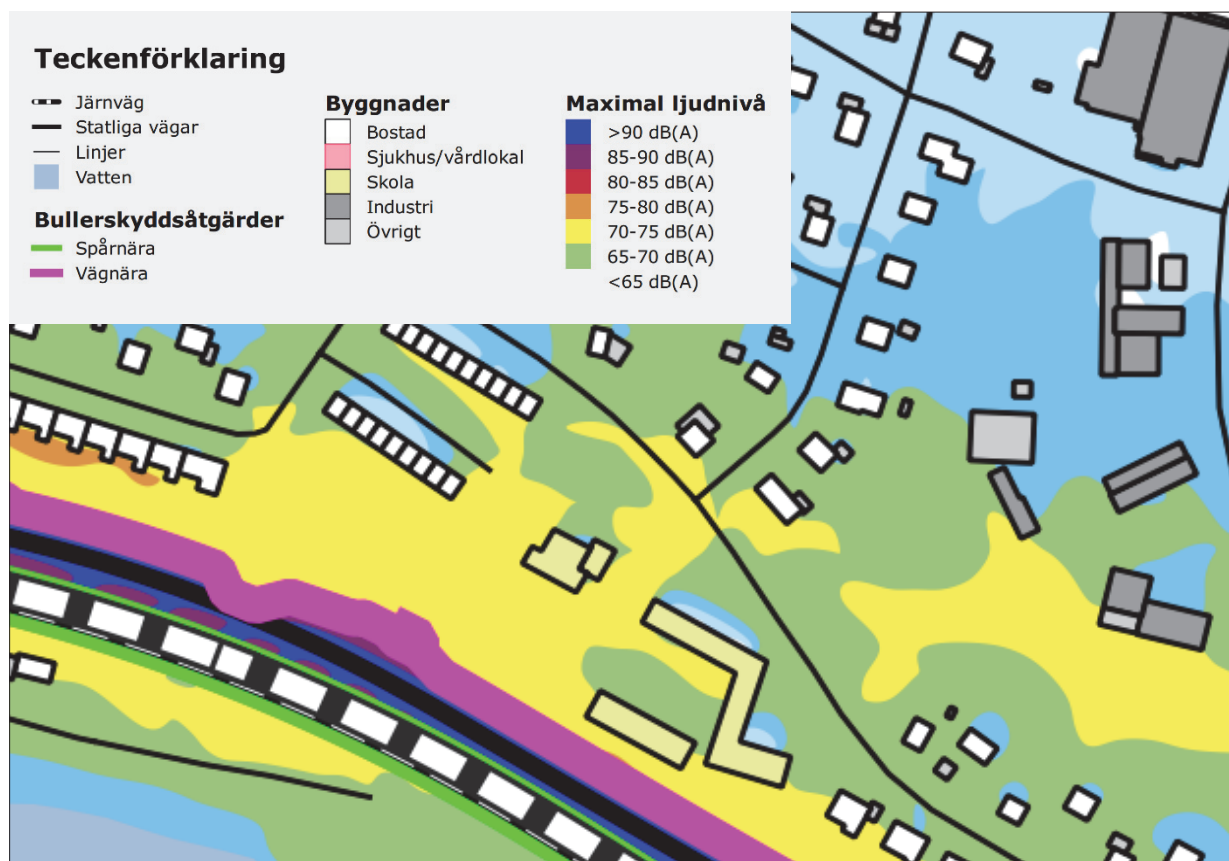
Moröskolan som ligger nära väg 372 beräknas få ekvivalenta ljudnivåer över riktvärdet vid fasad och skolgården. Riktvärdet för ljudnivåer inomhus beräknas att klaras. Trafikverket ansvarar för att bullerskyddsåtgärder i form av bullerskyddssärmar, dimensioneras så att gällande riktvärden klaras, se figur 17 på sidan 20. Detta sker i samråd mellan Skellefteå kommun och Trafikverket vid detaljprojektering. De spårnära bullerskydden planeras vara + 2,7 meter höga och de vägnära bullerskydden kommer vara +3,0 meter höga.

De bostäder som ligger inom influensområdet för den projekterade järnvägen påverkas redan i dag av buller från den statliga infrastrukturen (väg och spår). Den planerade järnvägen kommer att öka den ekvivalenta bullernivån upp till cirka 500 meter ifrån järnvägen, den maximala ljudnivån ökar främst i områden som i nuläget inte är nämnvärt bullerpåverkade av spårtrafik. I övriga områden sker det endast en marginell ökning på grund av ökad hastighet för godstågen. Med de i järnvägsplanen föreslagna spår- och vägnära bullerskyddsåtgärderna minskar både den ekvivalent och maximala ljudnivån i stort sett över hela sträckan genom stan, med några undantag för övre våningsplan på exempelvis flerbostadshus. Norr om väg 372 finns i nuläget bullerskyddsskärmar som står längst med tomtgränserna, dessa föreslås att ersättas med bullerskyddsskärmar som står längst med väg 372 för ökad nytta. För fastigheterna närmast järnvägen kommer bullerstörningen fortfarande vara påtaglig även om nivåerna generellt har minskat.

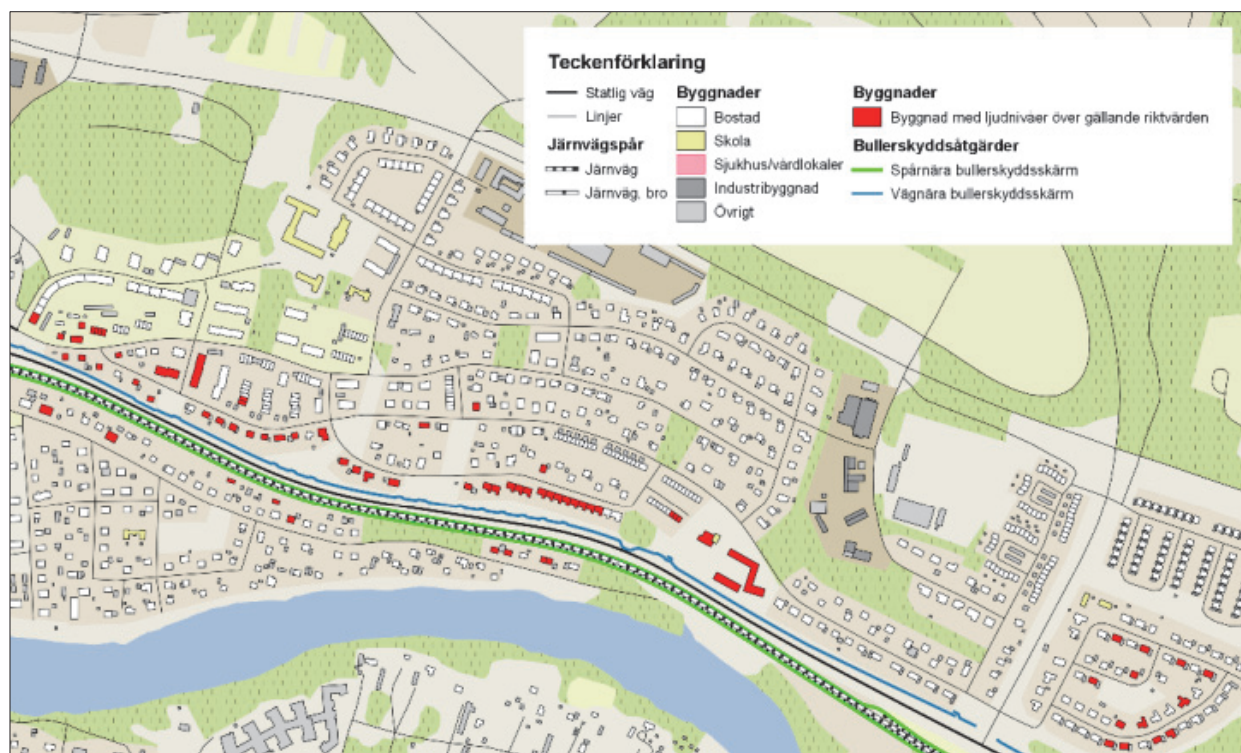
På nästkommande sida, Figur 15 och 16 redovisas beräknade ljudnivåer med föreslagna bullerskyddsåtgärder för väg och järnväg, prognosår 2040. Även utpekade byggnader med ljudnivåer över gällande riktvärden med spår- och vägnära bullerskyddsåtgärder, prognosår 2040, redovisas i Figur 17 på sidan 20.



Figur 165: Ekvivalent ljudnivå med föreslagna bullerskyddsåtgärder för väg och järnväg, prognosår 2040. Källa: Trafikverket.



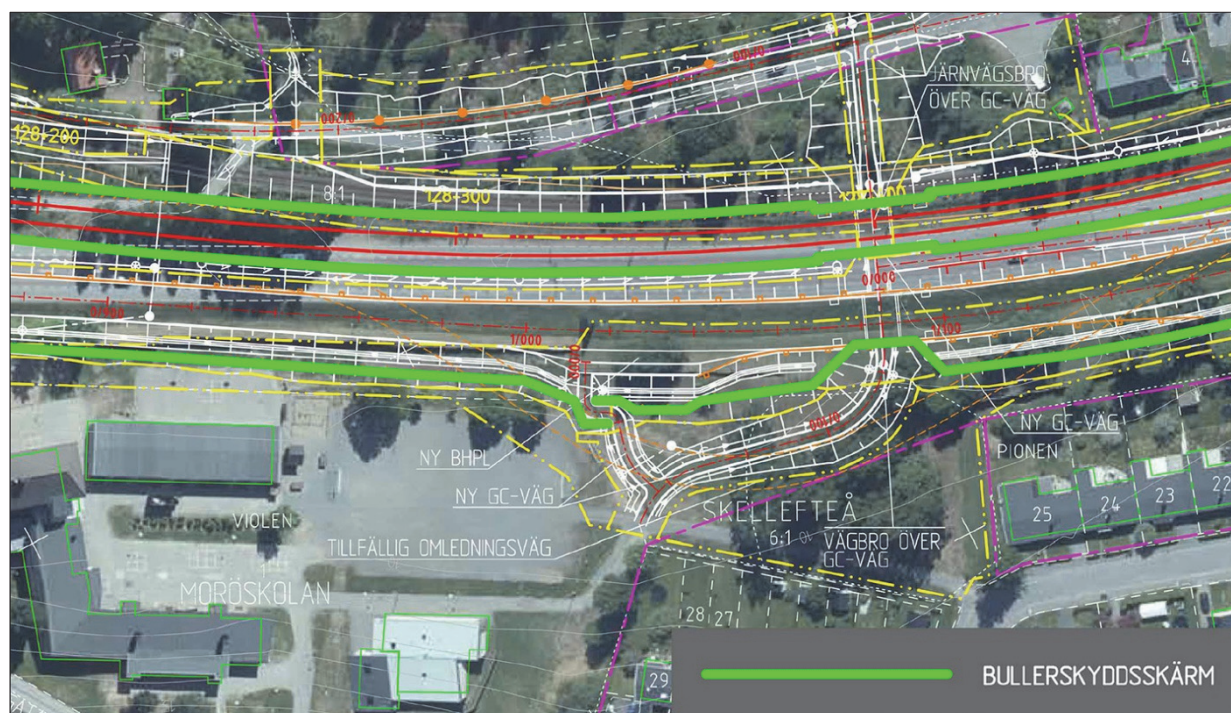
Figur 156: Maximal ljudnivå med föreslagna bullerskyddsåtgärder för väg och järnväg, prognosår 2040. Källa: Trafikverket.



Figur 17: Byggnader med ljudnivåer över gällande riktvärden med spår- och vägnära bullerskyddsåtgärder visas i rött. Prognosår 2040. Källa: Trafikverket.

Samlad bedömning

Inga ytterligare exploateringar planeras i området. Kommunen gör bedömningen, i enlighet med Trafikverkets beräkningar, att med bullerskyddsåtgärder såsom bullerskyddsskärmar klaras bullret från väg och järnväg. Planbestämmelse [skydd] respektive [m] angående att bullerskyddsskärmar ska finnas har lagts ut i plankartan.



Figur 18: Illustration som med grön linje visar var bullerskyddsskärmar planeras.

Farligt gods

Riktlinjer och bakgrund

Väg 372 och järnvägen är en rekommenderad transportled för farligt gods. Trafikverket har tagit fram generella råd om avstånd till järnvägen för olika typer av verksamheter. Enligt dessa råd bör ny bebyggelse generellt inte tillåtas inom ett område på 30 meter från järnvägen (närmaste spårmitt). Den potentiellt ökande risken med ny järnväg och utökning av vägområde kompenseras till viss del av att det är en ny järnväg som utifrån dagens järnvägskrav utförs planskild, instängslad och kompletterad med ett flertal riskreducerande åtgärder utifrån den riskutredning (PM Risk) som har utförts inom projektet för järnvägsplan JP07.

Om bebyggelsen ligger utanför riskhanteringsavståndet på 150 meter är det inte nödvändigt att vidta riskreducerande åtgärder. Länsstyrelsen har bedömt att bebyggelse bortom riskhanteringsavståndet från järnväg är acceptabel ur riskhänsyn oberoende av hur mycket trafik som förekommer och att ytterligare riskreducerande åtgärder inte är nödvändigt. Om bebyggelsen ligger innanför riskhanteringsavståndet vilket den här detaljplanen gör, kan det krävas åtgärder.

Ingen ny bebyggelse möjliggörs närmare järnvägen och vägen än tidigare, varför samma resonemang som förts i PM Risk i järnvägsplan, även gäller i den här detaljplanen.

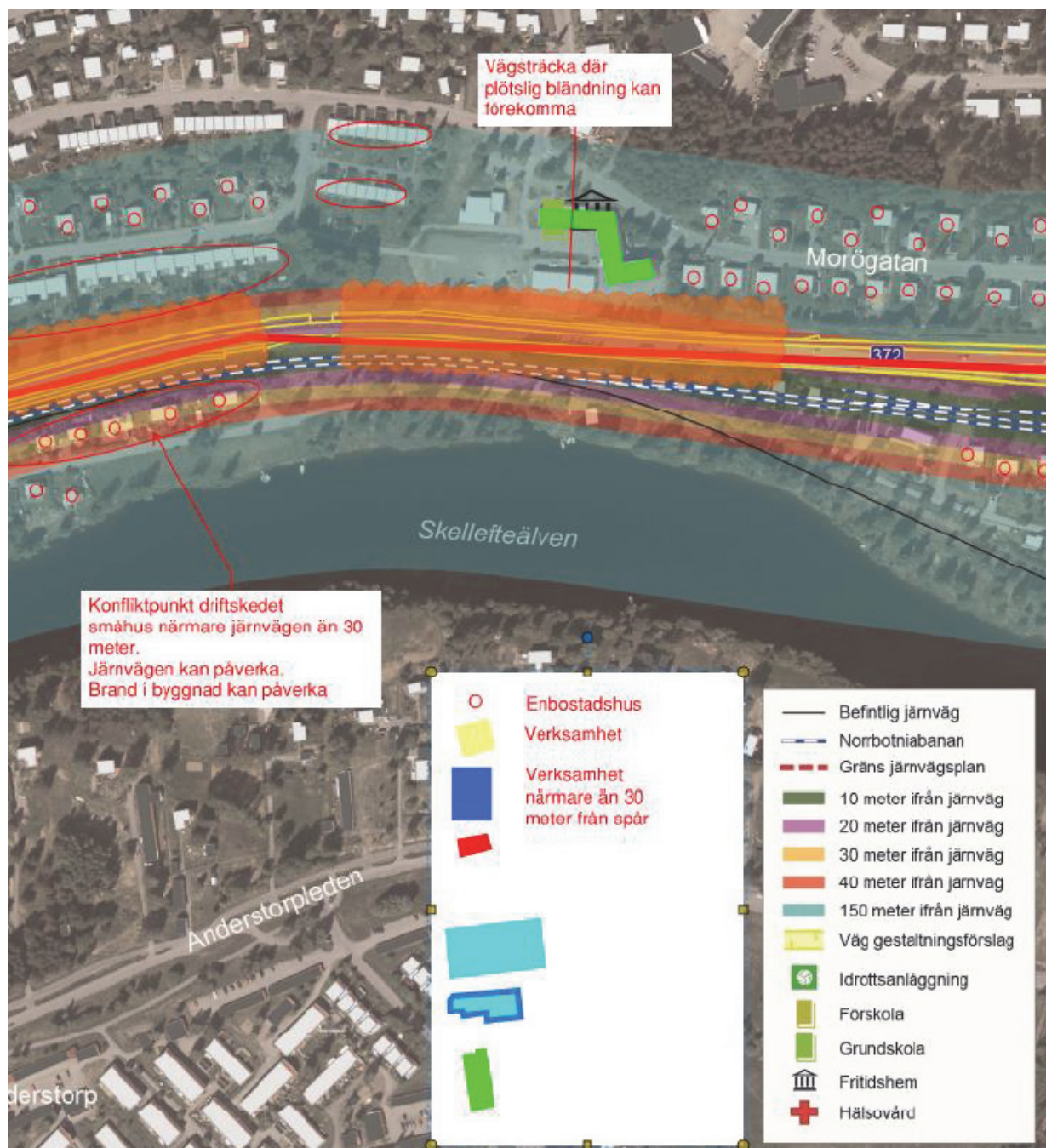
Utöver tillämpning av principen riskhanteringsavstånd används zonindelning som vägledning. Enligt Länsstyrelsen Norrbottens och Västerbottens riktlinjer för skyddsavstånd till transportled för farligt gods (Länsstyrelsen Norrbotten, 2015) är markanvändningarna bostäder, kontor inom kategori C och skola inom markanvändning kategori D.

För att utröna huruvida skyddsåtgärder kopplade till transporter av farligt gods behöver vidtas inom riskhanteringsavståndet har Länsstyrelsen låtit genomföra beräkningar för Norrbottenbanan. Dessa avstånd redovisas nedan:

STRÄCKA	ÅTGÄRDER	SKYDDSAVSTÅND		
		Zon B	Zon C	Zon D
NORDMALING - UMEÅ	Inga	30	30	40
	Invallning	-	-	20
	Brandfasad			10

Figur 19: Urklipp ur Länsstyrelsen Norrbottens och Västerbottens riktlinjer för skyddsavstånd till transportled för farligt gods (Länsstyrelsen Norrbotten, 2015) som redovisar kategorier för markanvändning.

Riskobjekt på sträckan förbi planområdet



Figur 20 Översiktlig karta ur järnvägsplanens PM Risk som visar skyddsavstånd enligt Länsstyrelsens riktlinjer. Inom planområdet finns skola (markerad i grönt) och bostad (markerad med röd ring) inom riskhanteringsavståndet 150 meter.

Skolan ligger längre än 40 meter från järnväg och inga skyddsåtgärder krävs pga farligt gods på järnväg. Bostaden inom planområdet söder om järnvägen ligger närmare än 30 meter från järnväg och skyddsåtgärder krävs. Skyddsåtgärder och riskreducerande åtgärder regleras i järnvägsplan.

Riskobjekt definieras som något som kan leda till olycka. Olycka avser här en händelse som inträffar plötsligt och oväntat, och som kan medföra negativa konsekvenser för identifierade skyddsvärden. De beskrivna riskobjekten är i stort sett desamma för driftskedet och byggskedet.

I driftskedet kan järnvägsanläggningen och den trafik (persontåg, godståg samt farligt godståg) som förekommer i anläggningen orsaka flera olika typer av olyckor. Olyckorna kan dels relateras till den energi som ett tåg i rörelse har, dels den energi som innesluts vid transport av farligt gods.

Byggskedet av Norrbottenbanan innefattar en stor mängd olika typer av risker som är aktuella vid liknande bygg- och anläggningsprojekt. En olycka under byggskedet kan därmed på olika sätt påverka miljö, tredje man eller transporter genom sträckan och projektets framsteg.

Behov av åtgärder

Utifrån PM Risk har riskreducerande åtgärder föreslagits och kommer genomföras vid byggande av järnvägen, som tex svårantändlig bullerskyddskärm, vid bostäderna söder om järnvägen.

Befintliga vägar för transport av farligt gods ändras endast marginellt i samband med ombyggnationen av järnvägen. Den sammanvägda risken från väg och järnväg kommer vara på liknande nivå efter ombyggnationen. Risker förknippade med transporter av farligt gods på vägen medför ej några riskreducerande åtgärder i gällande detaljplaner och vägplan (ur Järnvägsplan 07, PM Risk).

Sammanvägd bedömning

Den sammanvägda risken från väg och järnväg kommer vara på liknande nivå efter ombyggnationen av Norrbottenbanan. Eftersom detaljplan bekräftar befintliga förhållanden gör kommunen med stöd av ovan, bedömningen att inga ytterligare riskreducerande åtgärder behövs inom ramen för detaljplan.

Teknisk försörjning

Vatten, avlopp, dagvatten och dränering

Planområdet ligger inom kommunens verksamhetsområde för dricks-, spill- och dagvatten. 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.

Dagvatten ska enligt kommunens dagvattenstrategi i första hand omhändertas lokalt. Ytor inom planområdet ska ge möjlighet till LOD (lokalt omhändertagande av dagvatten) och ha en fördröjande påverkan på avrinning. Dagvatten från vägar och parkeringsytor m.m., ska avledas på sådant sätt att en partikelavskiljning uppnås.

Exploatören ska komma in med förslag på dagvattenlösningar för att förbättra dagvattensituationen och för att sörja för att man tar hand om dagvattnet på egen fastighet eller på annat sätt som följer dagvattenstrategin. Eventuell anslutning av dagvatten till det kommunala ledningsnätet sker till i nybyggnadskartan anvisad förbindelsepunkt. För dagvatten som inte kan avledas med självfall, till av kommunen anvisat läge, ska pumpning ske inom respektive fastighet. Dagvatten som kan komma att innehålla exempelvis olja eller fett ska förses med avskiljare. Dagvatten får inte innehålla föroreningar som kan vara till skada för människors hälsa och miljö.

Eventuell anslutning av dränering till det kommunala ledningsnätet sker till i nybyggnadskartan anvisad förbindelsepunkt. För dräneringsvatten som inte kan avledas med självfall, till av kommunen anvisat läge, ska pumpning ske inom fastigheten.

El, fjärrvärme, fiber

Fastigheterna inom planområdet är idag anslutna till Skellefteå Krafts befintliga el-, fjärrvärme- och fibernät.

Tele

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom planområdet. Om dessa måste flyttas eller skyddas i samband med exploateringen bekostas detta av den part som initierar åtgärden.

Avfall

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

Strandskydd

Strandskyddet återinträder sedan 2009 per automatik när underliggande detaljplan förnyas, varför en ny prövning rörande strandskyddets upphävande måste göras. Av Miljöbalkens 4 kap 18 c-d § framgår under vilka förutsättningar en kommun får bevilja dispens från strandskyddet.

Som särskilt skäl framhålls följande:

- Området har redan tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften.

DETALJPLANENS GENOMFÖRANDE

Planförfarande

Detaljplanen upprättas med standardförfarande.

Tidplan

Samråd: Andra kvartalet 2022

Granskning: Tredje kvartalet 2022

Antagande: Fjärde kvartalet 2022

Genomförandetid

Genomförandetiden är tio år från det datum planen vunnit laga kraft.

Efter genomförandetidens utgång fortsätter detaljplanen att gälla tills den ändras eller upphävs.

Då järnvägsplanen beräknas fastställas så snart detaljplanen antagits så bedöms ett genomförande för järnvägsplanen och detaljplanen kunna ske tidigast 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 07 har genomförandeavtal har upprättats mellan Skellefteå kommun och Trafikverket och i vilket det bland annat står att kommunen ansvarar för att upprätta detaljplan för aktuellt område.

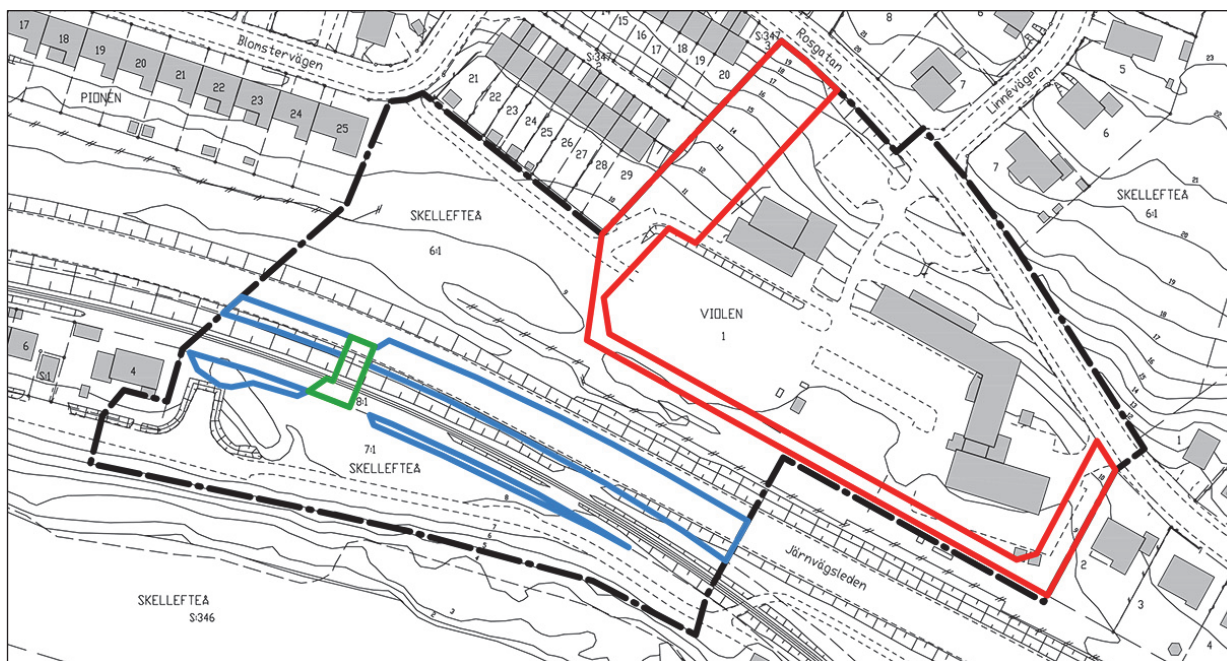
Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsbildning och konsekvenser för fastighetsägare

För att planförslagets genomförande föreslås ett antal fastighetsregleringar, se nedan. Kartbilden nedan visar de områden som berörs. Ansökan om fastighetsreglering görs till den kommunala Lantmäterimyndigheten.

Skellefteå 6:1 tillförs mark från Violen 1 i enlighet med röd markering i kartan nedan. Detta för att skapa utrymme för gång- och cykelväg samt möjliggöra för eventuella ledningsdragningar utanför kvartersmark.

- Skellefteå 6:1 tillförs mark från Skellefteå 8:1 i enlighet med grön markering i kartan nedan. Detta för att utöka Trafikverkets järnvägsområde, i enlighet med järnvägsplan JP07.
- Skellefteå 8:1 tillförs mark från Skellefteå 6:1 i enlighet med blå markering i kartan nedan. Detta för att utöka Trafikverkets järnvägsområde, i enlighet med järnvägsplan JP07.



Figur 21: Kartbild som visar de områden som planeras regleras över till annan fastighet.

Ledningsrätt och servitut

Både Skellefteå kommun, Skanova och Skellefteå Kraft har idag ledningar inom planområdet som matar och försörjer fastigheter även utanför planområdet. Skellefteå kraft har även en tryckhöjningsstation för fjärrvärme i byggnaden inom Violen 1. Genomförandet innebär att ledningar delvis måste flyttas, men även kan ligga kvar.

För att säkra de underjordiska ledningarna inom kvartersmarken har markreservat [u-områden] avsatts i plankartan. För att säkerställa rättigheterna bildas ledningsrätter. Områden för ledningsrätt bildas för tryckstationen (energianläggningen) inom Violen [c]. Servitut bildas för järnvägsbron.

Ansökan om bildande av ledningsrätter och servitut görs till den kommunala lantmäterimyndigheten.

Tekniska frågor

Inga tekniska utredningar har utförts i planarbetet, utan återfinns i järnvägsplan 07.

SAMRÅD

Detaljplanen upprättas i samråd med Länsstyrelsen, Lantmäterimyndigheten, kommunala förvaltningar, samt berörda fastighetsägare i området.

KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE

Detaljplanen möjliggör en gång – och cykelväg under järnväg och väg 372 vilket bidrar till ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet. Barnperspektivet stärks i och med utökade gång- och cykelförbindelser.

Detaljplanen säkerställer fler ytor för fördröjning och viss rening av dagvatten vidare ned till Skellefteälven på parkyta som liksom i dagsläget riskerar översvämmas vid kraftig nederbörd.

Till skillnad från tidigare detaljplan har de bebyggelsevärden som finns för Moröskolan beaktats.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

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

Samhällsbyggnad
Fysisk planering, plan

Therese Kreisel
Verksamhetschef, plan

Frida Feil
Planarkitekt

Richard Widman
Planingenjör

Åsa Wallin
Planingenjör