

PLANHANDLING



Detaljplan för del av kv Aldebaran

inom stadsdelen Centrala stan
Skellefteå kommun, Västerbottens län

Planbeskrivning

Dnr. 2009-1837

Detaljplan för del av Aldebaran inom stadsdelen Centrala stan, Skellefteå kommun, Västerbottens län. Upprättad av bygg- och miljökontorets planavdelning i oktober 2012.

PLANBESKRIVNING

HANDLINGAR

Planen omfattar följande handlingar:

- ☒ Plankarta
- ☒ Planbeskrivning
- ☒ Samrådsredogörelse
- ☒ Fastighetsförteckning
- ☒ Utlåtande

PLANENS SYFTE

Kommunfullmäktige har (enligt protokoll 2009-05-26 § 159) beslutat att uppdra åt bygg- och miljönämnden att upprätta ny detaljplan för Aldebaran 4 och 14. HSB Norr vill skapa nya bostäder centralt i Skellefteå vid Repslagargränd och har erbjudits markanvisning för fastigheterna. De avser att bygga flerbostadshus som upplåts med bostadsrätt.

Syftet med planen är att medge användning för bostäder, men också möjliggöra handel och övrig centrumverksamhet i planen närmast mark. Planen innebär också en helt annan byggrätt vad gäller våningsantal. Syftet är också att upphäva gällande fastighetsplan för tomtindelning.

PLANDATA

Läge

Planområdet ligger i Centrala stan, drygt 300 meter från Möjligheternas torg (se fig. 1).



Fig. 1. Planområdets placering.

Planbeskrivning

Dnr. 2009-1837

Areal

Planområdets areal 2411 m², där allt ska utgöra kvartersmark med en byggnadsarea på cirka 1100 m² (exklusive p-däck på ca 700 m² och 500 m² som får bebyggas med uthus och garage, m.m.).

Markägarförhållanden

Aldebaran 4 samt 14 ägs av Skellefteå kommun (fig. 2). Skellefteå 9:4 är i privat ägo och bör förvärvas av kommunen för att möjliggöra utbyggnad enligt planförslaget.



Fig. 2. Fastigheterna i området.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDE**Översiktsplan**

Enligt den fördjupade översiktsplanen för Skellefteå (FÖP Skellefteå 2011, fig. 3) bör möjligheten att förtäta och bygga högre i Centrala stan ses över. Det bör vara rimligt att vissa byggnader utförs med upp till 8-10 våningar. Norr om Kanalgatan finns på flera tomter bebyggelse som borde ersättas. Sådana exempel finns i kvarteren Regulus, Polaris, Orion, Kastor, Kapella och Aldebaran (grå skraffering; utredningsområde). Målet är ett tätare och lite högre centrum med en spännande och trygg stadskärna.

Planbeskrivning

Dnr. 2009-1837

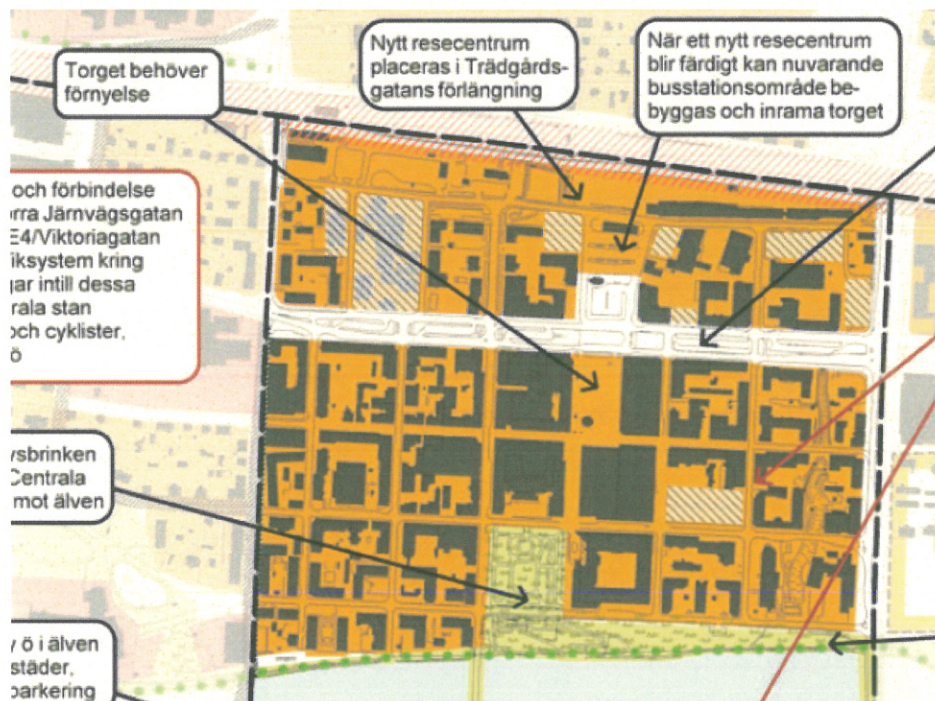


Fig. 3. FÖP Skelleftedalen

Detaljplan

För området, liksom för hela norra delen av kvarteret, gäller sedan 1962 bostads- och småindustriändamål (JbÖ), fristående eller kopplade hus med en byggnadshöjd på maximalt åtta meter (se fig. 3). Detta med undantag av Skellefteå 9:4, som sedan 1976 är planerad som gata (allmän plats).

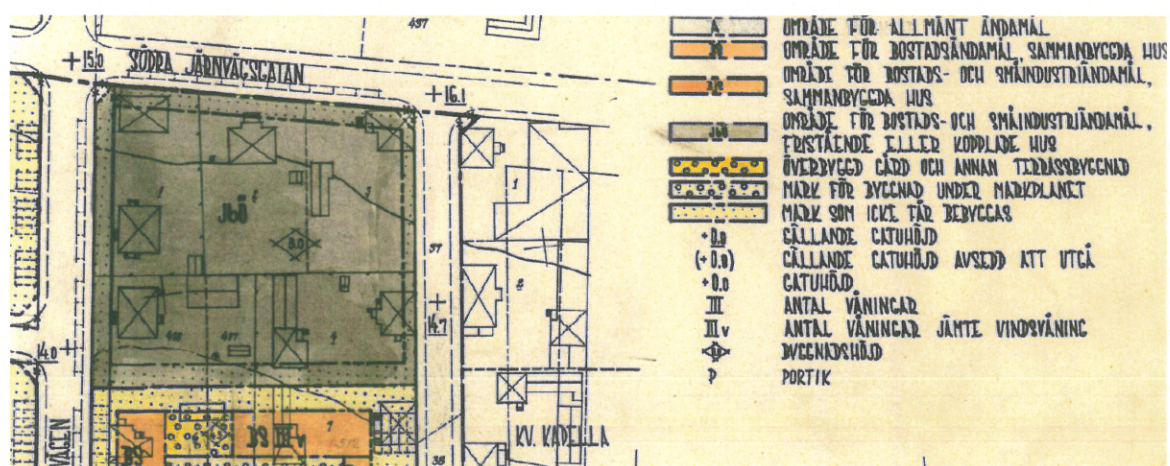


Fig. 4. Gällande detaljplan från 1962.

Program

Planen utförs med normalt planförfarande, men något program har inte tagits fram. Detta då syftet med planen stämmer bra med gällande översiktsplan och en omdaning av kvarteren norr om Kanalgränd redan är inledd, bland annat med en detaljplan från 2009 för Kapella 11 där småindustri ersatts mot bostäder i fem våningar.

Planbeskrivning

Dnr. 2009-1837

MILJÖBEDÖMNING

Enligt 6 kap. 11 § miljöbalken ska kommunen göra en miljöbedömning när en detaljplan eller ett program ska upprättas eller ändras. Miljöbedömningens första steg, behovsbedömning, ska avgöra om detaljplanens, programmets eller ändringens genomförande medför en betydande miljöpåverkan. Medför planen betydande miljöpåverkan ska en miljöbedömning med separat miljökonsekvensbeskrivning upprättas i samband med plansamrådet. Vid normalt planförfarande ska alltid en behovsbedömning göras. Kommunen ska även fatta ett motiverat ställningstagande om varför detaljplanen förväntas ge ej betydande eller betydande miljöpåverkan.

Betydande miljöpåverkan

Kommunen har genomfört en behovsbedömning enligt plan- och bygglagen (5 kap 18 §) och miljöbalken (6 kap 11-18 § och 22 §) för aktuell detaljplan. Detaljplaneförslagets genomförande bedöms inte medföra betydande miljöpåverkan enligt kriterierna i Förordning om miljökonsekvensbeskrivningar (MKB-förordningen). Planens genomförande har inte heller bedömts ha någon negativ påverkan på stads- eller landskapsbilden i området. Miljöbedömning och därtill hörande miljökonsekvensbeskrivning till detaljplanen är därför inte nödvändig och har därför inte upprättats. Länsstyrelsen delar 2010-12-20 kommunens bedömning. Länsstyrelsen förväntar sig att planbeskrivningen kommer att redogöra för inventeringar av eventuella risker för radon och markföroreningar samt även belysa de bedömningar som har fått "*Negativ påverkan*" i bedömningsmallen. Detta handlar om trafiksäkerhet och miljökvalitetsnormer (utsläpp), bägge kopplade till det faktum att fler boende torde innebära mer boendetrafik med bil. Jämfört med dagens situation (inga boende och ingen verksamhet) är det givetvis en ökning.

Kommunala beslut

Kommunfullmäktige har (enligt protokoll 2009-05-26 § 159) beslutat att uppdra åt dåvarande byggnadsnämnden att upprätta ny detaljplan för Aldebaran 4 och 14. Nämnden har 2009-11-02 (§ 244) gett bygg- och miljökontoret i uppdrag att upprätta rubricerad detaljplan.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Natur och grönstruktur

Mark och vegetation

Planområdet utgörs av en slybevuxen gruslagd parkering runt en nedlagd bilhall. Viss större växtlighet finns mot Aldebaran 2 och 5. Området har i dag en andel av hårdgjorda ytor motsvarande 35 % (tak) och resterande ytor har växtlighet av busktyp samt öppna ytor med grusöverbyggnad.

Geotekniska förhållanden

I FÖP Centrum 1993 beskrivs Centrums grundförhållanden grundligt. Hela Centrum utgörs i stort av nordöstra sluttningen av en sedimentfylld dalgång med längdriktningen i öster-väster. Den normala lagerserien utgörs från ytan räknat av sand och mo, följt av svartmokka med lera, mo med lera, sand, grus och slutligen morän. För norra delen av kv Aldebaran handlar det om mindre än fem meter innan man når morän (se fig. 5.).

För Aldebaran gäller såvitt känt samma förhållanden som för den plats över om E4 där Skellefteå krafts nya kontorsbyggnad på 13 våningar byggdes.

När detaljer för utförandet har bestämts rekommenderas en kompletterande geoteknisk undersökning för att noggrannare bestämma sättningar och ge mer specifika rekommendationer för grundläggning.

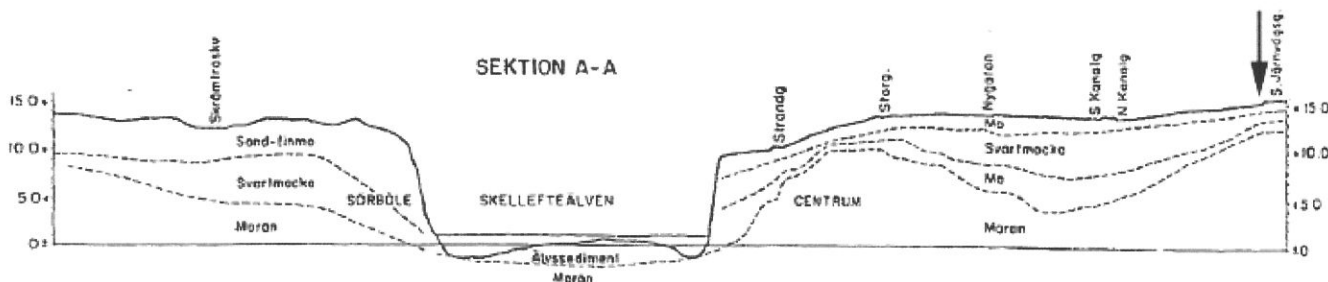


Fig. 5. Grundförhållanden sektion A-A (Norr om älven Tjärhovsgatan). FÖP Centrum 1993.

Förorenad mark

Inga kända förekomster av förorenad mark. Fastigheterna har tidigare nyttjats för kontor och utställningshall för bilar, men verkstaden låg i kv Kapella, varför någon misstanke om förorenad mark inte finns. Om föroreningar påträffas vid markarbeten och grundläggning ska dessa tas om hand av fastighetsägaren.

Radon

I området finns ingen dokumenterad förhöjd risk för radon (sk normalriskområde).

Fornlämningar

I området finns inga kända fornlämningar.

Planbeskrivning

Dnr. 2009-1837

Bebyggelseområden**Bostäder**

Norra delen av kvarteret Aldebaran är idag ett bostadskvarter, fränsett planområdet och verksamheten på innergården till Aldebaran 5. Avsikten är att inrymma ca 60-80 bostadslägenheter inom planområdet. Detta är huvudändamålet med planen.

Handel och centrumverksamhet

För ge liv åt området och ge planen viss flexibilitet över tid, kommer det att vara möjligt att bedriva handel och annan centrumverksamhet i byggnadernas två första våningsplan. Entréplan ska ha en minsta rumshöjd på 3 meter.

Offentlig service

Närmaste förskola och grundskola finns på Prästbordet, Norrhammar eller Älvsbacka (700-1000 meter). Gymnasieskolan Balderskolan finns på andra sidan Kanalgatan. Det är ca 500 meter till Nordanåområdet.

Kommersiell service

I direkt närhet finns en sportbar, en hamburgerrestaurang och en godiskiosk. Det är 300 till Möjligheternas torg, stadens centrum.

Tillgänglighet

Byggnaden kommer enligt förslaget att huvudsakligen ligga på plan mark, vilket underlättar tillgängligheten för boende och besökande. Givet byggnadernas höjd blir det hiss till alla våningar.

Kulturmiljö

Till planområdet angränsande fastigheter, Aldebaran 2, 5, 13 och 17 (som del av 13) finns upptagna i såväl kommunens kulturmiljöprogram från 2007 (Bebyggelsemiljö 14 a, Skellefteå centrum: "Kv Göta, Skandia, Tule och del av Aldebaran") som Fördjupning av översiktsplanen för Centrum (Centrumplanen 1993) som särskilt värdefulla hus (fig. 6). Samtliga av dessa är också med i den pågående revideringen (Byggnadsordning för Centrala stan, 2012), och alltså fortfarande anses vara särskilt värdefulla. I kulturmiljöprogrammet beskrivs miljön som "blandade villa- och flerbostadshuskvarter med sammanhållen nyklassicistisk bostadsbebyggelse med inslag av nationalromantik mot jugend".

Kulturmiljöprogrammet pekar ut dels de enskilda byggnaderna, men också den miljö de utgör och rekommenderar att byggnaderna vårdas med strikt tillämpning av (dåvarande) PBL 3:12. För fastigheterna inom planområdet finns inga restriktioner (huset på Aldebaran 14 brann ner på 1990-talet).

Planbeskrivning

Dnr. 2009-1837



Fig. 6. Bebyggelsemiljö 14 a. Skellefteå centrum: "Kv Göta, Skandia, Tule och del av Aldebaran"
(Kulturmiljöprogrammet 2007)

Byggnadskultur och gestaltning

Kvarteren norr om Kanalgatan låg historiskt så långt från staden att de ansågs bäst lämpade för industriändamål och då främst bilverksamhet (bilhallar, bensinmackar, verkstäder etc). Ännu in på 2000-talet var därför dessa kvarter (Aldebaran och Kapella och i viss mån Kastor), fränsett några äldre bostadshus, huvudsakligen bebyggda med byggnader och ramper för bilverksamhet.



Fig. 7. Vy söderut från korsningen Replagargränd/S Järnvägsgatan 2011.

I kvarteret Aldebaran föreligger sedan länge en byggnadskulturkrock mellan södra delens runt en gård ställda lamellhus från sent 1960-tal, de k-märkta 1920-talsvillorna i nordväst samt resterna av industriområdet däremellan (den f.d. utställningshallen m.m. (fig. 7). Redan i Centrumplanen

Planbeskrivning

Dnr. 2009-1837

1993 konstateras att gällande plan som föreskriver industriändamål med vissa bostäder är inaktuell och att husen i kvarteret Aldebaran är ”indragna från omgivande gator på ett för centrumskarakteristiskt sätt”. Vidare konstateras att tomterna i den norra delen är av villakarakteristiskt, inte av centrumkarakteristiskt.

Enligt den fördjupade översiktsplanen för Skellefteå (FÖP Skellefteå 2011, fig. 3) bör möjligheten att förtäta och bygga högre i Centrala stan studeras, i vissa fall upp till 8-10 våningar. Målet är ett tätare och lite högre centrum med en spännande och trygg stadskärna. Grundläggande är att Centrala stan får fler funktioner som gör det mer levande, aktivt och tryggt särskilt under kvällstid och helger.

Förändringarna inom kvarteret Aldebaran är en del av det översiktliga planarbetet med fördjupningen av centrala Skellefteå (2012) och är det sammanhang som dessa genomarbetade riktlinjer för stadsdelens förnyelse ska grundas på. Denna omvandling från lågintensivt småindustriområde med vissa bostäder till högexploaterat bostadsområde med många högre hus är en del i ett större koncept, där kvarteren norr om Kanalgatan tillåts sträcka sig uppåt (se fig. 8.) medan man är mer återhållsam med höjderna i själva rutnätsstaden.



Fig. 8. NoKa-området, från arbetet med FÖP Centrala stan (2013).

Att bygga de höjderna låter sig inte göras överallt i Centrala stan, givet bland annat skuggeffekter och rutnätsstadens karakteristika. Men norr om Kanalgatan pekas i FÖP Skellefteå flera tomter bebyggelse ut som borde ersättas; i kvarteren Regulus, Polaris, Orion, Kastor, Kapella och Aldebaran (grå skraffering; utredningsområde, fig. 3). De tomterna lämpar sig också väl för högre bebyggelse, norr om dem finns inga bostäder och få hus överhuvudtaget, eftersom det är järnvägsområde. Eftersom det är kommunens långsiktiga inriktning att Norrbotniabanan hamnar där kommer också dessa kvarter att bli en ny framsida för staden, vilket ställer krav på såväl urbanitet som arkitektonisk gestaltning.

Planbeskrivning

Dnr. 2009-1837

Att bygga hus som är 10-12 våningar höga (fig. 9) är ingen garanti för den centrumkänsla som eftersträvas, det ställer tvärtom extra krav på gestaltningen, för att undvika förortskänsla av miljonprogramkaraktär. Stadsmässigheten kräver att byggnaderna ligger utmed gatan och inte indragna med förgårdsmark. Dessutom bör p-däck byggas mellan de två punkthusen med gårdsmiljö ovanpå. På så sätt knyts byggnaderna samman till en, kvarteret sluts och gatan får en tydligare centrumkaraktär. Dessutom ges möjlighet att på de två första våningsplanen bedriva handel och centrumverksamhet (biograf, kontor, förening, samlingslokal, m.m.). Entréplan ska ha en minsta rumshöjd på 3 meter samt fönstersättning etc som möjliggör centrumverksamhet.



Fig. 9. Volymstudie, 3D-teknik och fotomontage.

De bevarandevärda husen (fig. 6) är värdefulla som avtryck av sin tid, men det vore olämpligt om ny stadsbebyggelse skulle anpassa sig efter dem, givet den beslutade inriktningen om tätare och högre bebyggelse i kvarteren. Lika olämpligt vore det om de bevarandevärda husen revs för att ge kvarteret ett "enhetligt" uttryck. Hellre än att försöka hålla tillbaka varje tids uttryck bör det ges möjligt för olika epoker att fungera tillsammans.

Insyn och skuggning

Även om området är bland de bättre lämpade (ex inga boende norr om kvarteret) för dessa höjder vad gäller skuggning, är det ofrånkomligt så här höga hus skuggar sin omgivning. Se särskild skuggstudie. Detsamma gäller insyn. Från den tänkta utemiljön sker dock ingen insyn, endast från lägenheterna och balkongerna. Viss tid på dagen och året skuggar även det södra av de tilltänkta husen det norra. Tänkbara åtgärder (exakt lokalisering och utformning) som påverkar dessa faktorer bör studeras ingående under projekteringen.

Planbeskrivning

Dnr. 2009-1837

Friytor

Lek och rekreation

Idag finns inga ytor för lek och rekreation, ytan används som parkering. Med bilarna inne under p-däcket skapas en bilfri innergård en våning upp. Om nya lekyltor anläggs inom planområdet ska minst en utföras eller placeras så att den utsätts för högst 50 dB(A) ekvivalentnivå (frifältsvärde) vad gäller buller. Uteplatser i anslutning till bostäder ska utföras eller placeras så att de utsätts för högst 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå och högst 70 dB(A) maximal ljudnivå (frifältsvärden).

Naturmiljö

Viss större växtlighet finns mot Aldebaran 2 och 5, i övrigt inga naturvärden. Denna ska bevaras så långt möjligt. På innergården en våning upp skapas en utemiljö med träd och växter. Då närmare hälften av planområdet kommer att bebyggas ställer det stora krav på den utemiljö som blir kvar.

Gator och trafik

Området har goda möjligheter att resa kollektivt, cykla eller gå, vilket även detaljplanen ska främja för att på så sätt bidra till kommunens målsättningar gällande renare stadsluft och en långsiktigt hållbar stadsplanering.

Gatunät, gång- och cykeltrafik

Idag finns intill varandra en infart till Aldebaran 4 och en till Aldebaran 16 (se fig. 10). Dessa ska samnyttjas på Aldebaran 16 som in- och utfart för trafik till bägge fastigheterna (den besöks trafik som inte ska till parkeringsdäcket), men också fungera som in- och utfart för verksamheten på Aldebaran 5. En gemensamhetsanläggning för detta bildas på Aldebaran 16 innan byggstart. För den oskyddade trafiken gäller att det är viktigt att tillräcklig sikt skapas vid utfart från fastigheterna mot Repslagargränd, i första hand sikt mot oskyddade trafikanter på gång-/cykelbanan längs Repslagargränds västra sida. Denna utformning bör ske i samråd med tekniska kontoret.



Fig. 10. Dubbla infarter blir en (t.v.)

Kollektivtrafik

Området är väl försörjt med kollektivtrafik och inom 300 meter når man busstorget.

Planbeskrivning

Dnr. 2009-1837

Parkering, utfarter, varumottagning

Fastigheterna ska lösa sina boende- och besöksparkeringar inom planområdet. Ett parkeringsdäck med två våningar, en under marknivå, ska anordnas mellan byggnaderna. Totalt uppskattas ett behov på 60-80 boendeplatser och 8 besökare (bilar) och till detta cykelplatser för varje lägenhet. Givet de goda förutsättningarna för hållbara sätt att resa (resa kollektivt, cykla, gå) kan antalet bilplatser minskas något. Att cykla ska vara enkelt. Någon del av parkeringsdäcket kan avsättas för cykelparkering inomhus, och även yttre cykelparkering med god tillgänglighet till entréerna bör finnas.

Trafikmängder

Trafik idag

Den fordonstrafik som studerats för kv Aldebarans räkning är den på intilliggande S Järnvägsgatan, Repslagargränd, Lasarettsvägen och Kanalgatan, men även N Järnvägsgatan (väg 95). Även trafiken på järnvägen samt ambulanshelikoptertrafik till och från lasarettet ingår.

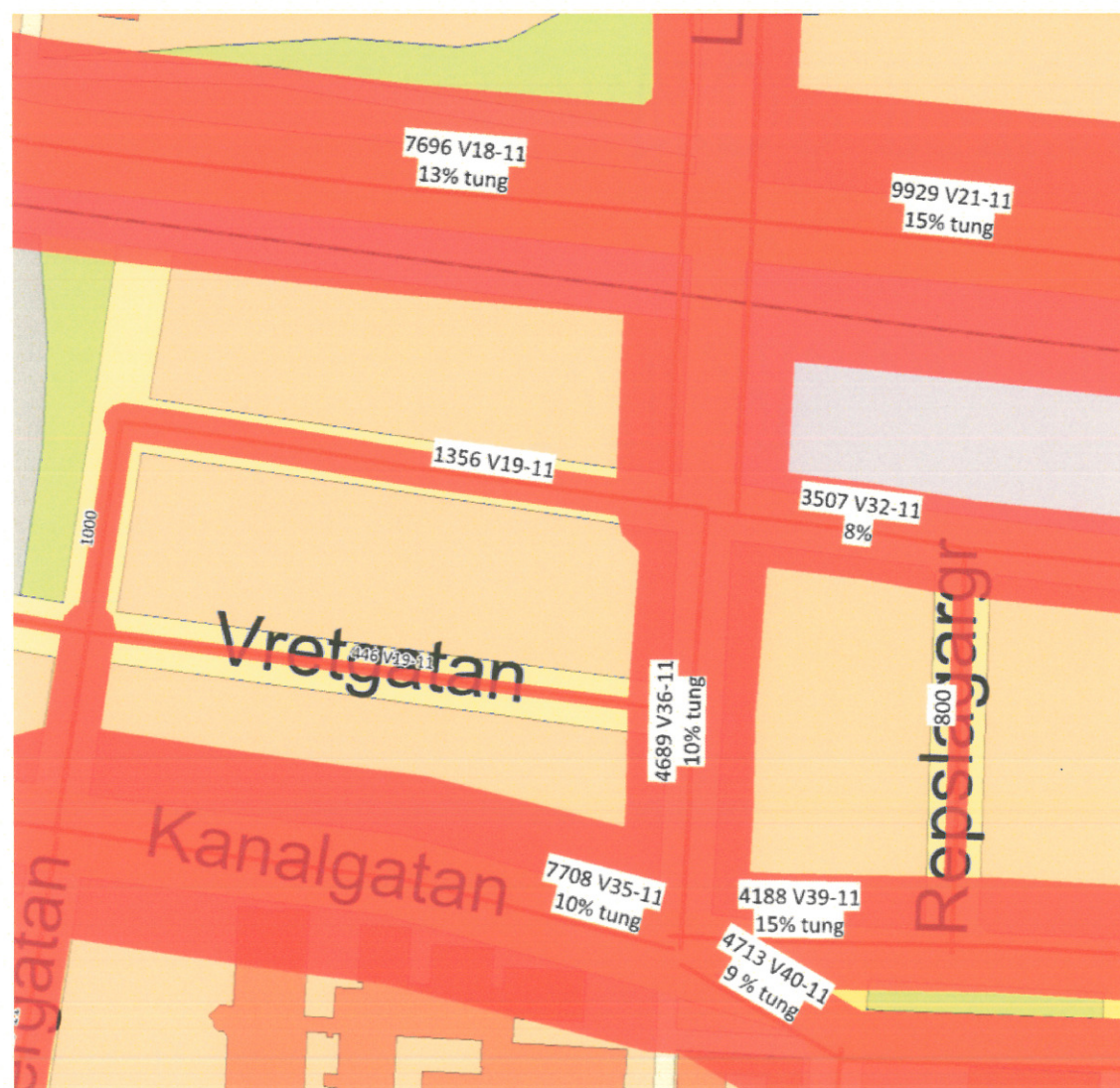


Fig. 11. Uppmätta trafikmängder v18-40 2011. Mängden för Repslagargränd är en bedömning.

Planbeskrivning

Dnr. 2009-1837

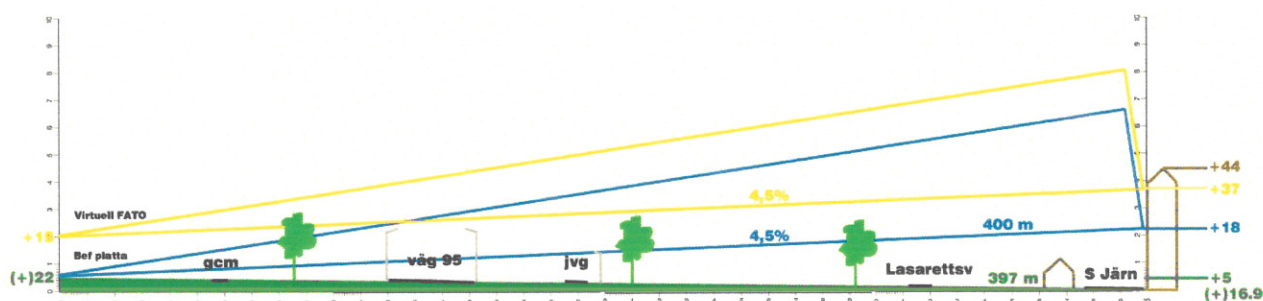
N Järnvägsgatan/väg 95	VDT 7696-9929 (13 % tung trafik)	Mätning v18-21 2011.
S Järnvägsgatan	VDT 3507 v32 2011 (8 % tung trafik)	Mätning 2011
Kanalgatan	VDT 4188+4713 v39-40 2011 (9-15 % tung trafik)	Mätning 2011
Lasarettsvägen	VDT 4689 v36 2011 (10 % tung trafik)	Mätning 2011
Repslagargränd	VDT 800	Bedömning 2012
Järnvägstrafik	Ca 8 tåg per dygn	Förstudie Skelleftebanan 2010
Helikoptertrafik	ca 100 landningar per år, dvs. 200 rörelser då en landning också efterföljs av en start	Uppgift VLL 2012

Tabell 1. Beräknade trafikmängder 2011 inkl. spår- och luftbunden trafik. Mängden för Repslagargränd är en bedömning. VDT = Vardagsdygnstrafik

Trafik imorgon

Vad gäller morgondagens vägtrafik finns flera osäkra faktorer, varför detta endast kan bli en bedömning. Faktorer som spelar in är bland annat hur man väljer att lösa bussarna till det tänkta resecentrat (norr eller söder om järnvägen), hur trafiken på Lasarettsvägen kan komma att ändras vid eventuell öppning av ny centumbro m.m.

Västerbottens läns landsting har i dagsläget inga planer på att öka de 200 rörelser (start och landning) per år ambulanshelikoptrarna gör. Men det anges som sannolikt att antalet rörelser kan öka beroende på att vårdformer, behandlingsmetoder mm utvecklas och därmed ökar också behovet av snabb transport med ambulanshelikopter till andra sjukhus. Flygriktningen styrs av aktuell vindriktning och styrka, och den största miljöpåverkan från ambulanshelikoptern kommer från buller. Det är därför viktigt att man i detta arbete planerar för befintligt buller i området och tar fram riktlinjer för inomhusbullernivåer för att undvika problem i framtiden. Även om de tänkta byggnaderna ligger utanför den "strut" på 400 meter som helikoptrarna behöver hinderfri (Fig. 12), ska hindermarkering ske om totalhöjden överstiger 45 meter eller högre över markytan. Detta ska då ske enligt Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om markering av föremål som kan utgöra en fara för luftfarten (TSFS 2010:155).



Planbeskrivning

Dnr. 2009-1837

Fig 12. Hinderfri "strut" för helikopterflygplats (blå).

Det finns en ökad efterfrågan av järnvägstransporter på Skelleftebanan från flera industrier, bland annat från Skellefteå Kraft, Kuusakoski, Boliden och Skellefteåhamn. När Botniabanan tas i bruk kan även persontrafik till och från Skellefteå bli aktuell på sträckan. I ett längre perspektiv kan det bli aktuellt att bygga Norrbotniabanan. Skellefteå kommunen arbetar för att tågtrafiken ska öka i centrum, men i en utbyggd Norrbotniabana ingår givetvis åtgärder för att säkra att bullernivåerna även i framtiden klarar alla miljökrav.

I september 2012 tillkännagav Trafikverket att man, i samarbete med Skellefteå kommun, efter ett omfattande arbete kring vägtransportsystemet i Skellefteå avslutat sin vägutredning och beslutat att flytta E4 till Östra leden. Det betyder att E4 placeras öster om dagens sträckning och den så kallade Östra leden blir verklighet om regeringen fattar beslut om finansiering.

Vid beräkning av trafikflödet har antagits att 4,5 % av alla bilresor med start och mål inom centrala Skellefteå ersätts. Detta ger en minskning av trafikarbetet inom centrum med 2-3 %.

Även kommunens egna projekt (såsom ny centrumbro, nytt resecentrum m.m.) arbetar för visionen att fordonstrafiken totalt sett ska minska i centrum.

I åtgärdsprogrammet Renare stadsluft räknar man med en trafiktillväxt på Viktoriagatan (E4), Kanalgatan och Norra Järnväggsgatan med 1,5 % per år från 2009 med väderförhållanden för 2005 samt biltrafikens emissionsvärden för 2020. Därpå följer en trafikminskning som är resultat av åtgärdsprogrammet. Övriga vägar justeras inte då de har mindre trafikmängder som gör det svårare att uppskatta trafiktillväxten och trafikminskningen.

Hälsa och säkerhet

Buller

Nationella riktvärden för trafikbuller

Buller ingår i det nationella miljö kvalitetsmålet "God bebyggd miljö" som riksdagen fastställde 1998. Generationsmålet år 2020 för det delmål som berör buller lyder: "Människor utsätts inte för skadliga luftföroreningar, bullerstörningar, skadliga radonhalter eller andra oacceptabla hälso- eller säkerhetsrisker." Vidare sägs att: "Trafikbullret i tätorter bör minska så att det underskrider gällande riktvärden".

De av riksdagen hittills antagna riktvärdena för trafikbuller gäller bostäder och ska normalt inte överskridas vid nybyggnad av bostäder eller vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur (väg och järnväg, Infrastrukturpropositionen 1996/97:53). För övriga lokaler och områdestyper har Naturvårdsverket föreslagit riktvärden i BRÅD (Buller från vägtrafik, allmänna råd, remissutgåva 1991).

Planbeskrivning

Dnr. 2009-1837

Ekvivalent ljudnivå är medelljudnivå under ett dygn, maximal ljudnivå är högsta förekommande ljud under en fordonspassage. Maximal ljudnivå beror på bullrigaste fordonet (tung trafik) och inte på antalet fordon. Halvering eller fördubbling av trafikmängden motsvarar en minskning respektive ökning av ekvivalenta ljudnivån med 3 dB(A). En ändring av ljudnivån med 8-10 dB(A) uppfattas som en fördubbling/halvering av ljudet.

Utrymme	Högsta trafikbullernivå dB(A)	
	Ekvivalentnivå	Maximalnivå
Inomhus	30	45 (nattetid)
Utomhus (frifältsvärde)	60	
Vid fasad	55	
På uteplats	55	70

Tabell 2. Nationella riktvärden för trafikbuller

Riktvärdena är utformade för att klara en god miljö kvalitet och avspeglar därför inte vad som är tekniskt och ekonomiskt rimligt. Men oavsett planeringssituation ska riktvärdena för miljö kvalitet eftersträvas, utifrån vad som är miljömässigt motiverat samt tekniskt och ekonomiskt rimligt.

Buller idag

Beräknade bullervärden 2 meter över gatan vid fasad, ofta är bullernivån något högre någon våning upp, för att sedan klinga av. Beräkningen (se tabell 3) avser trafikbuller från S Järnvägs gatan, Repslagargränd, Lasarettsvägen och Kanal gatan, men även N Järnvägs gatan (inkluderad i Södra Järnvägs g.).

S och N Järnvägs gatan	60 dB(A)
Repslagargränd	56 dB(A)
Lasarettsvägen	47 dB(A)
Kanal gatan	Under 45 dB(A)

Tabell 3. Beräknade värden för vägtrafikbuller idag (2012).

En helikopteröverflygning kan komma upp i 91 dB. Västerbottens läns landsting anför att bullernivåer utomhus 2 meter över mark under inflygningsvägarna alltså kan överskrida 90 dB(A) max enligt den beräkningsmodell som använts. Med 100 landningar inträffar dessa genomsnittligen dock endast knappt två gånger i veckan.

Enligt Trafikverket är järnvägsbuller normalt mer högfrekvent än vägtrafikbuller. Det dämpas därför lättare, vilket leder till att ljudnivån inomhus blir lägre, även om bullret utomhus har

Planbeskrivning

Dnr. 2009-1837

samma nivå som från vägtrafiken. Faktorer som påverkar ljudnivån längs en järnväg är bland annat tågens typ, hastighet, längd och antal. Även förarens körsätt, samt standarden på räls och hjul påverkar bullret. Vidare påverkas ljudnivån av avståndet till bullerkällan, markförhållanden, topografi samt bullerreducerande åtgärder. För inomhusnivån har byggnadens fasadisolering samt fönstertyp betydelse. Även om vägtrafiken är den kraftigt dominerande bullerkällan i Skellefteå, ger dock Järnvägen genom Skellefteå upphov till högre maximala ljudnivåer och mer vibrationer. De cirka 8 tågen som passerar idag per dygn ses som en låg trafikering. Vid denna trafikmängd blir den ekvivalenta ljudnivån relativt låg och därför blir den maximala tågbullernivån dimensionerande för åtgärder. Nivåer över riktvärdet för nybyggnad, 70 dB(A) max utomhus vid uteplats, uppnås redan idag 100 m från spår (beroende på mellanliggande mark och byggnader).

Buller imorgon

Vad gäller morgondagens vägtrafik finns flera osäkra faktorer, varför detta endast kan bli en bedömning. Faktorer som spelar in är bland annat hur man väljer att lösa bussarna till det tänkta resecentrat (norr eller söder om järnvägen), hur trafiken på Lasarettsvägen kan komma att ändras vid eventuell öppning av ny centrumbro, om Norrbotniabanan byggs m.m.

Störningen från tågbuller beror främst på antalet passerande tåg, men också på vilken ljudnivå de enskilda tågen ger upphov till. Norrbotniabanan förutses få en rätt måttlig trafikering, varför den maximala tågbullernivån även här blir dimensionerande för åtgärder. Även här gäller att nivåer över riktvärdet för nybyggnad, kommer att uppnås redan idag 100 m från spår (beroende på mellanliggande mark och byggnader).

Konsekvenserna av det ökade bullret längs den nya järnvägen på Norrbotniabanan bedöms bli stora i centrala Skellefteå för alternativ där järnvägen ligger i marknivå om inga bullerdämpande åtgärder görs. Påverkan minskar drastiskt om järnvägen förläggs i tunnel genom centrala Skellefteå och kan då betecknas som måttliga. För ovanjordsalternativ med bullerskärmande åtgärder kommer antalet människor som berörs av buller över 60 dBA fortfarande vara stort, dock hamnar ljudnivåerna under riktvärdena för boende längre bort från banan än 50 till 80 m. Kvarteret Aldebaran ligger just utanför detta avstånd. Det förutsätts att skyddsåtgärder kommer att genomföras så att gällande riktvärden för buller (maximal ljudnivå 45 dBA inomhus nattetid samt maximal ljudnivå 70 dBA på uteplats) kommer att klaras. Bullerskyddsåtgärder som behövs är både skärmar och fasadåtgärder.

Området utmed E4 och Järnvägsleden kommer att utsättas för buller från både järnväg och väg. Åtgärder är särskilt viktiga i detta område där avståndet mellan järnväg och fasader på många platser understiger 60 meter samtidigt som trafiken på Järnvägsleden ger bullernivåer utomhus på över 55 dBA ekvivalent nivå vid fasad.

Det är också viktigt att komma ihåg att en fördubbling eller halvering av trafiken endast innebär en ökning respektive minskning på 3 dB. Med anledning av detta ser kommunen inga dramatiska förändringar i buller oavsett om trafiken ökar eller minskar. Kommunen arbetar dock aktivt för en minskning.

Om området norr om S Järnvägsatan och söder om järnvägen exploateras med byggnader för butiker och verksamheter etc (ej bostäder) uppstår en bullervallseffekt för de planerade bostadshusen i kv Aldebaran. Även det norra huset i sig bildar ett skydd för utemiljön och det södra huset.

Planbeskrivning

Dnr. 2009-1837

I det fortsatta arbetet med resecentrum, järnväg, helikopterflygplats, centrumbro etc bevakas dessa frågor ytterligare.

Störningsskydd, buller

Det åligger fastighetsägaren att sörja för en god bebyggd miljö genom att tillse att samtliga nybyggda bostäder ska klara inomhusbullernivåer på 30 dB(A) ekvivalent ljudnivå (frifältsvärde) respektive 45 dB(A)max. För minst hälften av boningsrummen i varje lägenhet ska den ekvivalenta ljudnivån utanför fasad ej överstiga 50 dB(A) (frifältsvärde).

För det aktuella området i kvarteret Aldebaran blir det, som ofta inne i städer, svårt att uppnå en högsta trafikbullernivå på 55 dB(A) vid fasad (ekvivalent ljudnivå), varför lägenheterna ska planeras så att de får en tyst sida. Tyst sida i urban bostadsbebyggelse är enligt Boverket definition "en sida med en dygnsekvivalent ljudnivå som är lägre än 45 dBA (frifältsvärde) som en totalnivå från trafik, fläktar och liknande och i förekommande fall industri. Den tysta sidan bör därutöver vara visuellt och akustiskt attraktiv att vistas på."

Miljökvalitetsnormen för luft

Kontinuerliga mätningar har visat att miljökvalitetsnormen för kvävedioxid överskrids på vissa platser längs både Kanalgatan och Viktoriagatan (E4) i centrala Skellefteå. Därför har regeringen gett kommunen i uppdrag att redovisa ett förslag till åtgärdsprogram som ska visa vilka åtgärder som kommunen och andra aktörer kan göra för att minska kvävedioxidhalterna.

Åtgärderna har tagits fram med hänsyn till Skellefteås förutsättningar och utgör ett samlat paket som förväntas resultera i att miljökvalitetsnormen för kvävedioxid klaras på kort sikt, till och med år 2015. Ingen av de föreslagna åtgärderna kan ensam minska utsläppen av kvävedioxider i sådan utsträckning att miljökvalitetsnormen underskrids. Åtgärdsprogrammet *Renare stadsluft* har godkänts av fullmäktige 2010-06-22 och fastställts av länsstyrelsen 20 dec 2010.

Åtgärdsprogrammet är uppdelat i sju huvudrubriker som totalt innehåller 25 åtgärder, varav en åtgärd är att utreda och genomföra ett resecentrum. Punkterna är Gång- och cykeltrafik, Kollektivtrafik, Beteendepåverkan, Vagnätet för biltrafik, Förnybara drivmedel, Parkering samt Resor och transporter. Målet för Renare stadsluft lyder: Andelen resor med kollektivtrafik ska uppgå till minst 6 % samt gång- och cykeltrafik till minst 40 % av de totala resorna år 2015.

Resultaten hittills visar att en blygsam ökning av antalet resande med kollektivtrafiken har skett mellan första halvåret 2010 och första halvåret 2011 (från 382 000 till 392 600), att andelen kommunala fordon (bussar, bilar) som drivs med biogas ökat, att en flertalet projekt inom Beteendepåverkan genomförts (Framtidsvägen), att ett samarbete med Trafikverket har påbörjats angående förbättringar trafiksignalerna på E4, att en cykelplan tagits fram, att planeringen av ett resecentrum inletts m.m. Många aspekter är ännu okända, exempelvis kan en ny centrumbro innebära att trafiken på Lasarettsvägen ökar något. Generellt är det också så att ju högre hus och mer sammanhängande bebyggelse man ställer i närheten av en gata, desto mindre trafik "tål" gaturummet innan halterna blir för höga.

Kommunen tror dock på och arbetar enligt ovan för en minskning av trafiken i centrum till 2015. Sammantaget rör sig utvecklingen åt rätt håll, och eftersom det aktuella planområdet inte befinner sig inom de "platser längs både Kanalgatan och Viktoriagatan (E4) i centrala Skellefteå" där höga mätetal hade nåtts ser bygg- och miljökontoret inte att den ökning som boendetrafiken genererar

Planbeskrivning

Dnr. 2009-1837

är ett problem för luftkvaliteten i staden. Tvärtom är det bra om det bor fler i stadskärnan och inte behöver bil för att ta sig till centrum (även om boende också kan välja att pendla ut ur staden).

Utrymningsvägar

Då byggnaderna är högre än vad räddningstjänstens stegbilar klarar av (23 meter) går det inte att nyttja räddningstjänsten som en andra utrymningsväg. Det är dock möjligt att ha en byggnadsteknisk lösning som medför att byggnaderna inte alls behöver vara åtkomlig med stegbil. Därför krävs att trapphusen utförs som Tr2 (förenklat; brandsluss mellan trapphuset och lägenheterna) för att klara sig med bara en utrymningsväg från bostaden. Även stigarledning och brandgasventilation i trapphus bör ingå i den byggnadstekniska lösningen.

Planbeskrivning

Dnr. 2009-1837

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Den befintliga fastigheten ligger inom verksamhetsområdet för vatten, dagvatten och spillvatten. Anslutning till vatten och avlopp ska ske till det kommunala vatten- och avloppsnätet. Kommunalt vatten och avlopp finns i nära anslutning till planområdet. En förutsättning för planens genomförande är att nya ledningar anläggs längs Repslagargränd, mellan Kanalgatan och Södra Järnvägsgränd, för samtliga nyttigheter.

Renvatten

Anslutning av renvatten ska ske till förbindelsepunkt som anvisas vid nybyggnadskartans upprättande. Området ligger inom distributionsområdet för Abborrens vattenverks lågzon + 47,9 meter (gällande gathöjder ca +16 meter). Detta medför att våningsplan över + 25 meter bör tryckstegras inom fastigheten. Detta är fastighetsägarens ansvar.

Brandvatten

I planområdets närhet finns tre brandposter (i söder, i nordost och i nordväst) med kapaciteten max 10 liter/sekund och brandpost vid enskilt uttag. Om uttag sker samtidigt kommer en reduktion av flödena att ske, men ett uttag på minst 5 l/s och brandpost bör vara möjligt.

Sprinkler

Direktverkande sprinkler kan inte medges. Om sprinkleranläggning behövs ansvarar exploatören för att ta fram andra lösningar än direktverkande.

Spillvatten

Anslutning av spillvatten med hushållskaraktär ska ske till förbindelsepunkt som anvisas vid nybyggnadskartans upprättande. För de delar som inte kan avledas med självfall till förbindelsepunkt ska pumpning ske inom fastigheten. Spillvatten som ansluts och kan komma att innehålla exempelvis olja eller fett ska förses med avskiljare enligt bygg- och miljökontorets anvisningar.

Dagvatten

Dagvatten ska omhändertas i första hand lokalt. Området har idag en andel av hårdgjorda ytor motsvarande ~35% (tak) och resterande ytor har växtlighet av busktyp samt öppna ytor med grusöverbyggnad. Detta förhållande bör inte försämrats, andelen gröna ytor bör exempelvis helst motsvara minst 70 %, även om det är svårt med den tänkta graden av exploatering. Dessa ytor 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. Dagvatten som kan komma att innehålla exempelvis olja eller fett ska förses med avskiljare. För dagvatten som inte kan avledas med självfall, till av kommunen anvisat läge, ska pumpning ske inom fastigheten. Dagvatten får inte innehålla föroreningar som kan vara till skada för människors hälsa och miljö.

Dränvatten

Dränvatten från källarlös byggnad ska omhändertas genom LOD (lokalt omhändertagande av dagvatten), alternativt anslutas till förbindelsepunkt för dagvatten som anvisas vid nybyggnadskartans upprättande.

Planbeskrivning

Dnr. 2009-1837

Värme

Fastigheten bör anslutas till fjärrvärmenätet. Fjärrvärme finns i gatan och går bra att ansluta.

El och tele

Fastigheten bör anslutas till det allmänna el- och telenätet. Skanova har telekablar över fastigheten som försörjer Kapella 14. Flyttning av kabeln utföres och bekostas av Skanova.

Avfall

Avfallet ska sorteras enligt den kommunala renhållningsordningen. Avfallsutrymmen ska utformas enligt den kommunala renhållningsordningen och dess anvisningar för ny- eller ombyggnad av avfallsutrymmen. Det är viktigt att tillgängligheten för fordonet som ska hämta avfallet beaktas. Angöring av renhållningsfordon ska kunna ske på ett tryggt sätt och markbeläggning ska vara anpassad för fordonens belastning.

Administrativa frågor

Detaljplan, fastighetsbildning

Fastighetsägarna inom planområdet ansvarar för detaljplanens genomförande och ser till att fastighetsbildning utföres enligt detaljplanen.

Genomförandetid

Genomföranden är fem år från den tidpunkt planen vunnit laga kraft.

Samråd

I samband med upprättandet av planen har samråd skett med kommunala förvaltningar, myndigheter samt berörda sakägare i området.

Konsekvenser av planens genomförande

Detaljplanen bedöms vara av sådan karaktär att några miljö kvalitetsnormer inte kommer att överskridas i området.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

I upprättandet av detaljplanen har tjänstemän från bygg- och miljökontoret, tekniska kontoret, räddningstjänsten samt kommunledningskontoret i Skellefteå deltagit.

Bygg- och miljökontoret
Planavdelningen

Harriet Wistemar
Kommunarkitekt

Enar Nordvik
handläggande arkitekt

Genomförandebeskrivning

Dnr. 2009-1837

Detaljplan för Aldebaran 4 och 14 inom stadsdelen Centrala stan, Skellefteå kommun, Västerbottens län.

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Tidplan

Detaljplanen upprättas med normalt planförfarande. Samråd sker sista kvartalet 2011, beslut om granskningsutställning beräknas ske i bygg- och miljönämnden/fullmäktige juni 2012 med beräknat beslut om antagande och laga kraft tredje kvartalet 2012. Projekteringsstart beräknas till tredje kvartalet 2012 med byggstart fjärde kvartalet och invigning sommaren/hösten 2013.

Genomförandetid

Genomförandetiden är fem år från den dag planen vinner laga kraft. Detta eftersom förutsättningarna kan komma att förändras inom de närmaste fem åren, med beaktande av bland annat trafikutvecklingen på Lasarettsvägen med en eventuell ny Centrumbro. Om behov uppstår av ändringar i planbestämmelser är det svårt att få en planändring till stånd så länge genomförandetiden gäller.

Ansvarsfördelning och huvudmannaskap

Inom området finns enbart kvartersmark, för vilken fastighetsägaren är huvudman. Fastighetsägaren svarar för iordningställandet av mark tillgänglig för allmän gång- och cykeltrafik, och kommunen svarar för framtida skötsel av densamma.

Avtal

Markanvisningsavtal/Exploateringsavtal

Ett markanvisningsavtal har tecknats mellan kommunen och HSB vilket ger HSB möjligheten att förvärva marken inom planområdet efter antagen detaljplan. Ett exploateringsavtal kommer att upprättas mellan kommunen och HSB som reglerar ansvar och kostnader för genomförandet av exploateringen/utbyggnaden av planområdet.

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

Fastighetsbildning, gemensamhetsanläggning mm

Fastigheterna inom planområdet regleras till att bli en fastighet. Utanför planområdet skapas en gemensamhetsanläggning för in- och utfart för Aldebaran 4/14 (med nytt namn för fastigheten) och 16, samt Aldebaran 5.

Ett servitut till förmån för en av kommunens fastigheter bör tecknas för att säkerställa allmänhetens nyttjande/tillträde till x-området (mark tillgänglig för allmän gång- och cykeltrafik) i korsningen Repslagargränd-S Järnvägsgatan.

Genomförandebeskrivning

Dnr. 2009-1837

Upphävande av fastighetsplan

Gällande fastighetsplan för tomtindelning upphävs. Tomtindelningen upprättades när sådana planer var obligatoriska inom stadsplanlagda områden. Något behov av tomtindelning för de berörda fastigheterna bedöms inte föreligga. Avsikten med upphävandet är att fastigheten ska kunna ingå i fastighetsbildningsåtgärd.

Fastighetsägarna inom planområdet ansvarar för att fastighetsbildning sker i enlighet med planen.

EKONOMISKA FRÅGOR

Planekonomi

Detaljplanen bekostas av kommunen.

TEKNISKA FRÅGOR

Tekniska utredningar

Ytterligare geoteknisk undersökning kan komma att behövas om det anses väsentligt.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

I upprättandet av detaljplanen har bygg- och miljökontoret, tekniska kontoret samt kommunledningskontoret i Skellefteå deltagit.

Bygg- och miljökontoret
Plan- och byggavdelningen



Harriet Wistemar
Kommunarkitekt



Enar Nordvik
handläggande arkitekt