



Plan- och miljökontoret

Detaljplan för

Örnsköldsviks Central västra delen m m

Örnsköldsviks kommun,
Västernorrlands län

Upprättad 2 februari 2004

Antagen: Kommunfullmäktige
21 juni 2004, § 108
Laga kraft: 15 juli 2004

Planbeskrivning

Handlingar

Detaljplanen utgöres av plankarta i skala 1:1000 med tillhörande bestämmelser. Till planen hör denna planbeskrivning, genomförandebeskrivning, grundkarta samt fastighetsförteckning.

Planens syfte och huvuddrag

Syftet med detaljplanen är att reglera markanvändningen väster om Modovägen där Botniabanan och en del av Örnsköldsviks central, parkerings- och kommunikationsytor i anslutning till stationen samt nedre delen av hoppbacken är planerade. I planen ingår två områden för bilservice.

Förenligt med 3, 4 och 5 kap miljöbalken

Genomförandet av detaljplanen är förenligt med 3, 4 och 5 kap i miljöbalken.

Utbyggnad av stationsområdet, inklusive parkeringsplatser samt utbyggnad av Botniabanan enligt fastställd järnvägsplan är de åtgärder som kan påverka trafiksituationen i området. Botniabanan bedöms medföra att såväl gods- som persontrafik flyttas från bil till järnväg och bilkörningen reduceras totalt sätt.

Stationens centrala läge ger förutsättningar för anslutningsresor med kollektiva färdmedel. Läget för parkering och anslutningsvägars utformning har valts så att trafiken i Inre hamnen ska minimeras och parkeringsplatsen ligger på ett väl ventilerat ställe.

**Plan- och miljökontoret**

Inför översiktsplanen för Inre hamnen med Botniabanan gjordes mätningar vid badhusparkeringen, omedelbart öster om detaljplaneområdet, med en teknik som gav möjlighet att beräkna 98%-il för dygn. Mätningarna gjordes under vinterhalvåret, då halterna av kvävedioxid normalt är högst. Enligt mätningarna ligger halterna under miljökvalitetsnormen men den övre utvärderingströskeln överskreds för dygnsvärden och sannolikt även för årsvärden. På grund av detta ska, enligt förordningen för miljökvalitetsnormer, mätningar/beräkningar av luftföroreningssituationen göras i området.

IVL Svenska Miljöinstitutet AB som utvärderat mätningarna säger i sin rapport 2002-02-29:

”För framtiden är det sannolikt att ingen större förändring kommer att ske, om inte en minskning av vägtrafiken kan åstadkommas. De planer som upprättats för området vad gäller utbyggnad kommer enligt vår bedömning ej att medföra några större förändringar i luftföroreningssituationen i framtiden.”

Plandata**Lägesbestämning**

Planområdet är beläget på den nedre delen av Varvsbergets östsluttning, strax väster om Örnsköldsviks centrum.

Areal

Planområdet omfattar ca fyra ha.

Markägförhållanden

Botniabanan 7:1 ägs av staten genom Banverket. Örnsköldsvik 11:1 ägs av staten genom Banverket, men förrättning pågår om att överföra del av Örnsköldsvik 11:1 till Jernhusen AB. Örnsköldsvik 2:6 ägs av IF Friska Viljor. Ryttdaren 2 ägs av Örnsköldsviks kommun med Statoil som tomträttsinnehavare. Överenskommelse har träffats mellan berörda fastighetsägare att delar av Haga 6 och 8 ska förvärfvas av Conoco Jet Nordic AB. Lagfarna ägare är Friska Viljor och Rondellen Gatukök AB. Övrig mark ägs av Örnsköldsviks kommun.

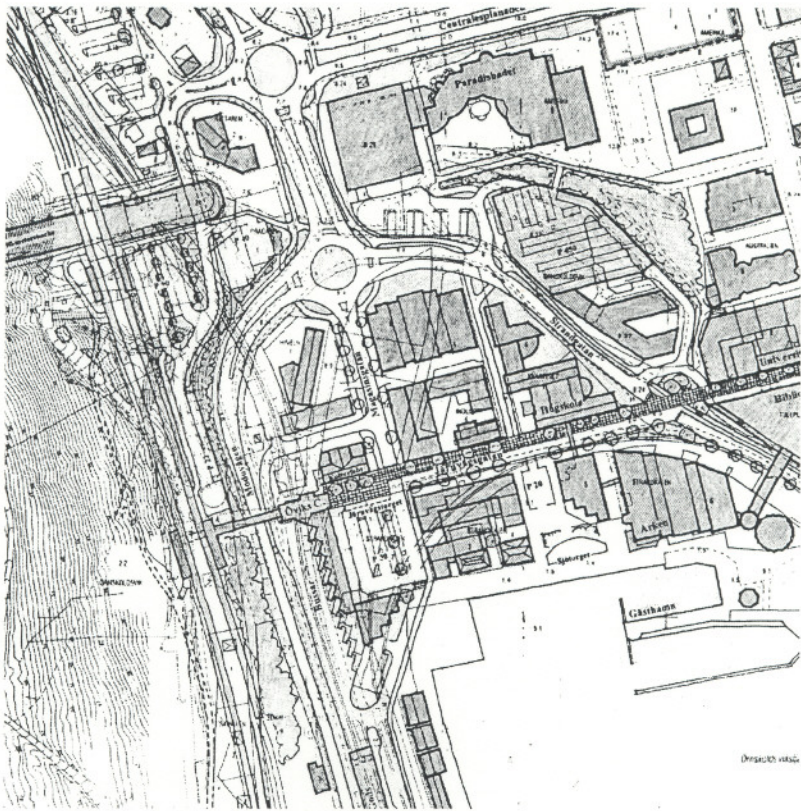


Tidigare ställningstaganden

Översiktliga planer

Översiktsplan för Örnsköldsviks kommun antogs av kommunfullmäktige 16 juni 2003.

Översiktsplan för Inre hamnen med Botniabanan antogs av kommunfullmäktige 26 augusti 2002.



Översiktsplan för Inre hamnen med Botniabanan , utdrag ur illustrationskarta

Detaljplanen överensstämmer med översiktsplanen.

Detaljplaner, fastighetsplan

De detaljplaner som helt eller delvis berörs blev fastställda 3 maj 1985, 14 oktober 1991 respektive 30 mars 1992.

För Dragaren 1 gäller tomtindelning fastställd 11 november 1966, vilken förslås bli upphävd.



Järnvägsplan

För järnvägens sträckning gäller järnvägsplan JP41, sträckan Gålnäs-Arnäs, som fastställdes i september 2002. Detaljplanen avviker från järnvägsplanen genom att hoppbacken fått ett annat läge än som förutsattes i järnvägsplanen. Enligt lagen om byggande av järnväg 3 kap 2 § ”får inte utan tillstånd av Banverket utföras andra anläggningar ...” Under hand har överenskommelse om föreslagen backhoppningsanläggning träffats mellan Banverket, Botniabanan AB, kommunen och Friska Viljor.

Spårområdet, betecknat T₁ är i detaljplanen ca sju meter smalare än i järnvägsplanen som en följd av stödmurarna mellan plattform och parkeringsområdet. Även kring denna avvikelse, som är en följd av de estetiska överväganden som gjorts, är de inblandade parterna överens.

Miljökonsekvensbeskrivning

Till den fastställda järnvägsplanen JP41 hör en miljökonsekvensbeskrivning, som behandlar konsekvenserna av att genomföra Botniabanan.

Översiktsplanen för Inre hamnen med Botniabanan innehåller avsnitt om miljö och säkerhet och stadsbilsfrågor beträffande hoppbacken.

Genom detaljplanen tillkommer genomförandemedel för det nya läget för hoppbackens bromsplan och parkeringsplatsen till stationen samt ytterligare en bensinstationstomt. I detaljplan antagen 27 februari 2003 tas byggrätten för befintlig bensinanläggning inom Körsvennen 3 bort och den stationen förväntas upphöra eller flyttas inom några år.

Mot bakgrund av ovanstående bedöms det inte krävas en separat miljökonsekvensbeskrivning enligt PBL 5:18, då detaljplanen inte innebär en betydande påverkan på miljön, hälsan eller hushållningen med mark och vatten och andra resurser. Miljökonsekvenserna kommer att beskrivas i denna planbeskrivning, huvudsakligen genom referat från tidigare genomförd planering.

Förutsättningar och förändringar

Natur

Mark och vegetation

Området för järnväg och stationsparkering m m består dels av befintliga hoppbackars bromsplaner och kommunikationsytor, dels av befintlig banvall och angränsande skogsmark. Hoppbacksområdet är avgrusat och gräs-



bevuxet. Partier med yngre lövskog förekommer. Norr om hoppbacken växer även barrskog.

Marken kring bensinstationerna är asfalterad eller grusad.

Öster om plattformsområdets stödmur kommer träd och buskar att planteras, liksom inom parkeringsområdet. Detta regleras genom planbestämmelse.

Geotekniska förhållanden

De geotekniska förhållandena inom järnvägsområdet har undersökts inför byggandet och finns redovisade i järnvägsplanen. Längs Varvsberget går banan i skärning genom morän och berg.

Förorenad mark

År 2000 utförde J&W en miljöteknisk markundersökning för Inre hamnen. Det nu aktuella området ingick inte, men den befintliga banvallen undersöktes. Provtagning skedde strax söder om bron över Modovägen och förhållandena i banvallen inom detaljplaneområdet bedöms vara de samma som i det undersökta området. Utanför banvallen har det inte förekommit verksamheter som kan antas ha förorenat. Befintlig bensinstation ska ligga kvar på sin tomt.

Med ledning av undersökningen bedömer J&W att spridningsrisk och exponeringsrisk av metallföroreningar sannolikt inte föreligger om material ligger kvar under hårdgjord yta. Material som frigörs vid kommande schaktningar, vilket är aktuellt när banvallen ska schaktas bort, kan däremot inte hanteras fritt utan att ha blivit friklassat. Kontrollant bör därför närvara vid kommande schaktningar.

Radon

Enligt en översiktlig kartering över markradonförhållandena i kommunen ligger planområdet inom mark med hög risk för markradon.

Byggnad där personer stadigvarande vistas ska utformas så att radongashalten i inomhusluften klarar kraven i Boverkets byggregler 94 (nybyggnad 200 Bq/m³).

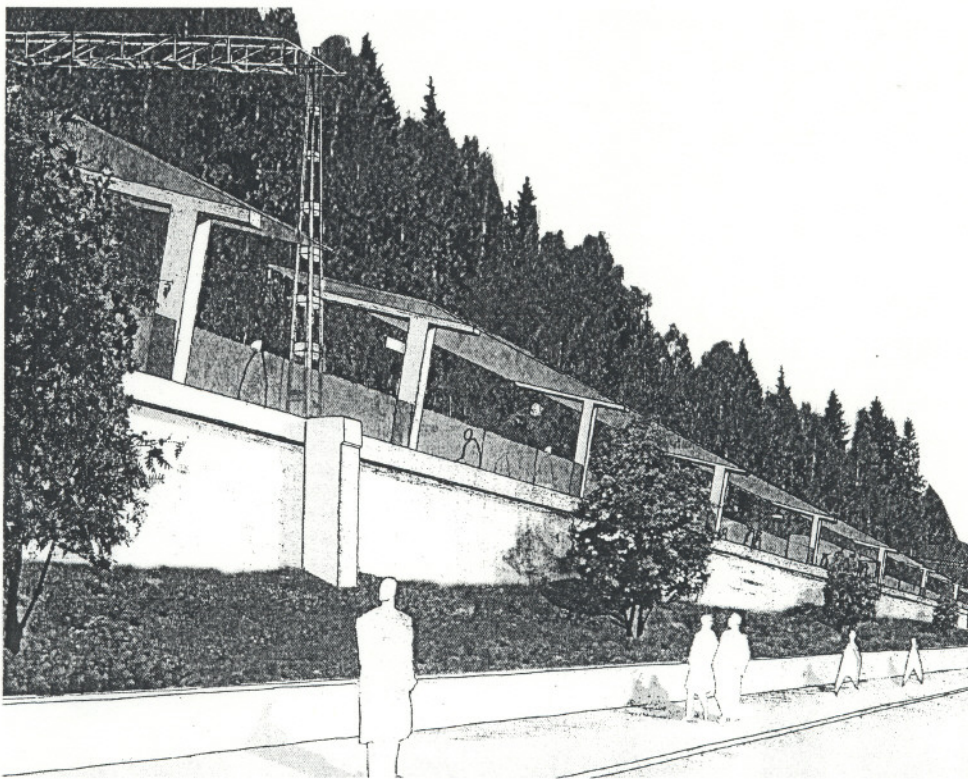
Bebyggelseområden

Stationsområdet, T₂

Inom stationsområdet kommer en entrébyggnad till den övre delen av stationen att uppföras i den södra delen av T₂-området. Från entrébyggnaden nås båda plattformarna och den nedre delen av stationen nås via en glasad



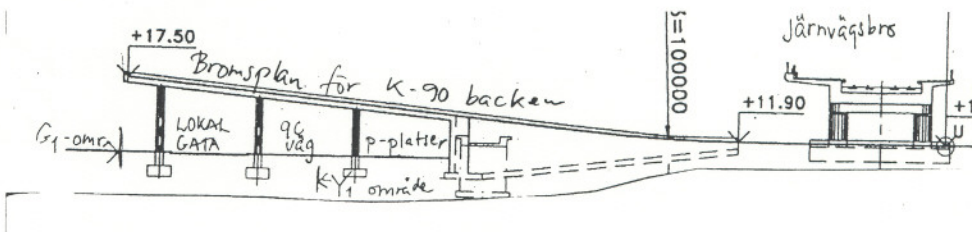
nödvändig järnvägsteknik, kontaktledningsbryggor m m samt skärmtak, klimatskydd och genomsiktliga bullerskärmar.



ur Botniabanan estetiskt program för Örnsköldsviks centrum. Landskapslaget AB

Hoppbacksområdet, Y₁

Öster om järnvägsbron ligger K90-backens bromsplan dels på uppfylld mark omgiven av stödmurar dels på en betongkonstruktion på pelare. Under betongkonstruktionen dras lokalgatan och gc-väg till stationsområdet. Dessutom ryms ett fåtal parkeringsplatser för backhoppningens behov. Den fria höjden under järnvägsbron ska vara minst 4,3 meter för att uppfylla de regler som gäller för hoppbackar.



Sektion genom nedre delen av 90-metersbacken.

Under järnvägsbron kan uppföras en mindre garagebyggnad för arbetsfordon och liknande. Strax väster om järnvägsbron kommer en mindre läktare



Plan- och miljökontoret

att uppföras norr om hoppbacken och en lift med dalstation anläggs söder om hoppbacken.

Övre delen av backen, inkl tornet, klubbhus m fl byggnader samt kompletterande mindre backar ligger högre upp på Varvsberget och lämplighetsprövas vid bygglovansökan. Hela hoppbacksanläggningen har behandlats i översiktsplanen för Inre hamnen med Botniabanan.

De befintliga bromsplanerna, som är uppbyggda av jord och sand kommer att schaktas undan för att ge plats för lokalgata, utvidgning av Ryttaren 2, stationsparkering m m.

Övrig bebyggelse, G₁

Statoils anläggning på Ryttaren 2 är bemannad, medan Jet-stationen är en automatstation. Det tillfälliga bygglov som medgivits för Jet-stationen är under prövning i Kammarrätten.

Befintlig järnväg

Det befintliga industrispåret mellan Mellansel och Alfredshem kommer att användas till dess trafiken kan flyttas över på Botniabanan vilket enligt tidsplanerna ska ske 2006. Av denna anledning är genomförandetiden förskjuten för en del av planområdet, betecknad med a₂. År 2006 kan befintlig bank och järnvägsbro över hoppbacken rivas och bromsplanen anläggas.

Tillgänglighet

Entrébyggnaden kommer att innehålla hissar till båda plattformarna. Erforderligt antal p-platser för såväl korttids- som långtidsparkering kommer att reserveras för funktionshindrade nära entrén.

Dragaren 1

Enligt översiktsplanen kommer Dragaren 1 att användas för allmän parkering samt gång- och cykelväg. Den exakta utformningen är avhängig av den blivande cirkulationsplatsen och förändringen av Modo-vägen. Dragaren kommer att ingå i kommande detaljplan för trafikapparaten.

Gator och trafik**Gatunät**

Biltrafiken leds in i området via lokalgatan från cirkulationsplatsen på E4. Inom stationsområdet sker trafiken på kvartersmark, se illustration. Lokalgatan går under bromsplanen till 90-metersbacken. Den fria höjden ska vara minst 4,70 och blir enligt konstruktionshandlingarna som lägst ca 6,0 meter.

\\pmks1\data\pb\gla_vo-bygg\planering\håkan\detaljplaner\öviks central västra be2



Gång- och cykeltrafik

Gång- och cykelbana planeras på västra sidan av lokalgatan och körytan på kvartersmark. Omedelbart söder om hoppbacken kommer en gc-väg att byggas från lokalgatan till trapporna som leder upp till plattformarna. Till denna gc-väg ansluter en gångväg som dras på slänkrönet väster om spårområdet. Mot denna ansluts den s k Höga Kustenleden, som på detta sätt kan passera järnvägen.

Från söder ansluter en gång- och cykelväg från Varvet till den västra plattformens trapp- och hissbyggnad inom T₂-området.

Kollektivtrafik, taxi

Den östra delen av järnvägsstationen, intill Kulturfabriken i Inre hamnen kommer att vara sammanbyggd med bussdelen av resecentrum. Lokalbusslinjer kommer att ha hållplats vid resecentrum. Den västra delen av järnvägsstationen kommer inte att angöras med buss. Taxi kan angöra såväl vid den västra som den östra delen av stationen.

Parkering, utfarter

Ca 90 långtidsparkeringar och drygt 20 korttidsparkeringar kommer att ordnas inom T₂-området och till en viss del förses med motorvärmarruttag. In- och utfarter från bensinanläggningarna för den dagliga trafiken styrs genom planens bestämmelser till lämpliga lägen.

För att Ryttaren 2 ska kunna trafikeras med leveransfordon och andra större fordon får in- och utfart för dessa ordnas genom att kantsten och refuger görs överkörningsbara för större fordon. Överenskommelse om detta finns i arrendeavtal.

Till hoppbacksanläggningen kan ett fåtal p-platser ordnas under bromsplanen. I övrigt ordas parkeringsplatser för aktiva och funktionärer på platån där 90-metersbackens torn är placerat. Åskådare förutsätts använda närbelägna parkeringsplatser i centrum.

Störningar

Enligt järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning kommer åtgärder att vidtagas i form av en ca 1,50 meter hög bullerskärm öster om plattformen för att minska bullernivåerna i Örnsköldsviks centrum. Med vidtagna åtgärder uppfylls kraven på högst 45 dBA inomhus i bostäder och för arbetsplatser högst 60 dBA. Bullerskärmen har studerats i det estetiska program som tagits fram för Botniabanan genom Örnsköldsviks centrum.

Postadress	Besöksadress	Telefon	Postgiro
Plan- och miljökontoret	Nygatan 16	0660-880 00 vx	12 58 90 -4
SE-891 88 Örnsköldsvik	Förvaltningens e-postadress	Fax	Bankgiro
Org.nr 212000-2445	planochmiljo@ornskoldsvik.se	0660-887 05	188-4774
www.ornskoldsvik.se			



Teknisk försörjning

Ledningar

Ledningsområde för allmänna ledningar från Varvsberget har utlagts inom T₁-området i sydvästra delen av planområdet.

Anslutningspunkt för ledningar från västra delen av stationen kommer att anvisas öster om planområdet. Bensinstationerna ansluts till ledningar i angränsande gata.

Dagvatten från Varvsberget samlas väster om järnvägen och ledningar korsar järnvägen dels något söder om planområdet och dels vid järnvägsbron över hoppbacken och vidare till ledningar i Inre hamnen. U-område för dessa ledningar har inte anvisats, då de går över mark som förväntas vara kommunal. Skulle annan ägare till stationsområdet bli aktuell förutsätts att ledningsrätt utläggs innan marken säljs.

Inom området finns teleanläggningar som måste beaktas vid byggande av järnväg, stationsområde och hoppbacke.

Administrativa frågor

Genomförandetid

Inom med a₂ betecknat område börjar genomförandetiden att gälla 1 januari 2006 och slutar 1 januari 2011, beroende på att järnvägstrafiken på spåret från Mellansel mot industriområdet kommer att pågå till den tidpunkten. Först därefter blir det möjligt att genomföra den nedre delen av hoppbacken, ta bort banvall och utvidga Ryttern 2. Den befintliga bromsplanen grävs bort tidigt men markområdet behövs som arbetsområde till dess den nya bromsplanen är färdig.

För övriga delar av planområdet är genomförandetiden fem år från det planen vunnit laga kraft.

Inlösen av mark

Kommunen ges rätt att lösa mark för lokalgata med stöd av planen från Örnsköldsvik 2:6 och Haga 8. Preliminär uppgörelse med markägaren Friska Viljor har träffats.



Plan- och miljökontoret

Detaljplan för

**Örnsköldsviks Central
västra delen m m**Örnsköldsviks kommun,
Västernorrlands län

Upprättad 2 februari 2004

Antagen: Kommunfullmäktige
21 juni 2004, § 108
Laga kraft: 15 juli 2004**Genomförandebeskrivning****Organisatoriska frågor****Tidplan**

Byggande av järnvägen kommer att påbörjas under 2004 med stöd av fastställd järnvägsplan. I entreprenaden ingår även den nya 90-meters hoppbacken. Nedre delen av backen kan inte byggas förrän befintlig järnväg kan tas bort år 2006.

Parkeringsplatser, entrébyggnad m m inom T₂-området ska vara färdigställda när trafiken på Botniabanan startar år 2008. Arbetena påbörjas under 2006.

För Statoils bensinanläggning på Ryttern 2 finns lov för tillfällig åtgärd beviljade till 31 juli 2004 respektive 30 april 2007. För Jet, Haga 6 m fl, finns beviljat lov för tillfällig åtgärd till 2005 men lovet har inte vunnit laga kraft.

Detaljplanen beräknas kunna antagas under våren 2004.

Genomförandetid

Inom område betecknat a₁ är genomförandetiden fem år från det planen vunnit laga kraft.

Område betecknat a₂ kan inte genomföras förrän trafiken mellan Mellansel och industriområdet har flyttats till Botniabanan. Enligt tidsplanerna



Ansvarsfördelning

Botniabanan AB bygger järnvägen.

Örnsköldsviks kommun ska enligt Huvudavtalet om Botniabanan ansvara för resecentrum.

Överenskommelse om hur Huvudavtalet ska tolkas vid Örnsköldsviks central har träffats mellan kommunen och Botniabanan AB. Sammanfattningsvis kan sägas att Botniabanan AB bekostar järnvägen inklusive plattformar och stödmurar och slänter vid plattformarna. Kommunen bekostar stationen, parkeringsplatser inkl stödmurar, kommunikationsytor, förbindelser till plattformarna, utrustning på plattformarna för resenärernas behov.

Inom G₁-områdena ansvarar respektive bolag för åtgärderna.

Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän plats.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsbildning

Fastigheten Botniabanan 7:1 regleras efter detaljplanens gränser så att den omfattar mark som i detaljplanen betecknats med T₁.

För hoppbacken bildas en fastighet som omfattar Y₁-området och icke planlagd mark för hoppbacksanläggningen västerut på Varvsberget. Genom servitut ges Botniabanan rätt att uppföra och underhålla järnvägsbro över hoppbacken inklusive bropelare. Preliminär uppgörelse om markbyte har träffats mellan kommunen och Friska Viljor, där Friska Viljor avstår den mark man inte fortsättningsvis behöver och erhåller mark vid de nya backarna.

För stationsområdet bildas en fastighet bestående av två delar inom mark betecknad T₂. Servitut som medger byggande och underhåll av planskild förbindelse under spårområdet ska inrättas, belastande Botniabanan 7:1.

Fastigheter för de bägge bensinstationerna ska bildas enligt detaljplanens gränser och bestämmelse om genomförandetid.

Servitut för ledningar respektive gång- och cykeltrafik kan övervägas där detaljplanen anger u, x och x₁.



Ekonomiska frågor

Planekonomi

Kommunens del av kostnader för åtgärder inom resecentrumområdet plus omgivande gator och gc-vägar m m har budgeterats till ca 105 Mkr. Totala kostnaden är ca 205 Mkr och mellanskillnaden täcks med statsbidrag. Av kommunens kostnader uppskattas ca 20% d v s 20 Mkr vara hänförliga till planområdet.

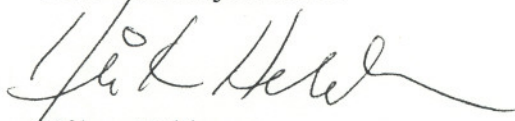
Vid försäljning av mark till bensinbolagen kommer marknadsmässiga priser att tillämpas.

Kommunen ska enligt Huvudavtalet för Botniabanan svara för detaljplaneringen för Botniabanan. Kostnaden för detaljplanen uppskattas till 75 000 kr.

Inlösen

Mark för lokalgata löses från Örnsköldsvik 2:6 och Haga 8. Preliminär överenskommelse mellan kommunen och Friska Viljor om markbyte är träffad.

Örnsköldsviks kommun
Plan- och miljökontoret



Håkan Heldner
arkitekt