

Upprättad 26 mars 2024
2284K-P2024/4

Detaljplan för **del av Örnsköldsvik 8:28 m.fl.**



Planbeskrivning

Upprättad i enlighet med plan- och bygglagen (2010:900)
samt med Boverkets allmänna råd BFS 2014:5 DPB 1

Planbesked: Samhällsbyggnadsnämnden § 78, 23 maj 2019

Antagande: Kommunfullmäktige §126, 17 juni 2024

Laga kraft: 11 juli 2024

Diarienummer: Sbn/2019:136

Örnsköldsviks kommun

Samhällsbyggnadsförvaltningen
891 88 Örnsköldsvik
Org. nr.: 212000–2445



Besöksadress: Järnvägsgatan 6
Tfn. 0660–88 000 vx
samhallsbyggnad@ornskoldsvik.se
www.ornskoldsvik.se

Handläggare
Karl Frostevall
Planarkitekt

Vanessa Nilsson Hedman
Planarkitekt

Detaljplaneprocessen

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

Samråd

Samrådet syftar till att i ett tidigt skede samla in kunskap och synpunkter på planförslaget. Samrådet pågår under minst 2 veckor. Planförslaget samråds alltid med länsstyrelsen, lantmäteriet och berörda sakägare (kan bestå av enskilda personer, företag, föreningar eller myndigheter), men vem som helst har möjlighet att lämna synpunkter på planförslaget.

Samrådsredogörelse

Skriftliga synpunkter som inkommit under utsatt samrådstid besvaras av kommunen i en samrådsredogörelse. Kommunen redovisar eventuella förändringar samt nya ställningstaganden som gjorts efter samrådet.

Granskning

Inför granskning ska kommunen underrätta allmänheten och planens sakägare att granskning ska ske. Informationen ska anslås på kommunens anslagstavla samt direkt till berörda sakägare. Planförslaget ställs i en mer slutgiltig form ut för allmänheten och sakägare i syfte att skapa förståelse för planens konsekvenser och möjlighet till att synpunkter lämnas på planförslaget. Granskningen pågår under minst 2 veckor. Planförslaget samråds alltid med länsstyrelsen, lantmäteriet och berörda sakägare.

Granskningsutlåtande

Kommunen besvarar de skriftliga synpunkter som inkommit under utsatt granskningstid i ett granskningsutlåtande. Om planförslaget på ett väsentligt sätt ändras efter granskning ska kommunen genomföra en ny granskning.

Antagande

Det slutgiltiga planförslaget antas vid ett standardförfarande av samhällsbyggnadsnämnden.

Laga kraft

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

INNEHÅLL

1. SYFTE OCH INFORMATION.....	5
1.1 Planens syfte	5
1.2 Planens huvuddrag	5
1.3 Planhandlingar	5
1.4 Underlag och utredningar.....	6
1.5 Generell information.....	6
2. TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN.....	8
2.1 Riksintressen	8
2.2 Strandskydd	9
2.3 Kommunala ställningstaganden	9
2.4 Detaljplaner och områdesbestämmelser.....	13
2.5 Undersökning om betydande miljöpåverkan	15
3. FÖRUTSÄTTNINGAR, FÖRÄNDRINGAR OCH KONSEKVENSER.....	16
3.1 Markanvändning enligt Boverkets allmänna råd	16
3.2 Mark och grönsstruktur	17
3.3 Bebyggelse och service	23
3.4 Trafik.....	29
3.5 Miljö, hälsa och säkerhet.....	42
3.6 Teknisk infrastruktur.....	58
3.7 Sociala aspekter	63
4. GENOMFÖRANDE	65
4.1 Genomförandetid	65
4.2 Avtal.....	65
4.3 Ansvarsfördelning och huvudmannaskap	66
4.4 Fastighetsbildning	66

1.

SYFTE OCH INFORMATION

1.1 Planens syfte

Detaljplanens syfte är att pröva lämpligheten att inom planområdet, med hänsyn till stadsbilden och stadens gröna infrastruktur, skapa byggrätt för centrumverksamhet, besöksanläggning och teknisk anläggning.

Detaljplanens syfte ligger till grund för tolkningen av planen, både planens formulerade syfte samt det bakomliggande syfte som valda planbestämmelser samt förklaring till vad dessa medför.

1.2 Planens huvuddrag

Inom planområdet avses det uppföras en ny polisstation, med tillhörande arrest, kontorslokaler och parkeringsplatser. Planområdet ligger i ett exponerat läge från väg E4/Centralesplanaden, Modovägen och Strandgatan varför gestaltungs- och stadsbildsaspekter särskilt beaktats. Området omkring Strandgatan ska på sikt omvandlas till stadskvarter vilket ställer krav på byggnaders placering och utformning. Inom och omkring planområdet finns idag få stora träd och stor andel hårdgjord yta. Den framtida gröna infrastrukturen inom planområdet kommer ha stor inverkan på stadsbilden, luftkvaliteten och lokalklimatet. Övik Energi har behov av att byta ut en nätstation för den allmänna energiförsörjningen. Byggrätt för nätstationen har möjliggjorts mellan väg E4/Centralesplanaden och planerat polishus.

1.3 Planhandlingar

- Plankarta med bestämmelser, daterad 26 mars 2024
- Planbeskrivning, daterad 26 mars 2024

1.4 Underlag och utredningar

- Grundkarta, upprättad 11 juni 2019, reviderad 20 februari 2024
- Fastighetsförteckning, daterad 26 februari 2024
- Detaljplaneprogram för Örnsköldsvik 8:27 m.fl., godkänt av samhällsbyggnadsnämnden 22 september 2016
- Dagvattenutredning, WSP, daterad 2 september 2021, kompletterande illustration, Sweco, 21 juni 2023
- Miljöteknisk markundersökning, Geohjälp, daterad 13 januari 2022
- Provtagningsplan (miljöteknisk markundersökning), Geohjälp, daterad 14 oktober 2021
- PM geoteknik, LejonGEO, daterad 17 juli 2019, reviderad 23 januari 2024
- Geoteknisk markundersökningsrapport (MUR), daterad 17 juli 2019, reviderad 5 december 2023
- Gestaltungsprogram, Sweco, daterad 14 december 2021, reviderad 22 januari 2022 och 3 februari 2022
- Körspårssimulering Paradisbadet, Sweco, daterad 7 februari 2022, reviderad 14 februari 2022, reviderad 17 juni 2022.
- Utredning ledningar, Tyréns AB, daterad 7 mars 2022
- Risk-PM avseende nytt polishus, Brandkonsulten AB, daterad 16 november 2021
- Riskutredning, AFRY, daterad 21 oktober 2021
- Skyfallsutredning, Tyréns AB, daterad 7 mars 2022, reviderad 13 oktober 2022
- Trafik- och parkeringsutredning, Tyréns AB, daterad 11 oktober 2021, reviderad 7 oktober 2022.
- Volymstudie, Sweco, daterad 29 maj 2023
- Luftutredning, Sweco, daterad 31 mars 2023

1.5 Generell information

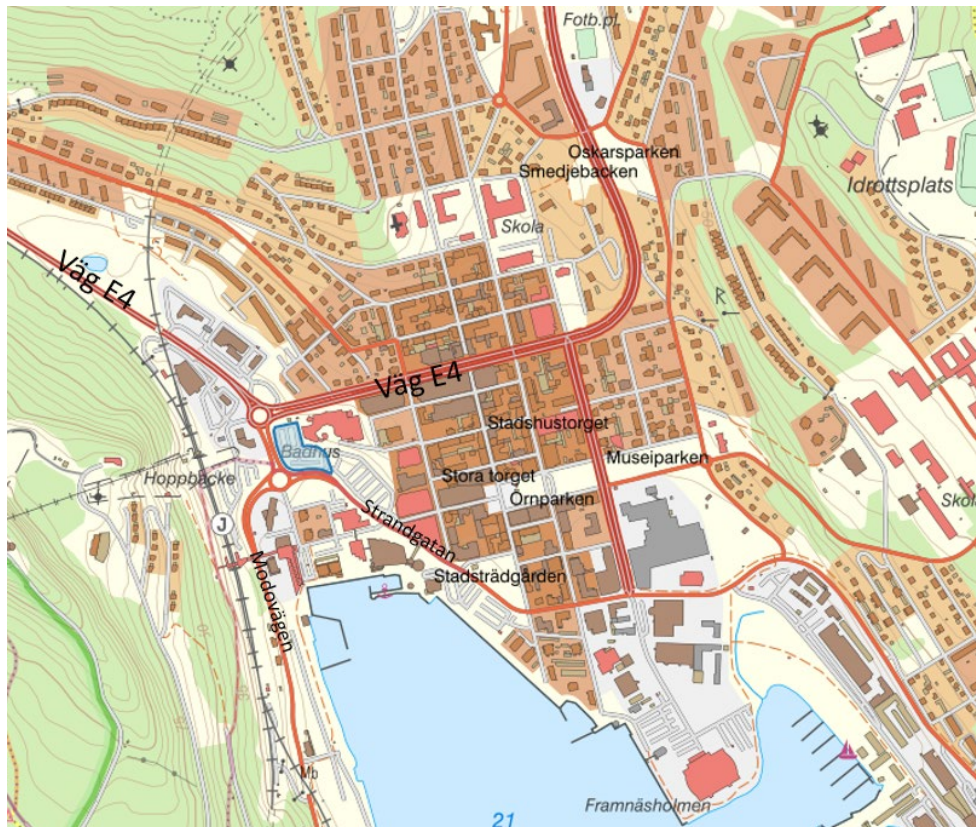
Planförfarande och tidplan

Detaljplanen upprättas med ett standardförfarande enligt 5 kap. § 7 plan- och bygglagen, PBL (2010:900). Planbestämmelserna som regleras i detaljplanen är fastställda med stöd av Boverkets allmänna råd (BFS 2014:5 DPB 1) och ska fungera som vägledande i tolkningen av planbestämmelserna även i framtiden.

Detaljplanen förväntas kunna antas av samhällsbyggnadsnämnden Q2 2024.

Läge

Planområdet är beläget inom Örnsköldsvik centralort omgivet av väg E4/Centralesplanaden, Modovägen och Strandgatan, cirka 400 meter nordväst om Stora torget (se figur 1).



Figur 1. Översiktskarta, planområdet markerat i blått.

Areal

Planområdet omfattar cirka 7500 m².

Markägförhållande

Planområdet omfattar del av fastigheterna Örnsköldsvik 8:28, Örnsköldsvik 8:27 och 8:24 samt del av Amerika 8. Alla berörda fastigheter ägs av Örnsköldsviks kommun.



Figur 2. Fastighetsindelning inom planområdet.

2. TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

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

2.1 Riksintressen

Planområdet innefattar inga områden av riksintresse enligt miljöbalkens (1998:808) 3 och 4 kapitel. Däremot ansluter planområdet till väg E4/Centralesplanaden som är klassat som riksintresse för långväga kommunikationer. Funktionen säkras genom vidtagna åtgärder och anpassningar i förhållande till influensfaktorer som olycksrisker och skyfall. Utveckling enligt detaljplanen påverkar inte möjligheterna till drift, underhåll och framtida utveckling av riksintresset, planen bedöms därmed inte påverka

riksintresset.

Planområdet tangerar ett riksintressestråk för friluftsliv, Höga kusten-leden. Inom Örnsköldsviks tätort består leden av allmänna gång- och cykelvägar och passerar söder om planområdet. Leden fortsätter sedan vidare och anknyter till naturstråket som tar vid där stadens sammanhållande bebyggelse slutar. Utveckling enligt detaljplanen påverkar inte möjligheten att använda leden inom Örnsköldsviks tätort, planen bedöms därmed inte påverka riksintresset.

2.2 Strandskydd

Planområdet omfattas inte av något strandskydd.

2.3 Kommunala ställningstaganden

Översiktsplaner

Översiktsplan 2012

Översiktsplan för Örnsköldsviks kommun, antagen 17 december 2012 anger att mark inom gångavstånd till resecentrum ska användas av tjänsteföretag som har behov av närheten till resecentrum, bland annat företag inom kultur, turism och även bostäder. Den offentliga miljön kring hamnområdet och resecentrum, med gator och torg, är utpekade som prioriterade utvecklingsområden.

Fördjupad översiktsplan Örnsköldsvik centralort

Den fördjupade översiktsplan för Örnsköldsvik centralort, antagen av kommunfullmäktige 27 april 2020 § 64, anger att planläggning och fysisk planering ska ske med hänsyn till klimataspekter, dels genom att bidra till minskad klimatpåverkan, dels genom att samhället anpassas till de pågående klimatförändringarna. Andelen grönområden och vegetationsinslag ska i tätbebyggda områden öka. Vid exploatering ska det avsättas ytor för upptag av dagvatten i översvämningskänsliga områden. Vid nybyggnation eller ombyggnation ska möjligheten att klimatanpassa bebyggelsen beaktas.

Resecentrum med omgivande miljöer ska vara en attraktiv och välkomnande entré till Örnsköldsvik. Vidare beskrivs att det inom stadskärnan är viktigt att ny bebyggelse gestaltas med omsorg om form, detaljer och miljö som bidrar till långsiktiga arkitektoniska kvalitéer i människors vardagsmiljö.

Planområdet ligger inom utpekat utvecklingsområde Inre hamnen vars utvecklingsinriktning är beskriven som ett område som ska ges mer stadsmässig karaktär. Dess läge i nära anslutning till resecentrum, stadskärnan

och Örnsköldsviksfjärden gör området lämplig för en blandad bebyggelse av centrumverksamhet och bostäder vilket kan skapa ett tryggt och levande område med folk i rörelse.

Detaljplanen bedöms vara förenlig med gällande översiktsplan samt fördjupad översiktsplan Örnsköldsvik centralort.

Policies och strategier

Policy för ekologisk hållbarhet

Policy för ekologisk hållbarhet, antagen av kommunfullmäktige 2018-12-17 § 248, anger att Örnsköldsviks kommun ska verka för ekologisk hållbarhet, värna ekosystemen och motverka negativ miljöpåverkan för människors bästa. Detta görs genom ett helhetsperspektiv med målet att säkerställa att användningen av ekosystemen sker inom de gränser som miljön tål. Detta är utgångspunkten för en hållbar tillväxt. Med långsiktiga beslut ska Örnsköldsvik som plats utvecklas utifrån värdegrunden att en ekologiskt hållbar kommun också är en attraktiv plats att leva i, att arbeta i och att besöka. Detta gör Örnsköldsviks kommun genom nedan angivna prioriteringar;

- Framtida generationers Örnsköldsviksbor ska ha lika stora möjligheter att tillfredsställa sina grundläggande behov som idag.
- Ekologisk hållbarhet är en förutsättning för ekonomisk och social utveckling.
- Den biologiska mångfalden och natur- och kulturmiljön ska utvecklas, främjas och nyttjas hållbart.
- Örnsköldsvik minskar sin klimatpåverkan samt verkar för förnybara och hållbara energikällor och material. Samtidigt begränsas effekterna av de klimatförändringar som pågår.
- Örnsköldsviks kommun ska verka för ett effektivt resursutnyttjande och kretsloppstänkande.
- Ett giftfritt samhälle där god hälsa och förbättrad miljö går hand i hand ska vara vägledande för kommunens verksamhet.
- Örnsköldsviks kommun ska verka för en boende- och närmiljö med minskad miljö- och hälsopåverkan.

Inom planområdet finns förutsättningar för en bra och fungerande grön och blå infrastruktur. Nya grönsystemer planeras inom planområdet vilka kommer bidra till en ökad biologisk mångfald, pollinering, temperaturreglering, dagvattenhantering, luftrening, bullerdämpning m.m. (se rubrik "Mark och grönsystem").

Policy för folkhälsa och social hållbarhet

Policy för folkhälsa och social hållbarhet, antagen av kommunfullmäktige 2018-12-17 § 247, anger att Örnsköldsviks kommun ska verka för ett öppet, inkluderande och jämlikt samhälle som visar aktning för alla människors värdighet och rättigheter. Människor ska kunna leva ett gott liv med god hälsa, utan orättfärdiga påverkbara skillnader och begränsningar. Människor ska ha egenmakt, kunna vara delaktiga i samhällsutvecklingen och i arbetslivet samt kunna ta del av välfärdssamhällets utbud. Kommunens verksamheter ska stimulera trygghet och tillit mellan människor och till samhället. Folkhälsa och social hållbarhet är en förutsättning för ett demokratiskt samhälle med samhällsekonomiskt hållbar tillväxt. Ett socialt hållbart Örnsköldsvik tål påfrestningar, är anpassningsbart och förändringsbenäget. Denna värdegrund ska genomsyra Örnsköldsviks kommuns arbete för god och jämlik folkhälsa och social hållbarhet.

Policyn pekar ut fem viktiga målområden där kommunen ska verka för samhälleliga förutsättningar för en god och jämlik hälsa i hela befolkningen med målet att sluta de påverkbara hälsoklyftorna inom en generation:

- Kompetenser, kunskaper och utbildning
- Sysselsättning, arbetsliv och försörjning
- Boende- och närmiljöer
- Hälsa och levnadsvanor
- Egenmakt, inflytande och delaktighet

Detaljplanen möjliggör att det inom planområdet skapas byggrätt för verksamhet som kan utgöra en samhällsviktig funktion. Detaljplanen medför en aktivering av platsen och skapar förutsättningar för rörelser inom, till och från området. Planområdets närhet till kollektivtrafik, gång- och cykelstråk ger goda förutsättningar att röra sig till och från området genom hållbara transportmedel. Då verksamheter som planförslaget möjliggör är av stort allmänt intresse är det positivt med ett centralt läge för att så många som möjligt av kommunens invånare lätt kan ta sig till och från verksamheten. Detta gynnar särskilt barn och unga som ofta transporterar sig till fots, cyklar eller åker kollektivt.

Dagvattenpolicy och -strategi

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

Dagvattenpolicyn och -strategin syftar till att möjliggöra att dagvatten-

hanteringen i Örnsköldsviks kommun sker på ett långsiktigt hållbart sätt.

Detta uppnås genom att:

- dagvattenfrågan beaktas vid fysisk planering.
- samverkan om dagvattenfrågor sker kontinuerligt och att ansvarsförhållandena för dagvatten för kommunens olika förvaltningar och bolag är tydlig.
- dagvattnet i största möjliga mån fördröjs och renas lokalt.
- dagvattnet i största möjliga mån hanteras i öppna system.
- använda dagvatten till att skapa estetiska mervärden och mervärden för naturen.
- sekundära avrinningsvägar skapas för säker bortledning vid extremnederbörd.
- nuvarande dagvattenhantering anpassas till framtida behov genom ett långsiktigt planlagt omställningsarbete.
- det finns planer för drift och underhåll av dagvattensystem.
- dagvattensystem utformas med hänsyn till platsens förutsättningar, dagvattnets föroreningsgrad och recipientens känslighet.
- källor till förorening i dagvatten minimeras så att behovet av skyddsåtgärder och rening minskar på lång sikt.
- dagvattensystem utformas så att en så stor del som möjligt av föroreningarna avskiljs och bryts ned under vattnets väg till recipienten.
- rent dagvatten och dagvatten som kan innehålla föroreningar i möjligaste mån inte blandas.

I denna detaljplan har det utretts, med dagvattenpolicyn och -strategin som referens, hur man kan lösa dagvattnet inom planområdet (se rubrik "Dagvatten").

Parkeringspolicy och -strategi

Parkeringspolicyn antogs av kommunfullmäktige 23 februari 2015, § 20. Strategin antogs av kommunstyrelsen 3 februari 2015, § 25. Policyn och strategin redogör för hur parkering för cyklar och bilar ska lösas i Örnsköldsvik. I strategin återfinns parkeringstal, dvs. antalet parkeringsplatser som ska anordnas till en viss verksamhet (se rubrik "Parkering").

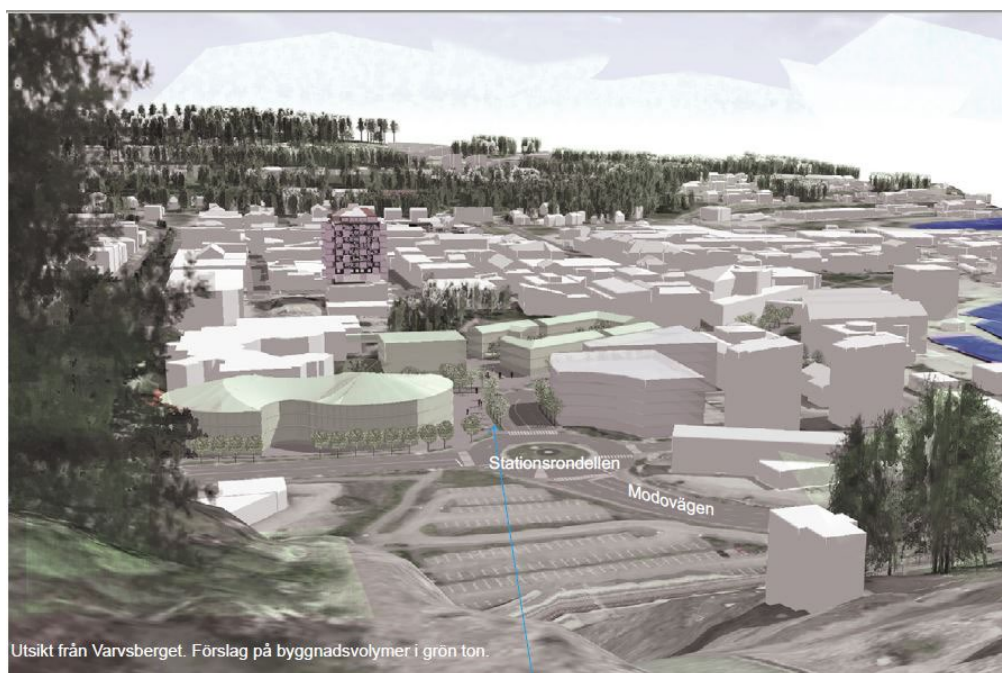
Grönplan för Örnsköldsviks centralort

Grönplanen antogs av kommunfullmäktige i december 2011. Grönplanen är vägledande vid kommunens planering av mark- och vattenanvändning kopplat till skötsel och naturvårdsfrågor inom tätorten. Planen pekar bland

annat ut befintliga värdefulla parker och alléstråk inom tätorten. Nytt planområde angränsar till befintligt alléstråk längst Modovägen och väg E4/Centralesplanaden. För delområdet centrum, vilket innefattar planområdet, anges utvecklingsåtgärderna att det gröna i området ska utökas genom att stärka befintlig grönska och nyplantering i gatumiljö. Träd i gatumiljö beskrivs som särskilt viktiga (se rubrik "Mark och grönstruktur").

Planprogram

Området omfattas av ett planprogram, Detaljplaneprogram för Örnsköldsvik 8:27 m.fl., godkänt av samhällsbyggnadsnämnden 22 september 2016, § 100. Planprogrammet redovisar ett stadsbyggnadskoncept för såväl bebyggelsevolym som gestaltning av de offentliga rummen inom området. Målsättningen för planområdet tillsammans med de intilliggande fastigheterna är ett levande och variationsrikt område med funktionsblandad bebyggelse. Aktuellt planområde pekas ut som lämplig för ny centrumbebyggelse med fokus på kultur och fritid. Detaljplanen bedöms förenlig med planprogrammet.



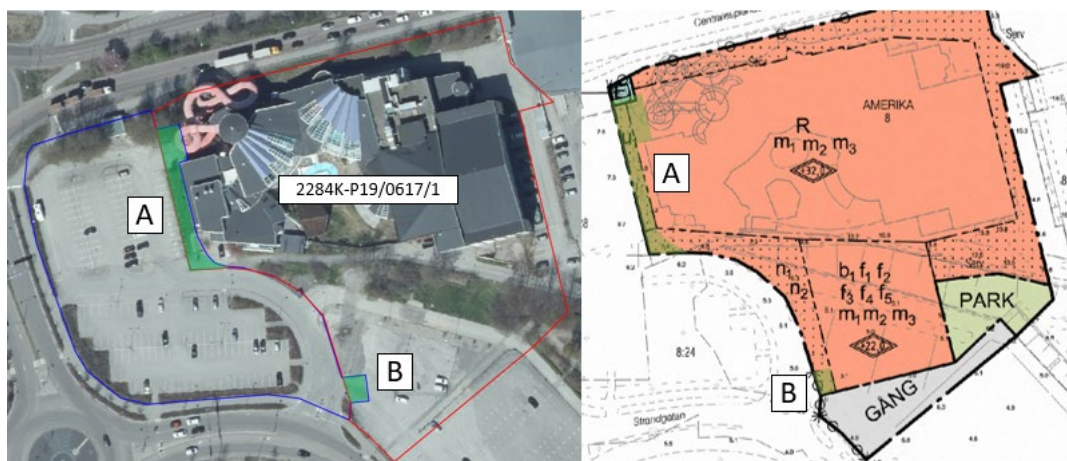
Figur 3. Urklipp från detaljplaneprogram för Örnsköldsvik 8:27 m.fl.

2.4 Detaljplaner och områdesbestämmelser

Planområdet berör del av fyra gällande detaljplaner varav en har kvarvarande genomförandetid:

- 2284K-P2695 Detaljplan för kv. Diligensen, fastställd 18 december 1985, anger för berörd del användningen parkering.
- 2284K-P061101/1 Detaljplan för Modovägen – Strandgatan m.m. antagen 1 november 2006, anger för berörd del användningen parkering.
- 2284K-P03/1022/1:1 Detaljplan för Amerika 8 m.fl., antagen 22 oktober 2003, anger för berörd del markanvändning bad- och sportanläggning samt mark som inte får bebyggas (prickmark).
- 2284K-P19/0617/1 Detaljplan för Örnsköldsvik 8:27 m.fl., antagen 17 juni 2019, anger för berörd del kvartersmark besöksanläggningar, prickad mark samt mark reserverad för allmänna underjordiska ledningar (u-område).
- 2284K-P2687 Detaljplan kv Körsvännen, Aspen m.fl., antagen 28 januari 1985, anger för berörd del allmän plats park/gång- och cykelväg samt specialområde Es

2284K-P19/0617/1 Detaljplan för Örnsköldsvik 8:27 m.fl., antagen 17 juni 2019 fick laga kraft 16 juli 2019. Detaljplanen har en genomförandetid på fem år vilket innebär att genomförandetiden är gällande fram till 16 juli 2024. Innan genomförandetiden har gått ut får detaljplanen inte ändras, ersättas eller upphävas mot berörda fastighetsägares vilja. Kommunen bedömer att berörda fastigheter avser fastigheten Amerika 8 samt Örnsköldsvik 8:27 båda inom aktuellt detaljplaneområde. Båda fastigheterna ägs av Örnsköldsviks kommun.



Figur 4. Tv. Illustration av ytor som ny detaljplan tar i anspråk från 2284K-P19/0617/1 som har genomförandetid kvar. Th. Motsvarande ytor på gällande plankarta.

I figur 4 ovan illustreras aktuella ytor som ny detaljplan ersätter. För område A regleras i gällande detaljplan kvartersmark [R] besöksanläggningar, [u₁] markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar samt prickad mark –

marken får inte förses med byggnad, [n₁] stödmur får anordnas samt [n₂] vegetation. För område B regleras i gällande detaljplan utfartsförbud i plangräns samt [n₁] stödmur får anordnas samt [n₂] vegetation. Planbestämmelser [R] besöksanläggningar, [u₁] markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar samt prickad mark bibehålls i ny detaljplan. Till område A regleras även [g₁] markreservat för gemensamhetsanläggning för gata (läs mer under rubrik 3.5 Trafik). A-områdets södra del regleras i gällande detaljplan [n₁] (stödmur får anordnas) och [n₂] (vegetation) men dessa regleras inte i ny detaljplan i syfte att möjliggöra gemensamhetsanläggning för gata. B-områdets utfartsförbud behålls inte i ny detaljplan.

Ingen av de övriga berörda detaljplanerna omfattas av någon kvarvarande genomförandetid. Berörda delar av gällande detaljplaner ersätts när denna detaljplan får laga kraft.

2.5 Undersökning om betydande miljöpåverkan

En undersökning om betydande miljöpåverkan enligt 6 kap miljöbalken (1998:808) och miljöbedömningsförordningen (2017:966) har tagits fram av samhällsbyggnadsförvaltningen, bygg- och miljöavdelningen. Planen innebär inte betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning enligt 6 kap 11–12 § miljöbalken har inte upprättats.

Länsstyrelsen har 28 januari 2022 tagit del av undersökningen och delar kommunens bedömning att planen inte innebär någon betydande miljöpåverkan.

Samhällsbyggnadsnämnden har 3 februari 2022 genom särskilt beslut Sbn/2022 § 116 fastställt att detaljplanens genomförande inte kan anses medföra betydande miljöpåverkan.

3. FÖRUTSÄTTNINGAR, FÖRÄNDRINGAR OCH KONSEKVENSER

Detaljplaneprocessen är en prövning av mark- eller vattenområdets lämplighet för bebyggelse och byggnadsverk. Prövningen utmynnar i vilka regleringar som lämpar sig för bebyggelsemiljöns utformning. Dessa regleringar sammanställs med hjälp av planbestämmelser i den juridiskt bindande plankartan. Detta kapitel innehåller en sammanställning av mark- och vattenområdets användning, bebyggelse och byggnadsverk med utgångspunkt av hur det ser ut idag, följt av de förändringar och konsekvenser som detaljplanen förväntas medföra.

3.1 Markanvändning enligt Boverkets allmänna råd

Nedan följer en genomgång av vad detaljplanens användningsbestämmelser tillåter enligt Boverkets allmänna råd BFS 2014:5 DPB 1 om planbestämmelser för detaljplan som gäller för detaljplaner som påbörjats mellan 2 januari 2015 och 30 september 2020. Observera att genomgången inte är uttömmande, en mer detaljerad beskrivning till ovannämnda allmänna råd finns på Boverkets hemsida.

Centrum [C]

Användningen centrum ska tillämpas för områden för kombinationer av handel, service, tillfällig vistelse, samlingslokaler, kontor och annan jämförlig verksamhet som ligger centralt eller på annat sätt ska vara lätta att nå. Även komplement till verksamheten centrum ingår i användningen.

Besöksanläggningar [R]

Användningen besöksanläggningar ska tillämpas för områden för verksamheter som riktar sig till besökare. Här ingår kulturella och religiösa

verksamheter, sport- och idrottsverksamheter samt övriga besöksverksamheter. Även komplement till verksamheten besöksanläggningar ingår i användningen.

Transformatorstation [E₁]

Användning transformatorstation är en specificering av användningen *tekniska anläggningar* och medger transformatorstation.

Väg [VÄG]

Användningen väg används för att reglera vägar avsedda främst för trafik till, från och/eller genom en tätort samt mellan olika områden inom en tätort.

3.2 Mark och grönstruktur

Planområdet utgörs idag av en allmän parkeringsplats inklusive infartsväg med asfalterade ytor samt vissa inslag av grönska. Grönska finns i huvudsak längs med parkeringsytans ytterkant mot Strandgatan och Modovägen där träd och buskar finns planterade. Mellan parkeringen och väg E4/Centralesplanaden finns en allé med 7 fullt uppvuxna popplar, en trädsort som är relativt ovanlig i geografin.

Uppvuxna lövträd planterade i en enkel eller dubbel rad som består av minst fem träd längs en väg eller i ett i övrigt öppet landskap utgör en allé. Ett antal biotoper i Sverige är generellt skyddade som biotopskyddsområden, bland dessa återfinns alléer. Syftet med biotopskyddsbestämmelserna är att långsiktigt bevara och vid behov sköta sådana värdefulla naturmiljöer och strukturer som har särskilt stort värde för djur- och växtarter. Inom ett biotopskyddsområde får man inte bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd som kan skada naturmiljön. Om det finns särskilda skäl, får dispens från förbudet ges i det enskilda fallet (Miljöbalken 7 kap. 11 § andra stycket). Marken inom området sluttar lätt mot söder men är till sin helhet relativt plan. I planområdets norra del finns en mindre slänt upp mot väg E4/Centralesplanaden.



Figur 5. Planområdets norra del och allén med de 7 popplarna i slänten upp mot väg E4/Centralesplanaden.



Figur 6. Befintlig infart till planområdet som idag utgörs av parkering.

Förändringar och konsekvenser

Byggrätter för centrumverksamhet och besöksanläggningar möjliggör en

väsentlig förändring av markanvändningen inom planområdet. Den grönstruktur som finns inom kvartersmark förväntas med planens genomförande försvinna men planförslaget skapar förutsättningar för ny grönska inom kvartersmarken. Att säkerställa platser för större och mellanstora träd på såväl gårdar som i gatumiljön, är viktigt för att skapa en dynamisk och vacker stad. Grönskan är också betydelsefull för vårt välbefinnande och för att dämpa temperaturväxlingar och ge skugga. Grönskan kan bidra till ett bättre lokalklimat och binda vatten, vilket är gynnsamt för hantering av dagvatten. Träd och regnbäddar föreslås bli ett karaktäriserande element på förgårdsmarken mellan den planerade byggnaden och Strandgatan.

I syfte att kompensera för värdefulla ekosystemtjänster som i och med exploateringen förväntas försvinna samt att möjliggöra för en utveckling och ett upprätthållande av den framtida gröna infrastrukturen reglerar detaljplanen genom egenskapsbestämmelser [n] krav på tillkommande grönska, vilka kopplas till genomförandeavtal med exploatören (se rubrik 4.2 Avtal).

I syfte att skapa enhetliga ytor mellan den allmänna platsmarken (gång- och cykelväg) och kvartersmarken reglerar detaljplanen planbestämmelse [n₁] **förgårdsmark mot Modovägen ska vara planterad med undantag vid utfart och entréer**. Genom detta förväntas förgårdsmarken harmonisera med den befintliga gång- och cykelvägens anslutande grönska.

Förgårdsmarken mellan Strandgatan och planerad bebyggelse förses med planbestämmelse [n₂] **förgårdsmark mellan byggnaden och Strandgatan ska vara stensatt på så vis att entrén upplevs som en del av gaturummet**. Detta medför att förgårdsmarken mot Strandgatan kommer få en mer stadsmässig karaktär vilket bidrar till att Strandgatan på sikt kan omvandlas till stadsgata. Entrén ska bäddas in i grönska. Se figur 7 och 8.



Figur 7. Möjlig utformning av förgårdsmark inom kvartersmarken mot Strandgatan. Källa: Sweco



Figur 8. Möjlig utformning av förgårdsmark inom kvartersmarken mot Strandgatan. Källa: Sweco

För att inom planområdet möjliggöra en grönstruktur i stadsmiljö som långsiktigt blir säkerställd, regleras kvartersmarken genom planbestämmelserna; [n3] **minst 8 % av den totala kvartersmarken ska bestå av busk-och trädplanteringar av hög kvalitet.** Hög kvalitet uppnås genom noggranna växtval, gestaltning samt att vegetationen ges bästa förutsättningar att nå hög ålder och ha en god vitalitet hela livet. Detta ställer krav på utrymme under och över mark, att tillräcklig mängd rottillgängligt substrat finns, att störningar och skador undviks,

förebyggs och minimeras och att planteringarna sköts löpande av branschkunlig personal samt att skadat eller sjukt växtmaterial vid behov byts ut. För att träden ska bidra med ekosystemtjänster så som förbättrat lokalklimat, luftrening och fördröjning av vatten behöver träden vara stora och vitala. Övervägande inhemska arter både på träd och övrig växlighet är lämpligt för att de ger fler ekosystemtjänster och gynnar det lokala växt-och djurlivet. På vissa platser passar dock de större träden mindre bra. Smalkroniga sorter är ofta att föredra nära fasader för att få höjd men samtidigt en praktisk bredd. Där mindre rum och en mer intim skala eftersträvas kan mindre träd (<10 m) passa bättre än stora. I genomförandeavtal regleras trädskronstäckning. **[a₂] marklov krävs för trädfällning av träd med stamdiameter över 15 cm på en höjd av 1 meter över mark. Träd som fälls ska ersättas med träd med stamdiameter över 15 cm på en höjd av 1 meter över mark.** Expertis ska göra bedömningen av trädets vitalitet. Eventuell fällning ska baseras på beräknad risknivå och värden så som miljö, hälsa och kultur. Smittande sjukdomar eller skadegörare kan riskera att fler träd drabbas, då kan ett sjukt träd behöva tas bort av den anledningen.

I och runt planområdet finns idag få stora träd och stor andel hårdgjord yta. De framtida träden inom planområdet får betydelse för bland annat stadsbilden, luftkvaliteten och lokalklimatet. Skuggande trädskronor får här en viktigt svalkande effekt vid värmeböljor och minskar hälsorisker kopplade till dessa.

Geotekniska förhållanden

En geoteknisk undersökning har genomförts inom planområdet för tilltänkt polishus (Lejon GEO 17 juli 2019, reviderad 23 januari 2024). Undersökningen visar att marken består av fasta grusiga sandfyllningar till cirka 1,5–2 meters djup under markytan. Under fyllningen visade utförda sonderingar på förekomst av lös finjord av silt eller lera till cirka 8 meters djup under markytan, där de lösa sedimenten underlagras av friktionsjord med stigande fasthet i de djupare jordlagren. Grundvatten har observerats i grundvattenrör på cirka 2–3 meters djup under markytan.

Förändringar och konsekvenser

Byggnader med tung stomme av betong eller stål rekommenderas grundläggas på stoppslagna pålar av betong eller stål. Erhållna stoppnivåer med hejarsondering kan förutsättas motsvara stoppslagningsnivåer för betongpålar. Slagna stålrörspålar kan

förutsättas gå något djupare och bedömd bergnivå kan då antas bli pålstoppnivå. För att verifiera pålars erforderliga bärighet för planerad konstruktion samt minska risken för överslagning/bortslagning av pålar ska regelbunden stötvågsräkning utföras rutinmässigt. Inga sättningar uppkommer i pålgrundlagda konstruktioner. Sättningar kan däremot uppkomma i omkringliggande uppfylld terräng vilket kan påverka entréer, uteplatser och anslutande nedgrävda ledningar. En vanlig åtgärd för att minska sådan sättningspåverkan kan vara förbelastning, kompensationsgrundläggning eller genom pålning. Sådana åtgärder projekteras specifikt för vald utformning.

Vid grundläggning med källare ska konstruktionen förutsättas utföras vattentät och därmed erhålla lyftkraft/drag, vilket ska beaktas vid dimensionering av grundkonstruktion och pålar. Risk för hydraulisk bottenuppträckning ska också beaktas vid schakt under grundvattenytan. Vid schakt under grundvattenytan kan lokal temporär grundvattensänkning förutsättas erfordras. En sådan åtgärd kan dock påverka omgivande mark och konstruktioner, vilket ska beaktas.

Ras och skred

De geotekniska förhållandena och topografin medför att det inte föreligger några risker för ras, skred, slamströmmar eller liknande inom eller utanför området, enligt den geotekniska utredningen (Lejon GEO 17 juli 2019, reviderad 23 januari 2024).

Fornlämningar och kulturmiljö

Det finns inga kända fornlämningar inom eller i nära anslutning till planområdet.

Områden värdefulla för kulturmiljön finns utpekade i Örnsköldsviks centralort. Närmaste område är kvarteret Aspen som ligger cirka 80 meter från planområdet.

Förändringar och konsekvenser

Detaljplanen bedöms inte innebära någon negativ inverkan på någon befintlig kulturmiljö. Om en fornlämning påträffas under byggnation ska arbetet omedelbart avbrytas och fyndet anmälas till länsstyrelsen, i enlighet med 2 kap. 10 § kulturmiljölagen (1988:950).

3.3 Bebyggelse och service

Planområdet består idag av cirka 150 allmänna parkeringsplatser. Många av dessa parkeringsplatser nyttjas som arbetsplatsparkering samt av besökare till badhuset Paradiset. Byggandet av ett mobilitetshus planeras på andra sidan Strandgatan i nära anslutning till planområdet inom fastigheten Örnsköldsvik 8:9.

Områdets centrala läge medför att det finns en bred variation av bebyggelse och service i dess omgivning. Söder och öster om planområdet finns i huvudsak blandad bebyggelse med bostäder, restauranger, resecentrum och annan offentlig service. Norr och väster om planområdet finns i huvudsak bostadsbebyggelse med inslag av handel och service.

Förändringar och konsekvenser

Detaljplanen medger **centrumverksamhet [C]** och **besöksanläggningar [R]** vilket innebär förutsättningar för att en bred variation av verksamheter bedrivs inom planområdet, exempelvis handel, service, kontor, kulturell- och religiös verksamhet med flera. Dessa användningar tillsammans med planförslagets byggrätt bidrar positivt till Strandgatans långsiktiga utveckling till stadsgata med intilliggande stadskvarter.

Mobilitetshuset som planeras inom fastigheten Örnsköldsvik 8:9 förväntas utgöra del av det offentliga utbudet av parkeringsplatser i centrala Örnsköldsvik och kan antas tillmötesgå det parkeringsbehov som finns inom denna del av centrum. Tillskapas det ej fler offentliga parkeringsplatser kan den viktiga och besöksintensiva verksamhet som badhuset Paradiset är komma att påverkas negativt.

Ny bebyggelse inom planområdet regleras i höjddled med planbestämmelse om högsta tillåten nockhöjd 26 meter över nollplanet, vilket motsvarar 8 våningsplan.

Gestaltning och värdefull bebyggelse

Planområdets läge i anslutning till två av Örnsköldsviks mest trafikerade vägar medför att framtida bebyggelse kommer vara välexponerad för de som passerar området. Vissa gestaltungsaspekter regleras därför i detaljplanen i syfte att långsiktigt säkerställa en gestaltning som bidrar till stadsmässiga kvalitéer samt trivsel.

Hur bebyggelsen inom planområdet gestaltas kommer ha betydelse för hur

området kommer att upplevas. Planområdets högexponerade läge från Varvsberget, resecentrum, badhuset Paradiset med flera, ställer ytterligare krav på god gestaltning. I syfte att beskriva en gestaltungsriktning för ny bebyggelse har ett gestaltungsprogram (Sweco, 21 december 2021, reviderad 3 februari 2022) tagits fram. Gestaltungsprogrammet ska vara ett stöd i bedömning vid prövning av bygglov och ska inte ses som ett facit på hur den framtida bebyggelsen inom planområdet kommer att utformas. I figur 9 nedan ges några visuella exempel på en gestaltungsriktning som går i linje med detaljplanens planbestämmelser om utformning. Gestaltungsprogrammet beskriver bland annat att omgivningens funktioner och egenskaper medför att byggnaden behöver fungera i alla skalor. Från landskapsrummets skala med långa betraktelseavstånd, via trafikrummet med bilisternas och cyklisternas perspektiv och hastighet, ned till fotgängarens perspektiv där man kommer nära byggnaden. Som en konsekvens av detta behöver byggnaden ha framsidor åt alla håll. Planerad verksamhets karaktär ställer krav på att byggnaden ska utstråla såväl trygghet och säkerhet som öppenhet och tillgänglighet.



Figur 9. Exempel på gestaltningar framtaget i gestaltungsprogram. Källa: Sweco

Gestaltungsprogrammet omfattar inte kvartersmarken för **transformatorstation [E₁]** men kan även fungera som stöd vid en bedömning av lämplig utformning för denna byggnad.

Förändringar och konsekvenser

Bebyggelseutvecklingen inom planområdet är en del av den stadsomvandling som förväntas ske i kvarteren längs Strandgatan. Tillsammans med andra utvecklingsprojekt (mobilitetshus, simhall) förväntas bebyggelsen knytas ihop med befintlig bebyggelse längs Järnväggsgatan, samt tydliggöra den stadsmässiga kopplingen med Lasarettsgatan och övriga centrum. Formen på gatorna som omgärdar byggnaden sätter gränserna för byggnadens möjliga utbredning. Då den planerade verksamhetens behov av ytor i markplan är stort behöver tomten utnyttjas så långt som möjligt, och konsekvensen blir en byggnad med en form som följer gatornas svepande former.

I syfte att uppnå en lämplig gestaltning har detaljplanen försetts med planbestämmelser om hur utformning ska ske. För all kvartersmark med bygg rätt inom planområdet regleras **[f₁] byggnadens fasader ska ha varma kulörer**. Den nya nätstation som planeras mellan polishuset och väg E4/Centralesplanaden (i plankarta, område markerat **[E₁]**) förses också med denna bestämmelse i syfte att skapa ett samspel mellan byggnaderna.

Planområdet är en del av staden där mer stadsmässig omvandling eftersträvas. För detta har planbestämmelse **[f₂] fasad ska utformas på ett sådant sätt och med sådan grad av transparens att det aktivt bidrar till ett samspel mellan ute och inne, mellan gaturummet och byggnaden samt till en ökad upplevelse av trygghet. Gäller fasader mot söder och sydväst** införts. Planbestämmelsen avser att inom planområdet skapa stadsmässiga kvalitéer samt öka tryggheten. Detta bedöms särskilt viktigt mot Stationsrondellen och Strandgatan. Att öka andelen genomskinliga fasader, inte minst i markplan, har generellt en positiv inverkan på den upplevda tryggheten och det mänskliga samspelet mellan inne- och utemiljön skapar en passiv övervakning av de allmänna platserna. Utifrån liknande syfte samt att ny byggnad på ett inbjudande sätt ska vända sig mot Strandgatan har planbestämmelse **[f₄] huvudentré ska vara vänd mot söder** införts, se figur 10.



Figur 10. Möjlig utformning av fasaden med glaspartier för ett öppet och tryggt samspel med staden. Källa: Sweco

Vid skötsel och underhåll av anslutande gång- och cykelväg längst Modovägen, exempelvis vid snöröjning eller halkbekämpning är det viktigt att säkerställa god arbetsmiljö och säkerhet. Detta omfattar bland annat att minimera risker för att arbetsfordon kolliderar med byggnader eller andra anläggningar. Genom planbestämmelse [f₃] **fasadetaljer eller andra utstickande byggnadsdelar får anordnas över allmän plats till ett avstånd från fasad om högst 0,4 meter och med en fri höjd om minst 3,0 meter** så blir det inte möjligt för exempelvis skärmtak eller andra byggnadsdelar att kraga ut över gång- och cykelvägen på ett sådant sätt att det innebär en säkerhetsrisk.

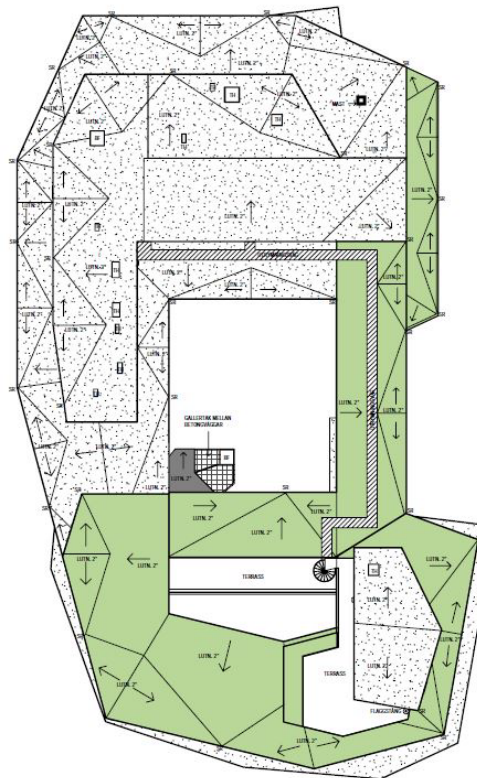
I södra delen av planområdet, mellan planerat polishus och befintlig utfart till Strandgatan planeras besöksparkeringar till verksamheten. I syfte att tydliggöra gränsen mellan allmän plats och kvartersmark samt för att bidra till att motverka instängda områden, ska parkeringens sida mot Strandgatan försees med en stödmur. Planbestämmelse [n₄] **kvartersmarkens sida mot Strandgatan ska avgränsas med stödmur i betong, natursten eller tegel med en höjd mellan 0,5 och 1 meter** syftar till detta. Stödmuren höjer upp parkeringen från omgivande marknivå, se figur 11. Parkeringen blir i nivå med entrén och tillgänglig för rörelsehindrade. Att höja upp parkeringen i nivå med muren kan

bidra till att motverka instängda områden.



Figur 11. Parkering med stödmur i samma material som byggnadens bottenvåning. Källa: Sweco.

Upplevelsen av den tillkommande byggnadens tak är viktig i detta område, vilken kommer vara påtaglig från omgivande högre höjder. I genomförandeavtal regleras det att del av takmaterialet ska vara vegetationsklätt. Val av material är gjort med hänsyn till hur byggnaden ska uppfattas av omgivningen men understöder även de tekniska krav med miljöhänsyn som ställs på byggnaden (se rubrik ”Miljökvalitetsnorm vattenförekomster”).



Figur 12. Förslag på fördelning av vegetationsklätt tak. Källa: Sweco

Volym

Genom att bebygga en parkeringsyta förändras stadsbilden och volymverkan i området.

Förändringar och konsekvenser

Stadsbilden förändras lokalt på platsen och från de platser bebyggelsen är i blickfång. Planområdet ligger inom Örnsköldsvik centrum i nära anslutning till Paradiset, en byggnad som vad gäller volym väl samspelar med ny planerad bebyggelse. En väl tilltagen byggnadsvolym i förhållande till Modovägen och i synnerhet Strandgatans bredd förväntas skapa en behaglig volymverkan mellan gatan och tillkommande bebyggelse. Den bebyggelsevolym som planförslaget möjliggör förväntas bidra till en stadsmässig utveckling och förväntas bli än mer påtaglig allteftersom bebyggelsen utvecklas i närområdet (mobilitetshus och ny simhall).



Figur 13. Volymstudie som visualiserar maximal byggrätt i blått. Byggnadsvolym för tilltänkt polishus anas inuti den blå byggrätten. Vy från söder. Källa: Sweco

Siktlinjer

Från planområdets sydöstra del finns idag en fri siktlinje mot Örnsköldsviksfjärden längs med Verkstadsgatan. Siktlinjen är värdeskapande för människor som rör sig i området men inte minst för badhuset Paradisets verksamhet.

Förändringar och konsekvenser

Siktlinjen bedöms värdefull och ska finnas kvar. Detaljplanen förses därför med prickad mark – mark som inte får bebyggas – för det område som berör siktlinjen. Detta medför att ingen bebyggelse kan uppföras som skymmer siktlinjen.

3.4 Trafik

Planområdet ligger i direkt anslutning till Strandgatan, Modovägen och väg E4/Centralesplanaden. Gång- och cykelväg löper längs med huvudgatorna parallellt med planområdet, se figur 14.



Figur 14. Vägstrukturen i området. Källa: Tyréns AB

I syfte att ta reda på hur planförslagets markanvändning påverkar trafiksituationen i befintligt vägnät har en trafikutredning tagits fram (Tyréns AB, 11 oktober 2021, reviderad 7 oktober 2022). I trafikutredningen har planförslagets påverkan på trafik analyserats, såväl en nulägesbeskrivning (nuläget i utredningen utgår från år 2019) som utifrån olika framtidsscenario. Utredningen belyser även det förändrade parkeringsbehov som planförslaget medför.

Trafikalstringsberäkning har genomförts för den planerade exploateringen med fokus på eftermiddagens maxtimme. Utifrån trafikalstringsberäkningarna samt genomförda trafikmätningar har en trafikprognos för år 2040 tagits fram. Det har också tagits fram en trafikprognos för år 2040 med scenariot att förbifart Örnsköldsvik har anlagts. Utifrån denna framtagna information har kapacitetsberäkningar för tre korsningar i anslutning till fastigheten genomförts, se figur 15.



Figur 15. Aktuella korsningar som trafikutredningen genomfört kapacitetsberäkningar för. Källa: Tyréns AB

Kapacitetsberäkningarna har genomförts för fem olika scenarion med dagens trafikflöden, trafikflöden för år 2040 och trafikflöden för år 2040 med utbyggd förbifart. Dessutom har två jämförelsealternativ testats, ett med dagens trafikflöden och utbyggd polisstation, samt prognos år 2040 utan utbyggd polisstation.

Förändringar och konsekvenser

Tabell 1 – Riktvärden för belastningsgrader i olika korsningstyper. Källa: Tyréns AB

Korsningstyp	Önskvärd servicenivå	Godtagbar (osäker) servicenivå	Ej godtagbar servicenivå
Väjningsplikt och stopplikt (korsningstyp A-C)	< 0,6	0,6 < 1,0	> 1,0
Cirkulationsplats (korsningstyp D)	< 0,8	0,8 < 1,0	> 1,0
Signalreglerad korsning (korsningstyp E)	< 0,8	0,8 < 1,0	> 1,0

Resultatet av belastningsgrad för respektive korsning för det scenario (dagens trafikflöden samt år 2040 med utbyggd polisstation men utan förbifart Örnsköldsvik) med högst belastningsgrad redovisas nedan i tabell 2 och 3. Belastningsgrad härleds sedan till servicenivå enligt tabell 1 ovan. Kölängden beskrivs i antal fordon, för att få en uppfattning om kölängden brukar ett fordon antas vara 7,5 meter (billängd samt visst avstånd till framförvarande fordon).

Tabell 2 – Resultat kapacitetsberäkningar för de tre korsningarna scenario dagens trafikflöden. Källa: Tyréns AB

Paradisrondellen		
Tillfart	Belastningsgrad	Kölängd
E4, nordväst, HRV	0,80	2,5
Centralesplanaden, HR	0,37	0,2
Centralesplanaden, V	0,56	0,5
Modovägen, H	0,54	0,4
Modovägen, RV	0,30	0,2
Infart till bensinmack mm., HRV	0,17	0,2

Stationsrondellen		
Tillfart	Belastningsgrad	Kölängd
Modovägen norr, H	0,49	0,2
Modovägen norr, RV	0,32	0,1
Strandgatan, H	0,30	0,2
Strandgatan, RV	0,24	0,2
Magasinsallén, HRV	0,11	0,1
Modovägen sydväst, HR	0,20	0,1
Modovägen sydväst, V	0,55	0,6

In- och utfart till planområdet		
Tillfart	Belastningsgrad	Kölängd
Strandgatan norrifrån, R	0,24	0,0
Strandgatan norrifrån, V	0,02	0,0
Planområdet, HV	0,09	0,1
Strandgatan söderifrån, HR	0,25	0,0

Tabell 3 – Resultat kapacitetsberäkningar för de tre korsningarna scenario år 2040 med utbyggd polisstation men utan förbifart Örnsköldsvik. Källa: Tyréns AB

Paradisrondellen		
Tillfart	Belastningsgrad	Kölängd
E4, nordväst, HRV	0,94	8,8
Centralesplanaden, HR	0,41	0,2
Centralesplanaden, V	0,61	0,7
Modovägen, H	0,62	0,6
Modovägen, RV	0,35	0,3
Infart till bensinmack mm., HRV	0,22	0,3

Stationsrondellen		
Tillfart	Belastningsgrad	Kölängd
Modovägen norr, H	0,60	0,4
Modovägen norr, RV	0,41	0,2
Strandgatan, H	0,42	0,4
Strandgatan, RV	0,36	0,4
Magasinsallén, HRV	0,16	0,2
Modovägen sydväst, HR	0,25	0,2
Modovägen sydväst, V	0,68	1,2

In- och utfart till planområdet		
Tillfart	Belastningsgrad	Kölängd
Strandgatan norrifrån, R	0,24	0,0
Strandgatan norrifrån, V	0,05	0,0
Planområdet, HV	0,28	0,3
Strandgatan söderifrån, HR	0,26	0,0

Resultaten visar på en god trafiksituation i korsningarna. I Paradisrondellen får i en av tillfarterna höga belastningsgrader men de ligger under 1,0 och leder därmed inte till en köbildning som inte kan avvecklas under eftermiddagens maxtimme. För prognosåret 2040 ökar belastningarna i korsningarna, dock överstiger belastningsgraderna ej 1,0 i något fall, se tabell 3.

För scenario år 2040 då förbifart Örnsköldsvik förutsätts ha byggts ut blir belastningsgraderna i Paradisrondellen bättre, då en stor del av genomfartstrafiken använder förbifarten i stället.

Framkomligheten för utryckningstrafiken kan bli påverkad vid eftermiddagens maxtimmar, varför vissa förslag på åtgärder för att säkra framkomligheten för utryckningstrafik har föreslagits. Dock bedöms inte den tillkommande trafiken som alstras av polisstationen att få mer än en marginell påverkan på belastningsgraderna i de undersökta korsningspunkterna. Detta då trafikstringen från exploateringen bedöms som relativt låg, och trafikflödena i de undersökta korsningarna är höga redan idag.

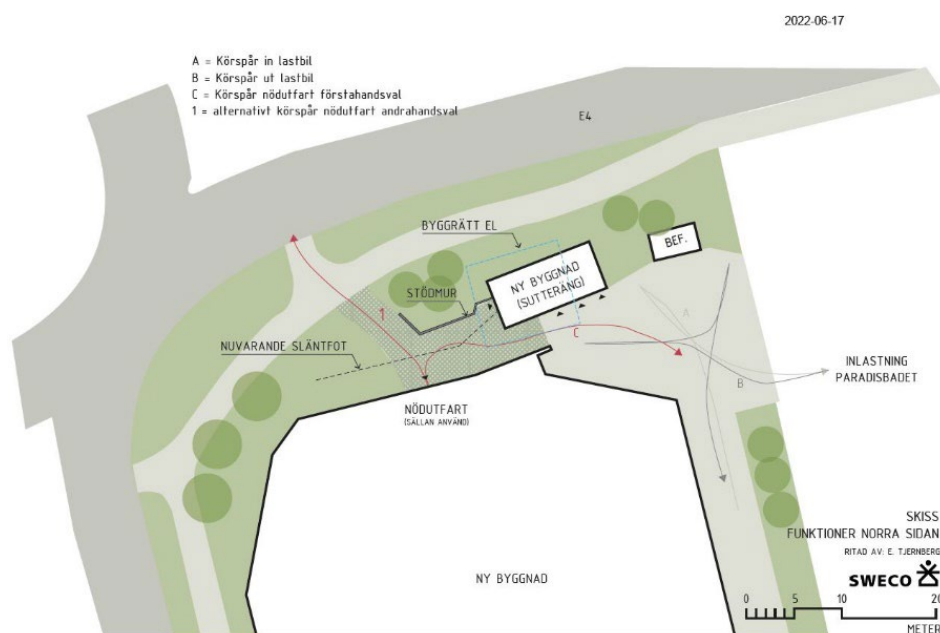
In- och utfarter

Idag sker åtkomst till befintliga parkeringsytor inom planområdet med in- och utfart till Strandgatan i planområdets sydöstra del. Befintlig in- och utfart fungerar även som tillfart till befintliga parkeringsytor öster om planområdet som utgörs av den före detta busstationen. Åtkomst till dessa parkeringsytor i öster kommer dock att försvinna via denna infart i och med byggnation av ny simhall öster om planområdet.

Förändringar och konsekvenser

Befintligt förhållande med in- och utfart mot Strandgatan ska bibehållas. En nödutfart planeras i byggnadens norra fasad efter polisverksamhetens behov. Utfarten ska endast användas vid de tillfällen då byggnadens

primära in- och utfart är satt ur funktion. Om nödutfarten måste användas kan utryckningsfordon med högersväng via varumottagningsområdet ansluta Strandgatan via ordinarie in- och utfart, alternativt ansluta E4an mot norr, se figur 16. För att detta ska bli en funktionell, körbar yta behöver området mellan nödutfarten och vägen hållas fri från hinder, något som exempelvis innebär att ytan behöver snöröjas och halkbekämpas vintertid. För att undvika att byggnader uppförs förses marken i anslutning till nödutfarten med prickad mark – **marken får inte förses med byggnad**. För att undvika att allmänheten kan uppleva området i anslutning till nödutfarten som en in- eller utfart för besökande till polisverksamheten, ska marken utformas med körbar gräsmatta eller motsvarande utformning som motverkar upplevelsen av att det är en körbar väg eller in- och utfart. Planbestämmelse [n5] **marken ska anordnas med körbar armerad gräsmatta eller motsvarande** finns därför i plankarta.



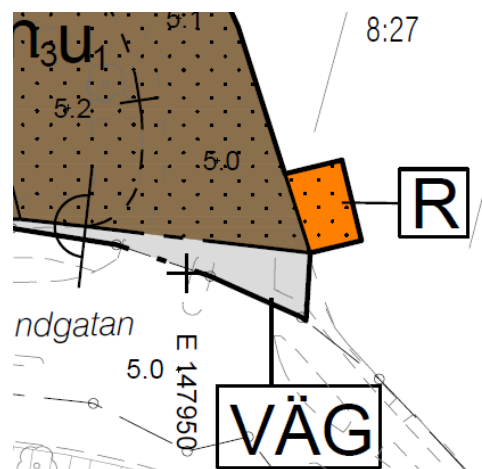
Figur 16. Skiss på möjlig körväg för fordon som använder nödutfart. Ny byggrätt för transformatorstation [E] i bilden betecknad "Ny byggnad i suterräng" planläggs för ändamålet. Källa: Sweco.

Påverkan på trafikflöden och trafiksäkerheten för befintlig väg E4/Centralesplanaden och Modovägen (inklusive tillhörande gång- och cykelväg) bedöms sammantaget med körytans utformning som gräsmatta, polisverksamhetens möjlighet att vid utryckning påkalla uppmärksamhet med ljus och ljud, samt att det är en nödutfart som endast ska användas när primär in- och utfart satts ur bruk, skapa en

mycket liten till försumbar påverkan på befintliga vägar. Med samma resonemang bedöms inte heller utfart behöva anläggas mot E4 eller Modovägen vilket medför att planbestämmelse om utfartsförbud i plankarta finns gällande mot allmän plats, med undantag för befintlig in- och utfart mot Strandgatan i planområdets sydöstra del. Detta medför att för övrig verksamhet inom användningen centrum eller besöksanläggningar som skulle kunna etableras inom planområdet är det inte lämpligt med in- och utfart mot Modovägen eller väg E4/Centralesplanaden.

Del av befintlig utfart mot Strandgatan består av korsande gång- och cykelbana och denna planläggs som [VÄG] med kommunalt huvudmannaskap. Kvartersmarken väster om in- och utfart regleras med planbestämmelse [n4] **kvartersmarkens sida mot Strandgatan ska avgränsas med stödmur i betong, natursten eller tegel med en höjd mellan 0,5 och 1 meter. Stödmuren höjer upp parkeringen från omgivande marknivå.**

I direkt anslutning, öster om planområdet inom detaljplan 2284K-P19/0617/1 planeras en ny simhall. Den gällande detaljplanen för området reglerar utfartsförbud på plats där varumottagning nu planeras. I syfte att möjliggöra varumottagning för ny simhall planläggs del av fastigheten Amerika 8, se figur 17. Området ges samma användning [R] **besöksanläggningar** samt prickad mark, **marken får inte förses med byggnad.** Gällande utfartsförbud tas därmed bort. En mer utförlig beskrivning går att läsa under rubrik 2.5 Detaljplaner och områdesbestämmelser.



Figur 17. Del av fastighet Amerika 8 planläggs med kvartersmark R – besöksanläggningar inklusive prickad mark i syfte att möjliggöra anläggning av varumottagning för ny simhall.

Trafik inom planområdet

Den nordöstra delen av planområdet med omgivning berör Paradisets varumottagningsområde. Till detta område sker förutom transporter inom avfall och återvinning även varuleverans till verksamhetens restaurang. Hit sker även leverans med kväve och kolsyra som används till badhusets reningsanläggning. Leverans med kväve och kolsyra sker med tankbil och tillgängligheten för dessa transporter behöver även kunna ske efter detaljplanens genomförande. Varumottagning till ny verksamhet inom planområdet (polishuset) planeras till detta område. Även två nätstationer som ligger inom området kan vid drift- och underhållsarbete behöva nås med servicefordon, se figur 18. Övik energi AB som äger den större nätstationen inom Örnsköldsvik 8:24 avser byta ut nätstationen. Det finns därför behov av att upprätta ny byggrätt för detta ändamål som anpassas efter behovet av att skapa ett funktionellt varumottagningsområde.

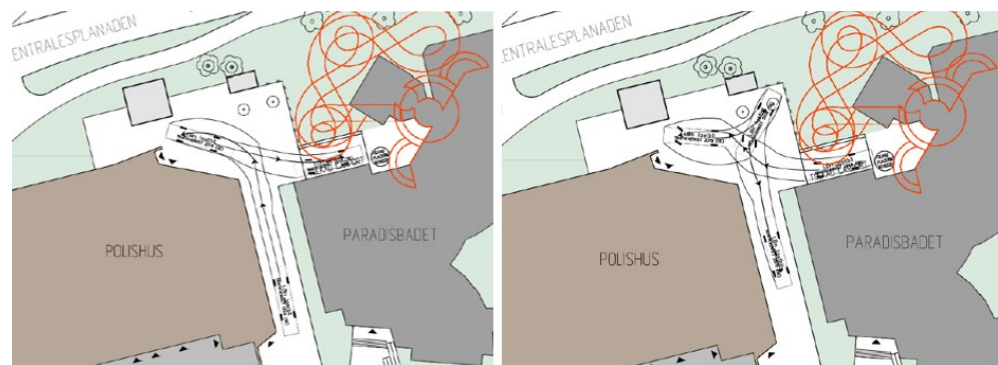


Figur 18. Illustration varumottagningsområde Paradiset och planerat polishus, samt tekniska anläggningar (nätstationer) norr om planerad bebyggelse.

Förändringar och konsekvenser

För att säkerställa att olika typer av transporter kan ske till detta område har en körspårssimulering (Sweco, daterad 7 februari 2022, reviderad 14 februari 2022) genomförts för ett urval av fordon som har behov att angöra området. Utredningen beskriver förutsättningar att trafikera området med lastbil, lastbil med släp samt mobilkran (modell Leibherr LTM 5.1) med flera. Utredningen konstaterar att det inte finns

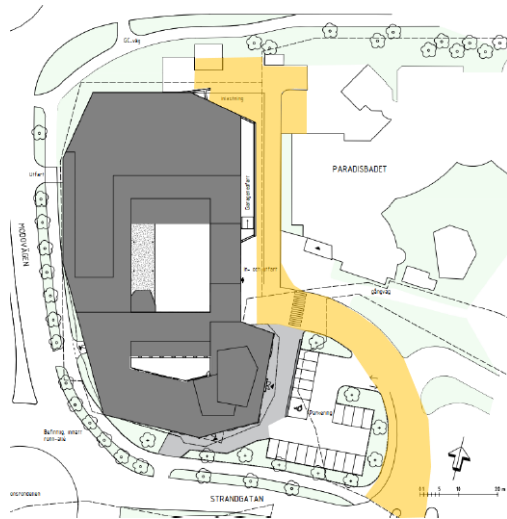
förutsättningar att angöra varumottagningsområdet med lastbil och släp (längd 24 meter) om fordonet ska kunna vända inom varumottagningsområdet. För att möjliggöra detta krävs ytterligare markåtkomst, något som det inte bedöms finnas förutsättningar för. Utredningens simuleringar visar dock att det är möjligt att trafikera området med lastbil (utan släp). En lastbil kan genom tvåpunktsvändning eller trepunktsvändning med goda marginaler vända inom varumottagningsområdet, se figur 19. Utrymmet mellan befintlig och planerad bebyggelse begränsar möjligheten för fordon att mötas.



Figur 19. Körspårsimulering lastbil utan släp. Bilden till vänster visar lastbil som kör in i varumottagningsområdet, bilden till höger visar på möjlig hantering vid vändning inom varumottagningsområdet. De röda linjerna symboliserar badhusets vattenrutschkana. Källa: Sweco

Utöver simulering med lastbil har det genomförts körspårsimulering för mobilkran (modell Leibherr LTM 5.1). Även funktionell åtkomst av denna typ av stort fordon illustreras. Andra typer av mindre fordon som exempelvis traktor, skylift eller liknande antas baserat på att simulering med lastbil fungera inom området.

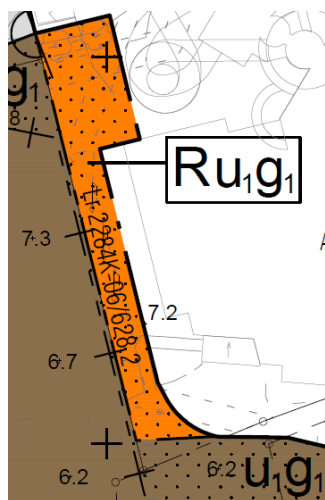
I syfte att säkerställa rätten för berörda att nyttja mark mellan planerat polishus och badhuset Paradiset samt befintlig in- och utfart Strandgatan för gemensamma trafikytor planläggs mark i plankarta med **[g₁]** **markreservat för gemensamhetsanläggning för gata**, se figur 20.



Figur 20. Avgränsning i gult visar ungefärligt mark inom planområdet som regleras med [g₁] markreservat för gemensamhetsanläggning för gata.

Genom att skapa gemensamhetsanläggning för varumottagningsområde och körytor mellan varumottagningsområdet och Strandgatan kan det långsiktigt säkerställas att de som har behov att angöra detta område har rätten att nyttja gatan för detta ändamål. För att gemensamhetsanläggningen ska bli funktionell planläggs även del av fastigheten Amerika 8 med [g₁], vilken omfattar detaljplan med kvarvarande genomförandetid, se figur 4 och 21. För aktuell mark inom Amerika 8 bibehålls samma markanvändningsbestämmelse [R]

besöksanläggningar som i gällande detaljplan. Gällande detaljplan reglerar även egenskapsbestämmelser [n₁] stödmur får anordnas samt [n₂] vegetation (berör endast södra delen av aktuellt område). Dessa bestämmelser bibehålls inte eftersom de inte bedöms förenliga med planerad gemensamhetsanläggning för gata. Sammanfattat regleras därmed ny detaljplan för del av Amerika 8 [R] **besöksanläggningar**, [u₁] **markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar**, [g₁] **markreservat för gemensamhetsanläggning gata** samt prickad mark, mark som inte får förses med byggnad, se figur 21.



Figur 21. Utdrag ur planförslagets plankarta som illustrerar hur detaljplanen reglerar markanvändningen inom fastigheten Amerika 8 (orange område). R = besöksanläggningar, u_1 = markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar, g_1 = markreservat för gemensamhetsanläggning gata samt **prickad mark** (mark som inte får förses med byggnad). Gemensamhetsanläggning skapar en avrundad kurva i anslutning till Paradisets södra entré.

Befintlig gata inom planområdet med infart från Strandgatan, som idag ansluter parkeringsytan planläggs som kvartersmark **[C] centrum**. Detta medför att huvudmannskapet tillfaller fastighetsägaren alternativt det som gemensamhetsanläggningen reglerar.

För att möjliggöra en funktionell gemensamhetsanläggning för de olika fordonstyper som studerats i körspårssimulering skapas en avrundad kurva i anslutning till en av entréerna till Paradiset (ej primär entré), se figur 21. Detta tillsammans med gemensamhetsanläggningens ytbehov resulterar i att befintlig ramp, som ansluter entrén, behöver flyttas.

Gång- och cykeltrafik

Det finns ett utbyggt gång- och cykelvägnät förbi detaljplaneområdet. Längs Modovägen finns gång- och cykelvägar på vardera sida av vägen. Anslutning till planområdet finns via Strandgatan och Modovägen. Cykelbana ansluter även från öst parallellt med Paradiset, se figur 22.



Figur 22 - Gång- och cykelstråk i planområdets omgivning. Källa: Tyréns AB

Förändringar och konsekvenser

Planområdets läge och förslag till markanvändning skapar förutsättningar för god tillgänglighet för gång- och cykeltrafik till och förbi området. Det finns förutsättningar att inom planområdet anlägga cykelparkeringar. Antalet cykelparkeringar ska följa kommunens parkeringsstrategi och -policy. En mer utförlig redovisning av antalet cykelparkeringsplatser går att läsa under rubrik "Parkering" nedan.

Cykelbana, som går parallellt med Paradiset och sammankopplar planområdet i öster med Köpmangatan, kommer på grund av reglerad markanvändning (kvartersmark besöksanläggningar) i anslutande detaljplan troligtvis inte att finnas kvar. Den del av planområdet, som berör befintlig cykelbana, planläggs med kvartersmark och ingår i planerad gemensamhetsanläggning för gata. Markanvändningen i ny detaljplan harmoniserar därmed med markanvändning i anslutande detaljplan på ett ändamålsenligt sätt.

Kollektivtrafik

Planområdet ligger i nära anslutning till ett brett utbud av kollektivtrafik. Flera hållplatser för lokal- och regional busstrafik finns inom 100 meter från planområdet. Regional buss- och tågtrafik trafikeras från resecentrum som ligger cirka 200 meter från planområdet.

Förändringar och konsekvenser

Planförslaget innebär inga förändringar i befintliga strukturer.

Genom lokalisering av arbetsplatser i nära anslutning till kollektivtrafiknav skapas förutsättningar för hållbart resande.

Lokaliseringen skapar även goda förutsättningar för människor att resa med kollektiva transportmedel när man ska besöka verksamheter inom planområdet.

Parkering

Planområdet utgörs idag av en allmän parkering med 150 parkeringsplatser. Parkeringsplatserna är avgiftsbelagda och det är tillåtet att parkera maximalt 7 dygn på parkeringen. Parkering för cyklar och bilar ska lösas i enlighet med kommunens parkeringspolicy och -strategi, vilket innebär att parkering ska lösas inom den egna fastigheten samt enligt ett visst parkeringstal.

Förändringar och konsekvenser

För planerad markanvändning har beräkningar prövats (Trafikutredning, 11 oktober 2021, Tyréns AB) mot angivna parkeringstal för kontor, vilket motsvarar 22 parkeringsplatser per 1000 m² bruttoarea (BTA).

Parkeringsgrundande yta omfattar för planerat polishus cirka 5300 m² BTA, vilket innebär att det inom fastigheten ska upprättas 117 parkeringsplatser för bil uppdelat i 106 arbetsplatsparkeringar samt 11 besöksparkeringar. Liknande krav ställs även på upprättande av cykelparkeringsplatser. För kontor motsvarar detta 9 cykelplatser per 1000 m² BTA, vilket uppgår till totalt 48 cykelplatser.

Den trafikutredning (Tyréns AB, 10 november 2021) som genomförts visar på att det går att lösa parkeringar inom fastigheten, exempelvis genom att bygga parkeringsgarage. Detaljplanen möjliggör byggande av parkeringsgarage inom större delen av planområdet. Det bedöms därför finnas förutsättningar att vid bygglovsprövning uppfylla de parkeringstal som kommunen fastställt i parkeringspolicy och -strategi.

Varumottagning och avfallshantering

Varumottagning, avfallstransporter och liknande ska ske inom den egna fastigheten alternativt säkras genom gemensamhetsanläggning eller annan rättighet.

Förändringar och konsekvenser

Det bedöms finnas förutsättningar att detta kan ske inom planområdet.

För att säkerställa tillgänglighet för avfallsfordon och övrig trafik i varumottagningssyfte skapas lämplig yta för gemensamhetsanläggning

[g₁] i plankarta. Det går att läsa en mer utförlig beskrivning under rubrik Trafik inom planområdet.

Postutdelning

Postnord har i uppdrag att tillhandahålla den samhällsomfattande posttjänsten, vilket bland annat innebär att det är Postnord som ska godkänna placeringen och standarden på postmottagningsfunktionen. I denna roll representerar Postnord samtliga postoperatörer som är verksamma i det aktuella området.

Post ska kunna delas ut miljövänligt, kostnadseffektivt, trafiksäkert och med hänsyn till arbetsmiljön för chaufförer och brevbärare. För att det ska kunna genomföras i praktiken behöver utdelningen standardiseras. Postnord ska godkänna postmottagningen i samband med nybyggnation.

3.5 Miljö, hälsa och säkerhet

Buller

Detaljplanen medger inte sådan markanvändning att förordning (2004:675) om omgivningsbuller eller förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader ska tillämpas. Någon bullerutredning bedöms därför inte behöva tas fram. Dock kan konstateras att planområdets läge i anslutning till tre vägar ligger i ett bullerexponerat läge. Den markanvändning som tillåts bedöms inte ge upphov till något buller som kan störa närliggande bostäder.

Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer (MKN) är ett juridiskt bindande styrmedel som infördes med miljöbalken 1999 för att komma till rätta med miljöpåverkan från diffusa utsläppskällor från till exempel trafik och jordbruk. En MKN kan anges som en halt eller ett värde (högsta tillåtna halt av ett ämne i luft, mark, eller vatten) men kan även beskrivas i ord. MKN kan ses som styrmedel för att på sikt nå miljökvalitetsmålen. Det finns idag MKN för olika föroreningar i utomhusluften (SFS 2010:477), olika parametrar i vattenförekomster (SFS 2004:660), olika parametrar i havsmiljön (SFS 2010:1341) olika kemiska föreningar i fisk- och musselvatten (SFS 2001:554) samt för omgivningsbuller (SFS 2004:675).

Miljökvalitetsnorm för buller

Förordningen om omgivningsbuller (SFS 2004:675) gäller för kommuner med mer än 100 000 invånare. Örnsköldsviks kommun omfattas därmed inte av miljökvalitetsnormen.

Miljö kvalitetsnorm för luft

Trafiken på väg E4/Centralesplanaden, Modovägen och Strandgatan ger upphov till luftföroreningar. Mätningar av luftkvaliteten längs väg E4/Centralesplanaden genom Örnsköldsviks centralort har skett sedan 1994, och då av bensen, kvävedioxid och partiklar (PM 2,5 och PM 10). Enligt den kommunövergripande översiktsplanen från 2012 har miljö kvalitetsnormerna för bensen klarats till dess. Luftmätningar vid väg E4/Centralesplanaden visar att MKN partikelhalten PM10 (det vill säga partiklar mindre än 10 mikrometer i diameter) överskreds år 2009 och har därefter inte överskridits. I syfte att långsiktigt inte överskrida miljö kvalitetsnormen för partiklar, och då främst partiklar av storleken PM10 antogs åtgärdsprogrammet *Renare luft i centrum* av kommunfullmäktige år 2011. Några av åtgärderna som vidtagits är ökad gaturenhållning och bindning av vägdammet.

För kvävedioxid har gällande MKN överskridits för samtliga år mellan 2013 och 2019, men mätningar från 2020 och 2021 visar att MKN för dessa år inte överskrids. I syfte att långsiktigt komma till rätta med överskridande MKN kvävedioxid arbetar Örnsköldsviks kommun med att ta fram ett åtgärdsprogram. Programmet är vid denna detaljplans framtagande inte färdigställt men omfattar ett antal åtgärdsförslag som bland annat ny lokalisering av E4, främja cykling, övergång till miljövänligare drivmedel med flera.

Utöver ett åtgärdsprogram arbetar Örnsköldsviks kommun långsiktigt med att skapa förutsättningar för genomförandet av förbifart Åsbergstunneln som bedöms få den enskilt största positiva effekten på tätortens luftkvalitet.

Förändringar och konsekvenser

En luftutredning har gjorts för detaljplanen, *Spridningsberäkningar Örnsköldsvik 8:28 m.fl.*, daterad 2023-03-31. Syftet med utredningen var att visa på fördelningen av luftföroreningarna inom det aktuella området samt att jämföra uppmätta och beräknade halter mot föreskrivna miljö kvalitetsnormer och det nationella miljö kvalitetsmålet, Frisk luft. Beräkningar har gjorts dels för den nuvarande situationen, dels för år 2040. Miljö kvalitetsnormerna inom planområdet där människor vistas bedöms klaras både i nuläget och för beräknade framtidsscenarior. Dock finns det inte någon nivå under vilken inga negativa hälsoeffekter uppkommer, i synnerhet för partiklar. Därför är det fördelaktigt med så låga luftföroreningshalter som möjligt där folk vistas. Det är även att föredra om tilluften för ventilation inte tas från fasader som vetter mot väg E4 eller Modovägen, utan från taknivå eller

från andra sidan av byggnaden. På plankartan har skyddsbestämmelse **[m₃] friskluftsintag ska placeras högt alternativt riktas bort från riskkällorna**, införts.

Kvävedioxid (NO₂)

Resultatet från spridningsberäkningarna visar att halterna beräknas vara som högst på den norra och västra delen av planområdet, som vetter mot väg E4/Centralesplanaden och Modovägen, men avtar snabbt med avståndet. Halterna av kvävedioxid beräknas minska fram till 2040 i jämförelse med nuvarande situation. Anledningen till minskningen är en kombination av att bakgrundhalterna förväntas minska till år 2040 och att teknikutvecklingen kommer leda till renare bilar med minskade direktutsläpp av kväveoxider.

Miljö kvalitetsnormerna

Resultatet från spridningsberäkningarna visade att utveckling enligt detaljplanen inte försvårar möjligheten att uppfylla miljö kvalitetsnormerna för utomhusluft. Planområdets norra och västra delar uppvisar måttliga halter men riskerar inte att överskrida miljö kvalitetsnormerna i området. Miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid klaras således inom planområdet och för samtliga scenarion där människor kommer att vistas.

Miljö kvalitetsmålen

Miljö kvalitetsmålet för årsmedelvärde klaras för nuläges-scenariot, med god marginal för 2040 scenariot. Miljö kvalitetsmålet för timmedelvärde klaras inte i nuläges-scenariot, men klaras med god marginal inom planområdet för 2040 scenariot.

Partiklar (PM₁₀)

Partikelhalternas års- och dygnsmedelvärde förändras inte nämnvärt mellan de olika scenariona. Anledningen till att partikelhalterna inte minskar i samma utsträckning som kvävedioxidhalterna, är att den antagna minskningen i andelen fordon med dubbdäck till viss del motverkas av den prognostiserade trafikökningen. Framtidsprognoserna av partiklarnas bakgrundshalter är inte heller lika positiv som för kvävedioxid.

Miljö kvalitetsnormerna

Miljö kvalitetsnormerna klaras för samtliga scenarion inom planområdet

och antas inte utgöra en begränsande faktor i framtiden.

Miljökvalitetsmålen

Miljökvalitetsmålet "Frisk Luft" årsmedelvärde för partiklar, PM10 (15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) klaras inte för hela planområdet i nuläget och tangeras för 2040 scenariot. Det är de norra och västra delarna mot väg E4 och Modovägen som överskrider målet. Miljökvalitetsmålet för dygnmedelvärde, som ligger på 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, klaras inte inom planområdet i nuläget, men bedöms kunna klaras för 2040 scenariot.

Byggskedet

Under byggskedet kommer genomförandet av detaljplanen påverka luftkvaliteten genom utsläpp av luftföroreningar från transporter, arbetsmaskiner och damning. Transporterna kommer sannolikt gå under en begränsad tid. Utsläppen från de tillkommande transporterna under byggskedet bedöms därav vara marginell och av underordnad betydelse i jämförelse med den befintliga trafiken på de omkringliggande vägarna. Arbetsmaskinernas utsläpp bedöms också få en liten påverkan utanför byggplatsområdet där människor vistas. Damm utgörs till största delen av stora partiklar med kort uppehållstid i luften och bedöms därav få en begränsad påverkan vid omkringliggande område.

Miljökvalitetsnorm vattenförekomster

I den dagvattenutredning (WSP, 2 september 2021) som tagits fram visas att avrinning till planområdet främst sker från kvartersmark inom fastighet Amerika 8 (Paradiset) och utgörs av tak, gräs och hårdgjorda ytor, se figur 23. Avvattning från planområdet sker därefter via dagvattennätet till recipienten Örnsköldsviksfjärden.



Figur 23. Avrinningsområde för det dagvatten som rinner in till planområdet. Källa: Dagvattenutredning WSP.

Planområdet ligger som närmast 230 meter från berörd recipient Örnsköldsviksfjärden. Målsättningen med beslutad miljö kvalitetsnorm (MKN) är att den ska uppnås inom en viss tid och vid detaljplanering ska det redovisas att planens genomförande inte påverkar beslutad MKN negativt.

Ytvattenförekomsten Örnsköldsviksfjärden hade år 2019 en beslutad statusklassning på måttlig ekologisk status och den kemiska statusklassningen ej god, se figur 24.

Recipient	Ekologisk status	Kemisk status	MKN (2017)	Förslag ny MKN (2020)	Kommentar
Örnsköldsviksfjärden (SE631610-184500,)	Måttlig	Ej god	God ekologisk status 2027 God kemisk status (mindre stränga krav för Hg och PBDE, samt undantagen hexaklorbensen och DDT till 2027)	Måttlig Ekologisk status 2039 God kemisk status (mindre stränga krav för Hg, PBDE, dioxiner, antracen, bensoe(a)pyrene och tributylenn 2027)	Näringsämnen, Växtplankton, konnektivitet, morfologiskt tillstånd, hydrografiska villkor, arsenik och zink.

Figur 24. Status och MKN för Örnsköldsviksfjärden (VISS, 2021). Källa: Dagvattenutredning WSP.

På grund av recipientens tillstånd avviker Örnsköldsviksfjärden från det generella målet att uppnå god kemisk status år 2021 och har därmed getts

undantag med mindre stränga krav för kvicksilver, kvicksilverföreningar, PBDE, DDT och hexaklorbensen. Dessa föreningar har fått mindre stränga krav p.g.a. att det anses saknas tekniska förutsättningar för att åtgärda halterna. Recipienten har även fått tidsfrist till 2027 att uppnå god ekologisk status för åtgärdande av övergödning, krom, koppar, icke-dioxinlika PCB:er samt till 2021 för övriga parametrar.

Planområdet ligger inom verksamhetsområde för vatten och avlopp vilket även inkluderar dagvatten. Dagvatten från området avleds idag via dagvattenledningar till recipienten.

Förändringar och konsekvenser

Planens genomförande möjliggör en väsentligt ändrad markanvändning inom planområdet. I den dagvattenutredning (WSP, 2 september 2021) som tagits fram redovisas befintliga och framtida föroreningshalter samt vilka vattenmängder (vid 10- och 30-årsregn) som förväntas behöva hanteras. Vid beräkning av flöden har även en klimatfaktor vägts in i syfte att ta höjd för ökade flöden i och med framtida klimatförändringar. Syftet med beräkningarna är att bedöma exploaterings påverkan på recipienten Örnsköldsviksfjärden. Föroreningsberäkningarna visar att samtliga halter och mängder minskar, förutom mängden fosfor som ökar efter exploatering med 7 % och mängden kadmium som ökar med 54 %. Orsaken till att kadmium ökar är galvaniserade ytor, varav takytor kan vara en stor källa. Andelen föroreningsgrad kadmium kan dock påverkas genom att välja materialval med mindre negativ föroreningsgrad. I genomförandeavtalet regleras det att del av takmaterialet ska vara vegetationsklätt (se rubrik "Gestaltning och värdefull bebyggelse"). Förutom att minska vattenmängden som lämnar byggnaden och bromsa upp hastigheten, kan det växtklädda taket förbättra kvalitén på vattnet som lämnar byggnaden.

Parameter	Förorenings- mängder befintlig mark (kg/år)	Relativ osäkerhet (%)	Förorenings- mängder efter exploatering (kg/år)	Relativ osäkerhet (%)	Förändring (%)
P	0,43	30	0,46	31	7
N	7,3	30	4,8	30	-34
Pb	0,088	31	0,0091	31	-90
Cu	0,12	31	0,041	30	-66
Zn	0,42	31	0,084	30	-80
Cd	0,0013	31	0,002	31	54
Cr	0,044	31	0,016	31	-64
Ni	0,044	31	0,014	31	-68
SS	420	31	63	31	-85
BaP	0,00018	31	0,000051	23	-72

Figur 25. Modellerade föroreningsämnen kg/år. Källa: Dagvattenutredning WSP

Sammantaget sker minskning av föroreningsgrad i och med planförslagets markanvändning och det bedöms därför säkerställt att detaljplanens genomförande inte riskerar påverka förutsättningarna att uppnå beslutad MKN för recipienten Örnsköldsviksfjärden.

Markradon

Grundläggning för byggnad där personer stadigvarande vistas, ska utformas så att Boverket gränsvärde för radonhalt och gammastrålning inte överskrids. Detta finns beskrivet i Boverkets byggregler, BBR. I samband med att geotekniska förhållanden på platsen undersöktes (LejonGEO, 17 juli 2019) genomfördes radonkontroller. Mätningar utförda på tre punkter visade på nivåer mellan 11–43 kBq/m³ med de lägsta värdena i söder med stigande värden mot norr.

Förändringar och konsekvenser

Utförda radonmätningar visar att grundläggning ovan marknivå lämpar sig väl utan vidare åtgärder. Vid grundläggningsnivå under befintlig markyta bör kompletterande radonkontroll utföras under planerad grundläggningsnivå alternativt kan grundläggning genomföras radonsäkert.

Förorenade områden

Länsstyrelsens EBH-karta visar potentiellt förorenade områden utifrån vilka tidigare verksamheter som har bedrivits på platsen. Utifrån verksamhetstyp har det i många fall gjorts en riskklassificering mellan 1 och 4 där 1 innebär ”mycket stor risk” och 4 innebär ”liten risk”. Utöver detta finns klassificering

”ej riskklassade”, ”känslig markanvändning” samt ”mindre känslig markanvändning”. Lokalisering av potentiellt föroreningsområde i EBH-kartan ska tolkas som ungefärlig och underlaget lämpar sig därför bra till att bedöma om vidare fördjupade undersökningar om markförorening är nödvändiga. Relevant för planområdet är tre ej riskklassade objekt öst och väst om planområdet, se figur 26.



Figur 26. Utdrag ur länsstyrelsernas EBH-karta. Källa: Länsstyrelserna

I syfte att undersöka eventuell förekomst av markföroreningar i området har en översiktlig markprovtagning genomförts inom planområdet. Resultatet av provtagningen redovisas i miljöteknisk markundersökningsrapport (Geohjälp AB, 13 januari 2022). Utredningen visar att den södra delen av området har halter av kobolt och nickel över känslig markanvändning (KM) och nivåer inom mindre känslig markanvändning (MKM) i det översta jordlagret, 0–1 meter. Det är dock endast i en provtagningspunkt där nivåerna överstiger MKM. Alifater C16-35 över KM har påträffats i två punkter, även här i det översta jordlagret, 0–0,5 meter. Djupare än 1 meter under marken ligger samtliga halter under KM.

I den centrala delen av området har halter över KM av PAH-H uppmätts i två punkter på nivå 1–1,5 meter. Under 1,5 meter utgörs jorden av naturlig silt och den bedöms vara ren.

Förändringar och konsekvenser

Genomförd markprovtagning vars resultat redovisas i miljöteknisk markundersökningsrapport (Geohjälp AB, 13 januari 2022) redovisar en översiktlig bild av föroreningssituationen i området. Av undersökningsresultatet går det inte att dra några säkra slutsatser om föroreningarnas utbredning men det kan konstateras att föroreningar påträffats, däribland i nivåer över KM. Utifrån föroreningsgrad bedöms det rimligt och möjligt att vid exploatering hantera förorenade massor på sådant sätt som av tillsynsmyndigheten bedömer lämpligt och rimligt.

För att säkerställa att markförorening hanteras och därmed också kan konstateras att markens lämplighet för bebyggande har säkerställts förses plankarta med planbestämmelse [a₁] **startbesked får inte ges för byggnad förrän förorenade mark har avhjälpes.**

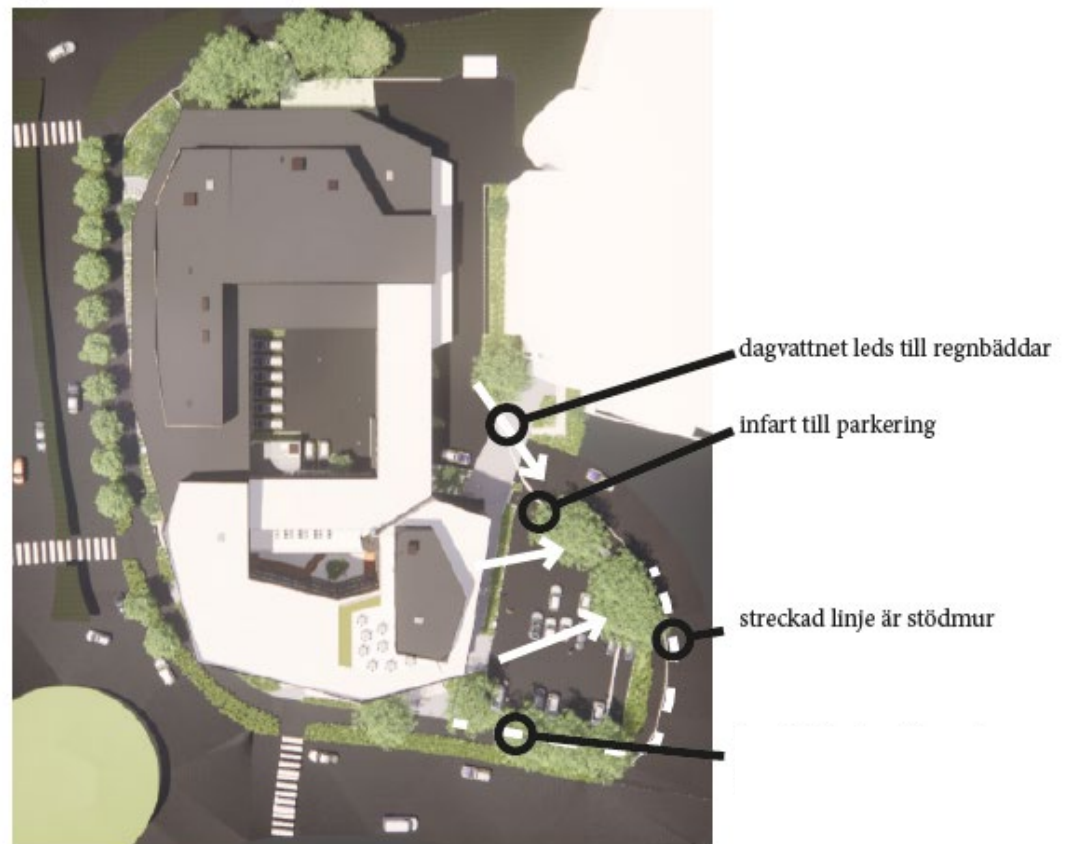
Dagvatten

Planområdet ligger inom kommunens verksamhetsområde för vatten och avlopp. Dagvatten ingår i definitionen för avlopp. Parkeringsytan avvattnas idag via dagvattenbrunnar och servisledningar som ansluter i olika punkter till huvuddagvattenledning. En dagvattenutredning (WSP, 2 september 2021) har tagits fram i syfte att bland annat beskriva hur dagvattenflödena inom planområdet i och med exploatering förändras samt ge förslag på hur dagvattenhantering efter planens genomförande skulle kunna ske. Utredningens flödesberäkningar visar att flödet inom kvartermarkerna ökar från 93 l/s till 127 l/s vid ett 10-årsregn, från 134 l/s till 182 l/s vid ett 30-årsregn samt från 199 l/s till 271 l/s vid ett 100-årsregn.

Utredningen beskriver vidare att efter planerad exploatering förväntas dagvattnets föroreningsgrad minska med ny markanvändning, dock med undantag för fosfor (ökar med 7 %) och kadmium (ökar 54 %). Orsaken till att kadmium ökar kan vara att andel galvaniserade ytor (tak etc.) kan förväntas öka. Det finns dock förutsättningar att minska denna negativa påverkan genom att arbeta med alternativa materialval.

Förändringar och konsekvenser

Befintligt dagvattensystem inom parkeringsytan kan rivas och efter behov ersättas med erforderliga system vars funktion anpassas till aktuell markanvändning. Dagvattenutredningen ger förslag till en dagvattenhantering som i den mån det går avvattnas ytligt. Föroreningsgraden minskar med den förändrade markanvändningen och allt dagvatten inom planområdet behöver därför inte renas. Dagvattnet leds ned till regnbäddar. Dessa har styrningsbrunnar och en dränering som vid behov leder överflödigt vatten till ett dagvattenmagasin (exempelvis rörmagasin) under parkeringsytan med reglerat utflöde. Fördröjningsvolymen i magasinet kommer att påverkas positivt genom att man genom denna detaljplan reglerar gröna ytor och gröna tak med planbestämmelser och genomförandeavtal (se rubrik "Gestaltning och värdefull bebyggelse" samt "Mark och Grönstruktur"). Det förordas att man inom planområdet arbetar med andelen genomsläppliga ytskikt och platsättning för att påverka fördröjningsvolymen ytterligare.



Figur 27. Föreslagen dagvattenhantering. Parkeringen är placerad i nivå med entrén och tillgänglig för rörelsehindrade. Stödmuren höjer upp parkeringen från omgivande marknivå. Dagvattnet leds till två regnbäddar vilka har styrningsbrunn så att översvämningsrisken reduceras. Källa: Sweco

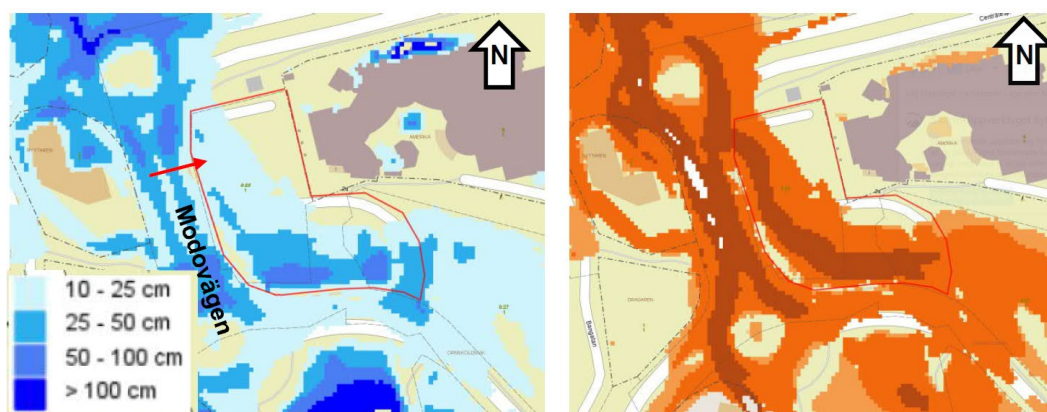
Skyfall och översvämning

Vid kraftigt skyfall och när dagvattenanläggningen inte möjliggör transport av vattenmassor ansamlas i stället vattenmassorna i lågpunkter i landskapet. Översvämning kan medföra att det blir svårt eller omöjligt att använda vägar eller annan infrastruktur innan dess att vattenmängderna hunnit rinna undan. Vattenmassor kan även tränga in i byggnader med omfattande skador som följd.

Det finns i nuläget en höjdskillnad på två till tre meter inom planområdet. Utmaningen i detta kvarter ligger i att höjdsätta så att dagvatten inte rinner in genom entréer till ny byggnad, samtidigt som höjdskillnader mellan södra och norra delen ska tas upp i landskapet och byggnaden, utan att kompromissa på tillgängligheten. En skyfallsutredning har tagits fram (Tyréns AB, 7 mars

2022, reviderad 13 oktober 2022) i syfte att beskriva översvämningssituationen vid ett klimatpåverkat 100-årsregn samt lämpliga skyfallsåtgärder.

Örnsköldsviks skyfallsmodell (Sweco, 2021) visar att planområdet är utsatt för vattenansamlingar inom områdets lågpunkter i söder. Dagvattnet följer topografin och rinner från nord till syd, se figur 28. Rinnhastigheten genom planområdet visar att största flödet in i planområdet sker i det nordvästra hörnet men det sker även relativt snabb avvattning (vattenhastighet).



Figur 28. T.v. skyfallsmodellen vattendjup. T.h. skyfallsmodellen vattenhastighet.

Översvämningssnivån för Modovägen ligger i höjd med norra delen av planområdet på cirka +8,3 meter medan för parkeringsytan i anslutning så är översvämningssnivån cirka +7,7 meter. Trots detta visar modellen i figur 28 att Modovägen har en högre översvämningssnivå än parkeringsytan inom planområdet. Detta beror troligen på vägens kantsten samt den upphöjda och gröna barriär som finns mellan vägen och parkeringen. I nordvästra delen av planområdet är översvämningssdjupet i modellen cirka 10–25 cm medan i södra delen av planområdet kan översvämningssdjupet fläckvis uppgå till 1 meter.

Förändringar och konsekvenser

Tilltänkta utfarter och entréer ska placeras på en sådan nivå så att skada på bebyggelse minimeras vid ett skyfall. Byggnad ska planeras med vattentät konstruktion. För detta införs på plankartan skyddsbestämmelsen [m₁₀]; **Byggnad ska utformas och placeras så att den ej skadas eller påverkas negativt vid naturligt översvämmande vatten.** Tillgängligheten säkerställs genom att till exempel dubbla entréer och garageinfarter/utfarter tillämpas, så att den översvämningsskänsliga sidan (västra) kan stängas igen helt vid översvämningssrisk. För det nordvästra hörnet, vilket är mest utsatt för

korsande dagvattenflöden, planeras det att nyttja kantsten för gång och cykelbanan samt höjdsättning för att styra dagvattenflöden runt byggnaden och minska översvämningsriskerna.

Transport av farligt gods och andra riskfaktorer

Modovägen och väg E4/Centralesplanaden är båda utpekade som primära transportleder för farligt gods. För att säkerställa plan- och bygglagen (2010:900) 2 kap 5 § punkt 1, krav om att vid planläggning ska bebyggelse och byggnadsverk lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till människors hälsa och säkerhet har en riskutredning (AFRY, 21 oktober 2021) samt kompletterande Risk-PM (Brandkonsulten AB, 16 november 2021) tagits fram.

Utöver riskobjekt *transporter av farligt gods* på Modovägen och väg E4/Centralesplanaden har närliggande klogasanläggning som tillhör badhuset Paradisets verksamhet samt en bensinstation som ligger inom 150 meter från planområdet identifierats som potentiella riskobjekt, se figur 29.



Figur 29. Potentiella riskobjekt i planområdets (markerat i rött) omgivning. Källa: AFRY

Riskutredningen har genomförts med en kvantitativ (transporter av farligt gods på E4 och Modovägen) och kvalitativ (drivmedelstation och Paradisets klogasanläggning) riskanalys där relevanta riskobjekt identifierats och genom riskvärdering kommit med förslag på riskreducerande åtgärder. En kvantitativ riskanalys brukar innebära att två olika riskmått beräknas och sedan jämförs med vedertagna kriterier. Riskmåten är individrisk och samhällsrisk. Riskmåten skiljer sig på så sätt att individriskkriterier syftar till att säkerställa att enskilda individer inte utsätts för oacceptabla risker.

Samhällsrisk däremot syftar till att säkerställa att ett område (allt ifrån ett bostadsområde till samhället i stort) som en helhet inte utsätts för oacceptabla risker.

För individrisk har ett individriskavstånd beräknats fram, se tabell 4. Individriskavståndet visar inom vilka avstånd från riskkällorna olika typer av riskklassning kan tillämpas. Riskklassning avgör vilken typ av skyddsåtgärd som är lämplig för att uppnå en acceptabel individrisk.

Tabell 4 – Sammanfattning av individriskavstånd samt illustrering karta. För riskobjekten drivmedelstation och Paradisets klogasanläggning har en kvalitativ analys genomförts. Källa AFRY

Riskobjekt	Oacceptabel risk (10^{-5}) inom följande avstånd	Högre ALARP (10^{-6}) inom följande avstånd	Lägre ALARP (10^{-6}) inom följande avstånd	Acceptabel risk (10^{-7}) bortom följande avstånd
Väg E4	-	11	11-45	Bortom 45 m
Modovägen	-	-	0-35	Bortom 35 m



Samhällsriskenivån är relativt hög för planförslaget. Dock skiljer sig planförslaget och nollalternativet väldigt lite åt, vilket tyder på att planförslaget inte höjer samhällsrisken mycket. Dock motiverar de höga risknivåerna att säkerhetshöjande åtgärder vidtas. Väg E4/Centralesplanaden ger störst bidrag till samhällsrisken på cirka 86 % jämfört med Modovägen där motsvarande siffra är 14 %.

Förändringar och konsekvenser

Eftersom planområdet är omringat av riskobjekt kan det konstateras att den sammantagna riskbilden är komplex. I syfte att uppnå en acceptabel risknivå planläggs därför en rad skyddsåtgärder, skyddsbestämmelser i plankartan [m₁-m₉]. Detaljplanens skyddsbestämmelser är utformade utifrån en sammanvägd bedömning av helheten och tar hänsyn till platsens förutsättningar, bebyggelsens placering inom planområdet samt dess yttre utformning. I skyddskonceptet utgör byggnaden i sig en riskreducerande faktor för flertalet olyckskategorier. Planförslagets krav på riskreducerande skyddsåtgärder syftar till att uppnå en acceptabel individ- och samhällsrisknivå.

Skydd för personer inomhus

På grund av att planområdet är omringat av riskkällor så är det viktigt att byggnader inom planområdet förses med utrymningsvägar bort från riskobjekten. Det är också en riskreducerande åtgärd att huvud- och personalentréer inte är vända mot de riskobjekten som är förknippat med högst risk. Skyddsbestämmelser [m₁] **huvud- och personalentréer får inte vara vända mot norr eller väst och [m₂] byggnader människor vistas inom ska förses med utrymningsvägar vända från samtliga riskkällor**, har därför införts i plankartan.

Skydd gasutsläpp

I syfte att skydda människor som vistas inom byggnaden från giftig klorgas i sådant fall ett gasutsläpp från Paradisets klorgasanläggning skulle ske har det i plankarta införts planbestämmelserna [m₃]-[m₅]. **[m₃] friskluftsintag ska placeras högt alternativt riktas bort från riskkällor, [m₄] byggnader människor vistas inom ska förses med möjlighet till central nödavgång av ventilationssystem, samt [m₅] ventilationssystem ska utformas så att det automatiskt stängs av vid detektion av klorgas i tilluftskanal.** Vilka riskkällor som behöver beaktas vid provning avgörs vid det specifika provningstillfället. Vid planens framtagande har enligt riskutredning riskobjekten Modovägen, väg E4/Centralesplanaden och badhuset Paradiset identifierats relevanta för bestämmelse [m₃].

Skydd för personer utomhus

Inom 30 meter från väggkant E4 eller Modovägen ska utomhusmiljöer utformas så att stadigvarande vistelse inte uppmuntras. Utomhusmiljöer för ett begränsat antal personer på tak bedöms dock vara accepterat då dessa placeras så pass högt ovan vägbanan att människor som vistas där

får ett tillräckligt skydd. Planbestämmelse [m₆] inom 30 meter från närmaste vägkant Modovägen och E4 ska utemiljöer utföras så att stadigvarande vistelse inte uppmuntras. Uteplats på tak får uppföras inom 30 meter från närmaste vägkant Modovägen och E4 men som lägst 11 meter över nollplanet.

Funktioner som inlastning, utfarter och öppna parkeringsytor accepteras.

Skydd mot brand

I syfte att skydda människor och egendom mot brand till följd av en olycka med brandfarlig vätska på väg E4 eller Modovägen reglerar planen följande brandskyddsåtgärder; [m₇] yttervägg (exklusive glasade ytor) vänd mot Modovägen eller E4 ska utföras med fasadytskikt i obrännbart material alternativt lägst brandteknisk klass EI 30¹. Dörrar, portar och dylikt ska utföras i lägst brandteknisk klass E 30 och [m₉] yttervägg som vetter mot Modovägen utförs med ej öppningsbara glaspartier i lägst brandteknisk klass EW 30, se figur 30. Fönster placerade i yttervägg på plan 3 som utförs indragen mer än 1 meter undantas.

Skydd mot explosioner

I syfte att skydda människor som vistas inom byggnaden till följd av en explosion på Modovägen eller väg E4 förses detaljplanen med planbestämmelse [m₈] fönster i yttervägg som vetter mot E4 ska utföras laminerat i lägst brandteknisk klass E 30 samt ej öppningsbara fönster.

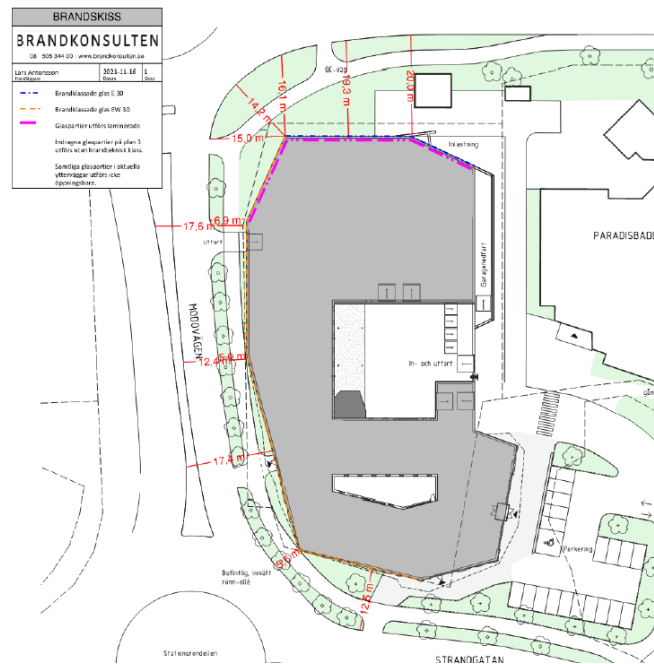
¹ Brandteknisk klassning:

E = täta fönster med flam- och rökavskiljande funktion

EW = egenskaper E ovan samt begränsar värmestrålning

EI = egenskaper E ovan samt stoppar värmestrålning.

Siffran i klassningen, exempelvis 30, syftar till antalet minuter brandklassningens egenskaper som minst ska hållas.



Figur 30. Illustration krav på fönster utifrån brandteknisk klassning. Blå linje = brandklassade glas E 30, orange linje = brandklassade glas EW 30, rosa linje = glasade partier utförs laminerade. Källa: Brandkonsulten AB

Räddningstjänst

Detaljplanen möjliggör att byggnad uppförs till en höjd av +26 meter över nollplanet. Detta innebär i praktiken att byggnader inom planområdet kan uppföras i 8 våningar. För byggnader om fyra våningar eller högre behöver brandpostsystemet tillhandahålla minst 20 liter vatten per sekund enligt kommunens delprogram för förebyggande och operativ räddningstjänst. Enligt handlingsprogrammet bör avståndet mellan brandposterna vara högst 150 meter, vilket beror på att avståndet mellan räddningstjänstens fordon och brandpost inte bör överskrida 75 meter.

Befintliga brandposter finns i planområdets sydöstra hörn i anslutning till Strandgatan samt norr om planområdet längst väg E4/Centralesplanaden. Brandposterna bedöms funktionellt placerade utifrån kriterier ovan. Enligt Miljö och vatten i Örnsköldsvik AB (MIVA) kan båda brandposterna teoretiskt leverera mer än 36 liter/sekund vilket är tillräckligt.

Tillgängligheten för räddningstjänstens fordon till planområdet bedöms i och med planområdets läge i förhållande till väg E4/Centralesplanaden, Modovägen och Strandgatan som god.

Totalförsvaret

Avsikten med detaljplanen är att kunna uppföra ett polishus inom

planområdet. En bärande del av polisens uppdrag är att mobilisera och inrätta en krigsorganisation för sin verksamhet där polisiär personal ses som kombattanter och genom handling ska agera som kombattanter i försvaret av Sverige. Detta medför att verksamheten i sig anses vara ett legitimt mål enligt krigets lagar och därför ses som ett riskobjekt sett till närliggande infrastruktur och bebyggelse i händelse av krig i Sverige.

Det är viktigt att väga vardagsnyttan mot de krav som idag finns kring etableringar med hänsyn till totalförsvarsfrågan. Polisens verksamhet bör ligga centralt beläget och ha snabb och nära access till utryckningsväg, i det här fallet väg E4/Centralesplanaden. Vad det gäller kravställen kopplat till totalförsvar har inte Polisen framfört några krav eller behov för sin verksamhet. Enligt polismyndigheten ska de, enligt de riktlinjer man fått från MSB (Myndigheten för samhällsskydd och beredskap), bara säkerställa tillgång till el och vatten vid en oförutsedd samhällsstörning.

Då bedömningskriterierna är oprecisa kring vilka sträckor man ska utgå ifrån gällande avstånd till känslig bebyggelse så har kommunen valt att räkna med en radie på 250 meter med utgångspunkt från planområdet. Inom en radie på 250 meter finns seniorboende, drivmedelsanläggningar, badanläggning, samlingslokaler, stadshus, skolverksamhet, järnvägsstation, flerbostadshus och väg E4/Centralesplanaden.

Bedömningen är att ingen känslig bebyggelse som är svår att utrymma finns inom 150 meter från det aktuella planområdet (badanläggningen Paradiset bedöms inte vara i drift vid höjd beredskap). Om detta avstånd anses vara tillräckligt framgår inte av MSB:s skrift *"Vägledning Totalförsvarets intressen i samhällsplaneringen"*.

Med utgångspunkt i polisens roll vid höjd beredskap kan en etablering av nytt polishus på fastigheten Örnsköldsvik 8:28 påverka framtida byggnationer i närområdet.

3.6 Teknisk infrastruktur

Planområdet påverkas av ett flertal befintliga underjordiska ledningar som är viktig för den allmänna infrastrukturförsörjningen. För att möjliggöra planens genomförande behöver den bygggrätt som planen medger samspela med ledningsinfrastrukturen i området. I syfte att beskriva dessa förutsättningar har en ledningsutredning (Tyréns AB, 7 mars 2022) tagits fram. Utredningens slutsats är bland annat att flertalet befintliga ledningar bör flyttas för att möjliggöra den planerade byggnationen. Detaljplanens påverkan på

ledningsinfrastrukturen redovisas under respektive rubrik nedan. Utredningen har inte omfattat detaljprojektering av föreslagna ledningsomläggningar, men har ur ett tekniskt genomförandeperspektiv bedömts möjliga att genomföra.

Planområdet ligger inom kommunens verksamhetsområde för vatten och avlopp.

Vatten och avlopp

Inom detaljplaneområdet finns dricksvatten-, spillvatten- och dagvattenledningar för vilka Miljö och vatten i Örnsköldsvik AB (Miva) är ledningsägare. Ledningarna innefattar dels ett stråk med huvudledningar (vatten, spill och dagvatten) förlagt i områdets västra ytterkant och löper i nord-sydlig riktning. I planområdets östra del finns ett ledningsstråk som löper mot nordöst. Utöver ledningsstråk finns befintliga ledningar till dagvattenbrunnar som avvattnar befintlig parkeringsplats och del av gång- och cykelbana i anslutning till väg E4/Centralesplanaden. Vatten- spill- och dagvattenledningar som ligger inom planområdet är inte säkrade genom ledningsrätt eller andra i fastighetsregistret inskrivna rättigheter. Ledningarna kan behöva flyttas i samband med planens genomförande.

Förändringar och konsekvenser

I ledningsutredningen (Tyréns AB, 7 mars 2022) konstateras att Miva har huvudledningar som påverkas av den bygggrätt som planförslaget möjliggör. I utredningen föreslås att ledningsstråket i planområdets västra del som löper i nord-sydlig riktning flyttas. Ny lokalisering föreslås till Modovägens östra samt Strandgatans norra körfält. En lokalisering inom allmän plats (reglerad som huvudgata i gällande detaljplan) bedöms skapa förutsättningar att – om så anses skäligt – i framtiden säkra ledningarna genom bildande av ledningsrätt. Att lägga huvudledningar för vatten, spill och dagvatten i planområdets östra del, mellan befintliga Paradiset och planerat polishus, bedöms inte vara ett genomförbart alternativ.

En omläggning av ledningar enligt utredningens förslag kommer under genomförandet att påverka framkomligheten på både väg och gång- och cykelvägen. Det är därför troligt att trafiken i samband med ledningsomläggning kommer att behöva ledas om via tillfällig väg alternativt ledas om. Eventuella tillfälliga anslutningsvägar till Trafikverkets väg behöver samrådas med väghållaren. Ledningsomläggning bör ske så att schakten inte påverkar befintlig trädad mellan gång- och cykelväg och körbana.

El, energi, fjärrvärme, bredband och telefoni

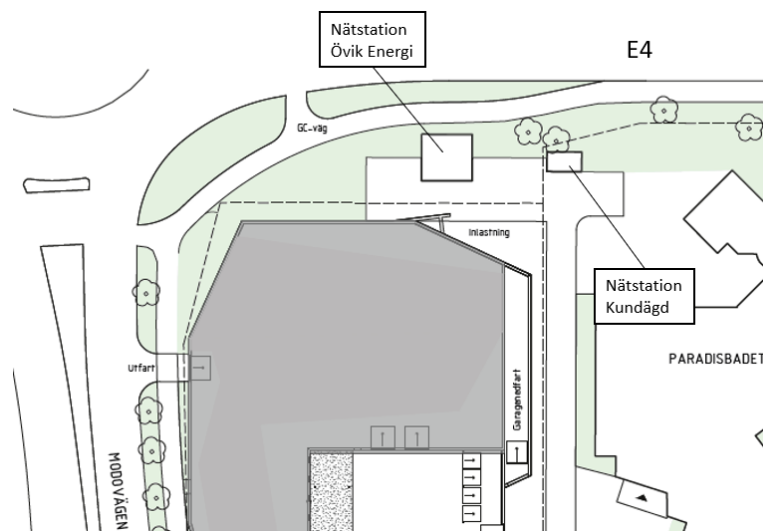
Inom planområdet finns aktörer inom el och bredband vars ledningar påverkas av planerad markanvändning. Följande aktörer har ledningar inom planområdet:

Tabell 5 - Ledningsägare och typ av ledning inom planområdet.

Ledningsägare	Ledningstyp
Övik Energi Nät AB	El
Övik Energi AB	Opto
Skanova	Tele

El- och kommunikationsledningar

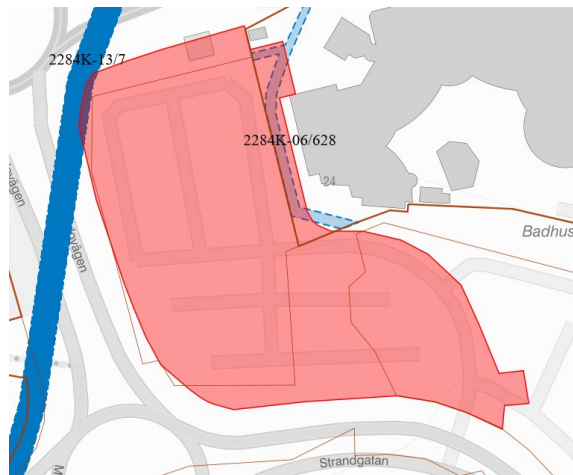
Allmännyttiga elledningar finns inom planområdet. Inom fastigheterna Örnsköldsvik 8:24 och Amerika 8, mellan planerad bebyggelse och väg E4/Centralesplanaden finns två nätstationer, en tillhörande Övik energi och den andra kundägd, se figur 31.



Figur 31. Befintliga nätstationer i området.

Belysningskablar och stolpar finns för belysning av befintlig parkeringsyta. Två stråk med matarkablar finns som korsar området (Örnsköldsvik 8:28) från stationsrondellen och ansluter till sin nätstation, dessa är dock tagna ur drift. Ett annat stråk löper genom planområdets östra del. Dessa ledningar är säkrade genom ledningsrätt 2284K-06/628.2 för stark- och svagström. Ett tredje stråk med matarkablar är förlagd inom planområdet längs dess ytterkant i söder och väster, parallellt med befintlig gång- och cykelväg. Ett fjärde stråk som korsar Modovägen gränsar till planområdets nordvästra hörn.

Dessa ledningar är säkrade av ledningsrätt 2284K-13/7 för starkström och endast del av ledningsrätten hamnar inom detaljplaneområdet, se figur 32. Övriga ledningar som omnämns ovan är inte säkrade genom ledningsrätt eller andra i fastighetsregistret inskrivna rättigheter. Ledningar som inte säkras med ledningsrätt kan behöva flyttas i samband med detaljplanens genomförande.



Figur 32. Ledningsrätter inom planområdet. Till vänster ledningsrätt för starkström 2284K-13/7, till höger ledningsrätt för stark- och svagström 2284K-06/628.2.

Kommunikationsledningar (opto och tele) som finns inom detaljplaneområdet kan behöva flyttas i samband med detaljplanens genomförande. Skanova har en teleledning som delvis ligger inom planområdets norra del men som är tagen ur drift. Övik Energi har signalledningar samt optostråk som till största del är samförslagna med befintliga elledningar, beskrivet ovan. Kommunikationsledningarna påverkas därför på liknande sätt vid ett genomförande av detaljplanen och kan därför behöva flyttas.

Förändringar och konsekvenser

Befintliga ledningsrätter 2284K-13/7 för starkström samt 2284K-06/628.2 för stark- och svagström ska finnas kvar. Den del av ledningsrätt 2284K-06/628.2 för stark- och svagström som detaljplanen berör ligger inom mark planlagd för **[u1] markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar**. Det innebär att inom detta område finns förutsättningar att allmännyttiga ledningar säkras genom ledningsrätt alternativt befintliga ledningsrätter säkerställs vid en eventuell omprövning av lantmäterimyndigheten. Den del av ledningsrätt 2284K-13/7 som berör planområdets nordvästra hörn bedöms inte påverkas av detaljplanen då den helt ligger inom mark planlagd för allmän plats **[VÄG]**. Inom allmän platsmark finns förutsättningar att allmännyttiga ledningar säkras genom ledningsrätt.

I samband med detaljplanens genomförande kan vissa ledningar inom planområdet behöva flyttas. I ledningsutredningen (Tyréns AB, 7 mars 2022) föreslås att omläggning av el- och kommunikationsledningar kan ske under befintlig gång- och cykelväg norr om Strandgatan och öster om Modovägen samt under trottoaren på infartsvägen till kvartersmarken (samma infartsväg som används till parkeringen idag). För att skapa förutsättningar för att säkra ledningar med ledningsrätt bör ledningar läggas inom den allmänna platsmarken. Viss justering kan behöva genomföras för belysningskablar och stolpar längs med befintlig gång- och cykelväg Modovägen och Strandgatan i förhållande till ny byggnads placering och fönsterindelning. Detta ska studeras närmare och redovisas vid detaljprojektering.

För el- och kommunikationsledningar som kan behöva flyttas i planområdets östra del föreslås att dessa kan förläggas inom mark som planläggs för gemensamhetsanläggning för gata [g₁] och markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar [u₁]. Detta bedöms som en lämplig lokalisering av ledningar eftersom denna mark ska vara tillgänglig för gemensamhetsanläggning för gata och det inom detta område inte medges någon bygg rätt. Det bedöms därför lämpligt att även planlägga detta område med [u₁] och därmed skapa förutsättningar för att säkra ledningarna med ledningsrätt.

Skanova har meddelat kommunen att den teleledning som berör del av planområdets norra del är tagen ur drift och att vidare hänsyn inte behöver tas till denna vid detaljplanens genomförande.

Tekniska anläggningar

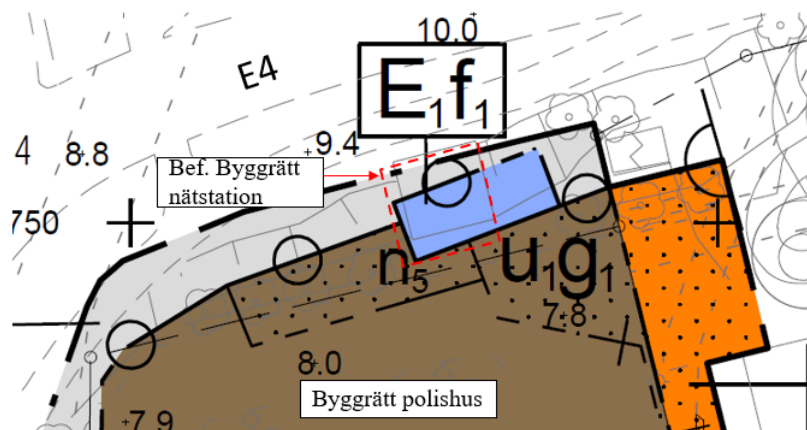
Övik Energi har en befintlig nätstation inom fastigheten Örnsköldsvik 8:24 mellan planerat polishus och väg E4/Centralesplanaden, se figur 31.

Nätstationen ligger delvis inom planområdet och Övik Energi har för avsikt att avveckla samt ersätta denna med en ny nätstation.

Förändringar och konsekvenser

Befintlig nätstation är en viktig del av den tekniska infrastrukturen som försörjer centrala Örnsköldsvik. Behov av en nätstation i detta område bedöms även finnas i framtiden. I syfte att möjliggöra anläggning av ny nätstation planläggs kvartersmark för **transformatorstation** [E₁]. Fordonsåtkomst till ny nätstation ska ske från söder via område planlagd för gemensamhetsanläggning (se rubrik ”Trafik inom området”).

Kvartersmarken mot väg E4/Centralesplanaden förses med planbestämmelse om **utfartsförbud**. Byggrätten för transformatorstation ligger huvudsakligen inom mark planlagd för transformatorstation och delvis inom mark planlagd för park i gällande detaljplan. På grund av markens topografi och att åtkomst till byggnad ska ske från varumottagningsområdet behöver byggnad – likt nuvarande förhållande – placeras i suterräng i slänt mellan väg E4/Centralesplanaden och planerat nytt polishus, se figur 33.



Figur 33. Utdrag ur ny plankarta samt illustration befintlig och ny byggrätt för transformatorstation (blått område).

Avfall

Avfall ska hanteras enligt ”Föreskrifter om avfallshantering i Örnsköldsviks kommun” beslutad av kommunfullmäktige 30 januari 2023.

Avfallshanteringen sköts av Miljö och Vatten i Örnsköldsvik AB (Miva) och avfall som inte är hushållsavfall ska sorteras och hanteras enligt Mivas riktlinjer.

3.7 Sociala aspekter

Detaljplanen medför en väsentlig omvandling av kvarteret från öppen obebyggd parkeringsyta till ett exploaterat stadskvarter. Planområdet är en del av den stadsomvandling som planeras längst Strandgatan med start vid stationsrondellen och förväntas skapa en stadsmässig struktur omkring det idag relativt öppna gaturummet. Detaljplanen möjliggör sådan användning, centrum och besöksanläggningar, som skapar förutsättningar för att området i framtiden blir en målpunkt och bidragande faktor till stadsutveckling och framtida mötesplatser.

Det är viktigt att trygghetsaspekter tas med i beaktning vid utformning av bebyggelsen. Avsikten att planområdet ska bebyggas med ett polishus bedöms ha en positiv inverkan på detta.

Tillgänglighet

Byggnadsverk ska vara tillgängliga enligt 8 kap. 4 § plan- och bygglagen (byggnadsverks tekniska egenskaper), tomter enligt 8 kap. 9 § plan- och bygglagen och allmänna platser enligt 8 kap. 12 § plan- och bygglagen. Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning ska tillgodoses inom planområdet.

Barnperspektivet

Vid planering och utveckling av offentliga rum är det viktigt att ta med barns perspektiv i planering. I detta fall omfattar planförslaget en begränsad del allmän plats i form av befintlig väg samt gång- och cykelväg. Planläggningen syftar till att bekräfta befintliga förhållanden varför det inte bedöms att planförslaget ur detta perspektiv har någon betydande påverkan på barn och unga. Däremot förväntas upplevelsen av platsen väsentligt förändras i och med planens genomförande och hur kvartersmarken planeras kan ha betydelse för barn och unga. Parkeringsytor kan upplevas otrygga, särskilt kvällstid då dessa ytor ofta är tomma på aktivitet. Genom att bebygga området så kan platsen attrahera mer liv och rörelse och därmed upplevas tryggare. Att det planeras ett polishus i området bedöms bidra till att öka tryggheten för barn och unga.

4. GENOMFÖRANDE

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

4.1 Genomförandetid

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

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

4.2 Avtal

Planavtal har tecknats mellan samhällsbyggnadsförvaltningen och sökanden. Kostnaden för upprättandet av detaljplanen betalas av sökanden. Kommunen avser innan planens antagande med exploatör teckna ett genomförandeavtal i syfte att reglera ansvarsfördelning med mera i och med planens genomförande.

Markanvisningsavtal

Örnsköldsviks kommun har tecknat ett markanvisningsavtal med byggherren Kåpan fastigheter AB avseende planområdet (del av fastigheterna Örnsköldsvik 8:24, 8:27 samt 8:28). Avtalet reglerar villkor för den överenskommelse som ger byggherren ensamrätt att under en begränsad period (fram till den 30 november 2024) förhandla med kommunen om överlåtelse av markområdet avsett för att bebyggas med polishus.

Enligt avtalet ansvarar byggherren för att bekosta och genomföra flytt av ledningar, anlägga gata från Strandgatan och anläggande av ledningar för kommunalt vatten, spill- och dagvatten. Byggherren har ett genomförande- och kostnadsansvar för området och byggande av anläggningar inom kvartersmark.

Genomförandeavtal

Kommunen avser innan detaljplanens antagande, teckna ett genomförandeavtal gällande kompensationsåtgärder för stadsgrönka inom planområdet. Detta görs i syfte att återskapa ekosystemtjänster som riskerar att gå förlorade med detaljplanens bygg rätt samt att säkerställa nya grönstrukturer.

4.3 Ansvarsfördelning och huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän plats inom planområdet och är därmed ansvarig för utbyggnad, drift och underhåll. Trafikverket är väghållare och ansvarar för utbyggnad, drift och underhåll inom vägområde E4/Centralesplanaden. Fastighetsägaren ansvarar för alla åtgärder inom kvartersmark.

Kommunen är namnsättande myndighet för all allmän platsmark (även där kommunen inte är huvudman) för gator, vägar, torg, anläggningar med mera.

4.4 Fastighetsbildning

Detaljplanen skapar förutsättning för fastighetsbildning. Vilka dessa är beskrivs under rubrik "Fastighetsrättsliga konsekvenser" nedan.

Rättigheter och gemensamhetsanläggningar

Ledningsrätt 2284K-13/7.1 för starkström till förmån för Övik Energi Nät AB berör del av planområdets nordvästra hörn. Ledningsrätten ligger inom mark som planläggs som allmän plats **[VÄG]** och det finns därför förutsättningar att ledningsstråket även i fortsättningen säkras med ledningsrätt.

Ledningsrätt 2284K-06/628.2 för stark- och svagström till förmån för Övik Energi Nät AB berör planområdets östra del mellan planerat polishus och Paradisets byggnad. Den del av ledningsrätt som detaljplanen berör säkras genom mark planlagd för **[u₁] markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar.**

Ett **markreservat för gemensamhetsanläggning för gata [g₁]** möjliggörs i syfte att tillgängliggöra varumottagningsområdet samt tekniska anläggningar som finns i planområdets norra del. Gemensamhetsanläggningen syftar även

till att säkerställa gemensam in- och utfartsväg för framtida verksamheter inom planområdet och angränsande simhall.

Örnsköldsvik 8:28 belastas av en nyttjanderätt till förmån för Trafikverket. Nyttjanderättens ändamål är gång -och cykelväg med slänt och berör fastighetens nordvästra hörn. Området som berörs av nyttjanderätten planläggs som allmän plats [VÄG] i syfte att säkerställa önskad framtida markanvändning. Nyttjanderätten kan därmed upphöra att gälla.

Fastighetsrättsliga konsekvenser

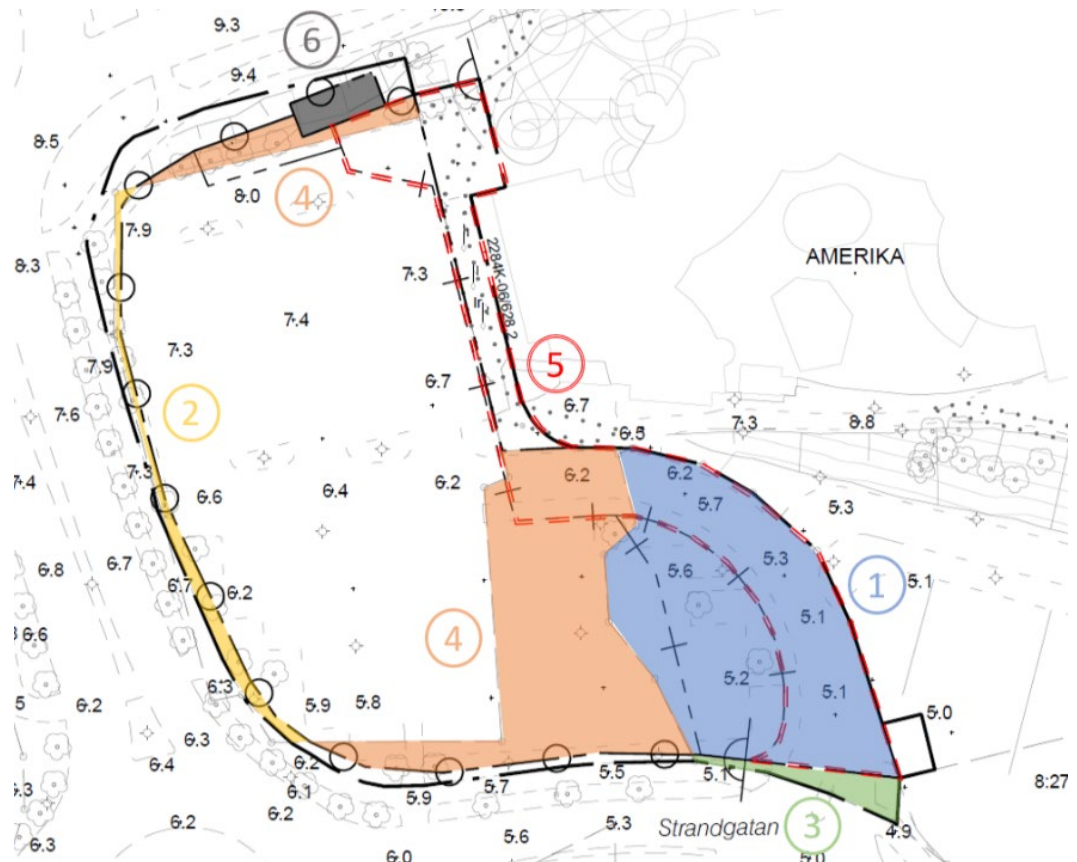
I tabell 6 nedan redovisas de fastighetsrättsliga konsekvenser som kan medfölja detaljplanen. Numren inom parentes hänvisar till kartan efter tabellen.

Tabell 6 - Redogörelse över fastighetsrättsliga konsekvenser

<i>Fastighet</i>	<i>Konsekvenser</i>
Örnsköldsvik 8:28	<i>Fastighetsbildning</i> Erhåller mark från Örnsköldsvik 8:24, Örnsköldsvik 8:27 (nr. 4). Avstår mark till Örnsköldsvik 8:24 (nr. 2) <i>Gemensamhetsanläggning</i> Planmässiga förutsättningar finns för att säkra utfartsväg genom bildandet av gemensamhetsanläggning inom mark reserverad för gemensamhetsanläggning för gata [g₁] (nr. 5) <i>Markreservat</i> Planmässiga förutsättningar finns för att skapa rättigheter för nya och befintliga ledningar inom mark reserverad för allmännyttiga underjordiska ledningar [u₁] (nr. 5)

Örnsköldsvik 8:27	<i>Fastighetsbildning</i> Avstår mark till Örnsköldsvik 8:28 (nr. 1) Avstår mark till Örnsköldsvik 8:24 (nr.4) <i>Gemensamhetsanläggning</i> Planmässiga förutsättningar finns för att säkra utfartsväg genom bildandet av gemensamhetsanläggning inom mark reserverad för gemensamhetsanläggning för gata [g₁] (nr. 5) <i>Markreservat</i> Planmässiga förutsättningar finns för att skapa rättigheter för nya och befintliga ledningar inom mark reserverad för allmännyttiga underjordiska ledningar [u₁] (nr. 5)
Örnsköldsvik 8:24	<i>Fastighetsbildning</i> Avstår mark till Örnsköldsvik 8:28 (nr. 4) Erhåller mark från Örnsköldsvik 8:28 (nr. 2) Planmässiga förutsättningar finns för fastighetsbildning kvartersmark E₁ transformatorstation (nr. 6). <i>Gemensamhetsanläggning</i> Planmässiga förutsättningar finns för att säkra utfartsväg genom bildandet av gemensamhetsanläggning inom mark reserverad för gemensamhetsanläggning för gata [g₁] (nr. 5) <i>Markreservat</i> Planmässiga förutsättningar finns för att skapa rättigheter för nya och befintliga ledningar inom mark reserverad för allmännyttiga underjordiska ledningar [u₁] (nr. 5)

Amerika 8	<i>Gemensamhetsanläggning</i> Planmässiga förutsättningar finns för att säkra utfartsväg genom bildandet av gemensamhetsanläggning inom mark reserverad för gemensamhetsanläggning för gata [g₁] (nr. 5) <i>Markreservat</i> Planmässiga förutsättningar finns för att skapa rättigheter för nya och befintliga ledningar inom mark reserverad för allmännyttiga underjordiska ledningar [u₁] (nr. 5)
-----------	---



Figur 34 - Karta över fastighetsrättsliga konsekvenser. Siffrorna i kartan hänvisar till tabellen 6 ovan.

Örnsköldsviks kommun, Samhällsbyggnadsförvaltningen

Karl Frostevall
Planarkitekt

Vanessa Nilsson Hedman
Planarkitekt