

Detaljplan för

DEL AV MÅLEVÄGEN

Örnsköldsviks kommun,
Västernorrlands län

Upprättad 1997-08-19

ANTAGEN: Kommunfullmäktige 1997-12-22, § 221 LAGA KRAFT: 1998-01-13

PLANBESKRIVNING

HANDLINGAR

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

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Syftet med planen är att möjliggöra byggande av en ny genomfartsled som ersätter Onsdagsvägen. Norr om den nya sträckningen rätas befintlig väg ut.

AVVÄGNING ENLIGT NRL (Naturresurslagen)

Föreliggande behov samt det faktum att den tidigare ej ianspråktaga skogsmarken i området endast berörs marginellt gör att planen kan anses förenlig med en från ekologisk, social och samhällsekonomisk synpunkt långsiktigt god hushållning.

PLANDATA

Lägesbestämning

Planområdet är beläget mellan bostadsområdena runt Onsdagsvägen respektive Nordhemsvägen i Översjöla, ca 4,5 km väster om Örnsköldsviks centrum.

Areal

Planområdets areal är ca 7,3 ha.

Markägförhållanden

Örnsköldsviks kommun äger Översjåla 1:9, 3:1, 6:19, 6:46, 6:47, 8:1, 8:20 samt 19:1. Övrig mark är privatägd.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktliga planer

I översiktsplanen för Örnsköldsviks kommun, antagen av kommunfullmäktige 1990-06-25, finns vägsträckan upptagen bland nya trafikleder.

Detaljplaner

Området omfattas inte av detaljplan, däremot finns detaljplaner för bostadsområdena väster och öster om. För området norr om Fredagsvägen finns ingen detaljplan.

Program för planområdet

För området har utarbetats ett program, daterat 1996-06-17. Samråd har skett kring programmet.

Miljökonsekvensbeskrivning

Till planen hör en miljökonsekvensbeskrivning i vilken planalternativet jämförs med ett nollalternativ (ingen förändring).

Planalternativet innebär att trafiksäkerhet och framkomlighet ökar. Ny mark och naturresurser tas i anspråk. Störningen utefter Onsdagsvägen minskar, medan den ökar för andra fastigheter. Genom bullervallar och vegetation kan den dock minimeras. Det är av stor vikt att vägslänter och bullervallar utformas så att de på ett skonsamt sätt ansluter till terrängen.

Kommunala beslut i övrigt

Kommunstyrelsens finansutskott uppdrog 1996-11-05, § 309, till byggnadsnämnden att upprätta detaljplan för Målevägen i enlighet med detaljplaneprogram, daterat 1996-06-17 samt plan- och byggkontorets bedömningar efter avslutat samråd.

Byggnadsnämnden uppdrog 1996-12-18, § 203, till plan- och byggkontoret att med normalt planförfarande upprätta detaljplan för del av Målevägen i enlighet med finansutskottets beslut.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Natur

Mark och vegetation

I södra delen av planområdet lutar Målevägen ca 4 %. Därefter följer ett flackare parti med lutning 1 %. Längst norrut är vägen som brantast med 6 % lutning.

Skogen inom planområdet utgöres av barrblandskog av mossrik lågristyp. I södra delen ökar lövinslaget med hägg, sälg, björk och al.

Geotekniska förhållanden

Undergrunden utgöres i planområdets södra del av mjälig morän, som har god bärighet, men är mycket tjälfarlig. Norra delen av planområdet utgöres av lera.

Bebyggelseområden

Bostäder

Avståndet från vägmitt till närmsta bostadshus är i den södra delen 47 meter. I norra delen är avståndet till bostadshusen Lillbacke 1:15 resp 1:19, 33 meter.

Bostadsfastigheten Översjälä 6:15 som, i enlighet med detaljplanen från 1971, getts en något opraktisk planform, ges möjlighet till utökning.

Friytor

Naturmiljö

Området mellan nya Målevägen och omgivande bebyggelse avsätts som naturmark. Avsikten är att spara och förstärka den naturliga vegetationen på platsen och låta denna utgöra en visuell och luftrenande skärm. Där så behövs uppföres bullervallar.

Gator och trafik

Gatunät, gång-, cykel- och mopedtrafik

Den nya Målevägen får hastighetsbegränsning till 70 km/tim. Ca 100 meter före korsningen med Översjälavägen sänks hastigheten till 50 km/tim. På Översjälavägen gäller hastighetsgränsen 50 km/tim.

Onsdagsvägen blir en lokalgata, som i sin nordliga del ansluter vinkelrät mot Målevägen. Den illustrerade gång- och cykelvägen på Målevägens östra sida ansluter till den äldre samfälliga vägen i höjd med fastigheten Översjåla 8:33 och fortsätter på denna ca 300 meter norrut. Området mellan denna och Målevägen avsätts som naturmark och vegetationen sparas för att avskärma de oskyddade trafikanterna.

De lågstadieelever som bor runt Onsdagsvägen går i Mycklingskolan. Alla har skolskjuts och det innebär att de går ner till Översjälavägen. Ingen behöver korsa nya Målevägen. De äldre eleverna går i Själevadsskolan och deras naturliga skolväg blir gång- och cykelvägen utefter Översjälavägen.

Gångvägen som förbinder Torsdagsvägen och Lirevägen kommer att finnas kvar i ett delvis nytt läge och följdaktligen korsa nya Målevägen. Eftersom gångvägen inte utgör skolväg och inte heller ingår i något huvudstråk, har det inte ansetts motiverat att bygga tunnel under den planerade vägen. Studier visar att ett signalreglerat såväl som ett obehäskat övergångsställe har positiv säkerhetseffekt först när trafikintensiteten vida överstiger den vid den planerade vägen. Ett markerat övergångsställe i detta läge skulle ge en falsk trygghet, som gör att uppmärksamheten minskar och olycksrisken ökar.

Kollektivtrafik

Lokalbussen avser att även fortsättningsvis trafikera Onsdagsvägen.

Utfarter

Antalet tomtutfarter mot Målevägen minimeras till de som ligger utanför den samlade bebyggelsen. Från berörda skogsskiften kommer erforderliga ägoutfarter att anordnas efter samråd med markägarna.

Störningar

Enligt de bullerberäkningar som gjorts kommer gränsvärdet för buller utomhus vid bostäder att överskridas för följande fastigheter: Översjåla 6:15, 8:8, 8:33 samt Lillbacke 1:15 och 1:19. I samtliga fall, utom Lillbacke 1:15, anläggs bullervallar inom vägområdet, vilka avskärmar ljudet. För fastigheten 1:15 skulle en vall få negativa effekter, varför andra lösningar måste diskuteras. Noteras bör att detaljplanen för denna fastighet inte innebär någon förändring i förhållande till tidigare.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

En huvudvattenledning finns förlagd öster om planområdets norra del. En stor råvattenledning från Backsjösjön korsar diagonalt Målevägen i planområdets nordligaste del.

El

Målevägen korsas av en 40 kV högspänningsledning.

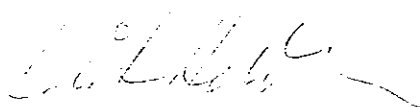
Tele

Telia har en OPTOkabel längs Målevägen.

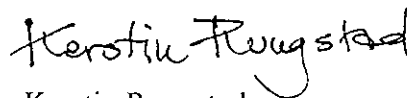
Administrativa frågor

Lovplikt för bebyggelsen har behållits inom detaljplanen. Detta motiveras av grannerättsliga förhållanden. Angränsande bebyggelse omfattas av detaljplan från 1971 och här gäller generell lovplikt.

Örnsköldsvik 1997-08-19
PLAN- OCH BYGGKONTORET



Håkan Heldner
planarkitekt



Kerstin Rungstad
arkitekt

Detaljplan för

DEL AV MÅLEVÄGEN

Örnsköldsviks kommun,
Västernorrlands län

Upprättad 1997-08-19

ANTAGEN: Kommunfullmäktige 1997-12-22, § 221 LAGA KRAFT: 1998-01-13

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Tidplan

Detaljplanen beräknas bli antagen under 1997 och Målevägen börja byggas under vintern 1997-98. Arbetena för gång- och cykelvägen påbörjas när erforderliga medel för detta kunnat anvisas i budget.

Genomförandetid

Genomförandetiden har satts till fem år, då projektet är nära förestående.

Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän platsmark.

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

Fastighetsbildning

Genom fastighetsreglering förs den mark, som erfordras för Målevägens utbyggnad, till kommunens gatumarksfastighet. I vissa fall kommer inlösen av hel fastighet att prövas. De privatägda fastigheter som berörs är Lillbacke 1:1, 1:3, 1:6, 1:15 och 1:19 samt Översjåla 1:2, 2:1, 3:10, 3:11, 4:1, 4:5, 6:14 och 8:37.

Under planarbetet har önskemål framförts från bostadsfastigheten Översjåla 6:15 att utöka fastigheten med ca 560 m² från Översjåla 19:1.

EKONOMISKA FRÅGOR

Planekonomi

Byggandet av Målevägen på sträckan Översjöla - Västansjövägen finns med i tekniska kontorets objektspecifikation 1997-1999. Anläggningskostnaden för den aktuella delen av Målevägen, exklusive den i planen illustrerade gång- och cykelvägen, har beräknats till 4 730 000 kronor. Här i innefattas även kostnaden för ombyggnad av en vattenledning som berörs av vägbygget.

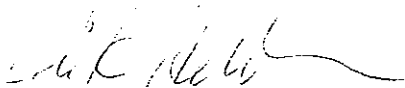
Kostnaden för ianspråktagen mark inom planområdet, detaljplan och fastighetsbildning har beräknats till 550 000 kronor.

Inlösen

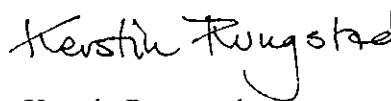
Detaljplanen förutsätter inlösen av privat mark.

Örnsköldsvik 1997-08-19

PLAN- OCH BYGGKONTORET



Håkan Heldner
planarkitekt



Kerstin Rungstad
arkitekt