



Laga kraft 2022-12-14

Detaljplan

för korsningen Mullbergsvägen/ Grenvägen/ Väg 372

inom stadsdelarna Norrböle och Älvsbacka, Skellefteå kommun,
Västerbottens län

Planbeskrivning

Dnr: 2021-4835

Detaljplan för korsningen Mullbergsvägen/Grenvägen/Väg 372 inom stadsdelarna Norrböle och Älvsbacka, Skellefteå kommun, Västerbottens län. Samhällsbyggnad, fysisk planering, plan, maj 2022, reviderad september 2022.

HANDLINGAR

Planen omfattar följande handlingar:

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

PLANENS SYFTE

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för Norrbottenbanans utbredning inom planområdet. Planen behöver därför ändras för att överensstämja med aktuell järnvägsplan. Detaljplanen möjliggör nybyggnad av busshållplatser, gång- och cykelväg samt gata (ny sträckning av Grenvägen) med passage under järnvägen och väg 372. Detaljplanen säkerställer även de kulturhistoriska värden inom fastigheten Bielke 7 (Mullbergsskolan). I övrigt bekräftar detaljplanen befintliga förhållanden.

PLANDATA

Läge

Planområdet ligger i sydöstra delen av Norrböle samt norra delen av Älvsbacka. Det angränsas i norr av Mullberget och i söder av Östra Nygatan och ligger cirka en kilometer öster om Centrala Stan.



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

Planbeskrivning

Dnr: 2021-4835

Areal

Planområdet omfattar cirka 7,2 hektar.

Markägarförhållanden

Området där järnvägen löper ägs av Trafikverket och fastigheterna norr om Östra Nygatan inom kvarteret Uranus är i privat ägo. I övrigt är det Skellefteå kommuns fastigheter.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDE

Översiktsplan

Den fördjupade översiktsplanen (FÖP) för Skellefteå kommun vann laga kraft 2020-02-28. I handlingen ingår stadsdelarna Norrböle och Älvsbacka där Grenvägen pekas ut som en viktig förbindelse mellan stadsdelarna. FÖP:en säger också att vid en ombyggnation av denna förbindelse i samband med Norrbottenbanan så är det inte möjligt att behålla den befintliga sträckningen på grund av det korta avståndet och nivåskillnaderna.

Detaljplan

Planområdet omfattas i dagsläget av fem olika detaljplaner med varierande åldrar där den äldsta fastställdes år 1946 och den senaste antogs år 2009. Två av dessa detaljplaner behandlar mindre vägpartier längs Grenvägen och Östra Nygatan. Vidare omfattar en detaljplan själva järnvägen och fastigheten Uranus 6. Den större delen av planområdet inryms däremot i de två återstående detaljplanerna; norr om järnvägen är det detaljplanen som heter korsningen Mullbergsvägen/ Grenvägen och söder om järnvägen är det detaljplanen för kvarteren Uranus och Sälen. Planerna är från år 2009 respektive 1946 där den norra utgör användningen för vägkorsningen vid väg 372 och omgivande natur samt fastigheten Bielke 7 med skol- och kontorsanvändning. Detaljplanen för Kv. Uranus och Sälen består i huvudsak av bostadsanvändning och fastställdes 1946-05-10. Nedan redovisas förteckning av berörda detaljplaner, delar av dessa kommer ersättas med denna detaljplan. Berörda detaljplaner redovisas nedan med Lantmäteriets aktbeteckning först:

2482K-P30/09, Detaljplan för korsningen MULLBERGSVÄGEN/ GRENVÄGEN antagen 2009-10-20

2482K-P254/52, Förslag till ändring och utvidgning av stadsplanen för del av stadsdelen NORRHAMMAR antagen 1952-02-15

2482K-P68/58, Förslag till ändring av stadsplanen för Ett område söder om MULLBERGET antagen 1958-03-21

2482K-P123/46, Förslag till ändring av stadsplanen för kv URANUS och SÄLEN antagen 1946-05-10

2482K-P51/86, Förslag till ändring av stadsplanen Kv. TOR och VIDAR mm antagen 1986-05-05

2482K-P3/94, Detaljplan för Sirius 26 antagen 1993-10-11

Kommunala beslut

Bygg- och miljönämnden beslutade 2021-12-16 att ge samhällsbyggnads planverksamhet i uppdrag att upprätta en ny detaljplan för det aktuella området.

Planbeskrivning

Dnr: 2021-4835

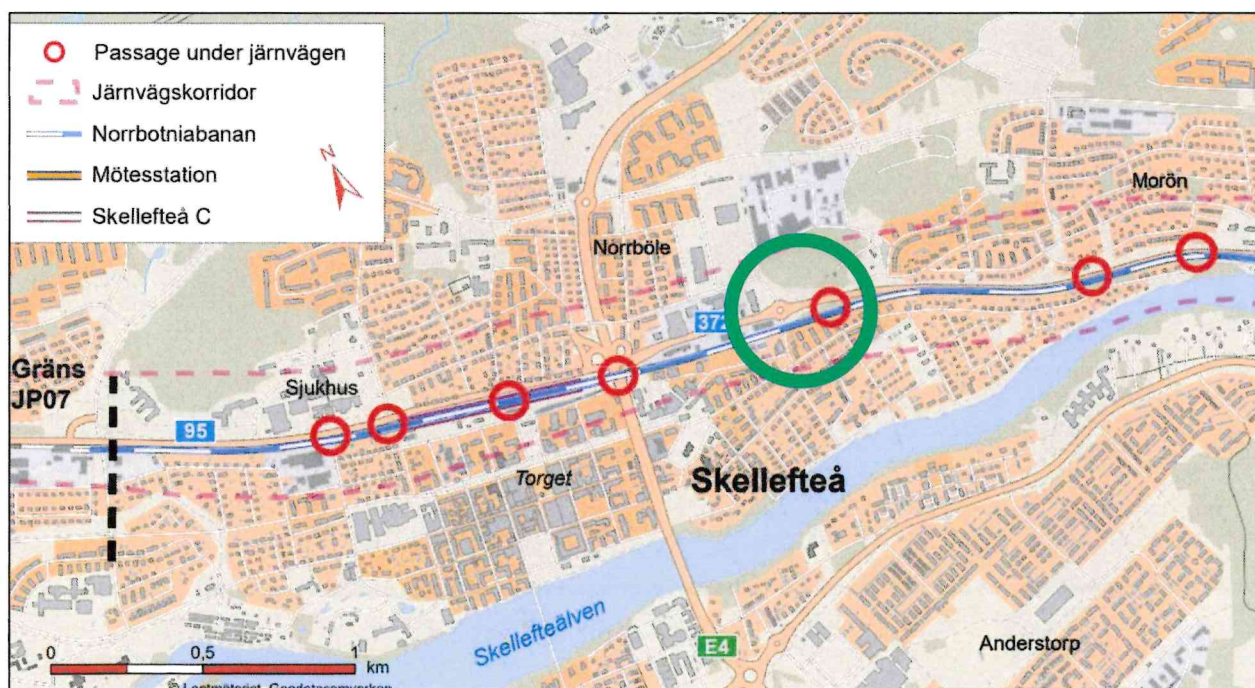
Riksintressen

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

Järnvägsplan 07 Norrbotniabanan

Trafikverket har genomfört planläggningen av den första etappen av Norrbotniabanan mellan Umeå och Skellefteå under ett antal års tid. För sträckan mellan Skellefteå kommuns södra gräns mot Robertsfors kommun och centrala Skellefteå har tre järnvägsplaner upprättats. Aktuell detaljplan behöver vara antagen för att fastställelse av järnvägsplanen ska kunna ske.

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



Figur 2: Karta som visar del av Järnvägsplan 07, detaljplanens ungefärliga lokalisering markerad med grön färg.
Källa: Trafikverket.

Järnvägsanläggningen passerar tätbebyggelse där möjligheten till fullgoda järnvägsdiken kommer att vara begränsade, men den generella lösningen kommer dock vara öppna dikessystem. Där utrymme för fullgoda diken inte finns avvattnas anläggningen med dräneringsledningar. De ledningar som berörs kommer att behöva hanteras i form av skydd eller läggas om/flyttas.

Till järnvägsanläggningen kommer ett flertal servicevägar att anläggas för att möjliggöra åtkomst till mötesstationer och broar. Järnvägen innebär påverkan på enskilda vägar. I järnvägsplanen redovisas förslag till planering och utformning av enskilda vägar. Slutlig placering och utformning av enskilda vägar utreds och fastläggs slutligt i särskilda lantmäteriförrättningar.

Planbeskrivning

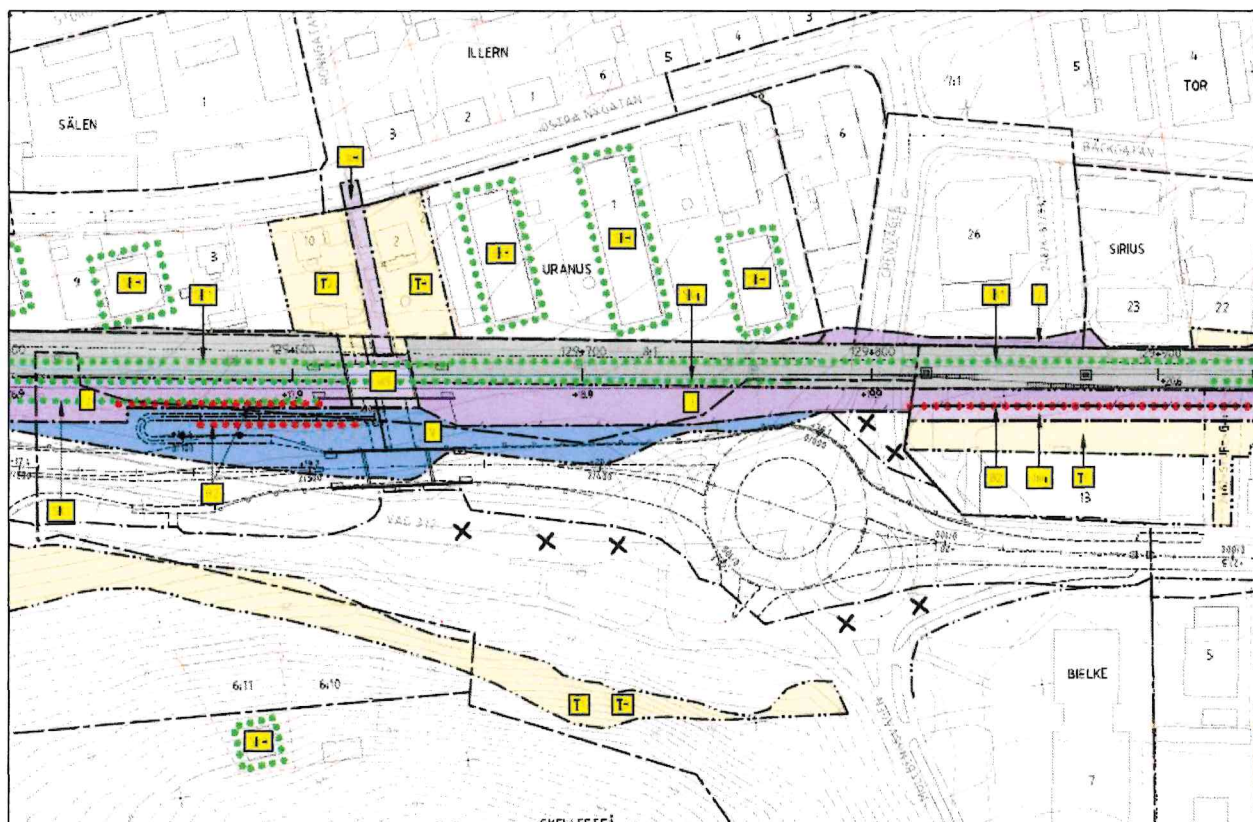
Dnr: 2021-4835

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

Vid Grenvägen kräver järnväglösningen större åtgärder för vägarna. Grenvägen kommer inte att kunna behållas i sitt befintliga läge då korsning mellan väg och järnväg ska utföras planskilt och terrängnivåerna inte medger att Grenvägen kan sänkas. Därför föreslås en ny cirkulation sydost om befintlig cirkulation på väg 372.

Även större åtgärder för gång- och cykeltrafik kommer att krävas. Planskild passage planeras i form av järnvägsbro och vägbro över det planerade läget för nya Grenvägen. Läget för den nya Grenvägen kommer att hamna mellan fastigheterna Uranus 2 och Uranus 10, vilket medför en mycket stor påverkan på dessa.

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



Figur 3: Utdrag ur Trafikverkets järnvägsplan 07 som visar den planerade järnvägens fastighet utformning i mörkare lila, utökad vägrätt i blått och grönt visar bullerskyddsåtgärder. OBS! Norr nedåt i bild. Källa: Trafikverket.

MILJÖKONSEKVENSER

Ställningstagande undersökning

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

Genomgången visar anledning att anta att det finns risk för betydande miljöpåverkan. Området följer avgränsningen av järnvägsplan 07, sånär som den nya trafiklösningen för vägen. I järnvägsplanens arbete har det tagits fram en miljökonsekvensbeskrivning som ska täcka järnvägsplanens geografiska område och dess influensområde. Enligt 4 kap 35§ och PBL och 5 kap 7a§ PBL behöver inte miljöbedömning göras för detaljplan om det finns en aktuell miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för järnvägsplan för området. Norrbotniabanans miljöbedömning inklusive miljökonsekvensbeskrivning kommer tas i beaktande och redogöras för i planarbetet.

I planarbetet kommer vid behov ytterligare utredning angående aspekterna naturmiljö, buller (Östra Nygatan), rekreation och hushållning av naturresurser på Mullberget utredas. Kraven enligt Miljöbalken och Skellefteå kommuns dagvattenstrategi gällande dagvatten kommer säkerställas och ligga till grund i planarbetet. Det finns inte anledning att anta att planen medför att miljö kvalitetsnorm kommer att överskridas. Detaljplanen följer intentionerna i den fördjupade översiktsplanen för Skellefte dalen.

Planens genomförande bedöms därmed kunna antas medföra betydande miljöpåverkan. En strategisk miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning bedöms inte behöva genomföras eftersom aktuell järnvägsplan med tillhörande MKB och som varit ute på granskning bedöms kunna användas i planarbetet.

Länsstyrelsen har den 4 november 2021 tagit del av kommunens ställningstagande och delar kommunens bedömning att planen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen gör samma bedömning som kommunen att en strategisk miljöbedömning inte behöver göras eftersom aktuell järnvägsplan med tillhörande mkb bedöms kunna användas i planarbetet.

Beslut

Planen antas medföra en betydande miljöpåverkan. En strategisk miljöbedömning och där tillhörande miljökonsekvensbeskrivning behöver inte göras pga att det finns aktuell järnvägsplan med tillhörande mkb. Beslutet har offentliggjorts på kommunens digitala anslagstavla under tiden 6 april– 21 april 2022.

Miljökonsekvensbeskrivning

Nedan redogörs kortfattat ur Trafikverkets miljökonsekvensbeskrivning tillhörande järnvägsplan 07.

Buller

De bostäder som ligger inom influensområdet för den projekterade järnvägen påverkas redan idag av buller från den statliga infrastrukturen (väg och spår). Den projekterad järnvägen kommer att öka den ekvivalenta bullernivå upp till cirka 500 meter ifrån järnvägen, den maximala ljudnivå ökar framförallt i områden som i nuläget inte är nämnvärt bullerpåverkade av spårtrafik. I övriga områden sker det endast en marginell ökning på grund av ökad hastighet för godstågen. Med de föreslagna spår- och vägnära bullerskyddsåtgärderna minskar både den ekvivalent och maximala ljudnivån i stort sett över hela sträckan, med några undantag för övre våningsplan på till exempel flerbostadshus.

Planbeskrivning

Dnr: 2021-4835

För fastigheterna närmast järnvägen kommer bullerstörningen fortfarande vara påtaglig även om nivåerna generellt har minskat. För naturmiljön och friluftslivet innebär järnvägen en ökad bullerstörning. Inga specifika bullerskyddsåtgärder har föreslagits för naturmiljöer och friluftsliv i anslutning till järnvägen.

Vibrationer

Fastigheterna söder om Skellefteälven är i dag inte berörda av vibrationer och kommer inte heller vara berörda med järnvägsplanförslaget. En majoritet av bostäderna norr om älven upp till där banans läge ansluter till befintlig sträckning kommer med planförslaget få minskad vibrationspåverkan. I enstaka bostäder kan vibrationer möjligen bli märkbara men inte i någon bostad bedöms vibrationerna överskrida riktvärdet. Längs sträckan genom centrala Skellefteå bedöms, riktvärdet innehållas. Ingen negativ konsekvens bedöms uppstå avseende vibrationer.

Naturmiljö

Järnvägsplanen påverkar områden med låga till måttliga naturvärden. Järnvägsplanen går i huvudsak genom tätbebyggt område med låga eller inga naturvärden. Effekterna som uppstår ger en marginell påverkan på områdets ekologiska funktion. Sammantaget bedöms påverkan på naturmiljön ge upphov till små negativa konsekvenser.

Rekreation och friluftsliv

Tillgängligheten till övriga friluftsområden (Mullberget) påverkas i liten utsträckning jämfört med idag eftersom järnvägen redan ligger i området och utgör en stor barriär. Passager under järnvägen säkerställer att bland annat gående och cyklister även i fortsättningen kan röra sig mellan stadsdelarna i nord-sydlig riktning.

Grundvatten

Till följd av grundvattensänkning vid Grenvägen finns risk att uttagskapaciteten i en dricksvattenbrunn på Mullberget kan minska, men det kommer utredas vidare vid detaljprojektering.

Masshantering

Enligt Norrbottenbanan järnvägsplan kommer projektet att generera ett överskott av metallförorenade massor från befintlig bankropp, med höga halter över riktvärdena för mindre känslig markanvändning (MKM). Troligen kommer en del av massorna behöva deponeras. Deponering kan ge upphov till stort transportbehov genom tätbebyggt område. Sammantaget bedöms stora negativa konsekvenser uppstå med hänsyn till masshantering.

Luft

På grund av de överskridande av miljökvalitetsnormen som konstaterats har Skellefteå kommun arbetat med ett åtgärdsprogram för renare stadsluft. Åtgärderna omfattar bland annat förbättrade förutsättningar för gång- och cykeltrafik, förbättrad kollektivtrafik, kampanjer för beteendeförändringar, förbättrad fordonspark, ändrade parkeringspolicys med mera. Inga särskilda anpassningar har gjorts med hänsyn till luft och inga skyddsåtgärder eller försiktighetsmått föreslås. Under byggskedet ska åtgärder för att reducera damning och utsläpp av partiklar genom sprängning, masshantering och transporter på obanad mark och byggvägar som saknar ytbeläggning ska eftersträvas vid torr väderlek (vattenbegjutning). Fordon ska vid behov rengöras innan färd ut på allmän väg för att förhindra kontaminering. Utsläppskrav ska ställas på de arbetsfordon som ska arbeta i projektet under byggtid.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Natur

Mark och vegetation

Planområdet är bebyggt och består till mesta del av asfaltsytor med inslag av gräsytor. Inom planområdet ligger Mullbergets sluttning, som är kraftigt påverkad av trafikplats och schaktning. Mullberget består mestadels av barrskog och har stora partier med berg i dagen. Rester av tidigare trädgårdar finns öster om Mullbergsvägen. Mellan befintlig skolbyggnad och Mullbergsvägen växer träd som björk, hästkastanj och cembratall. Mellan järnvägsspåret och Norra Järnvägsgatan/ väg 372 finns ett mindre stråk av naturmark med äldre uppvuxna björkar som skiljer av bostadsområdet från vägen.

Höjdskillnaden mellan Mullberget och cirkulationsplatsen är stor. Bitvis består de nedersta delarna av Mullberget som vetter ned mot vägen av stödmur av gabiontyp. Förändringen i och med planförslaget är att skärningen i berget ökar. Bedömningen är att det är redan ianspråktagen mark som exploateras.



Figur 4: Bild som visar befintlig gång- och cykelväg längs väg 372 med gabionburar som stödmur.
Foto: Skellefteå kommun.

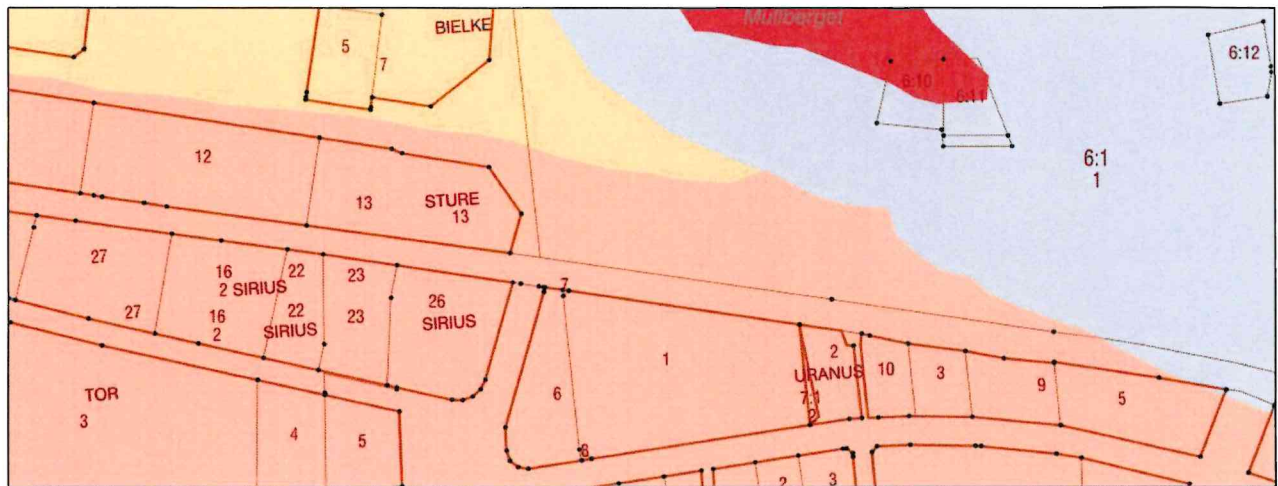
Planbeskrivning

Dnr: 2021-4835

Geotekniska förhållanden

Planområdet består av lera-silt och morän i norr och grovsilt-finsand i söder. Det är medelhög till hög sulfidrisk inom planområdet. De naturligt lagrade sedimenten har i allmänhet lös eller mycket lös lagringstäthet, men under befintlig järnväg bedöms sedimenten ha medelhög lagringstäthet. Moränen har fast eller mycket fast lagringstäthet. Generell strömningsriktning för grundvatten i området är i riktning mot Skellefteälven. (Ur Trafikverkets MKB järnvägsplan 07).

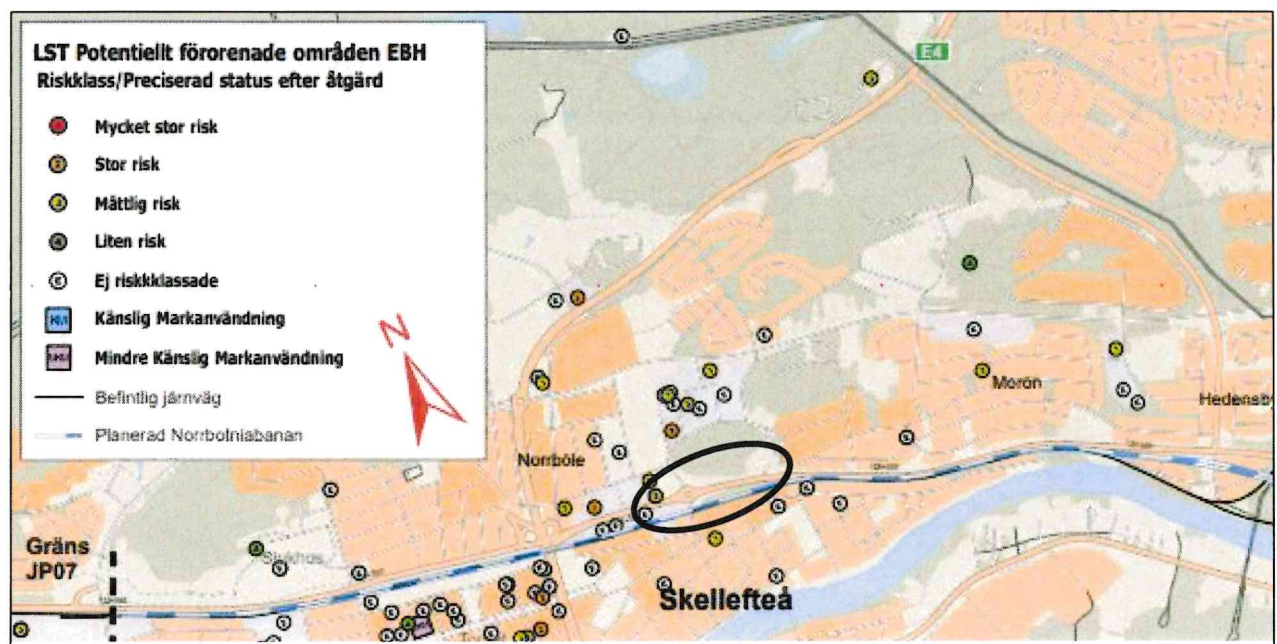
Grundvattennivån är 3,1 meter under markytan på nivån +17,2. (Översiktlig geoteknisk grundundersökning gjord av VBB Viak i samband med byggandet av cirkulationsplatsen 1994-12-14).



Figur 5: Inom planområdet finns morän (ljusblått), lera-silt (gult) och grovsilt-finsand (orange). Källa: SGU.

Förorenad mark

Undersökningar av väg 372 har utförts, dessa undersökningar indikerar ingen förekomst av järnsand i vägkroppen. I järnvägsplanearbetet har det även framkommit att det finns föroreningar inom järnvägsfastigheten, se nedan:



Figur 6: Potentiellt förorenade områden. Källa: Trafikverket.

Planbeskrivning

Dnr: 2021-4835

Längs befintligt spår Inom spårområdet har inga spår av bekämpningsmedel eller oljeföroreningar påträffats. Däremot förekommer främst höga arsenikhalter över mindre känslig markanvändning, MKM, men även ställvis koppar, kvicksilver och bly längs järnvägsspåret. De högsta metallhalterna förekommer generellt den första halvmeteren längs med spåret. De höga metallhalterna beror troligen främst på de malmtransporter som kört längs järnvägen. Det är också tänkbart att själva banvalls-materialet innehåller naturligt förhöjda metallhalter. Bakgrundshalterna i Skellefteå området är höga för bland annat arsenik. Inom bangårdsområdet bredvid spår har mycket höga arsenikhalter över nivåer för farligt avfall konstaterats i en provpunkt ända ner till en meters djup. Prover djupare än en meter har inte tagits eftersom föroreningen inte är avgränsad.

Planområdet innehåller i övrigt inga kända potentiellt förorenade områden. Inga åtgärder för förorenad mark krävs för detaljplan.

Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som fastställs i järnvägsplan 07

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

Radon

Planområdet är ett lågriskområde för radon.

Översvämningsrisk

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

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

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

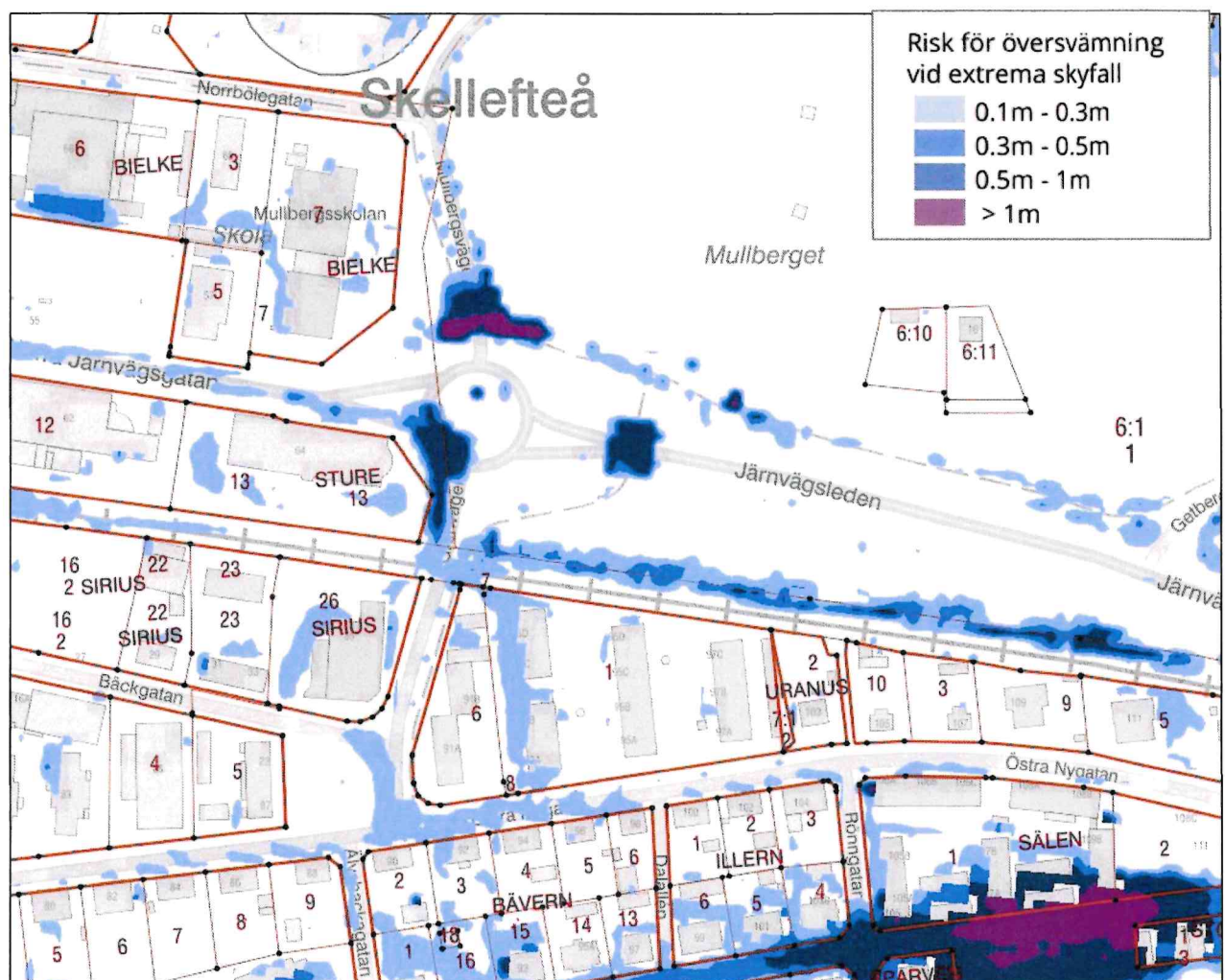
Passager under järnvägen kan komma att befinna sig i lågt läge jämfört med omgivningen. Vid skyfall som är kraftigare än vad stadens VA-system är dimensionerat för finns risk att vatten kan ansamlas i dessa lågpunkter. Järnvägsprojektet arbetar i linje med Trafikverkets övergripande strategier för klimatanpassning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

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

För broar gäller normalt Trafikverkets kravdokument för broar, TDOK 2016:0204, där det anges att broar med en fri öppning som är mer eller lika med 15 meter utformas för flöde och vattenstånd vid 100-års återkomsttid och broar med en fri öppning som understiger 15 meter.

utformas för flöde och vattenstånd vid 50-års återkomsttid. Vid utformningen ska förväntade klimatförändringar under brons avsedda tekniska livslängd, 120 år vid järnväg, beaktas. Vattenståndet vid 50-års vattenstånd respektive 100-års vattenstånd skiljer dock endast maximalt 1 dm och därmed bedöms samtliga broar klara 100-års flödet oberoende av spännvidd.

Enligt skyfallskarta, se nedan figur 7, riskerar nuvarande gång- och cykeltunnel översvämmas vid skyfall och även uppe vid Mullbergsvägens övergångsstället. Vid nybyggnation av gata och gång- och cykelväg är det viktigt att dimensionera för svackdiken på sidorna och undvika lågpunkter i tunneln.



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

Bebyggelseområden

Bostäder

Bostäder finns längs Östra Nygatan, i södra delen av planområdet. På norra sidan Östra Nygatan domineras bostadsbebyggelsen av flerbostadshus med hushöjder på tre våningar. På södra sidan av Östra Nygatan finns två våningshus, som står husen i liv mot gatan vilket förtydligar gaturummet. Husen norr om Östra Nygatan är däremot placerade med kortsidan mot vägen med verksamheter i bottenplan. Vilket gör att gårdsrummen ligger insprängda mellan husen och bidrar till en grön karaktär i området, men även en stor andel gatumarksparkeringar upptar kvarteretsmarken. Dessa hus ligger också i direkt närhet till det befintliga järnvägsspåret.

Arbetsplatser övrig bebyggelse

Norr om området finns idrottsanläggningen Norrvalla med fotbollsplaner, isbanor och badhus. Mindre verksamheter för handel och restaurang finns inom området längs Östra Nygatan.

Offentlig service

Mullbergsskolan som för närvarande är kulturskola finns i kvarteret Bielke 7.

Tillgänglighet

Byggnader och mark inom planområdet ska utformas efter gällande tillgänglighetskrav. Mullbergsskolan bedöms omfattas av skydd i enlighet med PBL 8 kap. §13 (plan- och bygglagens förvanskingsparagraf), vilket innebär att avsteg från gällande tillgänglighetskrav i enlighet med PBL 8 kap. § 7 kan vara nödvändig vid ändring.

Parkeringsplats för personer med funktionsvariation ska ordnas inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig och användbar entré till bostadshusen.

Barnperspektivet, jämställdhet och trygghet

Det finns en gång- och cykelpassage under järnvägen och Järnvägsleden i området, öster om Grenvägen. Det är en viktig passage för fotgängare och cyklister eftersom väg och järnväg skapar en stark barriär mellan områdena Morön och Älvsbacka. Detaljplanen möjliggör fortsatt en gång- och cykelpassage under järnvägen, dock längre österut än i dagsläget.

Barnperspektivet har en central roll i detaljplanen genom en stark koppling till trafiksäkerhet och framkomlighet. Barnens fysiska närmiljö har stor betydelse för deras liv och utveckling. Aktuell detaljplan ger kvaliteter i form av goda förutsättningar för en trafiksäker miljö till och från skola, bad- och idrott på Norrvalla.

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

Gestaltningssmässigt är det viktigt för barn att kunna orientera- och identifiera sig med sin hemmiljö och särskild möda ska därför läggas på att skapa en skala som är i en läsbar detaljering och på ett tydligt sätt är kopplad till hur ytor och rörelsemönster är kopplade till varandra, på ett tryggt sätt ur ett barnperspektiv.

Belysning utgör en viktig del för att skapa en god trygghet i anslutning till gång- och cykelportarna (gång- och cykeltunnlarna). Belysningen i och kring gång- och cykelportar ska bidra till att skapa en attraktiv plats så att gång- och cykeltrafikanter primärt väljer att använda gång- och cykelportarna istället för att passera vägen i plan. Passagerna genom portarna ska vara väl upplysta för att skapa en

Planbeskrivning

Dnr: 2021-4835

trygg passage. Funktionsbelysningen kan kompletteras med effektbelysning av t ex av stödmurar eller andra utformningsdetaljer som förstärker intrycket. Effektbelysningen av murar kan t ex utföras med LED armaturer som lyser upp blockmurarna underifrån, infällda belysningar i murarna eller i form av belysningspollare som ger en punktbelysning.

Byggnadskultur och gestaltning

Mullbergsskolan

Bakgrund

1956 antogs en ny stadsplan för bland annat kvarteren Bielke och Wrangel i och en tomt reserverades då i kvarteret Bielke för en yrkesskola. En första skiss till skolbyggnad hade tagits fram redan 1953 men skolan uppfördes först 1961, efter ritningar av stadsarkitekt Bengt Brunnström. Den invigdes samma år av landshövding Filip Kristensson. Byggnaden har senare under lång tid bland annat fungerat som kommunal musikskola.

Byggnaden är utpekad som kulturhistoriskt värdefull i Byggnadsordning för Norrböle från 2010 vilket innebär att den inte får förvanskas i enlighet med Plan- och bygglagen 8 kap 13§.



Figur 8: Mullbergsskolan 2008. Källa: Skellefteå Museum.

Exteriör

Skolhuset är uppdelat i två större putsade huskroppar med en sammanbindande länk där emellan vars fasader är klädda med kopparplåt. Huskropparna har tidstypisk, närmast kubisk form och ljus rosafärgad spritputs. Den norra huskroppen har platt tak täckt med falsad kopparplåt samt gröna fönster med T-post medan den södra huskroppen har ett mansardtak täckt med falsad kopparplåt samt gröna fönster med förskjuten mittpost på baksidan och på övriga fasader gröna så kallade flaggfönster. Ursprungliga fönster hade alla förskjuten mittpost på denna huskropp.

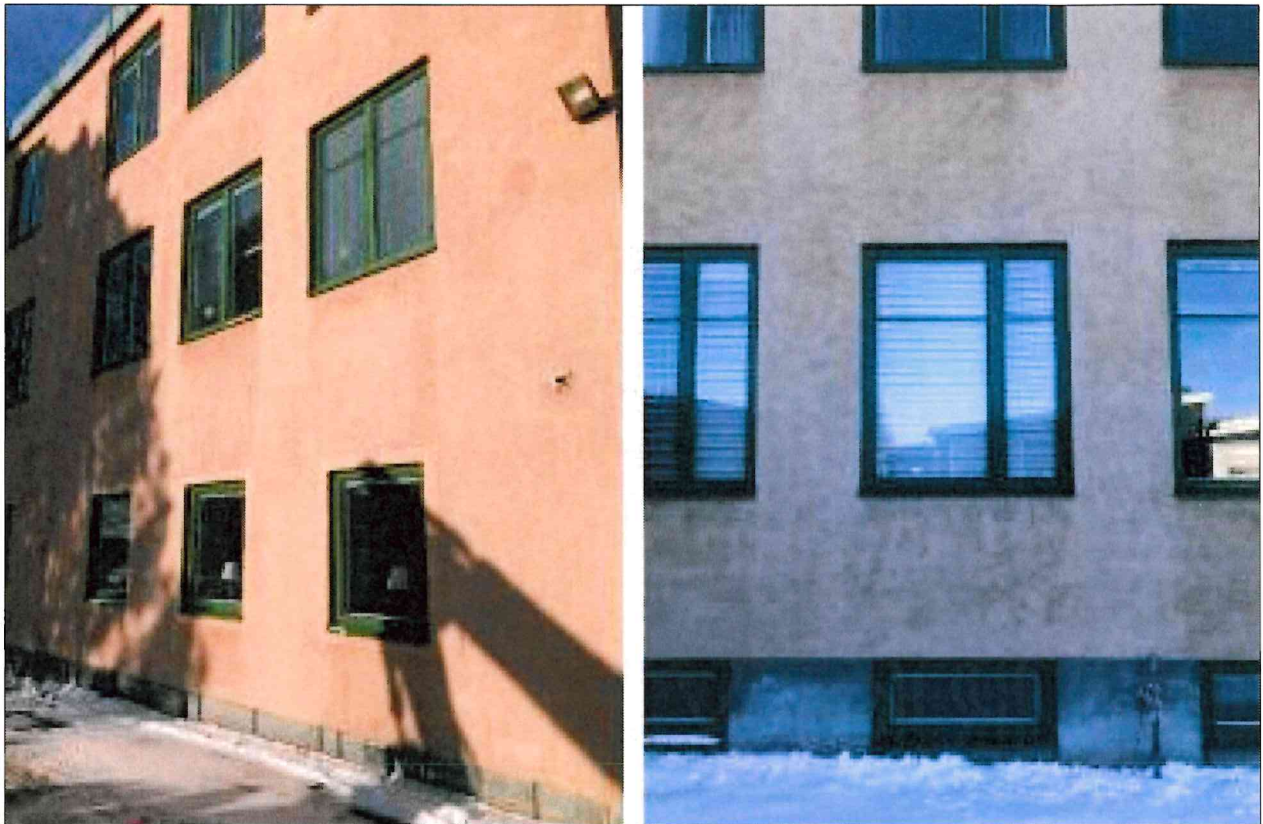
Skolhusets samtliga fönster har bytts ut till nya med grönfärgad aluminiumklädd utsida i en mer kulörstark version än de blekt gröna originalfönstren som gick väl ihop med det ärgade koppartaket. Fönstren sitter grupperade över fasaderna istället för jämnt fördelade, även det ett typiskt drag för

Planbeskrivning

Dnr: 2021-4835

arkitekten. Det kopparklädda mansardtaket återkommer i fler byggnader av Brunnström, bland annat Pingstkyrkan i centrala Skellefteå.

Entrépartiet hade ursprungligen vita fasader samt svarta fönsterbågar, troligtvis av plåt, med någon form av grön sinuskorrugerad beklädnad under fönstren. Fasaderna har senare klätts med falsad kopparplåt men de ursprungliga plåtportarna bevarats. De svarta fönstren har bytts ut mot nya plåtfönster med vita spröjsar vilket förändrat deras uttryck. De övre fönstren lutar idag inåt.



Figur 9: Nya så kallade flaggfönster samt fönster med förskjuten mittpost likt originalfönstren.



Figur 10: Entrén till yrkesskolan fotograferad 1962. Källa: Skellefteå Museum

Planbeskrivning

Dnr: 2021-4835

Skulpturen Myran

I nuvarande cirkulationsplats är skulpturen Myran, från 1961, av konstnären Bo Holmlund placerad. Skulpturen har tillhört platsen sedan skolbyggnaden uppfördes 1961. Först utanför skolhuset, se bild 10 föregående sida, men när platsen förändrades i och med cirkulationens tillkomst, placerades Myran mera synligt i cirkulationsplatsens mitt. Myran har framgångsrikt gett området tydliga signalvärden och i folkmun namngivit cirkulationsplatsen till "Myranrondellen". När förändringar görs i enlighet med detaljplanen föreslås Myran placeras centralt i den nya lösningen.

Interiör

I den södra huskroppen finns ett trapphus centralt placerat under en lanternin. Arkitekturen karaktäriseras av de till synes svävande och öppna trappavsatserna i betong, de läktarlika våningsplanen och dagsljuset uppifrån. Trapphuset har en närmast industriell känsla med smidesräcke, vitmålade tegelväggar och lanterninens innertak klätt med vit sinuskorrugerad plåt. Obehandlad furu är ett återkommande material i interiören, undersidorna av trapporna och taket i källarplan är av träpanel samt handledaren som sträcker sig genom hela trapphuset.

Det tidstypiska trappräcket i smide har senare målats blått, ursprunglig kulör var troligtvis grå. Trapphuset har även förändrats genom sänkta tak klädda med vita akustikplattor. Trappräcken och golvbeläggning i form av linoleumplattor har dock bevarats. En installation av en skrymmande hiss i det öppna trapphuset har förvanskat det.



Figur 11: Trapphuset och dess lanternin.

Smidesräcken samt trä under trappor är bevarat medan räcket målats om till blått. Källa: Skellefteå kommun.

Planbeskrivning

Dnr: 2021-4835

Kulturhistorisk värdering

1960-talets arkitektoniska lekfullhet och fantasirikedom tar sig här uttryck genom att skolhuset delats upp i olika byggnadskroppar, de olika fasadmaterialet, fönstrens olika utformning och dimensioner samt takformerna. Mellan 1940–1960-talen uppfördes många offentliga byggnader i Skellefteå, såsom skolor, simhallar och kommunalhus. Många av dessa byggdes i tegel med en liknande arkitektur som detta hus som dock särskiljer sig genom sina spritputsade fasader. Byggnaden belyser bland annat tidens stadsbyggnadsideal och arkitektoniska ideal samt värderingar och tankemönster. Den representerar även en viktig verksamhet i industristaden Skellefteå liksom den tydliggör samhällsutvecklingen genom sin höga ambitionsnivå avseende arkitektonisk gestaltning och materialval.

Antikvarisk bedömning

Vid ändringar ska de tidstypiska taken bevaras till form och material, liksom fasadernas karaktär med spritputs i tidstypisk färg på de två större huskropparna och kopparplåt på länken. Den förändrade länken, där fasadmaterialet har bytts ut mot koppar, presenterar en stark arkitektonisk idé som anpassar sig väl till de två andra huskropparna och som har bidragit positivt till byggnadens karaktär och kulturhistoriska värde. Det är viktigt att originalportarna även fortsättningsvis bevaras. Fönster med ändrad indelning bör återgå till sitt originalutseende med förskjuten mittpost, likaså kan ursprunglig grön kulör på fönstren gärna återställas.

Trapphuset har trots viss förvanskning fortfarande vissa arkitektoniska och kulturhistoriska värden bevarade. Dessa sitter idag främst i den öppna hantverksmässigt utförda betongkonstruktionen, smides- och betongdetaljerna, det obehandlade träet och ljusinsläppet. Rummet skulle främjas av att takhöjd och färgsättning återställs samt om hissen kunde avlägsnas/ flyttas och borttagna räcken kompletteras. Dessa tillägg och ändringar bidrar idag till förvanskning.

Kvarteret Uranus 1

Området mellan Grenvägen och Aldergatan är en del av stadsdelen Älvsbacka. Här domineras bostadsbebyggelse av flerbostadsbebyggelse med hushöjder mellan 3–4 våningar. På södra sidan av Östra Nygatan står husen i liv mot gatan vilket förtydligar gaturummet. Husen norr om Östra Nygatan är däremot placerade med kortsidan mot vägen vilket gör att gårdsrummen ligger insprängda mellan husen och bidrar till en grön karaktär i området. Husen längs den norra sidan av Östra Nygatan ligger nära den befintliga järnvägen och avskiljs ifrån denna med en trädridå.



Figur 12: Flerbostadshus i Älvsbacka som är karaktäristiska för området och foton till höger på buskar och träd som skiljer bostäderna från järnvägen. Källa: Trafikverket

Planbeskrivning

Dnr: 2021-4835

Husen är placerade i suterräng med kortsidan mot Östra Nygatan. Planbestämmelse finns [f₅] att husen ska ha tidstypiskt mättade färgsättningar med skiftning i kulörthet. Syftet är att skapa variation i gatubilden. Vidare finns bestämmelsen [f₄] att fasader ska vara av puts i syfte att bibehålla ett gemensamt uttryck av bebyggelsen. Bestämmelsen [f₂], maximalt 3 våningar syftar till att bibehålla skalan i området.

Entréerna är indragna i fasaden och klädda med en mörkt rödbrun och ojämn bränd klinker som kontrasterar till den ljusa fasadputsen. Entréerna är tidstypiska med de generöst glasade partierna som släpper in mycket dagsljus till trappuppgångarna. Dörrarna har tyvärr nyligt bytts ut till metaldörrar och med ett mindre ljusinsläpp i jämförelse med originaldörrarna.



Figur 13: Originaldörr av ädelträ, stor glasruta och med sparkplåt.



Figur 14: Ny dörr av metall med mindre glasruta.

Friyta

Tillgång till ytor för lek och utevistelse i anslutning till bostaden är viktigt var man än bor i kommunen. Friytorna är viktiga i södra och västra Uranus eftersom det inte finns så många ytor för lek och utevistelse i närheten. Generellt hänvisas det till de allmänna kraven och riktlinjerna i plan- och bygglagen samt i Boverkets byggregler (BBR) för hur friytor ska anordnas.

Friyta och behov av friyta inom planeringen är i första hand utformat utifrån ett socialt perspektiv avseende olika livskvaliteter. I utformning av friytor är det dock eftersträvarsvårt med andra funktioner som inte direkt är kopplade till upplevelsevärden i vardagslivet. I den täta staden med en växande andel hårdgjord yta utgör en väl utformad friyta ett tillskott i hanteringen av dagvatten inom kvartersmarken och i området. Det kan röra sig om genomsläpplig mark eller att ytan i sig är utformad så att en lokal fördröjning av dagvattnet kan uppnås. Sedan kan exempelvis en rik vegetation både ge goda upplevelsevärden samtidigt som den bidrar till en renare luft.

Naturmiljö

Mullberget är en skogbeklädd höjd av blandskogskaraktär. Skogen domineras av täta tallbestånd med inslag av lövträd, framför allt björk. Mullberget bidrar till stora höjdskillnader ovanför Norra Järnvägs-gatan/ väg 372 vid rondellen i anslutning till Grenvägen. Mullberget är liksom Getberget ett tätorts-nära rekreatiomsområde med biologiska värden. Fördjupade översiktsplanen för Skellefteå visar på en önskan om att stärka nyttjandet av dessa två stadsberg och öka tillgängligheten till dem för Skellefteåborna med hjälp av fler stigar, utsikts- och grillplatser. Området är känsligt för åtgärder som innebär större ingrepp i berget som förändrar områdets karaktär och som påverkar dess funktion som stadsnära rekreationsskog. Området bedöms ha ett högt värde för landskapsbilden.

Vattenområden

Grenvägen och ny gång- och cykelväg kommer att gå i skärning vid passage under järnvägen samt Järnvägsleden/väg 372. Detta kommer att vid passagen leda till permanent grundvattensänkning i jord. Om vägen utförs med skärning in i höjdområdet vid Mullberget finns risk för påverkan på grundvattennivåer i jord och berg samt minskad uttagskapacitet i en bergborrad dricksvattenbrunn.

Gator och trafik

Gatunät, gång- och cykeltrafik

Biltrafiknät

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

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

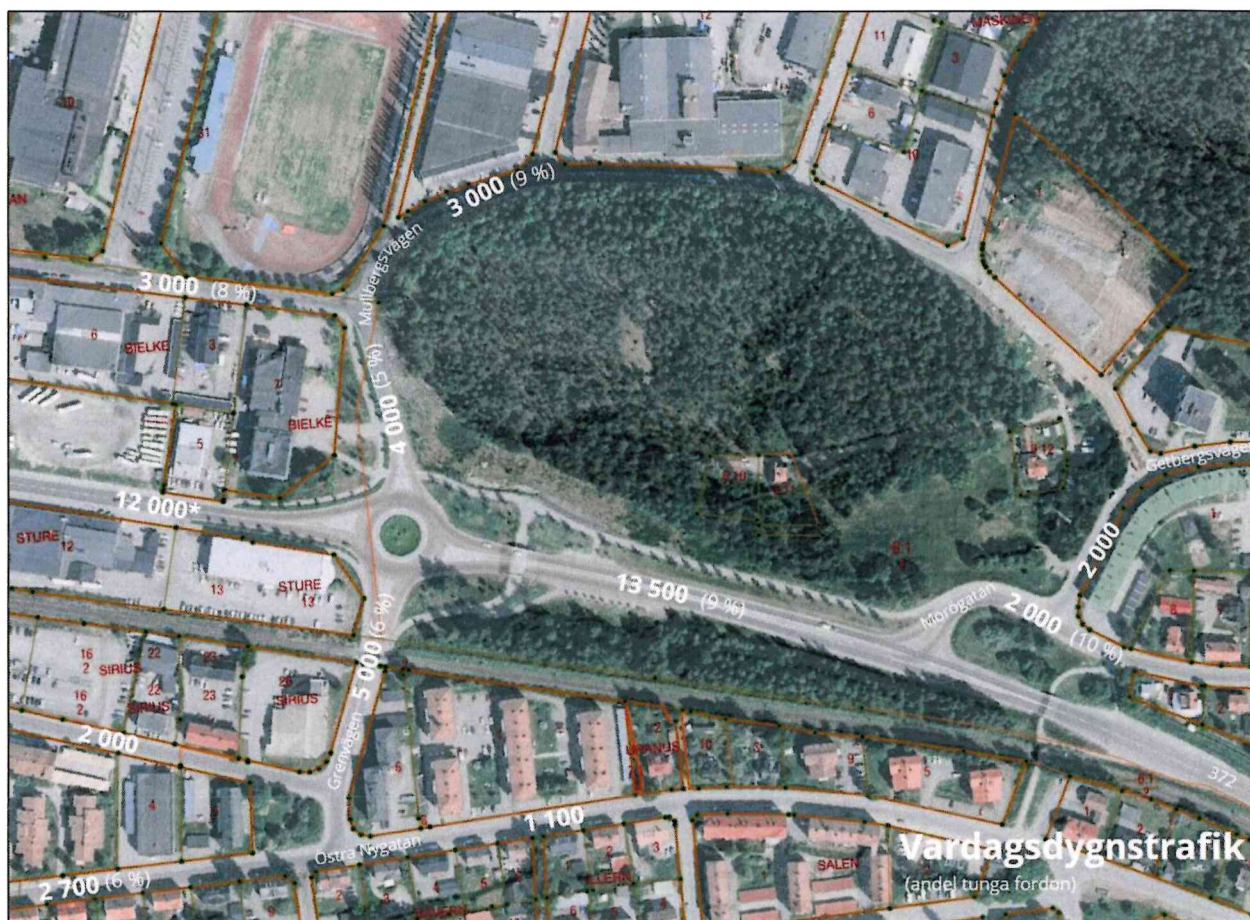
Hastigheten på väg 372 är 50 kilometer/ timme mellan E4 och Grenvägen/ Mullbergsvägen. Öster om cirkulationsplatsen blir hastigheten 60 kilometer/timme och öster om korsningen med Morövägen är hastighetsbegränsningen 80 kilometer/timme. Hastigheten i området i övrigt är till största delen begränsad till 50 kilometer/timme.

Stadsdelen Älvsbacka har idag för biltrafik tre entrépunkter varav två, Storgatan och Kanalgatan, är från väster via E4/Viktoriagatan. Den tredje är Grenvägen som fyller en viktig funktion som länk mellan väg 372 och Östra Nygatan och entrégata till Älvsbacka norrifrån. För staden och stadsdelen Älvsbacka innebär en förbindelse norrut till väg 372 ett robustare och effektivare trafiksystem. För stadsbusstrafiken möjliggör Grenvägen även en funktionell trafikering av Älvsbacka. Av denna anledning har, även med en framtida järnväg, en vägförbindelse från Älvsbacka norrut bedömts viktig.

Planbeskrivning

Dnr: 2021-4835

Trafikflödena på väg 372 är idag ungefär 12 000–13 500 fordon/vardagsdygn, varav den tunga trafiken utgör cirka 9 %. Pågående planering av bostäder och arbetstillfällen öster om nuvarande E4 kommer tillsammans med den nya sträckningen för E4 innebära att trafikflödet på väg 372 i framtiden kommer att öka med i storleksordningen 50 %. Trafikflödena på Grenvägen och Mullbergsvägen är i dagsläget cirka 4 000–5 000 fordon/vardagsdygn, varav den tunga trafiken utgör cirka 5–6 %.



Figur 15: Trafikflöden på gator och vägar i området i anslutning till Mullberget (Trafikmätningar Skellefteå kommun).

Korsningen Mullbergsvägen/ /Grenvägen väg 372 är idag utformad som cirkulationsplats. Anslutande vägar och skyltning anger att det är en enfilig cirkulationsplats, men dimensionen på själva cirkulationen medger två filer. Avståndet mellan cirkulationsplatsen och korsningen väg 372/Morögatan är ungefär 300 meter. Mellan cirkulationsplatsen och Fabriksgatan är avståndet cirka 245 meter och mellan cirkulationsplatsen och påfarten från E4 cirka 400 meter.

Grenvägen korsar idag järnvägen i samma plan. Korsningen är reglerad med ljussignal och bommar. Dagens korsning uppfyller inte de högre säkerhetskrav som ställs för en ny järnväg. Korsningar mellan järnväg och gator eller gång- och cykelvägar ska ske planskilt.

Det korta avståndet mellan Grenvägens korsning med järnvägen och korsningen med väg 372 gör med hänsyn till nivåskillnaderna att det inte är möjligt att låta Grenvägen gå under järnvägen i befintligt läge och ansluta till väg 372 i befintlig cirkulationsplats. Detta innebär att det krävs en ny anslutning i ett annat läge för att kunna försörja Älvsbacka med biltrafik norrifrån.

Planbeskrivning

Dnr: 2021-4835

Gång- och cykelvägnät

Genom Älvsbacka går en gång- och cykelväg längs Östra Nygatans norra sida som tillhör huvudvägnätet för cykel. Från denna cykelväg går tre anslutningar vidare till den norra sidan av väg 372.

Anslutningen öster om Grenvägen sker idag i plan med järnvägen och planskilt under väg 372. Den bedöms framför allt utgöra en koppling mellan Älvsbacka och Norrvalla samt en trafiksäker anslutning till busshållplatserna på väg 372. De två östliga anslutningarna norrut, vid Morögatan och vid Blomstervägen, sker planskilt under väg och järnväg och bedöms främst ha funktionen som koppling mellan Morön och Centrum via Älvsbacka, som skolväg för elever vid Floraskolan samt som trafiksäkra anslutningar till busshållplatserna på väg 372.



Figur 16: Bild som visar gång- och cykelport i dagsläget. Källa: Trafikverket.

Planbeskrivning

Dnr: 2021-4835

Ny trafiklösning för korsning Mullbergsvägen/ Grenvägen/ Väg 372

Nuvarande plankorsning mellan järnväg och Grenvägen kommer att stängas. Grenvägens sträckning från järnvägen fram till cirkulationsplatsen kommer inte att kunna behållas för fordons-, gång- eller cykeltrafik. Gång- och cykelvägen som går från Grenvägen och korsar under väg 372 måste också stängas.

Den befintliga cirkulationsplatsen föreslås flyttas något åt sydost och öster om cirkulationsplatsen föreslås att väg 372/ Järnvägsleden förskjutas söderut närmare järnvägen. Norr om väg 372 föreslås "Nya Grenvägen" få en ny anslutning till cirkulationsplatsen. "Nya Grenvägen" passerar planskilt under väg 372 och järnvägen cirka 200 meter längre österut, den ansluter till Östra Nygatan vid Rönngatan. Den nya vägsträckningen föreslås utföras åtta meter bred, belagd med asfalt. En ny gång- och cykelväg föreslås följa den nya gatan. Gång- och cykelvägen föreslås bli fyra meter bred, belagd med asfalt och avskild från gatan med en stödmur och räcke.



Figur 17: Illustration över föreslagen trafiklösning med nya Grenvägen anpassad till ny järnväg.

Stödmur behöver anläggas eftersom det blir stor nivåskillnad mellan bilväg och gång- och cykelväg. Som mest blir stödmuren cirka 1,8 meter hög. Utan stödmur hade det inte varit möjligt att anlägga gång- och cykelvägen längs med "Nya Grenvägen". Att anlägga stödmur innebär att mindre mark behöver tas i anspråk och att bron över vägarna kan utformas med kortare spännvidd. Järnvägen korsar "Nya Grenvägen" och gång- och cykelvägen på bro med den fria höjden 4,7 meter respektive 3,0 meter.

Mullbergsvägen föreslås justeras något och i stället för att ansluta mot cirkulationsplatsen ansluter Mullbergsvägen till "Nya Grenvägen".

Planbeskrivning

Dnr: 2021-4835

Broutformning

Broarna över den "Nya Grenvägen" utgörs av en järnvägsbro och en vägbro för väg 372, båda plattramsbroar. Plattramsbron byggs av betong, och är Sveriges vanligaste brotyp. Precis som namnet antyder utgörs den av en enkel, fyrkantig ramkonstruktion.

Järnvägsbron utformas med vingmurar parallella järnvägen och en fri brobredd på 11,5 meter för de två järnvägsspåren på bron. Den fria öppningen blir 21 meter för Grenvägen med gång- och cykelväg

Vägbron utformas även den med vingmurar parallella vägen och en fri brobredd på 12 meter för väg 372 på bron. Fri öppning för Grenvägen med gång- och cykelväg blir 21 meter.

För båda broarna gäller att den fria höjden över bilkörbanan ska vara minst 4,7 meter och 3,0 meter över gång- och cykelvägen.

Kollektivtrafik

Grenvägen trafikeras av stadsbusslinjerna 2, 3 och 9. Hållplatser i anslutning till korsningen finns strax öster om Grenvägen på vardera sidan om väg 372. Med den nya trafiklösningen för Grenvägen anläggs nya hållplatser på vardera sidan om väg 372. Den norra hållplatsen nås via gång- och cykelväg längs väg 372. Den södra hållplatsen mellan väg 372 och järnvägen nås via gång- och cykelväg under järnväg och väg 372. I anslutning till passagen under väg och järnväg planeras cykelparkeringar för de som cyklar till och från busshållplatserna.

Parkering, utfarter, varumottagning

Kv Bielke

I kv Bielke 7 finns i den tidigare Mullbergsskolan Skellefteå kulturskola med omfattande kvällsverksamhet. Inom fastigheten kvarteret Bielke 7 finns idag cirka 40 st bilparkeringsplatser för personalparkering och besöksparkering. Kvällstid nyttjas personalparkeringsplatser av besökare.

Vid kulturskolan finns kvällstid ett underskott på bilplatser utifrån verksamhetens omfattning vilket gör att besökare tidvis parkerar utmed Norrbölegatan och på parkeringsplatsen vid Norrvallagatan samt på grönytor inom kvarteret.

Skolans läge och bristen på bilparkeringsplatser gör framförallt kvällstid trafikmiljön vid skolan otrygg och osäker för oskyddade trafikanter.

Cykelparkering sker på flera platser inom fastigheten i anslutning till entreer.

Framtida behov av parkeringsplatser beror på vilken verksamhet som blir aktuell. Den nya detaljplanen möjliggör precis som tidigare plan förutom skolverksamhet även kontorsverksamhet.

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

Följande parkeringstal kan fungera som riktvärden vid bedömningen av bilplatsbehov:

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

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

Entréerna för gående och cyklande bör placeras i förhållande till barnens färdväg till skolan. Väl placerade cykelställ, gärna under uppsikt från byggnaden är viktigt för att ge bästa möjliga förut-

Planbeskrivning

Dnr: 2021-4835

sättningar för barnen att själva ta sig till skolan. Cykelplatser bör även vara väderskyddade. Parkeeringsplatser och angöringsplats för att hämta och lämna barn bör samordnas med trafikyta för leveranser och återvinning, så att gårdens lekbara friyta maximeras.

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

- 25–35 platser per 1000 kvadratmeter bruttoarea för skola
- 15 platser per 1000 kvadratmeter bruttoarea för kontor

Bielke 7 har två utfarter, dels mot Norrbölegatan, dels mot Mullbergsvägen. Läget på utfarten mot Mullbergsvägen kan komma att behöva ändras något för att anpassas till den nya trafiklösningen.

Kv Uranus

För kvarteret Uranus gäller för flerbostadshusen detaljplaner från 1946 och 1956 som inte är anpassade till dagens bilinnehav vilket inneburit att det genom åren växande bilinnehavet påverkat hur fastigheternas markytor använts. Idag utgör stora delar av tomtytorna bilparkering och andelen friyta för vistelse har minskat. Efterfrågan på bilplatser är fortfarande stor men möjliga ytor att tillskapa fler platser inom fastigheterna är begränsade. Idag finns ca 20 förhyrda bilplatser samt ca 15 besöksplatser utmed Uranus 1 och Uranus 6 fastighetsgränser mot Östra Nygatan. Utmed Östra Nygatan finns även 5-10 besöksplatser kopplat till de handelsverksamheter som finns i suterrängvåningarna. Mellan dessa platser och gatans körbana finns en gång- och cykelbana vilket innebär backande bilrörelser på och över gång- och cykelbanan samtidigt som det idag saknas tydlig avgränsning mellan parkeringsytorna och gång- och cykelbanan vilket innebär en trafiksäkerhetsrisk.

För kvarteret Uranus föreslås inte någon förändrad markanvändning eller utökad byggrätt, däremot möjliggörs uppförande av carportar på de parkeringsytor som idag finns i den norra delen av kvarteret.

Då nuvarande Grenvägen upphör som gata skapas möjlighet till ny markanvändning för gatumarken. Kommunen ser inte behov av att behålla denna mark som allmän plats. Däremot finns behov av ett "u-område" det vill säga att mark som ska vara tillgänglig för underjordiska ledningar. U-området innebär att byggnader inte kan uppföras på denna mark. Med den nya planen föreslås att denna mark kan övergå till kvartersmark och möjlig parkering för kvarteret Uranus.

Buller

I samband med Trafikverkets järnvägsplan har en bullerutredning avseende buller från järnvägen och väg 372 genomförts för det aktuella området som omfattas av detaljplanen. I detaljplanarbetet har även en översiktlig bullerbedömning avseende trafikbullret vid Östra Nygatan utförts av kommunen.

Bullerutredning järnvägsplanen

I järnvägsplanen har bullerberäkningar genomförts för 4 olika situationer: nuläget, nollalternativet samt planalternativet med och utan föreslagna bullerskyddsåtgärder. Bullerberäkningarna baseras på nutida (nuläget) och framtida trafikmängder (prognosår 2040) samt hastigheter för befintlig och projekterad järnväg (STH) och övrig statlig infrastruktur.

De bostäder som ligger inom influensområdet för den projekterade järnvägen påverkas redan idag av buller från den statliga infrastrukturen (väg och spår). Den projekterade järnvägen kommer att öka den ekvivalenta bullernivå upp till cirka 500 meter ifrån järnvägen, den maximala ljudnivå ökar framförallt i områden som i nuläget inte är nämnvärt bullerpåverkade av spårtrafik. I övriga områden sker det endast en marginell ökning på grund av ökad hastighet för godstågen. Med de föreslagna spår- och

Planbeskrivning

Dnr: 2021-4835

vägnära bullerskyddsåtgärderna minskar både den ekvivalent och maximala ljudnivån i stort sett över hela sträckan, med några undantag för övre våningsplan på till exempel flerbostadshus. För fastigheterna närmast järnvägen kommer bullerstörningen fortfarande vara påtaglig även om nivåerna generellt har minskat.

För naturmiljön och friluftslivet innebär järnvägen en ökad bullerstörning. Inga specifika bullerskyddsåtgärder har föreslagits för naturmiljöer och friluftsliv i anslutning till järnvägen.



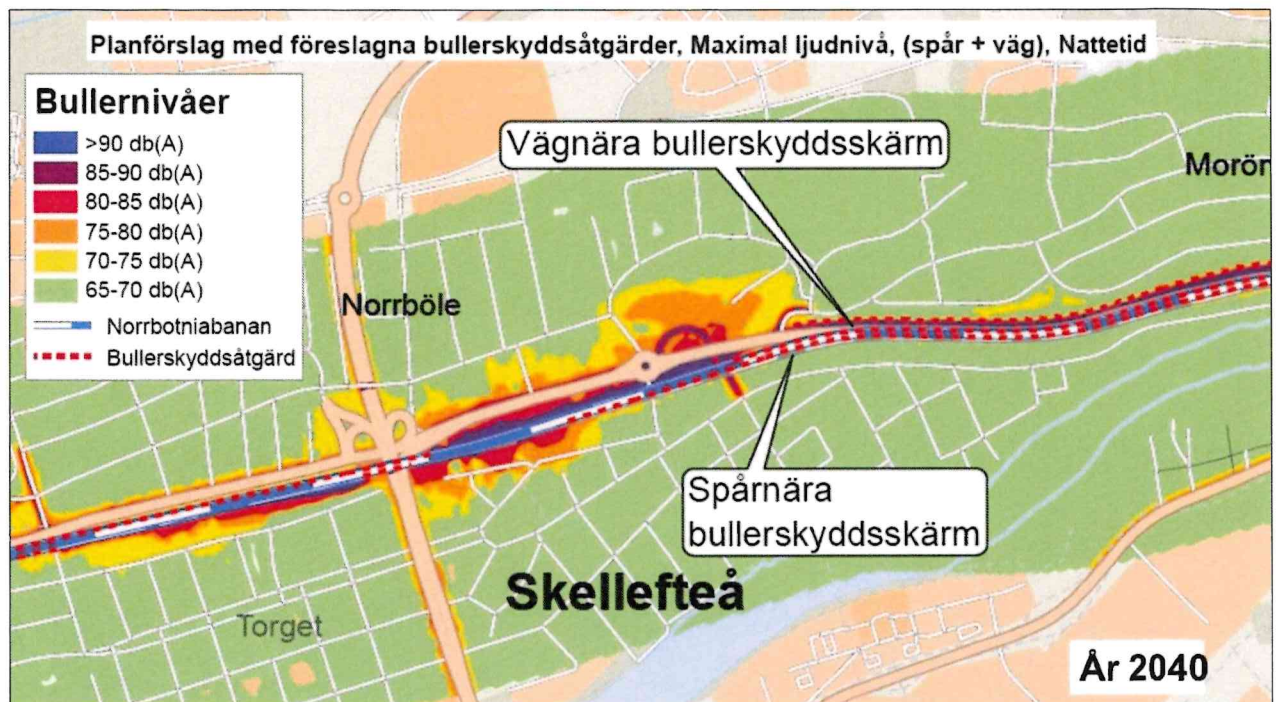
Figur 20: Bullerutredning järnvägsplan. Källa: Trafikverket.



Figur 19: Bullerutredning järnvägsplan. Källa: Trafikverket.

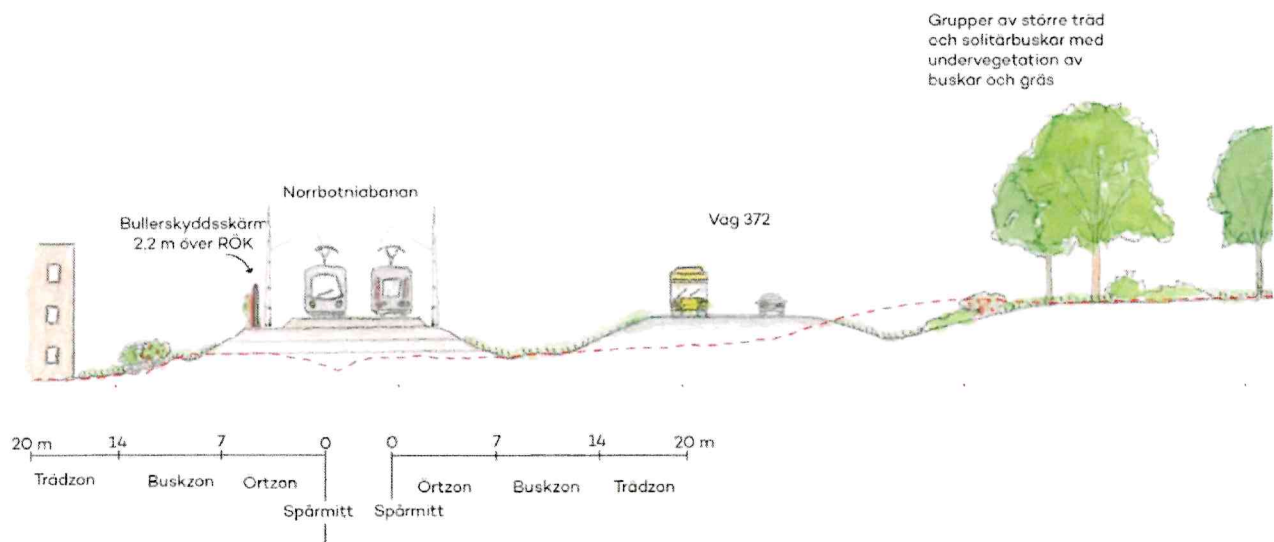
Planbeskrivning

Dnr: 2021-4835

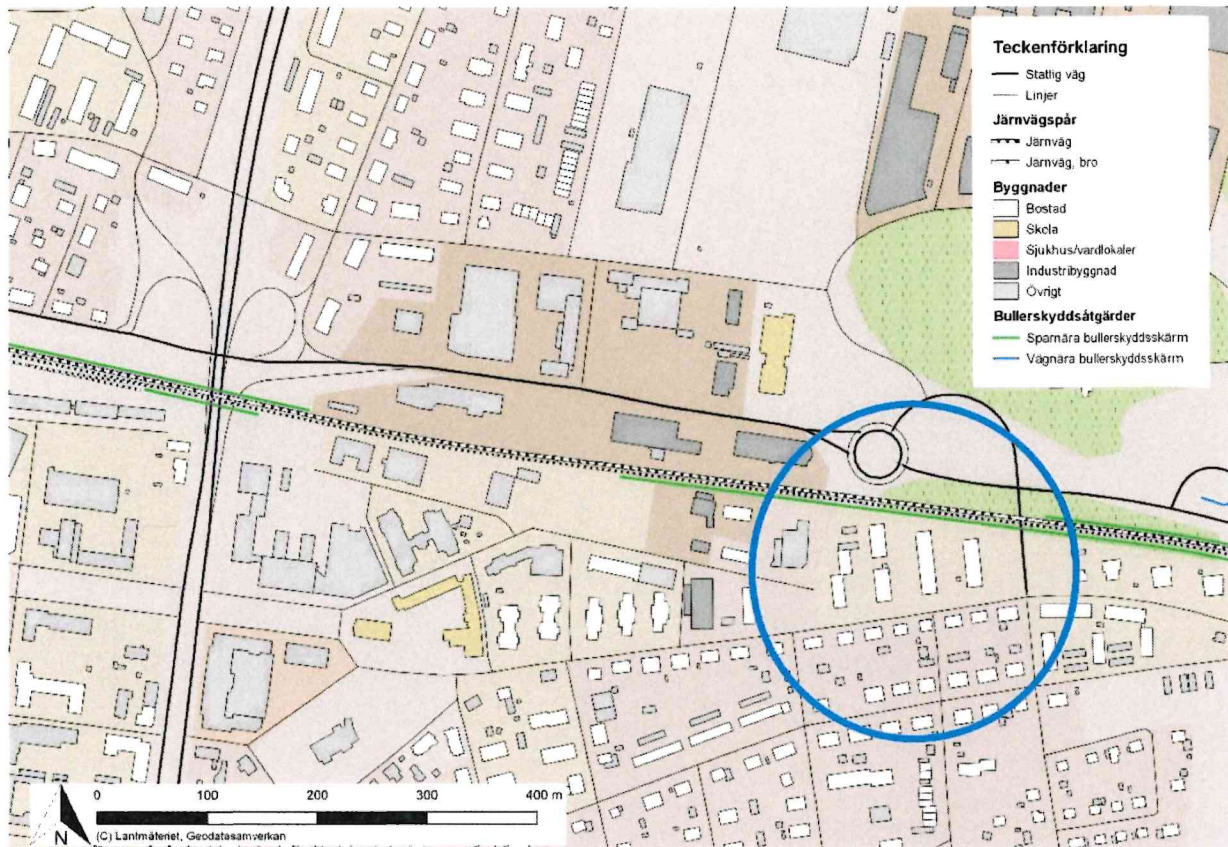


Figur 20: Bullerutredning järnvägsplan. Källa: Trafikverket.

Den projekterade järnvägen följer i stort sett befintligt spår längst med väg 372. Området söder om järnvägen består bland annat av flerbostadshus, kontor, skolor och verksamheter. Bostäderna närmast järnvägen är flervåningshus. Som beräkningsförutsättning har Grenvägen dragits om gentemot nollalternativet och är numera placerad ca 160 meter längre österut, cirkulationsplatsen placering flyttas något åt sydöst i samband med detta.



Figur 21: Typsektion för järnväg och väg 372 vid Grenvägen. Källa: Trafikverket.

Föreslagna spår- och vägnära bullerskyddsåtgärder

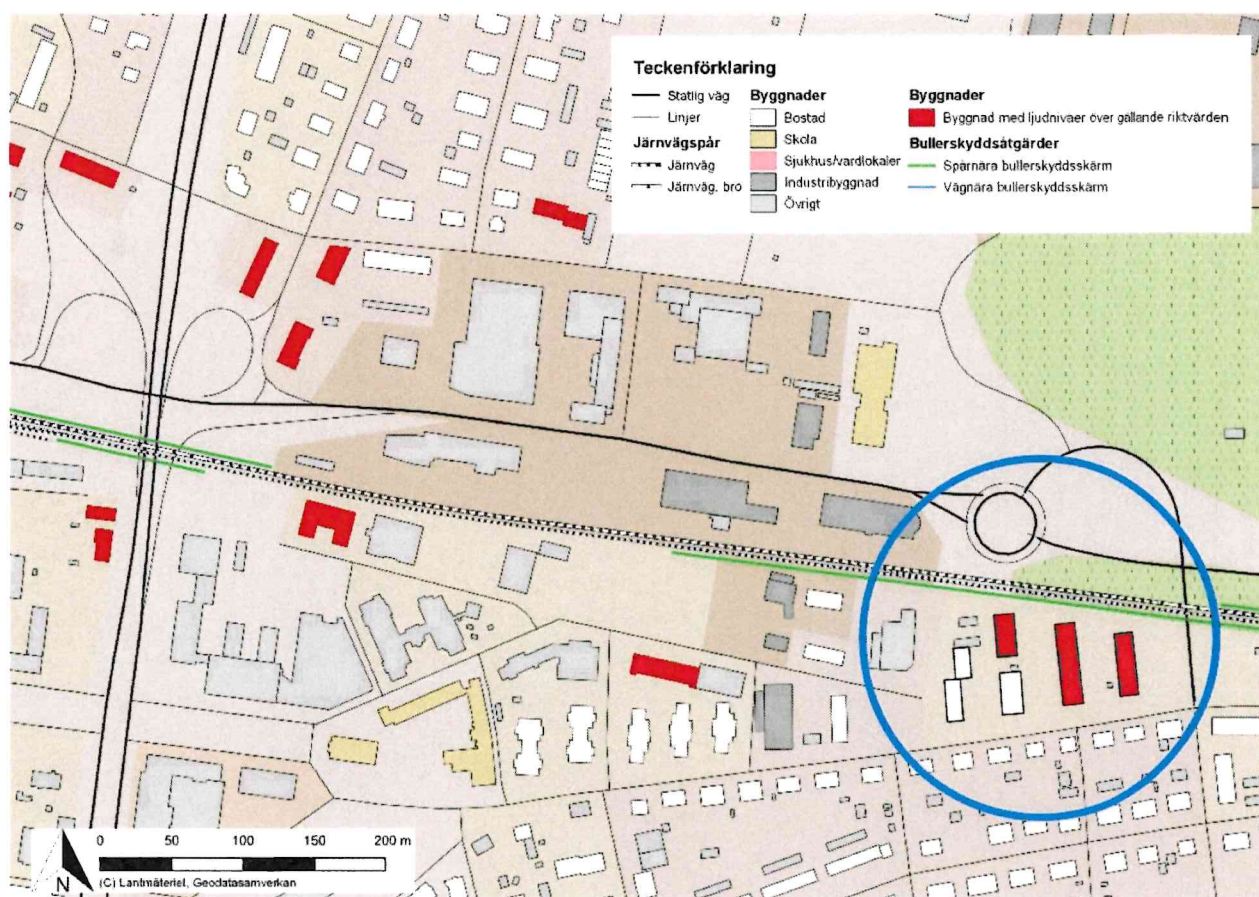
Figur 22: Föreslagna bullerskyddsåtgärder vid Älvsbacka. Källa: Trafikverket.

Den södra föreslagna bullerskyddsskärmen för Hedensbyn – Morön fortsätter västerut mot centrum för att skärma av spårtrafikbullret mot syd, men även till viss del biltrafiken i området. Första delen av bullerskyddsskärmen behåller höjden 2,70 meter över räls då närliggande byggnader är framförallt flerbostadshus, den andra delen av bullerskyddsskärmen har en höjd på 2,20 meter över räls eftersom området närmast spår är industri-/handelsmark. Längre västerut blir utrymmet begränsat för att tekniskt möjligt kunna anlägga en bullerskyddsskärm, närmaste byggnad/kontor ligger cirka 10 meter från spår.

Detaljplanen tydliggör med planbestämmelser [m_1 och m_2], i enlighet med järnvägsplanen, att bullerskyddsskärmar ska anordnas inom järnvägsområdet utmed kvarteret Uranus.

Föreslagna fastighetsnära bullerskyddsåtgärder

För fastigheten Uranus 1 föreslås som fastighetsnära bullerskyddsåtgärder få fönster- och frisklufts-ventilbyte på samtliga våningsplan. Eftersom byggnaderna är långsmala, med kortsida mot järnvägen, kommer åtgärderna att anpassas beroende på beräknad ljudnivå vid fasad. Flerbostadshusen föreslås få en gemensam bullerskyddad uteplats för att innehålla riktvärdet för uteplats.



Figur 23: Föreslagna bullerskyddsåtgärder vid Älvsbacka. Källa: Trafikverket.

Trafikbuller Östra Nygatan, delen Grenvägen- "nya Grenvägen"

Den nya trafiklösningen till följd av Norrbotniabana som innebär att Grenvägens anslutning till väg 372 flyttas ca 160 meter österut får som en konsekvens att biltrafiken längs denna del av Östra Nygatan ökar. Förenklat kan det beskrivas som att biltrafiken på nuvarande Grenvägen flyttas till den "nya Grenvägen".

Kommunen har som inriktning att den biltrafik som färdas på Östra Nygatan i huvudsak ska vara lokal mellan Älvsbacka och intilliggande stadsdelar. Idag utgör en del av biltrafiken på Grenvägen trafik som inte har målpunkter inom Älvsbacka. Kommunen avser att genomföra åtgärder för att begränsa denna typ av trafik. Lokal genomfartstrafik genom Älvsbacka har idag en tydlig koppling till funktionen på det allmänna vägnätet som omger stadsdelen. För närvarande utreder kommunen tillsammans med Trafikverket huvudvägnätets funktion inom Skellefteå och vilka åtgärder på kort och lång sikt som kan bli aktuella för att skapa en bättre funktion och minskad miljöpåverkan. Tillsammans med åtgärder på allmänna huvudvägnätet behöver kommunen genomföra åtgärder inom det lokala gatunätet som stödjer ett funktionellt vägsystem. I detta sammanhang kommer åtgärder inom och i anslutning till Älvsbacka att genomföras. Utöver fysiska åtgärder i vägsystemet blir åtgärder som påverkar resebeteenden och utveckling av nya transportlösningar viktiga för att möta den utveckling Skellefteå står inför.

Tidplanen för Norrbotniabanan är att den nya järnvägen tillsammans med övriga trafiklösningar inom projektet ska vara i drift år 2030. Kommunen avser att innan dess ha utrett och genomfört nödvändiga åtgärder i det kommunala gatunätet inom Älvsbacka.

Planbeskrivning

Dnr: 2021-4835

Kommunen gör i detta skede en översiktlig bullerbedömning för aktuell del av Östra Nygatan. I ett senare skede behöver en fördjupad bullerutredning genomföras med förslag till eventuella åtgärder utifrån den trafikutveckling som kan förväntas med framtida trafikåtgärder.

Den översiktliga bedömningen, se nedan, som utgår från att all biltrafik på nuvarande Grenvägen överförs till den "nya Grenvägen" och att biltrafiken i området förutsätter öka årligen fram till år 2040, indikerar att riktvärdet för ekvivalent ljudnivå vid fasad 60 dBA överskrids för bostadsfastigheterna söder om Östra Nygatan. I stadsmiljöer med fasader direkt intill gatan är det ofta svårt att underskrida riktvärdena vid fasad då det inte finns utrymme att genomföra bullerskyddsåtgärder vid gatan. Inriktningen är då att klara inomhusnivåer och om det så krävs fönster- eller fasadåtgärder samt att riktvärde för uteplats klaras. Uteplatserna för dessa bostadsfastigheter är vända mot söder och förutsättningar finns därigenom att klara riktvärdena.

För bostadsfastigheterna norr om Östra Nygatan bedöms riktvärdet för ekvivalent ljudnivå vid fasad 60 dBA underskridas. Även för gemensam uteplats bedöms förutsättningar finnas att klara riktvärdena.

Översiktlig bullerbedömning

Bebyggelsestruktur

På den norra sidan av Östra Nygatan, i kv Uranus, är flerbostadshus med 3 våningar samt suterängvåning placerade indragna från gatan med kortsidan mot gatan med öppna gårdsrum mellan husen. På flerbostadshusens västra fasad finns balkonger vara flera är inglasade. Husen längs den norra sidan av Östra Nygatan ligger nära den befintliga järnvägen och avskiljs ifrån denna med en trädridå. Husen är placerade i suteräng med kortsidan mot Östra Nygatan. I suterängvåningen finns handels- och kontorslokaler. Gemensamma uteplatser finns mitt på eller den på den norra delen av gårdarna.

Söder om Östra Nygatan, i kvarteren Bävern och Illern, står flerbostadshus med 2 och ½ våningar utmed den norra fastighetsgränsen direkt mot gatan. Husen är centrerade längs fastighetsgräns med ett avstånd på ca 11,5 meter mellan husen. Fastigheterna har uteplatser och gårdar mot söder. Förhållandena längs aktuell del av gatan är snarlika för samtliga fastigheter söder om gatan. I kvarteret Sälen står flerbostadshus med 3 våningar utmed den norra fastighetsgränsen direkt mot gatan. Fastigheten har uteplatser och gård mot söder. Det är framförallt flerbostadshuset i det nordvästra hörnet av fastigheten som påverkas av den nya trafiklösningen.

Biltrafik

I detta skede utgår trafikbullerberäkningarna från att biltrafiken på nuvarande Grenvägen överförs till den nya Grenvägen vilket innebär att biltrafikflödet på aktuell del av Östra Nygatan ökar. Detta är sannolikt en överskattning av biltrafikmängden på den nya Grenvägen. Grenvägen har idag en biltrafikmängd på ca 5 500 fordon/dygn (4 950 ÅDT). Nuvarande biltrafikmängd på aktuell del av Östra Nygatan uppgår till ca 1 500 fordon/dygn (1 350 ÅDT, årsdygnstrafik). Trafikmängden öster om Rönnegatan är ca 1 200 fordon/dygn (1 080 ÅDT).

En del av dagens trafik (500 fordon/dygn) på Östra Nygatan belastar även Grenvägen vilket innebär att tillskottet av trafik till Östra leden med den nya Grenvägen blir ca ca 5 000 fordon/dygn (4 500 ÅDT) vilket totalt blir ca 6 500 fordon/dygn (5 850 ÅDT). Den nya Grenvägen får en trafik jämförbar med nuvarande Grenvägen det vill säga ca 5 500 fordon/dygn (4 950 ÅDT).

Uppräkningen av fordonsmängder fram till år 2040 bedöms förenat med stora osäkerheter men kommunen bedömer i detta skede att en årlig biltrafiktillväxt på 1 % är tillämpbar för stadsdelen Älvsbacka där inga större framtida exploateringar är aktuella. Den långsiktiga inriktningen för

Planbeskrivning

Dnr: 2021-4835

Älvsbacka är dock en lägre biltrafiktillväxt än 1 % per år. En sådan ökning är ändå mer än Trafikverkets prognotiserade ökning av trafik.

En uppräknig av biltrafikmängderna med 1 % per år fram till år 2040 innebär för Östra Nygatan en biltrafikmängd på ca 7 800 fordon/dygn (7 000 ÅDT) mellan Grenvägen och nya Grenvägen. Öster om nya Grenvägen/Rönngatan blir trafikmängden ca 1 400 fordon/dygn (1 250 ÅDT). Nya Grenvägen får trafikmängden ca 6 600 fordon/dygn (5 900 ÅDT).

Översiktliga trafikbullerberäkningar för aktuell del av Östra Nygatan



	Kv. Bävern 2-6 och Illern 1-3		Kv. Uranus 1 och 6		Kv. Sälén 1	
Fasad mot Östra Nygatan	Nuläge	Prognosår 2040	Nuläge	Prognosår 2040	Nuläge	Prognosår 2040
Leq , equivalent ljudnivå vid fasad (dBA)	56	63	53	59	56	61
Lmax , maximal ljudnivå vid fasad (dBA)	86	86	77	77	86	86
Leq , equivalent ljudnivå vid uteplats (dBA)			48 - 49	53 - 56		
Lmax , maximal ljudnivå vid uteplats (dBA)			68 - 70	68 - 70		

Figur 24: Kommunens översiktliga bullerberäkningar för aktuell del av Östra Nygatan.

Beräkningsförutsättningar: Beräkningarna avser närmaste fasad till gata och biltrafikmängder utgår från kommunens uppmätta biltrafikflöden med uppräknig fram till år 2040 med 1 % per år. Andelen tung trafik har bedömts till 5 %. Dimensionerande hastighet är 40 km/tim.

Förhållandena längs gatan har bedömts snarlika för samtliga berörda fastigheter söder om gatan. Även på den norra sidan av gatan är förhållandena liknande för fastigheterna.

Planbeskrivning

Dnr: 2021-4835

Riktvärden för trafikbuller vid bostäder

Kommunens intentioner är att angränsande befintliga bostäder, efter att eventuella bulleråtgärder är genomförda, ska klara gällande riktvärden för trafikbuller.

Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader anger vilka riktvärden som inte bör överskridas, se nedan.

- Buller från spårtrafik och vägar bör inte överskrida 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad och 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden.

För en bostad om högst 35 kvadratmeter gäller att bullret inte bör överskrida 65 dBA ekvivalent ljudnivå vid bostadsbyggnadens fasad enligt Förordning (2017:359).

- Om ljudnivån 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad ändå överskrids bör minst hälften av bostadsrummen i en bostad vara vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasaden, och minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en sida där 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrids mellan kl. 22.00 och 06.00 vid fasaden.
- Om den maximala ljudnivån 70 dBA ändå överskrids vid uteplats i anslutning till byggnaden, bör nivån inte överskridas med mer än 10 dBA maximal ljudnivå fem gånger per timme mellan kl. 06.00 och 22.00.

Samlad bedömning

Detaljplanen medger inte någon ny bostadsbebyggelse inom planområdet, vilket medför att den befintliga bostadsbebyggelsen inte regleras och ändras i sin placering och utformning genom planbestämmelser. I planen bekräftas endast befintliga förhållanden.

Kommunen bedömer att bullerriktvärdena för järnväg och väg 372 klaras för den befintliga bostadsbebyggelsen i och med de åtgärder som planeras av Trafikverket. Detaljplanen har säkerställt bullerskyddsskärmar för järnvägen i enlighet med järnvägsplan 07 med hjälp av planbestämmelser i plankartan [m₁] och [m₂].

Framtida trafikbullernivåer för de befintliga bostäderna längs med Östra Nygatan, som berörs av avstängningen/flytten av Grenvägen, är idag inte möjlig att beräkna då det framtida biltrafiknätets funktion inte är fastlagd ännu. De översiktliga bullerberäkningarna för Östra Nygatan som kommunen gjort, med en över förväntad ökning av trafik, visar dock att det finns risk för överskridanden av riktvärdena. Skellefteå kommun avser därför genomföra en fördjupad bullerutredning med förslag till eventuella åtgärder när det framtida biltrafiknätets funktion är fastlagd. Målet är att förändrade trafikflödena ska medföra att trafikmängden längs med Östra Nygatan minskar gentemot den över förväntade ökningen av trafik som den översiktliga bullerberäkningen bygger på. Väghållaren (Skellefteå kommun) ansvarar för att nödvändiga utredningar och eventuella åtgärder för befintliga bostäder längs med Östra Nygatan är genomförda i samband med att Norrbotniabanan och "nya Grenvägen" tas i drift.

För att säkra att bullerriktvärdena klaras vid eventuellt ändring av lägenhetsindelning eller lägenhetsstorlek av befintliga bostäder, eller om befintlig bebyggelse skulle ersättas med nya bostäder, kompletteras plankartan med relevanta planbestämmelser ([m₃]).

Planbeskrivning

Dnr: 2021-4835

Vibrationer

Marken längs Uranus är relativt fast och inom Uranus har låga nivåer av komfortvibrationer uppmätts.

Banan kommer förskjutas något norrut vilket ökar avståndet med fem till tio meter. Inga åtgärder för sträckningen längs Uranus, Illern och Sälen är planerad. De förstärkningar en ny banuppbyggnad innebär gör dock att vibrationsnivåerna kommer att bli lägre än i dagsläget. Längs den östra delen av sträckan kommer åtgärderna utgöras av Utskiftning och bankpålning vilket innebär en avsevärt styvare banuppbyggnad och lägre vibrationsnivåer. Riktvärdet bedöms för samtliga hus kunna innehållas.

Farligt gods

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

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

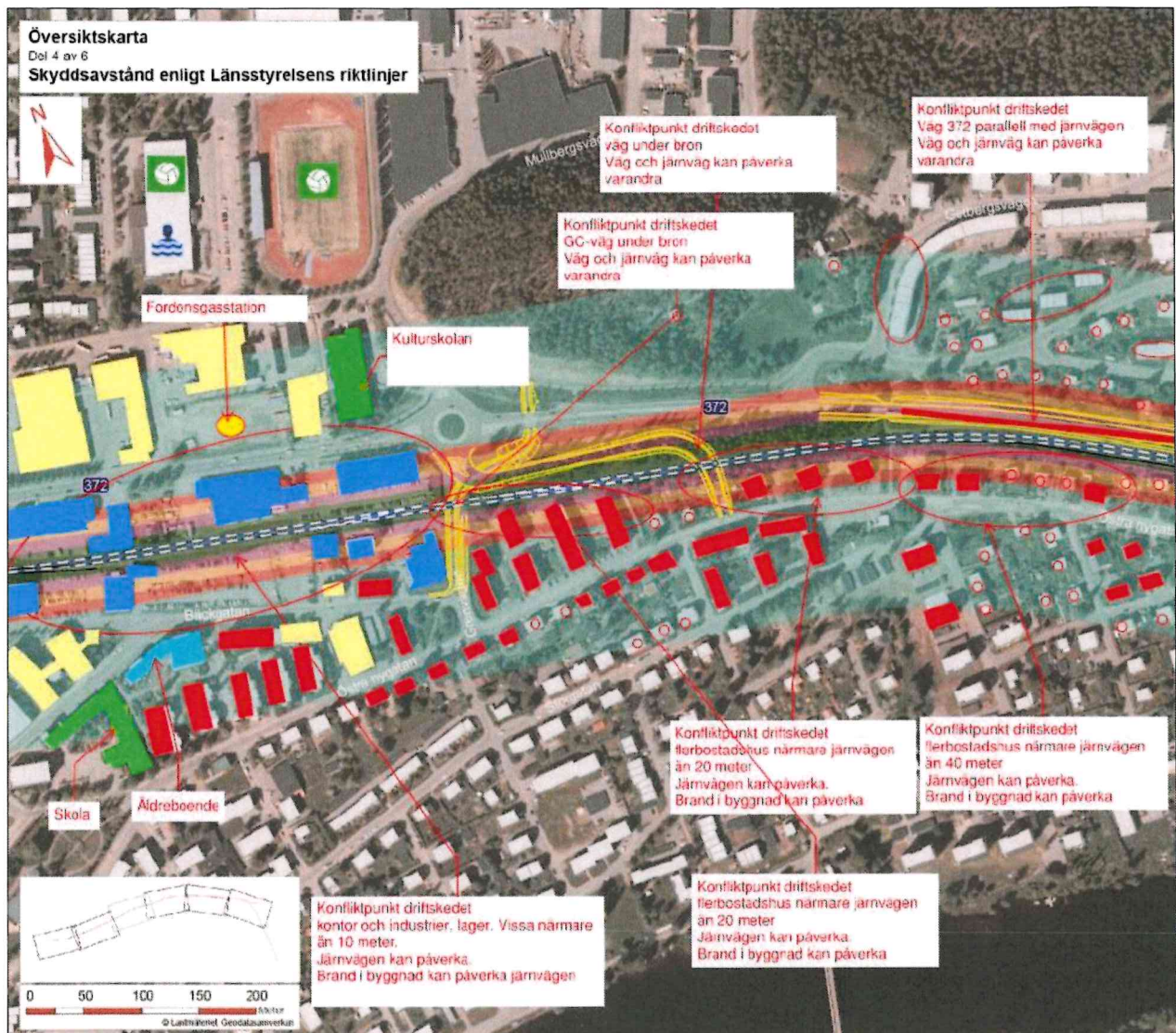
Ingen ny bebyggelse möjliggörs närmare järnvägen och vägen än tidigare, varför samma resonemang som förts i PM Risk i järnvägsplan, även gäller i den här detaljplanen.

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

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

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

Figur 25: Urklipp ur Länsstyrelsen Norrbottens och Västerbottens riktlinjer för skyddsavstånd till transportled för farligt gods (Länsstyrelsen Norrbotten, 2015) som redovisar kategorier för markanvändning.



Figur 26: Översiktlig karta ur järnvägsplanens PM Risk som visar skyddsavstånd enligt Länsstyrelsens riktlinjer. Inom planområdet finns skola (markerad i grönt) och bostäder (markerade med rött) inom riskhanteringsavståndet 150 meter (turkos buffertzonen).



Figur 27: Krav på svårantändliga skärmar. Orange streckad linje markerar svårantändliga skärmar. OBS! Norr nedåt i bild. Källa: Trafikverket

Planbeskrivning

Dnr: 2021-4835

Längs sträckan finns bebyggelse inom Trafikverkets skyddsavstånd om 30 meter. Viss del av den befintliga bebyggelsen utgör riskobjekt mot järnvägen. Det är framförallt brand i stora byggnader som kan påverka järnvägen. Skolan ligger längre än 40 meter från järnväg och inga skyddsåtgärder krävs på grund av farligt gods på järnväg.

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

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

Eftersom detaljplanen bekräftar befintliga förhållanden gör kommunen, med stöd av ovan, bedömningen att inga ytterligare riskreducerande åtgärder behövs inom ramen för detaljplanen. Kommunen bedömer att inga ytterligare riskreducerande åtgärder behövs än de åtgärder Trafikverket vidtar vid järnväg och väg.

Teknisk försörjning

Vatten, avlopp, dagvatten och dränering

Planområdet ligger inom kommunens verksamhetsområde för dricks-, spill- och dagvatten. För området gäller de för kommunen antagna allmänna bestämmelser för användande av Skellefteå kommuns allmänna vatten- och avloppsanläggning "ABVA". Fastigheterna inom planområdet är idag anslutna till kommunens vatten och avloppsnät.

Skellefteå kommun har idag VA-ledningar inne på fastigheten Uranus 6, vilka planeras flyttas västerut för att minska intrång på fastighet samt underlätta underhåll i framtiden.

Dagvatten ska enligt kommunens dagvattenstrategi i första hand omhändertas lokalt. Ytor inom fastigheten ska ge möjlighet till LOD (lokalt omhändertagande av dagvatten) och ha en fördröjande påverkan på avrinning. Dagvatten från vägar och parkeringsytor m.m., ska avledas på sådant sätt att en partikelavskiljning uppnås. Exploatören ska komma in med förslag på dagvattenlösningar för att förbättra dagvattensituationen inom fastigheten och för att sörja för att man tar hand om dagvattnet på egen fastighet eller på annat sätt som följer dagvattenstrategin. Eventuell anslutning av dagvatten till det kommunala ledningsnätet sker till i nybyggnadskartan anvisad förbindelsepunkt. För dagvatten som inte kan avledas med självfall, till av kommunen anvisat läge, ska pumpning ske inom fastigheten. Dagvatten som kan komma att innehålla exempelvis olja eller fett ska förses med avskiljare. Dagvatten får inte innehålla föroreningar som kan vara till skada för människors hälsa och miljö.

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

El, fjärrvärme, fiber

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

Planbeskrivning

Dnr: 2021-4835

Tele

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

Avfall

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

DETALJPLANENS GENOMFÖRANDE

Planförfarande

Detaljplanen upprättas med standardförfarande.

Tidplan

Samråd: Andra kvartalet 2022

Granskning: Tredje kvartalet 2022

Antagande: Fjärde kvartalet 2022

Detaljplanen behöver vara antagen för att fastställelse av järnvägsplanen ska kunna ske.

Genomförandetid

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

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

Då järnvägsplanen beräknas fastställas så snart detaljplanen antagits så bedöms ett genomförande för järnvägsplanen och detaljplanen kunna ske tidigast 2030.

Ansvarsfördelning och huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän plats.

Avtal

Planavtal

Planavtal upprättas internt inom Skellefteå kommun, mellan samhällsbyggnad, plan och kommunledningskontoret, mark och exploatering. Avtalet reglerar uppdragets omfattning samt kostnader och betalningsansvar.

Övriga avtal

I järnvägsplan 07 har genomförandebetal har upprättats mellan Skellefteå kommun och Trafikverket och i vilket det bland annat står att kommunen ansvarar för att upprätta detaljplan för aktuellt område.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsbildning

För att planförslagets genomförande föreslås ett antal fastighetsregleringar, se nedan. Kartbilden nedan i figur 29 visar de områden som berörs. Ansökan om fastighetsreglering görs till den kommunala Lantmäterimyndigheten.

1. Bielke 7 tillförs mark från Skellefteå 5:1 i enlighet med område nr 1 (ljusblått område).
2. Skellefteå 8:1 tillförs mark från Skellefteå 5:1 i enlighet med område nr 2 (gult område).
3. Skellefteå 8:1 tillförs mark från Skellefteå 7:1 i enlighet med område nr 3 (orange område).
4. Uranus 6 tillförs mark från Skellefteå 7:1 i enlighet med område nr 4 (brunt område).
5. Sirius 26 tillförs mark från Skellefteå 7:1 i enlighet med område nr 5 (ljusgrönt område).
6. Skellefteå 8:1 tillförs mark från Uranus 1 och 6 i enlighet med område nr 6 (lila område).
7. Skellefteå 7:1 tillförs mark från Uranus 2 i enlighet med område nr 7 (mörkgrönt område).
8. Skellefteå 8:1 tillförs mark från Skellefteå 6:1 i enlighet med område nr 8 (rött område).
9. Skellefteå 7:1 tillförs mark från Skellefteå 8:1 i enlighet med område nr 9 (mörkblått område).
10. Skellefteå 7:1 tillförs mark från Uranus 10 i enlighet med område nr 10 (rosa område).



Figur 28: Kartbild som visar de områden som planeras regleras över till annan fastighet.

Ledningsrätt och servitut

Både Skellefteå kommun, Skellefteå Kraft och Skanova har idag ledningar inom planområdet som matar och försörjer fastigheter även utanför planområdet. Skellefteå kraft har även en transformatorstation [c]. Genomförandet innebär att ledningar delvis måste flyttas, men även kan ligga kvar.

För att säkra de underjordiska ledningarna inom kvartersmarken har markreservat [u] avsatts i plankartan. För att säkerställa rättigheterna bildas ledningsrätter. Servitut bildas för järnvägsbron.

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

Tekniska frågor

Buller längs Östra Nygatan kommer behöva följas upp och eventuellt kräva bullerskyddsåtgärder och kontroll vid genomförandet. Skellefteå kommun ansvarar för att detta genomförs.

SAMRÅD

Detaljplanen upprättas i samråd med länsstyrelsen, lantmäterimyndigheten, kommunala förvaltningar, samt berörda fastighetsägare i området.

KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE

Detaljplanen möjliggör en gata och gång – och cykelväg under järnväg och väg 372 vilket bidrar till ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet. Barnperspektivet stärks i och med utökade gång- och cykelförbindelser. Del av Grenvägen får användningen bostad och upphör vara allmän gata.

Detaljplanen har säkerställt de bebyggelsevärden som finns för Bielke 7 och Uranus 1 beaktats och säkerställts.

Ökat buller längs Östra Nygatan och bullerskyddsåtgärder ska utredas vidare vid genomförandet.

Övriga konsekvenser, såsom inlösen av fastigheter har behandlats i järnvägsplan 07, Norrbotniabanan.

REVIDERINGAR

Efter genomförd granskning har följande revidering av planförslaget gjorts:

Egenskapsbestämmelse (**m₃**) gällande skyddsbestämmelser, för trafikbuller vid uppförande av ny bebyggelse, vid ändring av lägenhetsindelning samt vid ändring av storlek på lägenheter, har lagts till i plankartan.

Den revidering som gjorts bedöms vara av begränsad betydelse och saknar intresse för allmänheten varför ny granskning inte ansetts nödvändig. Endast underrättelse till berörda har skett.

Utöver den revidering som gjorts har endast mindre justeringar av redaktionell karaktär genomförts.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

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

Samhällsbyggnad
Fysisk planering, plan



Therese Kreisel
Verksamhetschef, plan



Richard Widman
Planingenjör



Frida Feil
Planarkitekt



Åsa Wallin
Planingenjör