

## Granskningsutlåtande

### Centrala stan, fördjupning av översiktsplanen, Skellefteå kommun, Västerbottens län

#### Hur granskningen har gått till

Planen har varit utställd för granskning mellan 18 april och 13 juni 2016. Planförslaget har funnits tillgängligt i Stadshuset, kontorshuset Hjorten och på kommunens webbsida. Allmänhet, organisationer, myndigheter och kommunala förvaltningar har fått tillfälle att yttra sig. Granskningen har annonserats i lokaltidningen Norran, på kommunens webbsida och blogg för stadsplanering.

Under granskningen har filmen ”Framtidens centrum i Skellefteå” lanserats via Facebook. Filmen har tagits fram internt i syfte att nå ut med planen till en bredare målgrupp genom att kortfattat beskriva hur delarna i planen hänger ihop. Filmen hade 9133 unika visningar under granskningsperioden.

Kommunen har också hållit tre guidade framtidsvandringar under perioden i syfte att levandegöra innehållet i planen för invånarna. Turerna har varit fullsatta med totalt ca 75 deltagare. Ytterligare tre turer har gjorts sedan granskningen och fler kommer att hållas framöver.

#### Sammanfattning

Under granskningstiden har 15 stycken skriftliga yttranden kommit in. 10 av dem har innehållit synpunkter.

Synpunkterna på planen har främst berört:

- Resecentrum/järnväg – korridor för järnväg bör sammanfalla med riksintresset, passage mellan Norra och Södra Järnvägsgatan bör vara gångbro(ar) istället för tunnel.
- Stadsholmen – viktigt att tänka igenom förebyggande åtgärder, eventuella kompensationer för att minimera påverkan, bör tas bort.
- Nordanå – tydliggör hur kopplingen mellan Centrum och Nordanå ska stärkas.
- Miljömål – tydliggör hur planen påverkar miljömålet Begränsad klimatpåverkan.
- Parkbron – gör till gång- och cykelbro efter E4 är flyttad.

- Bilaga Åtgärder Centrala stan – positivt tillskott till planhandlingen, viktigt att kostnader finns med i exploateringsbudget.
- Viktoriagatan/E4 – utformning genom Centrum.
- Cykling – separera cyklister och fotgängare, fler och bredare cykelbanor, utveckla cykelparkering, fler kopplingar till strandpromenaden, bättre vinterväghållning.
- Bil – ny koppling vid Balderskolan bör tas bort, färre gatumarksparkeringar.
- Grönområden – fler grönområden inom planområdet.
- Kvarteret Grunnan – föreslagen förtätning är för stor och hög.
- Konsekvenser utanför planområdet – luftmiljö vid Vita skolan då Parkbron görs om till gång- och cykelbro.

Synpunkter som kommit in i ett tidigare skede finns redovisade i samrådsredogörelsen för denna plan.

### Ändringar inför antagande

Inför genomförd granskning har följande ändringar av planförslaget gjorts:

#### Del 1: Förutsättningar

- Kompletterad text om styrdokument
- Korrigerad karta gällande offentlig service.
- Kompletterad text om kulturhuset.
- Kompletterad text om åtgärdsprogrammet för renare stadsluft.

#### Del 2: Planförslag

- Kompletterad text under Hållbar utveckling.
- Kompletterad text om kopplingen mellan Centrum och Nordanå.
- Kompletterad text om tillgänglighet.
- Kompletterad text om åtgärdsprogrammet för renare stadsluft.
- Kompletterad text under Dagvatten.
- Kompletterad text under Avfall.
- Korrigerad principskiss Resecentrum.
- Korrigerad plankarta mark- och vattenanvändning.

#### Del 3: Miljökonsekvensbeskrivning

- Kompletterad text om åtgärdsprogrammet för renare stadsluft.
- Kompletterad text om Stadsholmen.
- Kompletterad tabell med miljömålet *begränsad klimatpåverkan*.
- Korrigerad text under Kulturmiljö.

Utöver ovan nämnda ändringar har endast redaktionella förändringar genomförts. Samhällsbyggnad anser att ändringarna är av sådan karaktär att det inte behövs en ny granskning av planförslaget.

## Inkomna yttranden på planförslaget

Under granskningstiden har 15 stycken yttranden kommit in enligt nedanstående förteckning. 10 av dem innehöll synpunkter. Dessa sammanfattas och kommenteras nedan.

Länsstyrelsens granskningsyttrande återges i sin helhet i bilaga 1. Samtliga yttranden finns tillgängliga i sin helhet på samhällsbyggnad, plan. Synpunkter som kommit in i ett tidigare skede finns redovisade i samrådsredogörelsen.

Inkomna yttranden	Datum	Kommentar
-------------------	-------	-----------

### Myndigheter och nationella bolag

Länsstyrelsen Västerbottens län	2016-06-10	
SGU	2016-05-09	Avstår att yttra sig
Trafikverket	2016-05-31	
Luftfartsverket	2016-05-14	Ingen erinran
Försvarsmakten	2016-06-17	Ingen erinran

### Kommunala nämnder, förvaltningar och bolag

Kulturnämnden	2016-05-23	
Samhällsbyggnad, Gator och parker	2016-06-09	
Räddningstjänsten	2016-06-10	Ingen erinran
Lokalsamordnare, Skol- och kulturkontoret	2016-06-27	

### Organisationer och föreningar

FRIS/Trygghetsforum, Kommunpolis	2016-06-08	
Region Västerbotten	2016-06-23	Avstår att svara

### Enskilda

TS	2016-04-17	
IS, JE, MK, LB, RJ, IS m.fl.	2016-06-10	
OH och MK	2016-06-13	
JS	2016-06-13	

## **Myndigheter och nationella bolag**

### **Länsstyrelsen Västerbottens län**

Länsstyrelsen har tidigare lämnat ett statligt samordnat samrådsyttrande och noterar att merparten av de synpunkterna har tillgodosetts i granskningshandlingen.

Planförslaget har remitterats till berörda statliga myndigheter och sakområden inom länsstyrelsen. Granskningsyttrandet är koncentrerat till de frågor som anges i 3 kap 16 § plan- och bygglagen (PBL). Enligt bestämmelserna i 3 kap 20 § PBL ska länsstyrelsens granskningsyttrande fogas till översiktsplanen.

### **Riksintressen**

Länsstyrelsen anser att den korridor som har reserverats för Norrbotniabanan i planen bör sammanfalla med den riksintressekorridor som har beslutats av Trafikverket. Länsstyrelsen har förståelse för att kommunen önskar planera för framtida bebyggelse i anslutning till järnvägen, men nybyggnationer inom den utpekade korridoren riskerar att försvåra framtagandet av en järnvägsplan.

Länsstyrelsen bedömer, med undantag från ovanstående invändning, att berörda riksintressen är tillgodosedda i planen.

*Kommentar: Kommunen beaktar en mindre bred korridor för Norrbotniabanan. Motivet är en stark ambition att utveckla staden och dess kommunikationer. Det är därför av särskild betydelse att skapa ett resecentrum med funktionell angoring i centrum. Det medför att korridoren för Norrbotniabanan inte kan tillåtas ha en bredd på 200 m genom centrum. Trafikverket har uttryckt behovet av ett flertal spår för att anlägga mötesstation i Skellefteå centrum. Skellefteå kommun anser att mötesstation måste kunna förläggas på annan plats.*

### **Miljö kvalitetsnormer**

I granskningshandlingarna anges att miljö kvalitetsnormen för luft ska klaras och att luftmiljö situationen ska utredas i ett tidigt skede vid planering av ny bebyggelse. Länsstyrelsen vill fortsatt trycka på vikten av att den planerade förtätningen går hand i hand med trafik- och utsläppsminskningar och att konsekvenser för biltrafikflöden noga utreds i samband med detaljplanering. Risken är annars att luftkvalitén försämras vid redan utsatta plaster eller att luftproblem flyttas från en plats till en annan.

Länsstyrelsen har, i detta planeringskede, ingen ytterligare erinran utifrån PBL 3 kap. 16 § punkt 2. Detta är inte till hinder för att det i ett senare planeringskede kan visa sig nödvändigt att ompröva föreslagen mark- och vattenanvändning i vissa delar.

### **Landsbygdsutveckling i strandnära lägen**

Länsstyrelsen har ingen erinran utifrån PBL 3 kap. 16 § punkt 3.

### **Mellankommunal samordning**

Länsstyrelsen har ingen erinran utifrån PBL 3 kap. 16 § punkt 4.

### **Hälsa och säkerhet**

Länsstyrelsen har, i detta planeringskede, inget att erinra utifrån PBL 3 kap. 16 § punkt 5. Detta är inte till hinder för att det senare i planeringen, vid exempelvis detaljplanering eller miljöbalksprövning, kan visa sig nödvändigt att ompröva föreslagen mark- och vattenanvändning i vissa delar.

### **Övriga synpunkter**

Länsstyrelsen välkomnar att planområdet har utökats. Det är särskilt betydelsefullt att området öster om Viktoriagatan omfattas av planavgränsningen då utvecklingen på

denna sida av vägen har stor betydelse för hur Centrala stan upplevs både idag och i framtiden när Viktoriagatan ska omvandlas till stadsgata.

Planens bilaga med föreslagna åtgärder på kort- medellång och lång sikt är ett positivt tillskott som ökar transparensen mot stadsdelens invånare och andra berörda.

Byggandet av Stadsholmen riskerar att kräva en dispens från artskyddsbestämmelserna i miljöbalken. Vid de prövningarna är det viktigt att noga tänka igenom vilka förebyggande åtgärder, och eventuella kompensationer, som ska vidtas för att minimera påverkan på fågellivet.

*Kommentar: Miljökonsekvensbeskrivningen kompletteras enligt ovan.*

I planen framgår att kopplingen mellan centrum och Nordanå kulturområde ska stärkas, men i texten beskrivs inte hur detta ska ske. Länsstyrelsen anser att detta bör klargöras i planförslaget.

*Kommentar: Planförslaget kompletteras enligt ovan.*

I MKB anges att en byggnad längs Karlgårdsvägen är klassad av Riksantikvarieämbetet som en övrig kulturhistorisk lämning. Detta bör tas bort ur stycket då registreringen i fornminnesregistret är felaktig. Byggnaden är ingen lämning och ska därför inte ingå i registret.

*Kommentar: Miljökonsekvensbeskrivningen korrigeras enligt ovan.*

I sammanfattningen i MKB står att planförslaget bedöms försvåra, eller åtminstone inte underlätta att nå miljömålet *Begränsad klimatpåverkan*. I tabellen på s. 31 finns dock inte *Begränsad klimatpåverkan* med då kommunen har bedömt att miljömålet inte påverkas av planen. Länsstyrelsen håller inte med kommunen om att planen inte påverkar miljömålet. Även om kommunen anser att de positiva och negativa effekterna tar ut varandra bör planens konsekvenser på miljömålet skrivas ut i tabellen.

*Kommentar: Miljökonsekvensbeskrivningen kompletteras enligt ovan.*

### **Trafikverket**

Trafikverket tycker det är positivt att det har tagits ett helhetsgrepp i hur kommunen vill att centrala stan ska utvecklas hållbart både på kort och lång sikt. En stor del av utvecklingen är förknippat med infrastruktur. Trafikverket ser fram emot att vara en del i utvecklingen i dialog med kommunen.

Bilagan "Föreslagna åtgärder Centrala stan" illustrerar på ett bra sätt kommunens ambition att utveckla de centrala delarna genom ett tydligt stråktänk vilket Trafikverket ser som mycket positivt för att koppla samman stadsdelar och skapa förutsättningar för en hållbar stadsutveckling.

I tidigare skede framförde Trafikverket synpunkter, vilka en del beaktats. Nedan följer de synpunkter som Trafikverket fortsatt vill hävda.

### **Riksintressen**

#### *Norrbotniabanan*

Alla järnvägsutredningar klara. Trafikverket arbetar med att ta fram järnvägsplan för Umeå-Skellefteå och bygghandlingar för Umeå-Dåva. Norrbotniabanan finns inte med i den nationella transportplanen för 2014-2025. Det saknas finansiering för byggstart och är i nuläget oklart när en byggnation kan genomföras.

Trafikverket vidhåller att kommunen bör reservera den studerade korridoren i sin helhet samt att utrymme ska reserveras för 4 spår.

Alla nybyggnationer inom den utpekade korridoren riskerar i längden att fördyra och försvåra framtagandet av en järnvägsplan. Därför är Trafikverket mycket restriktivt till exploateringar inom korridoren. Bullerfrågan är en aspekt eftersom bebyggelse nära järnväg kommer bli än mer bullerutsatt med en fullt trafikerad Norrbotniabana, och fler byggnationer inom korridoren kommer medföra ytterligare kostnader för Trafikverket i form av bulleråtgärder. Ny- och ombyggnationer inom korridoren innebär också värdeökningar på fastigheterna vilket kan leda till ökade kostnader om det blir aktuellt med inlösen av fastigheter. Det vore olyckligt om en sådan fördyring skulle innebära en sämre lösning och eventuellt äventyra tillkomsten av en Norrbotniabana.

Om avsteg görs från gällande riktvärden anser Trafikverket att kommunen ansvarar för framtida eventuella bullerstörningar. Om Trafikverket drabbas av kostnader till följd av kommunens planering eller bristande uppföljning så kommer Trafikverket att överväga att ställa skadeståndsanspråk på kommunen.

*Kommentar: Se kommentar till Länsstyrelsens yttrande.*

### **Luftkvalitet**

Problemen med luftkvalitet är en komplex fråga som är svår att lösa på kort sikt med de förutsättningar som finns idag, t.ex. att det saknas finansiering av ny E4 och avsaknaden av ny centrumbro. Det är därför olyckligt om åtgärder som kan tänkas öka belastningen på E4 ytterligare, exempelvis om Parkbron blir en gång- och cykelbro. På sikt är det en bra lösning men Trafikverket bedömer att sådana åtgärder bör ske först efter en omdragning av E4 så att belastningen inte ökar på den nuvarande E4.

*Kommentar: Kommunen är medveten om att belastningen på kort sikt kan komma att öka på nuvarande E4 med förslaget trafiksystem. Dock är det viktigt att visa en viljeriktning att prioritera gång och cykel framför bilen. Med de stora brister som nuvarande förbindelser över älven har begränsas kraftigt möjligheterna att öka andelen cykeltrafik mellan de södra stadsdelarna och Centrum. Potentialen att öka cyklandet över älven har bedömts som stor med en trygg och säker broförbindelse. Parkbron har med sitt centrala läge goda förutsättningar att bli en attraktiv förbindelse över älven för oskyddade trafikanter om bil- och busstrafiken flyttas från bron.*

*Med kommunens mål att Centrala stan ska växa med nya bostäder och arbetsplatser är det av flera skäl nödvändigt att aktivt arbeta för ett minskat bilåkande när det gäller kortare resor. Kommunen behöver tillsammans med Trafikverket hitta lösningar på kort och lång sikt som stimulerar till ett ändrat resebeteende.*

*Utan känd tidpunkt för en byggstart av en ny E4 är det även angeläget att se över Viktoriagatans funktion inklusive signaler i syfte att förbättra framkomligheten.*

Detsamma gäller förtätning för kvarteren Renen och Strömsör, vilka på sikt är ett bra förtätningsprojekt, men som förmodligen skulle kunna innebära försämrad luftkvalitet längs Viktoriagatan i och med att luftrummet blir mer inneslutet än vad det är idag. Eftersom det är oklart när ny sträckning av E4 blir av kommer det att krävas andra åtgärder vilka med fördel kunde behandlas i ett nytt åtgärdsprogram.

*Kommentar: Som det står i planhandlingen ska luftmiljösituationen utredas i tidigt skede vid planering av ny bebyggelse. Dessa frågor hanteras i detaljplanearbetet för kvarteren Renen och Strömsör. Kommunstyrelsen beslutade 2016-01-27 att kommunledningskontoret får i uppdrag att upprätta ett nytt åtgärdsprogram som ska redovisas*

*för kommunstyrelsen senast 2016-12-31. Förutsättningar, planförslag och miljökonsekvensbeskrivning korrigeras vad gäller åtgärdsprogram.*

### **Kommunala nämnder, förvaltningar och bolag**

#### **Kulturnämnden**

##### **Samrådsyttrande (inkom i granskningsskedet)**

Kulturnämnden ser positivt på att planen lyfter konst och kultur som betydande aspekter i stadens utveckling. Både som ett gestaltande perspektiv i stadsrummet, genom exempelvis enprocentsregeln gällande offentlig konst, och som en aktör som gör stadens rum levande genom aktivitet.

En attraktiv stad handlar om att invånare och besökare ska trivas och återkomma. Kultur bidrar till att förstärka stadens mötesplatser. Planen nämner det framtida kulturhuset, Nordanå kulturområde och Campusområdet vilket är platser som tydligt förstärker kultur som identitet för Skellefteå.

##### **Granskningsyttrande**

I tillägg till tidigare synpunkter vill kulturnämnden lyfta vikten av konst och kultur som betydande perspektiv i planeringsarbetet. Konst och kultur som en estetisk aspekt på det offentliga rummet och som aktiviteter för att förstärka identiteter eller symboler som kan förknippas med en plats. Aspekter som också lyfts i Skellefteå Kommuns kulturplan. Kulturens nödvändighet som ett övergripande planeringsverktyg och en förutsättning för människors trivsel och ambition blir tydlig i insatsområdena i utvecklingsstrategin för Skellefteå 2030.

Nordanå kulturområde och Campusområdet, nämns i planen för Centrala stan, vilket är platser som tydligt förstärker kultur som identitet för Skellefteå. Nordanå kulturområde ligger i direkt anslutning till Centrala stan.

Kulturnämnden ser ett behov av att genomföra ett fördjupat planarbete gällande Nordanå kulturområde. Behovet har aktualiserats av den fördjupade översiktsplanen för Centrala stan och av uppbyggandet av ett kulturhus i centrum.

Jämställdhetsperspektivet förtydligas och säkerställs i planen under begreppet social hållbarhet. En välfungerande och tillgänglig stadskärna med goda kommunikationer förstärker även tydligt utvecklingspotentialen för en levande landsbygd. Därmed kan landsbygdsperspektivet i planen sägas säkerställt.

*Kommentar: Konst och kultur är viktiga perspektiv i planeringen av det offentliga rummet vilket även lyfts fram i planen under avsnittet Stadsbild och stadsliv.*

### **Samhällsbyggnad, Gator och parker**

I tidigare yttrande betonade vi och tekniska nämnden att den fördjupade översiktsplanen för Centrala stan överlag är bra, offensiv och framåtsyftande med tydligt hållbar profil. En åsikt som även gäller granskningshandlingen, dvs. vi har inget att erinra mot planens huvudsakliga innehåll, syfte eller riktlinjer. Under processens gång har ytterligare frågeställningar och synpunkter framkommit, som vi vill betona och lyfta fram i det fortsatta arbetet med planen och dess genomförande.

#### **Trafik**

Tunga transporter som t.ex. godstransporter och avfallshämtning, bör samordnas till

samma del av en större fastighet eller kvarter. Byggnaderna bör planeras så att transporter av gods och avfall inom fastigheten blir så begränsade som möjligt.

*Kommentar: Planförslaget kompletteras enligt ovan.*

### **Hållbar utveckling**

Följande bör belysas under hållbar utveckling: Att mängden avfall måste minskas, dvs. att kommunen som helhet ska klättra högre upp för avfallstrappan. Idag producerar vi ca 466 kg avfall per person och år. Denna mängd har fördubblats de senaste 40 åren och gör vi inte något åt mängderna kommer dagens nivå att ha fördubblats till år 2030.

*Kommentar: Planförslaget kompletteras enligt ovan.*

### **Teknisk försörjning**

Texten bör kompletteras med följande: Utred möjligheten att skapa en underjordstunnel för teknisk försörjning, där t.ex. vatten, avlopp, avfall, fjärrvärme, elkraft, bredband etc. kan samordnas. Tunneln bör placeras och anläggas så att de praktiska fördelarna blir så stora som möjligt i förhållande till den ekonomiska insatsen.

*Kommentar: En framtida ombyggnad av Kanalgatan kommer att medföra omfattande ledningsarbeten. De tekniska lösningarna kring framtida förläggning av ledningar, och möjlig samordning av dessa, studeras närmare i det fortsatta utredningsarbetet.*

Det är viktigt att alla kostnader för förverkligande av planen, finns med i den exploateringsbudget som tas fram. Varken gatu-, park-, vatten-, avlopps eller avfallsverksamheterna, kan förskottera sina exploateringskostnader separat via uttag ur andra särskilda investeringsmedel. Kapitalkostnader som aktiveras via exploateringsmedel överförs sedan till dessa berörda verksamheter.

#### *Vatten och avlopp*

Det är viktigt att fånga upp möjliga problemkällor redan vid källan, därför är det viktigt att ställa krav på såväl oljeavskiljare som fettavskiljare. Dokumentet *Riktlinjer för fettavskiljare* förtydligar de krav och riktlinjer som gäller. Även viktigt att *dagvattenstrategin* används, ett strategiskt viktigt dokument. Se över möjligheten att skapa multifunktionella ytor som t.ex. kan ha funktion som grönområden, park- eller lekomyråden i normalfallet och fördröjningsytor/magasin vid kraftiga regn.

*Kommentar: Krav på avskiljare för spillvatten och dagvatten hanteras inte i en fördjupad översiktsplan utan i senare skeden med stöd av bland annat Boverkets byggregler, miljöbalken och VA-lagen. Planhandlingen kompletteras angående multifunktionella grönytor.*

#### *Avfall*

Använd och nyttja *avfallsplanen*. Se över möjligheten att skapa platser för underjordsbehållare, som ger en rationell och kundvänlig insamling av hushållsavfall, med modern och bra utformning. Fastighetsnära insamling behöver öka, som komplement till återvinningsstationer. Utred möjligheten att skapa områden där matavfall kan hanteras via kvarnar – med uppsamling i tankar för transport till biogasanläggningen. Matavfall från kvarnar ska inte ledas direkt till spillvattennätet.

*Kommentar: Planhandlingen kompletteras angående avfall.*



## Lokalsamordnare, Skol- och kulturkontoret

På sidan 27 i del 1 (kartbild) finns det ett antal faktafel. Någon har blandat ihop f-5, f-9 och gymnasieskolornas placering.

*Kommentar: Förutsättningar korrigeras enligt ovan.*

## Organisationer och föreningar

### FRIS/ Trygghetsforum, Kommunpolis

Under mötet med Trygghetsforum i december 2015, framkom några åsikter om planhandlingen. Det vi enades om att påtala som klart olämpligt, utifrån ett brottsförebyggande och trygghetsperspektiv, var att passagen mellan Södra och Norra Järnvägsgatan ska bestå av en gångtunnel. Vi föreslår istället en eller flera gångbroar.

*Kommentar: En ny koppling behövs för att knyta samman Centrala stan med Norrböle och minska järnvägens barriäreffekt. Planeringsförutsättningen är efter beslut i kommunstyrelsen att järnvägen kommer att gå i markplan genom Centrum. På grund av järnvägens läge i höjddet är det svårt att skapa en bro över järnvägen med god tillgänglighet. Förslaget är därför istället en bred och trygg gång- och cykelpassage integrerat i nya resecentrum.*

## Enskilda

### TS

I och med att planen, på östra sidan E4, innehåller byggandet av ett stort parkeringshus med två våningar under jord, så finns chansen att verkligen göra något åt den dåliga luftkvalitén. Förutsättningarna torde genom detta bygge stärkas rejält för en seriös bedömning om ett genomförande av mitt detaljerade medborgarförslag, vilket radikalt skulle kunna förbättra trafikflödena genom stan. Genom att utveckla avfartsfilerna längs E4 och koncentrera all öst/västlig passage för gående och cyklister till en viadukt vid Nygatan, skulle alla säkert glädjas åt mycket smidigare och säkrare flöden. Nygatan borde vara den mest naturliga öst/västliga flödesvägen för gående och cyklister.

Kommunledningskontorets invändningar mot medborgarförslaget skulle till stor del falla, speciellt genom de planer som nu presenteras för de omfattande byggnationerna på östra sidan E4. Så länge all fordonstrafik i området tillåts fortsätta tvingas stanna upp i alla riktningar p.g.a. röda trafikljus och korta blockerade avfartsfiler, så är risken stor att miljöproblemen i stort sett är kvar om inget ordentligt görs.

### Medborgarförslag

Så länge E4 ligger kvar genom stan, så är radikala miljöåtgärder starkt kopplade till förbättringar av trafikflödet på denna med minimala stopp och accelerationer. Idag hindras flödet ofta av köer i avfartsfiler och långa stopp i trafikljusen. För att större förändringar skall kunna ske, måste troligen även gång- och cykeltrafikanter acceptera vissa inskränkningar, och detta förslag bygger på att alla övergångsställen över E4 ersätts av en tunnel under E4 vid Nygatan och att vissa filer på E4 då kan återställas till det som fanns en gång i tiden.



### *Åtgärder vid korsning 1. (Expolariskorsningen)*

1a; Övergångsstället stoppar upp trafik som svänger norrut från Expolaris och denna tillsammans med trafik rakt fram i samma fil skulle flyta mycket bättre när övergångsstället försvinner (För att hindra gångtrafik över E4 sätts räcken med tydliga hänvisningar till gång- och cykeltunneln upp). Avfartsfilen för trafik österut på Skelleftehamnsleden kunde gärna förlängas hela vägen upp till Expolariskorsningen.

1b; Avfartsfilerna mitt emot Norran för svängande norrut är alldeles för korta, den norra måste förlängas, då det i dagsläget bara behövs några bilar i den södra för att den norra skall stängas till och i praktiken ge bara en avfartsfil.

1c och 1d; För att få ett acceptabelt flöde längs E4, måste det finnas ordentliga avfartsfiler även längs denna för svängande öster- och västerut. Väster avfartsfil förlängs så långt det går. (möjliggörs då övergångsstället vid Nygatan ersätts av tunnel). Avfart österut från E4 vid f.d. Åsells upphör och avfartsfilen österut utanför Arbetsförmedlingen återställs som den en gång var.

### *Åtgärder vid korsning 2. (Storgatan)*

2a; Södergående trafik på E4 hindras ofta av bilar som skall svänga västerut in på Storgatan (är också en stor säkerhetsrisk med högersvängande bilister och cyklister som färdas söderut). Tidigare långhögerfil för svängande in på Storgatan återställs (ger samtidigt öppning för utfart från Max till E4) med trafikljus för att öka flödet och säkerheten.

2b; För att öka flödet så återställs extra högerfil för avfart österut på Storgatan.

### *Åtgärder vid 3. Nygatan*

Avstängning avfart österut från E4. Gång- och cykeltunnel under E4. Ovanstående åtgärder skulle avsevärt förbättra trafikflöden och därmed luftkvaliteten i det aktuella området med relativt överkomliga effekter för gångare och cyklister. Troligen skulle många se en tunnel som en förbättring och en sådan borde med god planering och pre-fabricerade element gå att åstadkomma med relativt rimliga störningar.

*Kommentar: Trafikverket är väghållare för E4. Trafikverkets vägutredning "Skellefteåprojektet" redovisar en tydlig inriktning att omvandla Viktoriagatan till en mer stadsmässig gata när E4 flyttas till Östra leden. Det finns fortfarande ingen beslutad tidpunkt för byggandet av en ny E4. Innan dess kan mindre åtgärder som separering av gång och cykel och förbättring av gång- och cykelpassager övervägas. Även mindre kollektivtrafikåtgärder kan övervägas.*

*I planen förordas ett hållbart transportsystem som stödjer stadsutvecklingen där gång, cykel och kollektivtrafik prioriteras framför bilen i stadskärnan. För fotgängare och cyklister är det viktigt att förbättra tillgängligheten, framkomligheten och trafiksäkerheten, bl.a. med förbättrade passager över Viktoriagatan. Att samla alla gång- och cykelpassager till en tunnel vid Nygatan går stick i stäv med planens intentioner. Först när E4 får en ny sträckning utanför stadsdelen kan större förändringar göras då Viktoriagatan omformas till en stadsmässig huvudgata.*

### **IS, JE, MK, LB, RJ, IS m.fl.**

Cykeltrafiken ska prioriteras högre än biltrafiken. Detta kan sägas vara en bärande tanke i planen. Det är en tanke vi sympatiserar med. Vill bidra med några synvinklar och synpunkter som kan hjälpa till att förverkliga denna utmärkta ambition.

Faktum är att de som tar cykel tar den för att det är snabbt och bekvämt, inte för att det är hälsosamt och klimatsmart. Det senare är en bonus man får på köpet som dessutom innebär en viktig samhällsvinst om man ger cykeltrafiken goda villkor.

Bilen ska få gå 30 km/h i stan. Det är en miljömässig förbättring jämfört med 50 km/h. Men hur fort ska cyklarna få gå? Om cykeltrafiken ska prioriteras högre än biltrafiken betyder det att cykeltrafiken bör kunna färdas i minst samma hastighet, dvs. 30 km/h. Elcyklarna kommer att få ett stort uppsving om även deras behov av framkomlighet erkänns på detta sätt.

### **Vad krävs för att i praktiken prioritera cyklister högre än bilister i centrum?**

- Cyklister och gångtrafikanter måste separeras från varandra.
- Cyklister i motsatta riktningar ska som regel ha sitt körfält på höger sida i färdriktningen.
- Cykelbanor där cykeltrafik i båda riktningar ska mötas måste vara så breda att cykel med cykelkärra ryms att mötas. Mellan körfält i olika riktning måste markerad skiljelinje finnas.

### **Planeringen ska utgå från morgondagens, inte dagens trafik**

Ovanstående kan tyckas vara tuffa krav att genomföra när det i dagens läge färdas få cykelkärror, lådcyklar och elcyklar i stan och när det verkar så omöjligt att prioritera utrymme för snabba cykelleder. Men planeringen ska inte utgå från dagens cykeltrafik utan hur vi vill att framtidens trafik ska se ut. Vill vi ha ett miljövänligare centrum så måste vi ge cyklingen utvecklingsmöjligheter. Cykeln måste få lov att bli ett praktiskt

och bekvämt färdmedel. Då kommer cyklandet att öka mycket snabbt. Cykelkärorna kommer att möjliggöra att föräldrar cyklar barnen till förskolan och att konsumenter storhandlar i stan. Förändringen kommer att innebära ett uppsving för centrumhandeln. Vi kommer att kunna få det vänliga och livaktiga centrum som vi säger oss vilja ha men som inte är fysiskt möjligt i en miljö som prioriterar bilarnas framkomlighet. Centrumhandeln ligger bra till för cyklister. För bilister är köpcentret Solbacken bättre.

Internationell forskning visar, att centrumhandeln i inledningsskedet är skeptiska till ett miljövänligt eller bilfritt centrum. Handlarna tror att färre bilister betyder färre kunder. Men när förändringen är genomförd finner man att kunderna kommer gående eller med cykel och att miljön blir inbjudande och trevlig. Mycket få handlare vill omvandla ett bilfritt centrum tillbaka till bilgata.

Enligt Trafikverkets GCM handbok cyklar enstaka cyklister i 40 km/h men huvudnätet bör dimensioneras för 30 km/tim. Lokalnätet bör dimensioneras för 20 km/h.

**Orsakerna** till att cykeltrafiken nu går betydligt långsammare i Skellefteå är följande.

- Gående och cyklister delar ofta utrymme.
- Cyklister som färdas i olika riktning förutsätts dela en cykelbana som inte är tillräckligt bred.
- Gående, cyklar o bilar färdas med olika hastighet på samma utrymme och är i vägen för varandra. Gående räknar inte med att gångbanan även är cykelbana. De gör förflyttningar till höger eller vänster och kan komma i vägen för en cykel. Gående har ibland sällskap av hund som gör rusningar till höger eller vänster får att lokalisera spännande doftspår och passerande cyklister måste hålla mycket låg fart får att inte köra på dem eller deras koppel.
- Avfarter och påfarter på cykelbanan gör att hastigheten måste hållas nere.

### **Farligt för cyklister**

Det är farligt att cykla fort i denna miljö. Därför cyklar normalcyklister mycket långsamt medan de som vill nyttja cykelns kapacitet, cyklar fortare och hatas av övriga trafikanter. Snart kommer elcyklarna på bred front. Då blir frågan ännu mer aktuell.

I planen planeras cykelbanorna i flera fall vara dubbelriktade. Inte heller är de så breda att de rymmer två cyklar med cykelkärorna som möts. Det är inte en planering för framtiden och innebär att cykeltrafiken inte tillåts expandera. Ska cykeltrafiken jämföras med biltrafiken måste det gå att cykla med last, både varor och barn.

*Kommentar: Planförslaget anger att separering mellan gående och cyklister ska eftersträvas. I vissa fall är gaturummet begränsat, vilket gör det svårt att rymma cykelfält i båda riktningar utan att göra inskränkningar på gång- eller biltrafik.*

### **Sämst i planen! Den bästa och enda genomgående cykelvägen i öst-västlig riktning elimineras!**

Utrymmet vid älven är ett av få utrymmen där cyklar har en genomgående passage tvärs genom stan, under alla broar och stora vägar. Passagen blir för trång eller i värsta fall obefintlig i förslaget. Vägen efter älven väljs av många cyklister eftersom det är den enda snabbleden från öst till väst. Vid älven prioriteras i planen annan verksamhet istället för den framkomlighet för oskyddade trafikanter som har funnits. Cykeltrafikens framkomlighet har försämrats i planen eftersom den bästa cykelvägen vid älven har spärrats av.

Anser att det måste finnas en bra cykelförbindelse från Strandgatan till Strandpromenaden någonstans mellan Trädgårdsgatan och E4. Det behövs också en bra cykelförbindelse till strandpromenaden vid vattenverket. Eftersom planeringen verkar inriktad på att inte tillåta att cyklar överhuvudtaget kan ta sig ner eller upp från Strandgatan till älven så innebär planen en väsentlig försämring för cykeltrafiken jämfört med tidigare. Detta är mycket allvarligt och går helt på tvärs med de ambitioner som planen vill skryta med att ha.

*Kommentar: Strandpromenaden ses som ett rekreativt stråk, och är inte tänkt som en del i huvudnätet för cykel. Planförslaget anger att det är viktigt att bevara strandpromenaden, att kopplingarna till älven och strandpromenaden ska stärkas.*

*Då älvbrinken färdigställs kommer man enkelt kunna ta sig mellan Strandgatan och strandpromenaden via en ramp belägen öster om Hörnellgatan. Vid vattenverket finns redan en koppling ner till strandpromenaden.*

Anser att bilpassagen vid Balder ut på Kanalgatan ska bort ur planen. Den är olämplig eftersom den inför blandad trafik och försämrar för gång- och cykeltrafik.

*Kommentar: Det finns målpunkter i Centrum som det ska vara enkelt att nå med bil, centrumhandeln är ett exempel. Genomfartstrafiken ska minska och besökare ska enkelt hitta en parkeringsplats. Av den anledningen föreslås Södra Lasarettsvägen öppnas upp mellan Kanalgatan och Nygatan för att ge bilister en ökad tillgänglighet till parkeringshuset Ekorren. I planen föreslås också en ny gång- och cykellänk längs denna sträcka.*

I väntan på att Parkbron blir bilfri har cykelbanan fått ett heldraget streck. Om bilisterna börjar respektera detta kan det innebära en förhöjd säkerhet för cyklisterna.

Ibland planeras cykeltrafik och gående i samma körfält. Det innebär att cyklisterna måste anpassa sig till gångfart eftersom fotgängare kan ta ett snedsteg och hamna framför cykelhjulen. Ibland har fotgängare hund och de kan springa ut framför cykeln. Det innebär att cyklistens fart måste vara mycket låg.

### **Gatumarksparkeringar**

Ska man prioritera cykeln framför bilen måste framkomligheten för cykeltrafiken förbättras avsevärt. Den ambitionen verkar inte finnas i verkligheten, bara i ord. Nu prioriteras gatumarksparkerade bilar före framkomlighet för cyklar! På många gator med bilparkeringar finns redan gott om utrymme för att i stället planera cykelfält i båda riktningar och även en gångbana.

*Kommentar: Planförslaget anger att en översyn av parkering ska genomföras. Översynen ska bland annat belysa att gatumarksparkering i första hand bör användas för av- och påstigning samt av- och pålastning eller för ärenden, dvs. korttidsparkering för handel och olika former av besök. Att helt avskaffa gatumarksparkering anses inte genomförbart, däremot bör de inte anläggas på sådana ställen att de kommer i konflikt med huvudcykelnätet.*

### **Dödsfälla**

Gatumarksparkerade bilar är ett hinder för cykeltrafiken och en fara eftersom cyklister måste ge plats åt bildörrar som plötsligt öppnas. Bilar som ligger efter en cyklist förstår inte att cyklisten måste ge plats åt parkerade bils dörrar. Ur bilistens synvinkel uppfattas cyklisten som en hänsynslös drummel som cyklar för långt ut i vägen och tar för mycket plats. Cyklister som cyklar nära parkerade bilar riskerar att avlida eller bli invalidiserade om en bildörr plötsligt öppnas framför dem.

Gatumarksparkerade bilar är vintertid en dödsfälla för cyklister och i synnerhet när bilen kört iväg. Det blir då ett utrymme och cyklisten tolkar som ett utrymme man kan cykla på. Det blir dock isiga gropar där bilarna stod. Ibland faller nysnö och döljer hala gropar. Man råkar cykla ner i gropen och faller handlöst. Av vilka skäl är bilägarnas gatuparkeringar värda att cyklister utsätts för dödsfallor? Varför tillåts detta fortgå!

Olycksstatistiken för cyklister är hög jämfört med den för bilister. Ändå underskattas antalet cykelolyckor. För det mesta tillkallas inte polis eftersom de materiella skadorna ofta är billiga att åtgärda. De som uppsöker sjukhusvård efter en cykelolycka räknas ofta inte med, och de som skadas men inte söker vård är helt osynliga i statistiken. Ändå kan t.ex. en fallolycka på grund av dåligt väglag ofta förorsaka månader av smärta och en varaktigt större rädsla för att cykla hos den som varit med om det.

*Kommentar: Underhåll och snöröjning är inte något som styrs i en fördjupad översiktsplan. Se även kommentar ovan.*

### **Dubbelriktade för cyklar**

Ska man prioritera cykeltrafiken före biltrafiken bör ribban höjas. Då bör man även på enkelriktade gator ha cykelfält i båda riktningar. Detta är möjligt med dagens lagstiftning om man har en kreativ inriktning.

*Kommentar: Trafikreglering är inte något som styrs i en fördjupad översiktsplan. Däremot ska trafikregleringen följa de inriktningar som anges i planen.*

### **Cykelboxar**

Man bör även prioritera cyklisternas framkomlighet och säkerhet på andra sätt s.k. cykelboxar i ljusreglerade vägkorsningar, som tillåter cyklisterna att vänta längst fram vid korsningen är ett bra exempel. Det ökar framkomlighet och säkerhet för cyklisterna och de utsätts i mindre grad för bilarnas avgaser.

*Kommentar: Flera åtgärder i planförslaget handlar om att förbättra passager för fotgängare och cyklister. Hur passagera utformas i detalj är en senare fråga.*

### **Väghållningen**

Det bör planeras för att centrum ska vara av den kvaliteten att det går att gå och cykla tryggt. Underhållet på cykel- och gångbanor måste bli bättre, även vintertid. Ett exempel är potthål och långsgående sprickor som är en stor fara för cyklister. Traktorer gör långsgående räfflor i vinterunderlaget. De får inte vara så djupa att cyklisten riskerar att halka mot kanten. Underlaget på Parkbron är bland annat av det skälet ofta riskabelt att cykla på.

När det snöar och sedan tinar bildas hala valkar som gör att många inte vågar cykla alls utan stiger av cykeln och leder den och är därmed i vägen för andra trafikanter.

Viktigt att tillsynen av gång- och cykelvägar utförs av gående och cyklande. Från bilfönstret är det svårt bedöma vägbanans skick. En del av lösningen bör vara att kommunen tar hjälp av gångtrafikanter och cyklister genom att dessa uppmanas att ta kontakt om problem som de ser. Givetvis måste ett system för att återkoppla till anmälaren utformas och snabba åtgärder prioriteras om folk ska bry sig.

*Kommentar: Underhåll och snöröjning är inte något som styrs i en fördjupad översiktsplan. I appen "Mitt Skellefteå" kan man på ett enkelt sätt skicka in synpunkter till Skellefteå kommun och även ange en plats i en karta eller bifoga en bild.*

### **Parkering för cyklar**

Det måste gå att parkera cyklar väderskyddat. Nu planeras cykelparkeringar så att det

är svårt att rymma de cyklar som det planeras för. Cykelställen är för trånga. För cykel med cykelkärra och lådcyklar finns inga cykelställ. Det bör finnas och även de bör vara väderskyddade. Det är av stor vikt för utvecklingen av centrumhandeln att det blir lätt att parkera cykelkärror och lådcyklar nära, särskilt matvarubutikerna.

Om vi vill prioritera cykel är det värt att betänka att det är torrt och ibland varmt i den parkerade bilen. Går detta åstadkomma för cyklister? Självklart men hur? Att cykel-parkeringarna är väderskyddade medför också att de blir mer åtkomliga vintertid. Översnöade cykelställ fungerar som en stark signal till trafikanterna att kommunen rekommenderar att man bör välja bilen istället för cykeln vintertid.

*Kommentar: Detaljutformning av cykelparkering samt snöröjning är inte något som hanteras i planförslaget. Planförslaget anger att cykelparkering, även för t.ex. lådcyklar, ska finnas i anslutning till huvudcykelnätet och vid målpunkter. Kanalgatan, torget, resecentrum och kulturhuset anges som speciellt viktiga platser som bör förses med cykelparkering. Även vikten av väderskydd och möjlighet till cykelparkering inomhus anges som viktiga aspekter för att locka fler att använda cykel som färdmedel.*

**Vår övertygelse** är att om kommunens politiker vågar börja tänka om och nytt med inriktningen att ge cykeltrafiken förutsättningar att bli en omdanande kraft, så är det möjligt för Skellefteå att bli en cykelstad att trivas i och vara stolt över. En stor fördel för stadens liv är att med cyklar, cykelkärror och lådcyklar blir det attraktivt att cykla till centrum för att handla. Det är viktigt att planera för den trafik man vill ha istället för den man inte vill ha.

### **Grönstruktur**

Gläds åt ambitionen att bevara grönområden, men kan inte på kartorna att de har utökats. Små grönområden bör skapas i centrum. Mycket viktigt nu när så många ska bo där. Grönt förbättrar luften, ökar hälsa och trivsel, gynnar fåglar, humlor mm.

Stadsholmen bör strykas ur planen. Naturliga holmar finns att använda och är bättre än att bygga en konstgjord.

I centrum bör ett mindre grönområde ordnas, med lekplats för barn samt sittplatser för vuxna. Det kan innehålla en bassäng för små barn, träd och bärbuskar. Tidigt blommande sälj som ger föda åt humlor och bin är viktigt. Humle och andra klättrande växter kan skapa grön miljö på litet utrymme. Fågelholkar bör sättas upp. På södra sidan älven finns stora möjligheter att anordna liknande grönområden. Skolor och förskolor bör ha trädgångar som kan användas i skolarbete och i lek. De bör inte vara längre än 300 m från en skola.

*Kommentar: Centrala stan har närhet till gröna ytor och rekreationsområden av olika slag, framför allt längs älven, men också i närliggande stadsdelar. Visionen är att öka det gröna i stadsdelen. Planen föreslår både ny grönstruktur (t.ex. park vid stationshuset, linjär park längs Kanalgatan, rekreationsområde på Stadsholmen) och förstärkt grönstruktur (t.ex. Brogatan, Trädgårdsgatan, Stationsgatan), inte bara för människans hälsa och trivsel – även för klimatanpassning och ekosystemtjänster. Möjligheter att placera ut lekanordningar finns på många platser i stadsdelen, t ex. längs stråk som Kanalgatan och Trädgårdsgatan samt offentliga ytor som torget och älvbrinken. Ambitionen är att möjliggöra både tillfälliga och permanenta lekytor, för alla årstider, inom Centrala stan. Detaljutformning av grönytor sker i ett senare skede.*

*Stadsholmen är än så länge en vision, ett exempel på hur man kan nyttja älven. Det finns många aspekter att beakta som förhöjda vattenstånd, förhöjda vattenhastigheter,*

*islossning, strömningsförhållanden, ras och skred, naturvärden, flora och fauna. Ett förverkligande av Stadsholmen kräver omfattande utredningar.*

*Söder om Centrala stan finns Sunnanåskolan och Sörböleskolan. Grönområden för dessa skolor finns i anslutning till respektive skola. Då nya skolor och förskolor planeras är utemiljön en viktig aspekt att beakta.*

### **OH och MK**

Hänvisar till gemensamt samrådsyttrande. Synpunkterna kvarstår. Samrådsyttrandet var underskrivet av ca 70 personer.

Vill tydliggöra att protesterna mot de föreslagna tillåtna byggnadshöjderna, förändringen av markanvändningen och exploateringen/förtätningen i "randområdet" på Tuböle, kvarstår. Se synpunkter i samrådsyttrande.

Följande citat från Länsstyrelsens samrådsyttrande är relevant att lyfta:

" ... anser Länsstyrelsen att kommunen bör beakta vilka resultat den sammanvägda exploateringen och kommande stadsbild med höga hus har på stadsbilden i stort. Kvartersvisa omstruktureringar var för sig, kan synas ha liten eller obefintlig påverkan, men sammantaget kan resultatet bli mycket omfattande.

... är det viktigt att de nya byggnaderna samspelar med den äldre bebyggelsen och inte skapar en stadsbild med godtycklig exploatering på de befintliga byggnadernas be- kostnad."

Vill även protestera med avseende på:

- Strandskydd: 16 och 12 våningshus ca 32 m från älven, till stor del på park- mark/värdefull grönstruktur
- Miljö/MKB: Trafikbuller, Luftmiljö, Geoteknik, störningar för befintlig bebyg- gelse m.m.
- Lokala trafikproblem. I den mån trafiklösningar är presenterade anser vi dem otillräckliga.

Se vidare i *Synpunkter på förslaget till Detaljplan för del av kv. Grunnan m.m. 2016-03-24*. Inlagan var underskriven av 83 personer.

*Kommentar: Detaljplanen för Grunnan är en separat process och synpunkter på detaljplanen hänvisas dit. Den fördjupade översiktsplanen innehåller dock generella riktlinjer för byggnadshöjder och kommunen anser att aktuellt område är lämpligt för 4-5 våningar, med undantag på rätt ställe. För att avgöra om det kan klassas som ett "undantag på rätt ställe" finns en checklista framtagen i planhandlingen. Då området är beläget vid stora öppna rum som E4 och älven, samt kan ses som en entré till staden kan det enligt planförslaget även vara möjligt med högre bebyggelse som väsentligt skiljer sig från omgivningen. Vad gäller Länsstyrelsens synpunkter i samrådsyttrandet så har planen efter samrådet förtydligats när det gäller stadsbild och byggnadshöjder.*

### **JS**

Ni skriver om "Folkhälsa, sociala konsekvenser, risker, vatten, konsekvenser bety- dande miljöpåverkan samt om Övriga konsekvenser" mm. i er rapport, men... Ni skri- ver inget om de miljöer som finns just utanför planen bl.a. Vita skolan på Sörböle som



tyvärr ligger bredvid E4 vid rondellen som är ett nav för all trafik. Förtätningen av staden medföljer stora konsekvenser för våra barns utomhusmiljö på Vita Skolan.

Planen har ett förslag att stänga Parkbron och det skulle innebära 3000 fler bilar/dygn som måste passera Vita skolan. Det är inte alls bra! Sämsta tänkbara för våra barn i Skellefteå kommun. Det får inte ske.

### **Avgaser på skolgården**

Med den förtätning som pågår i staden med kulturhus, nya bostäder på Tuböle, vid Grunnan och Anderstorps vårdcentral, så kommer trafiken och att öka i staden. Rondellen vid Vita skolan är tyvärr en viktig trafikplats, där alla måste passera för att ta sig till olika platser. Tycker att det är oroande att Vita skolan och Sörböleskolan ligger där den ligger, avgaser och bullret kommer att öka ännu mer pga. förtätningen av staden. Hur ser ni på detta? Vill gärna ha svar på detta!

*Kommentar: Sörböleskolan ligger utanför planområdet. Planförslaget får konsekvenser även utanför planområdet. Förtätningar med bostäder och arbetsplatser i Centrala stan kan medföra en ökad koncentration av biltrafik till området. Förtätningar kan även skapa förutsättningar för minskat bilåkandet genom närhet till offentlig och kommersiell service och en utvecklad infrastruktur för gång- och cykeltrafik och kollektivtrafik.*

*Med kommunens planeringsmål att stadsdelen Centrala stan ska växa med nya bostäder och arbetsplatser är det av flera skäl nödvändigt att aktivt arbeta för ett minskat bilåkande, speciellt när det gäller kortare resor.*

*Med de stora brister som nuvarande förbindelser över älven har begränsas kraftigt möjligheterna att öka andelen cykeltrafik mellan de södra stadsdelarna och Centrum. Potentialen att öka cyklandet över älven har bedömts som stor med en trygg och säker broförbindelse. Parkbron har med sitt centrala läge goda förutsättningar att bli en attraktiv förbindelse över älven för oskyddade trafikanter om bil- och busstrafiken flyttas från bron.*

*Belastningen på kort sikt kan komma att öka på nuvarande E4 med Parkbron som gång- och cykelbro. En ny E4 vid Östra leden kommer däremot att medföra att mängden biltrafik, framförallt lastbilstrafik, minskar i anslutning till Sörböleskolan.*

Samhällsbyggnad

Lars Hedqvist  
planeringschef

Linnea Hagenbjörk  
planarkitekt

### **Bilagor:**

Bilaga 1 – Granskningsyttrande från Länsstyrelsen



Länsstyrelsen  
Västerbotten



## Granskningsyttrande

1(3)

Datum	Ärendebeteckning
2016-06-10	401-3566-2016
	Arkivbeteckning
	401

Skellefteå kommun

931 85 Skellefteå

## Utställning av *Centrala stan- fördjupad översiktsplan för Skellefteå kommun, Västerbottens län*

Den fördjupade översiktsplanen för Centrala stan i Skellefteå är utställd för granskning under tiden 15 april till 13 juni 2016.

Länsstyrelsen har tidigare lämnat ett från statlig sida samordnat samrådsyttrande den 21 december 2015 och noterar att merparten av de synpunkterna som framgår av samrådsyttrandet har tillgodosetts i granskningshandlingen.

Planförslagets granskningshandlingar har remitterats till berörda statliga myndigheter och sakområden inom länsstyrelsen. Granskningsyttrandet är koncentrerat till de frågor som anges i 3 kap 16 § plan- och bygglagen (PBL). Enligt bestämmelserna i 3 kap 20 § PBL ska länsstyrelsens granskningsyttrande fogas till översiktsplanen.

### Riksintressen

Länsstyrelsen anser att den korridor som har reserverats för Norrbotniabanan i planen bör sammanfalla med den riksintressekorridor som har beslutats av Trafikverket. Länsstyrelsen har förståelse för att kommunen önskar planera för framtida bebyggelse i anslutning till järnvägen, men nybyggnationer inom den utpekade korridoren riskerar att försvåra framtagandet av en järnvägsplan.

Länsstyrelsen bedömer, med undantag från ovanstående invändning, att berörda riksintressen är tillgodosedda i planen.

### Miljökvalitetsnormer

I granskningshandlingarna anges att miljökvalitetsnormen för luft ska klaras och att luftmiljösituationen ska utredas i ett tidigt skede vid planering av ny bebyggelse. Länsstyrelsen vill fortsatt trycka på vikten av att den planerade förtätningen går hand i hand med trafik- och utsläppsminskningar och att konsekvenser för biltrafikflöden nog utreds i samband med detaljplanering. Risker är annars att luftkvaliteten försämras vid redan utsatta plaster eller att luftproblem flyttas från en plats till en annan.

Länsstyrelsen har, i detta planeringskede, ingen ytterligare erinran utifrån PBL 3 kap. 16 § punkt 2. Detta är inte till hinder för att det i ett senare planeringsskede kan visa sig nödvändigt att ompröva föreslagen mark- och vattenanvändning i vissa delar.

### **Landsbygdsutveckling i strandnära lägen**

Länsstyrelsen har ingen erinran utifrån PBL 3 kap. 16 § punkt 3.

### **Mellankommunal samordning**

Länsstyrelsen har ingen erinran utifrån PBL 3 kap. 16 § punkt 4.

### **Hälsa och säkerhet**

Länsstyrelsen har, i detta planeringsskede, inget att erinra utifrån PBL 3 kap. 16 § punkt 5. Detta är inte till hinder för att det senare i planeringen, vid exempelvis detaljplanering eller miljöbalksprövning, kan visa sig nödvändigt att ompröva föreslagen mark- och vattenanvändning i vissa delar.

### **Övriga synpunkter**

Länsstyrelsen välkomnar att planområdet har utökats och även omfattar randområdena från samrådsförslaget. Det är särskilt betydelsefullt att området öster om Viktoriagatan omfattas av planavgränsningen då utvecklingen på denna sida av vägen har stor betydelse för hur Centrala stan upplevs både idag och i framtiden när Viktoriagatan ska omvandlas till stadsgata.

Planens bilaga med föreslagna åtgärder på kort- medellång och lång sikt är ett positivt tillskott som ökar transparensen mot stadsdelens invånare och andra berörda.

Byggandet av Stadsholmen riskerar att kräva en dispens från artskyddsbestämmelserna i miljöbalken. Vid de prövningarna är det viktigt att noga tänka igenom vilka förebyggande åtgärder, och eventuella kompensationer, som ska vidtas för att minimera påverkan på fågellivet.

I planen framgår att kopplingen mellan centrum och Nordanå kulturområde ska stärkas, men i texten beskrivs inte hur detta ska ske. Länsstyrelsen anser att detta bör klargöras, förslagsvis på s. 31-32 i planförslaget.

På sid. 38 i MKB anges att en byggnad längs Karlgårdsvägen är klassad av Riksantikvarieämbetet som en övrig kulturhistorisk lämning. Detta bör tas

bort ur stycket då registreringen i fornminnesregistret är felaktig. Byggnaden är ingen lämning och ska därför inte ingå i registret.

Kommunen skriver i sammanfattningen på s.4 i MKB att planförslaget bedöms försvåra, eller åtminstone inte underlätta att nå miljömålet *Begränsad klimatpåverkan*. På tabellen på s. 31 finns dock inte *Begränsad klimatpåverkan* med då kommunen har bedömt att miljömålet inte påverkas av planen. Länsstyrelsen håller inte med kommunen om att planen inte påverkar miljömålet *Begränsad klimatpåverkan*. Även om kommunen anser att de positiva och negativa effekterna tar ut varandra bör planens konsekvenser på miljömålet skrivas ut i tabellen på s. 31.

*Detta yttrande är godkänt i länsstyrelsens elektroniska system och har därför inga namnunderskrifter.*

Peder Seidegård  
Länsarkitekt

Johanna Wadstein  
Samhällsplanerare

## **BILAGOR**

- Post- och telestyrelsens yttrande
- Statens geotekniska instituts yttrande
- Trafikverkets yttrande



Datum	Vår referens	Sida
2016-05-30	Dnr: NS2	1(2)
Ert datum	Er referens	
2016-04-18	Fördjupning ÖP Centrala stan	

Nätsäkerhetsavdelningen  
Gudrun Thelander  
08-678 57 85  
gudrun.thelander@pts.se

PTS har av Länsstyrelsen Västerbottens ombetts att inkomma med synpunkter på ”Fördjupning av översiktsplanen för Centrala stan, Skellefteå kommun, Västerbottens län”.

PTS är central förvaltningsmyndighet med ett samlat ansvar – sektorsansvar – inom områdena post och elektronisk kommunikation. Inom ramen för detta arbete skall PTS bland annat:

- främja tillgången till säkra och effektiva elektroniska kommunikationer enligt de mål som anges i lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation
- verka för robusta elektroniska kommunikationer och minska risken för störningar, inbegripet att upphandla förstärkningsåtgärder, samt verka för ökad krishanteringsförmåga
- verka för att tillgodose totalförsvarets behov av post- och elektronisk kommunikation under höjd beredskap, och stärka samhällets beredskap mot allvarliga störningar i näten för elektronisk kommunikation i fred

Regeringen presenterade i oktober 2011 sin digitala agenda för Sverige. Det övergripande målet i agendan är att Sverige ska vara bäst i världen på att utnyttja digitaliseringens möjligheter. Regeringen har även år 2009 presenterat en Bredbandsstrategi. Målet i bredbandsstrategin är att 90 procent av befolkningen bör ha tillgång till 100 Mbit/s. Detta mål är även fastslaget i den digitala agendan.

En robust och välutbyggd it-infrastruktur är viktig för att trygga välfärden. It är en central infrastruktur som ligger till grund för många andra områden. En väl fungerande och utbyggd it-infrastruktur ger goda förutsättningar för bland

---

Post- och telestyrelsen

Postadress:  
Box 5398  
102 49 Stockholm

Besöksadress:  
Valhallavägen 117A  
www.pts.se

Telefon: 08-678 55 00  
Telefax: 08-678 55 05  
pts@pts.se

annat näringslivsutveckling, sysselsättning, forskning och innovationer, vård och omsorg, miljö och klimat, utbildning och kompetensförsörjning samt social delaktighet. Av denna anledning anser vi även att it-infrastrukturen måste in i samhällsplaneringsprocessen på regionnivå samt i alla kommuner. Om inte it-infrastruktur beaktas i samhällsplaneringen finns risken att de tjänster som är beroende av infrastrukturen inte når ut till användarna. Lagändringen i Plan- och bygglagen (PBL) från maj 2011, stärker även detta.

PTS har inte tillgång till detaljinformation om hur operatörer och andra ledningsägare utformar sina nät utan hänvisar till de operatörer och ledningsägare som blir berörda inom aktuellt område att besvara remissen. I detta fall torde det vara lämpligt att kontakta Telia Sonera, Skanova, Tele2, Telenor, Tre, NET 1 samt Teracom. Även kommunen bör ha en förteckning över vilka ledningsägare som blir berörda.

Sedan december 2010 finns ett system för begäran om ledningsanvisning, ”ledningskollen.se”. För att identifiera vilka som är berörda ledningsägare kan en förfrågan skickas via <https://www.ledningskollen.se/>

PTS har i tidigare skrivelse (med hemlig bilaga 2012-01-23 dnr: 03-16005) till respektive länsstyrelse lämnat uppgifter om teleanläggningar som är att anse som riksintressen i enlighet 3 kap 8 § miljöbalken och 2 § p. 9 förordningen (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden m.m.

PTS har inga ytterligare synpunkter.

Gudrun Thelander



Datum  
2016-05-30

Beteckning  
5.1-1511-0703

Ert datum  
2016-04-18

Er beteckning  
401-8868-2015

Vår referens  
Christoffer With

Länsstyrelsen Västerbottens län  
[vasterbotten@lansstyrelsen.se](mailto:vasterbotten@lansstyrelsen.se)

## Fördjupad översiktsplan för Centrala stan, Skellefteå kommun

### Yttrande över granskningshandling daterad 2016-04-01

Statens geotekniska institut, SGI, har av Länsstyrelsen Västerbottens län erhållit rubricerat ärende med begäran om yttrande. SGI har tidigare yttrat sig i ärendet [2].

SGIs yttrande avser geotekniska säkerhetsfrågor så som ras, skred och erosion. SGI har inte granskat frågeställningar rörande grundläggning av byggnader eller markmiljö inkl. markradon.

### Underlag

1. Centrala stan -fördjupad översiktsplan för Skellefteå kommun, granskningshandling, Skellefteå kommun
  - o Del 1: Förutsättningar, 2016-04-01
  - o Del 2: Planförslag, 2016-04-01
  - o Del 3 Miljökonsekvensbeskrivning, 2016-03-31
2. Fördjupad översiktsplan för Centrala stan Skellefteå kommun - Yttrande över samrådshandling daterad 2015-10-28, SGI daterat 2015-12-08.

### SGIs ställningstagande

SGIs rekommendationer har i stort beaktats på ett adekvat sätt.

I förra remissomgången rekommenderade SGI att referenser till de "Översiktliga och mer detaljerade karteringar" som finns hänvisade till för skred, ras och erosion" anges. Denna rekommendation kvarstår. Nämnade karteringar fanns ej i det material som kommit SGI tillhanda och SGIs begäran att ta del av dem kvarstår även i denna remissomgång.

STATENS GEOTEKNISKA INSTITUT

Myndighetsfunktionen

  
HannaSofie Pedersen

  
Christoffer With

Statens geotekniska institut

Huvudkontor

Besöksadress: Olaus Magnus väg 35  
581 93 LINKÖPING  
Tel 013-20 18 00  
Fax 013-20 19 14

Regionkontor Göteborg

Besöksadress: Hugo Grauers gata 5B  
Postadress: 412 98 GÖTEBORG  
Tel 031-778 65 60  
Fax 031-778 59 40

Bankgiro 5211-0053  
Org nr 20 21 00-0712  
E-post [sgi@swedgeo.se](mailto:sgi@swedgeo.se)

Länsstyrelsen Västerbotten  
att Johanna Wadstein

Kopia till:  
Diariet Luleå  
Skellefteå kommun

## Granskningsyttrande över Centrala stan - fördjupning av översiktsplanen, Skellefteå kommun, Västerbottens län

Trafikverket har tagit del av granskningshandlingarna för Centrala stan och tycker det är positivt att det har tagits ett helhetsgrepp i hur kommunen vill att centrala stan ska utvecklas hållbart både på kort och lång sikt. En stor del av utvecklingen är också starkt förknippat med infrastruktur och inte minst statlig infrastruktur. Trafikverket ser fram emot att vara en del i utvecklingen i dialog med kommunen för att uppnå ett så bra resultat som möjligt.

Bilagan "Föreslagna åtgärder Centrala stan" illustrerar på ett bra sätt kommunens ambition att utveckla de centrala delarna genom ett tydligt stråktänk vilket Trafikverket ser som mycket positivt för att koppla samman stadsdelar och skapa förutsättningar för en hållbar stadsutveckling.

I tidigare granskningsskede framförde Trafikverket synpunkter, vilka en del beaktats. Nedan följer de synpunkter som Trafikverket fortsatt vill hävda.

### Riksintressen

#### *Norrbotniabanan*

Så som beskrivs i handlingarna är alla järnvägsutredningar klara. Trafikverket arbetar med att ta fram järnvägsplan för sträckan Umeå-Skellefteå och bygghandlingar för sträckan Umeå-Dåva. Norrbotniabanan finns inte med i den nationella transportplanen för 2014-2025. Det saknas finansiering för byggstart och det är i nuläget oklart om när en byggnation kan genomföras.

Kommunen hävdar likt i fördjupningen av översiktsplanen för Skellefteådalens, en 60 m bred riksintressekorridor för en framtida Norrbotniabana genom Centrala stan och kommunen förordar 3 st spår och menar att mötesstation måste kunna läggas på annan plats. Trafikverket vidhåller att kommunen bör reservera den studerade korridoren i sin helhet samt att utrymme ska reserveras för 4 spår.

Alla nybyggnationer inom den utpekade korridoren riskerar i längden att fördyra och försvåra framtagandet av en järnvägsplan. Därför är Trafikverket mycket restriktiva till exploateringar inom korridoren. Bullerfrågan är en aspekt i detta eftersom bebyggelse nära järnväg kommer bli mer än mer bullerutsatt med en fullt trafikerad Norrbotniabana, och fler byggnationer inom korridoren kommer medföra ytterligare kostnader för Trafikverket i form av bulleråtgärder. Ny- och ombyggnationer inom riksintressekorridoren innebär också värdeökningar på dessa fastigheter vilket kan leda



till ökade kostnader om det blir aktuellt med inlösen av fastigheter för att bereda väg för Norrbotniabanan. Det vore olyckligt om en sådan fördyring skulle innebära en sämre lösning och eventuellt äventyra tillkomsten av en Norrbotniabana.

Om avsteg görs från gällande riktvärden anser Trafikverket att kommunen i sådana fall ansvarar för framtida eventuella bullerstörningar. Om Trafikverket drabbas av kostnader till följd av kommunens planering eller bristande uppföljning av planering så kommer Trafikverket att överväga att ställa skadeståndsanspråk på kommunen.

## **Luftkvalitet**

Problemen med luftkvalitet är en oerhört komplex fråga som är svår att lösa på kort sikt med de förutsättningar som finns idag, tex att det saknas finansiering av en ny E4 och avsaknaden av en ny centrumbro. Det är därför olyckligt om åtgärder som kan tänkas öka belastningen på E4 ytterligare, exempelvis om Parkbron öppnas upp för endast gång och cykeltrafik. På sikt är det en bra lösning men Trafikverket bedömer att sådana åtgärder bör ske först efter en omdragning av E4 så att belastningen inte ökar på den nuvarande E4. Detsamma gäller förtätning för kvarteren Renen och Strömsör, vilka på sikt är ett bra förtätningsprojekt, men som förmodligen skulle kunna innebära försämrad luftkvalitet längs E4/Viktoriagatan i och med att luftrummet blir mer inneslutet än vad det är idag. Eftersom det är oklart när ny sträckning av E4 blir av kommer det att krävas andra åtgärder vilka med fördel kunde behandlas i ett nytt åtgärdsprogram.

För Trafikverket

Stefan Löfgren  
Samhällsplanerare