

Sjungande dalen

Prästbordet

# Detaljplan

för korsningen

**Väg 95 / Gamla Kågevägen m.m.**

inom stadsdelen Sjungande dalen,  
Skellefteå kommun, Västerbottens län

Antagen av  
Vunnit laga kraft:

Antagandehandling 2024-03-05, rättelse enligt beslut i BMN 2024-04-30  
Diarienummer: 2023-3140  
Aktnummer:

# Planbeskrivning

---

Dnr: 2023-3140

Detaljplan för korsningen väg 95/Gamla Kågevägen m.m. inom stadsdelen Sjungade dalen, Skellefteå kommun, Västerbottens län. Samhällsbyggnad, fysisk planering, plan, mars 2024.

---

## Innehåll

Planhandlingar.....	2
Detaljplanens syfte.....	2
Plandata.....	2
Tidigare ställningstagande .....	3
Miljökonsekvenser .....	6
Planeringsförutsättningar .....	15
Detaljplanens genomförande.....	27
Konsekvenser av planförslaget .....	30
Planbestämmelser .....	31
Upprättande av detaljplan .....	32



# Planhandlingar

Detaljplanen omfattar följande handlingar:

- ( X ) Plankarta
- ( X ) Planbeskrivning
- ( X ) Fastighetsförteckning
- ( X ) Miljökonsekvensbeskrivning (*Järnvägsplan 08, Trafikverket*)
- ( X ) Samrådsredogörelse
- ( X ) Granskningsutlåtande

## Detaljplanens syfte

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för Norrbotniabanans utbredning inom planområdet, vilket innebär flytt norrut av järnväg och väg 95. Även korsningarna väg 95/ Gamla Kågevägen och Gamla Kågevägen/ Konsertvägen förskjuts västerut. Syftet är också att säkerställa parkmark till fördröjning av dagvatten vid extrema skyfall.

## Plandata

### Läge och areal

Planområdet är ca 10 ha stort och ligger i Sjungande dalen, två kilometer nordväst om Centrala stan.



Figur 1: Översiktskarta med planområdet markerat med rött. ©Lantmäteriet

## Genomförandetid

Genomförandetiden är 15 år från det datum detaljplanen vunnit laga kraft. Efter genomförandetidens utgång fortsätter detaljplanen att gälla tills den ändras eller upphävs.

## Markägarförhållanden

Planområdet omfattas i huvudsak av del av fastigheten Skellefteå Prästbord 8:8 som ägs av Skellefteå kommun. Skellefteå kommun äger även Stämninggården 5:39 inom planområdet. Järnvägsfastigheten Skellefteå Prästbord 1:8, som går genom planområdet ägs av Trafikverket. Området omfattas även av en mindre del av fastigheten Skellefteå Prästbord 1:50 som ägs av Svenska kyrkan.

## Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän platsmark.

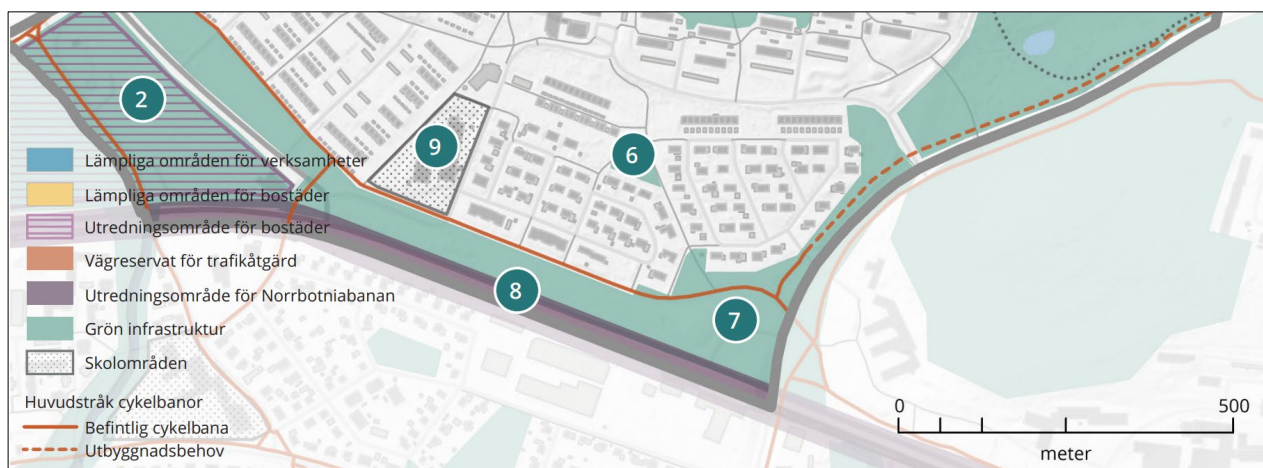
I områden med kommunalt huvudmannaskap är det kommunen som ansvarar för att de allmänna platserna iordningställs efter hand som detaljplanen byggs ut. Det är också kommunen som ansvarar för den skötsel och det underhåll som krävs i dessa områden. När staten är väghållare enligt väglagen för en allmän plats som kommunen är huvudman för gäller motsvarande skyldigheter för staten.

# Tidigare ställningstagande

## Kommunala

### Översiktsplan

För det aktuella området gäller den fördjupade översiktsplanen för Skelleftedalen (laga kraft 2020-02-28). Trots att den nya korsningen väg 95/Gamla Kågevägen ligger inom utredningsområde för bostäder bedöms planförslaget gå i linje med den fördjupade översiktsplanen och följa dess intentioner, då korsningen bibehålls och endast flyttas.



Figur 2: Kartbild från den fördjupade översiktsplanen för Skelleftedalen, stadsdelen Sjungande dalen. Kartan visar på den önskvärda utvecklingen till år 2030 där planområdet är utpekad som utredningsområde och grön infrastruktur.

## Planbeskrivning

---

Dnr: 2023-3140

### Detaljplan

För det aktuella området gäller detaljplanerna:

- Ändring, utvidgning och upphävande av stadsplan för kv Kranen, Tornet samt Järnvägsleden mm inom stadsdelarna Degerbyn, Sjungande dalen och Stämningssgården (laga kraft 1988-06-02). Detaljplanen tillåter järnväg, bostäder, park, genomfart, lokalgata, skydd, idrott, natur för berört område.

Lantmäteriets aktnummer: 2482-P88/24, kommunens aktnummer: A1-199.

- Förslag till ändring utvidgning av stadsplan för del av Prästbordet 10:1 inom stadsdelen Sjungande dalen (fastställd 1971-03-25). Detaljplanen tillåter park och plantering.

Lantmäteriets aktnummer: 2482K-P37/71, kommunens aktnummer: A1-165.

- Förslag till stadsplan över delar av Präst-, Kaplans- och Klockarebordet (fastställd 1954-12-03). Detaljplanen tillåter järnvägstrafikändamål.

Lantmäteriets aktnummer 2482K-P113/67 kommunens aktnummer A1-128.

- Förslag till ändring och utvidgning av stadsplan för kv Lasarettet samt del av kv Brahe mm inom kommundelen Norrböle (laga kraft 1980-10-24). Kv Lasarettet samt del av kv Brahe mm (fastställd 1980-10-24). Detaljplanen föreslår park och plantering.

Lantmäteriets aktnummer: 2482K-P87/80, kommunens aktnummer: A1-192.

### Kommunala beslut

Samhällsbyggnad har 2023-08-23 fått i uppdrag av bygg- och miljönämnden att upprätta en ny detaljplan för området.

## Nationella och regionala

### Järnvägsplan, Norrbotniabanan delen Skellefteå C– Degerbyn (JP08)

Norrbotniabanan är en 27 mil planerad järnväg längs Västerbottens och Norrbottens kust. Norrbotniabanan ska såväl förstärka godstrafiken som möjliggöra persontrafik längs Norrlandskusten.

För sträckan mellan centrala Skellefteå och Degerbyn har en järnvägsplan upprättats. Järnvägsplanen har varit på granskning. Nedan redovisas en sammanfattning av Trafikverkets granskningshandling.

Norrbotniabanan, en ny kustnära järnväg mellan Umeå och Luleå, bedöms skapa förutsättningar för en hållbar samhällsutveckling, ökad konkurrenskraft för näringslivet och positiv regional utveckling som gagnar hela landet. Den nya järnvägen ska såväl förstärka godstrafiken som möjliggöra persontrafik längs Norrlandskusten.

Aktuell järnvägsplan sträcker sig från Skellefteå C/Klockarbergsvägen till Degerbyn. På sträckan planeras för ett dubbelspår. På sträckan anläggs en ny järnvägsbro för två spår över Klockarbergsvägen. Nya järnvägsbroar för dubbelspår anläggs även över gång- och cykelvägen i förlängning av Fågelgatan samt över Brännavägen och Klintforsån. Placeringen av nya spår norr om det befintliga spåret innebär att väg 95 behöver flyttas norrut på en betydande del av sträckan, från befintlig C-korsning (trevägs korsning) väster om Klockarbergsvägen fram till gång- och cykelvägen.



## Planbeskrivning

Dnr: 2023-3140

Väg 95 flyttas som mest 25 meter norrut. Detta påverkar förutom vägens sträckning även korsningar och anslutningar mot väg 95. Befintlig C-korsning (trevägs-korsning med separat vänstersvängskörfält) vid Gamla Kågevägen stängs när väg 95 flyttas. Ny C-korsning för Gamla Kågevägen anläggs cirka 140 meter längre västerut. Konsertvägen justeras i sidled och ansluts mot Gamla Kågevägen.



Figur 3: Norrbotniabanan genom södra Skellefteå kommun. Sträckan Skellefteå C- Degerbyn markerad med grönt streck. Ur järnvägsplanens (JP08) planbeskrivning.

## Planbeskrivning

---

Dnr: 2023-3140

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. Planerad tid för byggstart är år 2026.

### Riksintressen

Befintlig järnväg är riksintresse för kommunikationer. Även planerad järnväg, Norrbotniabanan är riksintresse och berörs av aktuell detaljplan. Detaljplanen går i linje med riksintressena och är genomförda på initiativ och i enlighet med Trafikverkets planering.

## Miljökonsekvenser

### Undersökning av detaljplanens miljöpåverkan

En undersökning av detaljplanens miljöpåverkan, enligt plan- och bygglagen och miljöbalken, ska alltid göras i samband med att en ny detaljplan tas fram eller en befintlig ändras. Undersökningen visar på om det finns risk för att detaljplanens genomförande kan antas medföra en risk för betydande miljöpåverkan.

Kommunen ska efter undersökningen har genomförts, genom särskilt beslut, ta ställning till om genomförandet av detaljplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan eller inte.

En undersökning av planens miljöpåverkan har gjorts av samhällsbyggnad, Skellefteå kommun. Undersökningssamråd har genomförts med länsstyrelsen.

### Ställningstagande

Undersökningen grundas på bifogad samlad bedömning av järnvägsplanens miljöpåverkan och ur tillhörande miljökonsekvensbeskrivning, eftersom järnvägsplanens (JP08) miljökonsekvensbeskrivning behandlar samma område som detaljplanens. Genomgången visar att det finns risk för betydande miljöpåverkan. Trafikverkets järnvägsplan angående Norrbotniabanan och dess miljöbedömning inklusive miljökonsekvensbeskrivning, kommer tas i beaktande och redogöras för i planarbetet, se kapitlet "*Miljökonsekvensbeskrivning*". Kommande sakprövningar, kontroll och uppföljning sker inom ramen för järnvägsplan.

Enligt 4 kap 35§ och 5 kap 7a§ PBL behöver inte miljöbedömning göras om det finns en aktuell miljökonsekvensbeskrivning (mkb) för en järnvägsplan enligt lagen (1995:1649). Detaljplanen följer intentionerna i den fördjupade översiktsplanen för Skellefteådalens.

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

Länsstyrelsen har den 26 oktober 2023 tagit del av kommunens ställningstagande och delar kommunens bedömning att planen antas medföra en risk för betydande miljöpåverkan.

## Beslut

Planen antas medföra en risk för betydande miljöpåverkan. En strategisk miljöbedömning och där tillhörande miljökonsekvensbeskrivning behöver inte göras eftersom järnvägsplanen i dess process redan har utfört detta. Beslutet har offentliggjorts på kommunens anslagstavla under tiden 2023-11-13 till 2023-11-29.

## Miljökonsekvensbeskrivning

En sammanfattning av den miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som upprättats i samband med framtagandet av järnvägsplanen (JP08) redovisas nedan. Kommunen gör bedömningen att Trafikverkets MKB kan användas även i detaljplanearbetet och att en ny MKB inte behöver upprättas.

## Syfte

Syftet med miljökonsekvensbeskrivningen är att verka för en miljöanpassning av projektet Norrbotniabanan, identifiera skydds- och skadeförebyggande åtgärder samt beskriva effekter och konsekvenser för miljön. För bakgrund angående Norrbotniabanan, se kapitel *"Tidigare ställningstagande"*.

## Inarbetade åtgärder

I arbetet med järnvägsplanen och MKB:n har alternativa utformningar och anpassningar studerats för att bland annat minimera konsekvenserna för miljön. I arbetet med miljöbedömningsprocessen har olika åtgärder för att förebygga eller minska negativ påverkan på miljön inarbetats i järnvägsplanen. Här är ett urval av de anpassningar och åtgärder som vidtas:

- Ett gestaltungsprogram tas fram för att säkra hög arkitektonisk kvalitet, god landskapsanpassning och hänsyn till kultur- och naturvärden. Övergripande principer finns redovisade i MKB:n.
- Anpassningar av läget för tillfälliga upplag för att minimera påverkan på landskap, kulturmiljö och boendemiljöer.
- Anpassningar av järnvägsanläggningen för att minimera påverkan på boendemiljöer, landskapsbild, kulturmiljö, naturmiljö och friluftsliv.
- Bullerskyddsåtgärder föreslås i syfte att minimera påverkan på boendemiljöer längs hela järnvägssträckan.
- Inga separata vibrationssänkande åtgärder har föreslagits. I stället har, i samråd med geotekniker, grundläggningen av banan utarbetats för att hålla vibrationerna under riktvärdena.
- Inga separata vibrationssänkande åtgärder har föreslagits. I stället har, i samråd med geotekniker, grundläggningen av banan utarbetats för att hålla vibrationerna under riktvärdena.



## Planbeskrivning

---

Dnr: 2023-3140

### Miljökonsekvenser

Föreliggande MKB redogör för de direkta, indirekta och kumulativa konsekvenser som Norrbotniabanan, delen Skellefteå C–Degerbyn, förväntas ge upphov till. Järnvägsplanens konsekvenser jämförs med nollalternativet. Nollalternativet utgör ett jämförelsealternativ som används för att bedöma de konsekvenser som förväntas uppkomma till följd av utebliven utbyggnad av planerad järnväg.

#### Stads- och landskapsbild

**Nollalternativet:** Nollalternativet innebär att Norrbotniabanan inte byggs och endast sådana åtgärder som behövs för att vidmakthålla befintligt skick på järnvägen vidtas, det vill säga att endast sedvanligt underhåll genomförs. Nollalternativet innebär också att ombyggnation av väg 95 uteblir. Nollalternativet bedöms inte innebära några negativa konsekvenser för rekreation och friluftsliv.

**Planförslaget:** Eftersom järnvägen redan i dag utgör en barriär i stadsbilden med planskilda passager kommer den nya anläggningen inte påverka stadsbilden inom järnvägsplanområdet i någon större utsträckning. För boende närmast järnvägen på den södra sidan blir konsekvensen en högre bullerskyddsskärm och ett större avstånd till spåret. För boende norr om väg 95 kommer vägen att komma något närmre bostäderna. Den nya dragningen av Gamla Kågevägen medför intrång på idrottsplatsen. Detta bedöms inte att påverka stadsbilden nämnvärt. För trafikanter längs väg 95 kommer infrastrukturkorridoren att bli mer dominerande då nya bullerskyddsskärmar sätts upp på båda sidor om vägen. Det medför även att vegetationen som i dag finns mellan vägen och järnvägen till stor del kommer att försvinna utan att kunna ersättas. För passerande under järnvägen kommer broarna att bli bredare och gång- och cykelportarna bli längre. Öppningarna i portarna blir något vidare vilket är positivt ur trygghetsaspekt, i övrigt blir skillnaden liten. Den samlade bedömningen är att den föreslagna anläggningen kommer att ha en liten negativ konsekvens på stadsbilden.

#### Buller

**Nollalternativet:** I nollalternativet förutsätts markanvändningen och infrastrukturen vara på samma sätt som i nuläget. Trafiken på det statliga vägnätet ökar i enlighet med prognosen och därmed ökar bullernivåerna i området marginellt. Små negativa konsekvenser bedöms uppstå i nollalternativet.

**Planförslaget:** De bostäder som är belägna inom utbredningsområdet för buller är i nuläget redan påverkade av buller från existerande infrastruktur. Vid jämförelse med nollalternativet där inget utom trafikmängder ändras kommer majoriteten få en förbättrad eller oförändrad bullersituation. Sett till bedömningsgrunden är det 12 fastigheter inom järnvägsplanen som faller inom kriteriet för stora negativa effekter med fasadnivåer som överskrider riktvärdet trots de källnära och fastighetsnära åtgärderna. Sammantaget bedöms planförslaget ge upphov till liten negativ konsekvens.

#### Vibrationer

**Nollalternativet:** I nollalternativet förutsätts markanvändningen och infrastrukturen vara på samma sätt som i nuläget. Trafiken på järnvägen har nått sitt kapacitetstak och antas oförändrad. Inga negativa konsekvenser bedöms uppstå i nollalternativet.

**Planförslaget:** Med ökad trafik på järnvägen kommer antalet potentiella störningstillfällen avseende vibration att öka i de bostäder som i dag är vibrationspåverkade. Eftersom järnvägen i alla delar byggs ny och byggs robustare med bättre grundläggning än den befintliga järnvägen kommer uppkomna vibrationsnivåer generellt minska. Bostäderna inom influensområdet för den planerade järnvägsanläggningen påverkas i dag av vibrationer från befintlig järnväg. Med åtgärderna i järnvägsplanens planförslag bedöms riktvärden för vibrationer klaras. Den samlade bedömningen avseende vibrationer är att planförslaget ger upphov till ingen/positiv konsekvens.

## Planbeskrivning

---

Dnr: 2023-3140

### Kulturmiljö

**Nollalternativet:** I nollalternativet förväntas markanvändningen i området vara densamma som i dag. Möjlig påverkan på kulturlämningar, fornlämningar eller fornminnen i anslutning till järnvägsplanområdet kan komma av kommunal planering och stadsutveckling men sammantaget bedöms nollalternativet inte innebära några konsekvenser för kulturmiljön.

**Planförslaget:** Inom järnvägsplanområdet finns inga kända kulturlämningar, fornlämningar eller fornminnen, dock finns ett antal lämningar i anslutning till järnvägsplanområdet. Planförslaget förväntas inte ge upphov till någon negativ påverkan på befintliga lämningar belägna i anslutning till planområdet. Samtliga utpekade kulturhistoriskt särskilt värdefulla byggnader eller bebyggelsemiljöer som ligger i närheten av järnvägsplanens påverkansområde bedöms kunna bevaras under byggskedet. Till följd av ökade bullernivåer kan fasadåtgärder så som fönster-, dörr- och fasadanpassningar bli aktuella för fastigheter med befintliga kulturmiljövärden belägna i anslutning till planområdet. Sporthallen som är belägen inom Sjungande dalens IP kommer att rivas till följd av flytten av väg 95 norrut. Sporthallen bedöms dock inte ha några högre kulturmiljövärden. Den samlade bedömningen är att planförslaget ger upphov till liten negativ konsekvens.

### Barriäreffekter

**Nollalternativet:** I nollalternativet kommer järnvägen att vara kvar i befintligt läge och befintliga passager kommer att finnas kvar. Detta medför att det inte blir någon högre fri höjd vid Brännavägen och gång- och cykelportarna vid gång- och cykelvägen i förlängning av Fågelgatan behåller den smalare öppningen. Nollalternativet bedöms inte ge upphov till några negativa konsekvenser.

**Planförslaget:** Det nya dubbelspåret anläggs till viss del i befintlig sträckning för Skelleftebanan. På en större del av sträckan förläggs den nya järnvägen norr om befintlig bana, vilket medför att även väg 95 flyttas norrut. Detta får till följd att utfarten från Gamla Kågevägen får en ny dragning och busshållplatser får nya placeringar. Förskjutningen norrut kommer främst att påverka väg 95 och sportfältet. Då dubbelspår anläggs blir nya broar och portar längre än befintliga. I järnvägsplaneförslaget breddas broar och portar vilket med ökad belysning bedöms bidra till ökad trygghet. Nya och högre bullerskyddsskärmar gör att den visuella barriäreffekten blir något större, detta kommer framför allt att upplevas av trafikanter utmed väg 95. Den samlade bedömningen är att planförslaget innebär små negativa konsekvenser med avseende på barriäreffekter.

### Naturmiljö

**Förutsättningar:** Naturmiljön inom planområdet utgörs till största delen av tätbebyggd mark och öppna grönområden med inslag av områden med lövskog och lövträd. Ett område med äldre barrblandskog finns beläget intill väg 95, inom planområdet. Skogen bedöms hysa ett visst biotopvärde då det finns grova äldre tallar och aspar inom området. Äldre träd är viktiga för biologisk mångfald då de är attraktiva för vedlevande svampar, insekter och hackspettar. Inga naturvårdsarter identifierades vid inventeringen och skogen bedöms ha ett lågt eller obetydligt artvärde. Sammantaget har skogen tilldelats naturvärdesklass 4, visst naturvärde.

Längs hela berörda sträckan med befintlig järnväg och väg 95 växer en trädrad som domineras av björkar, som bedöms uppfylla kraven för att skyddas av det generella biotopskyddet enligt miljöbalken eftersom det utgör en allé. Fyra alléer har identifierats intill Sjungande dalens idrottsplats och utgör naturvärdesobjekt 5–9. Dessa är planterade på gräsytor och består av ett fåtal lövträd av främst björk men även sälg och rönn. Inom planområdet förekommer totalt sex alléer.

**Nollalternativet:** I nollalternativet kommer den lövträdsbård och allé som växer intill järnväg och väg 95 att finnas kvar. Alléernas naturvärden kommer att utvecklas då träden som utgör dessa blir äldre. Befintlig skogsmark kommer behålla sin storlek. Inga konsekvenser bedöms uppstå till följd av nollalternativet.

## Planbeskrivning

---

Dnr: 2023-3140

**Planförslaget:** Järnvägsplanen påverkar områden som har klassats som låga till måttliga naturvärden enligt genomförd naturvärdesinventering. Påverkan på naturmiljön sträcker sig utanför själva järnvägsområdet i och med att markfuktigheten i närområdet kan förändras och att det uppkommer en ökad bullerpåverkan. Längs det nya dubbelspåret upprättas en trädsäkringszon om 20 meter på båda sidor om spårmiten. Inom zonen avverkas alla träd i syfte att säkerställa spåranläggningens funktion. Livsmiljöer för olika djur och växter kommer att gå förlorade. Effekterna som förväntas uppstå bedöms av Trafikverket ge en marginell påverkan på områdets ekologiska funktion.

### Rekreation och friluftsliv

**Nollalternativet:** Nollalternativet bedöms inte innebära några negativa konsekvenser för rekreation och friluftsliv.

**Planförslaget:** Den urbana grönstrukturen och tillgången till mindre grönområden och vattendrag är god inom planområdet. Den befintliga idrottsanläggningen, Sjungande dalens IP, kommer påverkas av flytten av järnvägen och väg 95 norrut. Stora delar av området kommer att tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt och den befintliga sporthallen kommer att rivas. Gång- och cykelpassager kommer erhålla en utformning som ger en trevligare upplevelse med en gestaltning och en belysning som bidrar till en ökad trygghet för fotgängare och cyklister. Sammantaget bedöms planen innebära måttliga konsekvenser för rekreation och friluftsliv.

### Luft

**Nollalternativet:** Nollalternativet påverkas av den framtida utvecklingen i Skellefteå. Ett antal parametrar påverkar hur trafikutvecklingen kommer att bli och stora osäkerheter fram till år 2040 finns. Personbilstrafiken på det statliga vägnätet är prognosticerad att öka med 20 procent mellan 2014 och 2040 och lastbilstrafiken är prognosticerad att öka med 34 procent. I centrala Skellefteå kommer trafiken på både kommunala och statliga vägar att påverkas genom att en ny bro över älven kommer att anläggas. Etableringen av den nya batterifabriken kommer att påverka trafikflödena och trafiken på bland annat väg 95 förväntas öka. Den förväntade inflyttningen till Skellefteå kommer att påverka trafikarbetet i centrum. Fram till 2040 förväntas emissioner från fordon minska väsentligt genom strängare miljökrav, annan bränslemix, fler elfordon och skrotning av äldre fordon. Allt detta bidrar till förbättrad luftkvalitet. Även ett förändrat klimat med mildare och blåsigare vintrar kan påverka luftkvaliteten i centrala Skellefteå och medföra lägre halter av kvävedioxid än i dag. Sammantaget innebär detta att nollalternativet för luftkvalitet är svårbedömt men troligen sker det inga väsentliga förändringar fram till 2040 vilket innebär att små eller inga konsekvenser uppstår.

**Planförslaget:** Under byggskedet skapar arbetsmaskiner, byggprocesser och transporter utsläpp till luft, vilket innebär att utsläppen av både partiklar och kvävedioxid tillfälligt bedöms öka. Dessutom innebär byggtiden att trafik kommer att behöva ledas om, framkomligheten tros bli sämre i vissa områden och tillfälligen med köbildningar framför allt i centrum innebär ökade utsläpp och sämre luftkvalitet. Totalt sett bedöms konsekvenserna som positiva för luftmiljön på grund av att järnvägen innebär överflyttning av gods från väg till järnväg. I det lokala perspektivet bedöms järnvägen inte ge upphov till några betydande konsekvenser, varken positiva eller negativa under driftskedet.

### Grundvattenresurser

**Nollalternativet:** I nollalternativet sker ingen överflyttning av gods från väg till järnväg. Detta innebär att en olycka med till exempel farligt gods på E4 kan påverka grundvattenförekomsten Älvsediment Medleområdet eftersom den korsas av vägen. Riskerna bedöms öka jämfört med dagens situation i och med att vägtrafiken kommer att öka. Inga konsekvenser bedöms uppstå i området för den planerade järnvägen men för området kring till exempel E4 bedöms nollalternativet leda till små negativa konsekvenser.



## Planbeskrivning

---

Dnr: 2023-3140

**Planförslaget:** Järnvägsanläggningens dränerande nivå är belägen ovan grundvattenytan och anläggningen medför därmed ej någon grundvattenbortledning. Vågar som berörs av planförslaget och får justerat läge i plan och profil har även de en dränerande nivå som är belägen ovan observerad eller bedömd grundvattennivå. Vågar som berörs av planförslaget ger därmed ej upphov till någon grundvattenbortledning. Markförstärkningsåtgärder som är aktuella för planförslaget bedöms ej medföra någon påverkan på grundvattennivåer eller behov av grundvattenbortledning i byggskedet.

Planförslaget kan komma att medföra behov av tillfällig grundvattenbortledning i byggskedet vid grundläggning av brostöd och vid schakt för dagvattenledningen mellan gång- och cykelvägen i förlängning av Fågelgatan och Klinforsån, dock med begränsad utbredning av påverkansområden. Järnvägsplanens planförslag bedöms ej medföra någon varaktig grundvattenbortledning. Grundvattenförekomsten Älvsediment Medleområdet kvantitativa status bedöms därmed inte påverkas av planförslaget. Inga brunnar påverkas av planförslaget genom förändrade grundvattenförhållanden. Planförslaget bedöms sammantaget innebära ingen/liten konsekvens för grundvattenresurser. Sammantaget bedöms påverkan på naturmiljön med vidtagna skyddsåtgärder ge upphov till liten negativ konsekvens.

### Ytvattenresurser

**Nollalternativet:** Nollalternativet bedöms innebära att god ekologisk status kan uppnås för Klintforsån 2039 under förutsättning att de åtgärder som är framtagna i Vatteninformationssystem Sverige (VISS) genomförs. Sammantaget bedöms nollalternativet inte innebära några konsekvenser för vattenförekomsten.

**Planförslaget:** Projektet bedöms inte försämra Klintforsåns kemiska eller ekologiska status. Projektet påverkar inte möjligheten att uppnå kvalitetskraven. Skyddsåtgärder för att minska påverkan på vattendraget under byggskedet utöver allmänna åtgärder mot grumling, kommer att föreslås och genomföras i senare skeden. Det kan till exempel röra sig om sedimentfällor för att förhindra pH-sänkning vid schakt i omgivande sulfidjordar. Konsekvensen för Klintforsån bedöms som liten, järnvägsplanen bedöms inte bidra till att åns miljö kvalitetsnormer påverkas negativt.

### Masshantering

**Nollalternativet:** Nollalternativet Ingen ny järnväg byggs och inga massor hanteras. Inga konsekvenser bedöms uppstå avseende masshantering.

**Planförslaget:** Projektet kommer att generera ett massöverskott på platser som är lokaliserade relativt nära andra pågående eller planerade projekt. En del av massöverskottet kan det eventuellt finnas avsättning för i kommunens verksamhet. Trots ambitionen att hitta återanvändning av massorna i andra projekt kommer delar av överskottet sannolikt att behöva deponeras.

Järnsand och sulfidjord har påträffats inom järnvägsplaneområdet. Projektet kommer att generera ett överskott av metallförorenade massor från befintlig bankropp, på vissa ställen med höga halter över 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.

### Elektromagnetiska fält

**Nollalternativet:** I nollalternativet ligger den befintliga järnvägen kvar i sitt läge med ungefär den trafikering och hastigheter som förekommer i dag. Ingen förändring av elektromagnetiska fält uppkommer. Inga konsekvenser bedöms uppstå.

## Planbeskrivning

---

Dnr: 2023-3140

**Planförslaget:** Beräkningarna visar att det magnetiska fältets styrka, för de antaganden som har gjorts, ligger långt under de nivåer som Strålskyddsmyndigheten rekommenderar som referensvärde. Strålskyddsmyndighetens rekommendation är ett gränsvärde på 300 mikrotessa. Bedömningen av banelektrifieringens inverkan är att miljön i närområdet inte påverkas nämnvärt. Projektet förväntas ge upphov till små negativa konsekvenser med avseende på elektromagnetiska fält.

### Risk och säkerhet

**Nollalternativet:** Inga konsekvenser uppstår i området för den planerade järnvägen men för området kring till exempel väg 95 bedöms nollalternativet leda till en liten negativ konsekvens på grund av ökad risk för olyckor med farligt gods i och med den förväntade trafikökningen.

**Planförslaget:** Planförslaget innebär att tågrörelserna kommer öka genom Skellefteå tätort. Mängden transporterat gods inklusive farligt gods ökar. Dock har en ny järnvägsanläggning bedömts vara säkrare än den befintliga banan vad gäller risken för tågrelaterade olyckor. Detta eftersom Norrbotniabanans utformas efter moderna krav och regler vad gäller skydd för personsäkerhet och naturvärden samt egendomsskydd. Den nya järnvägen kommer stängslas in och trädsäkras. För planförslaget kan en högre banstandard med fullständigt intrångsskydd genereras, vilket är positivt ur risksynpunkt. Sammanfattningsvis är den samlade bedömningen att järnvägsplanen innebär positiva effekter för risker kopplat till liv och hälsa, fysisk miljö och skyddsvärd miljö, i jämförelse med nollalternativet.

### Störningar och påverkan under byggskedet

**Nollalternativet:** Nollalternativet Ingen ny järnväg byggs, varför störningar från byggskedet helt uteblir. Inga konsekvenser bedöms uppstå.

**Planförslaget:** Järnvägsplanen bedöms medföra stora negativa konsekvenser under byggskedet eftersom många boende, vägar och verksamheter kommer att beröras under lång tid av byggnationerna.

### Samlad bedömning

Övergripande ändamål och projektmål Järnvägsplanen Skellefteå C- Degerbyn bedöms bidra till att uppfylla Norrbotniabanans övergripande ändamål om en långsiktigt hållbar utveckling samt bidra till att uppfylla de övergripande projektmålen. För de projektspecifika målen bedöms måloppfyllelsen avseende miljö och ekonomi samt funktion som god. De miljömål som bedöms vara relevanta för järnvägsplanen är begränsad klimatpåverkan, frisk luft, bara naturlig försurning, giffri miljö, säker strålmiljö, ingen övergödning, levande sjöar och vattendrag, grundvatten av god kvalitet, levande skogar, god bebyggd miljö samt ett rikt växt- och djurliv. Projektet kommer att bidra till måloppfyllelse för vissa av miljömålen medan måloppfyllelsen för andra miljömål motverkas, främst kortsiktigt.

### Sammanställning av miljökonsekvenser

Nollalternativet bedöms för de flesta aspektområdena inte innebära några negativa konsekvenser. Inom några områden innebär nollalternativet små negativa konsekvenser, se tabell 1, nästkommande sida. Järnvägsplanens påverkan varierar stort beroende på vilket område som studeras. Små negativa konsekvenser bedöms uppstå för stads- och landskapsbild, buller, kulturmiljö, barriäreffekter, naturmiljö, ytvattenresurser och elektromagnetiska fält. Måttligt negativa konsekvenser bedöms uppstå för rekreation och friluftsliv. Stora negativa konsekvenser bedöms uppstå för masshantering och störningar och påverkan under byggskedet. För luftkvalitet, grundvattenresurser, vibrationer och risk och säkerhet bedöms positiva konsekvenser uppstå.

## Planbeskrivning

Dnr: 2023-3140

Tabell 1: Sammanställning miljökonsekvenser ur järnvägsplanens (JP08) MKB. Där grön betyder att det är ingen/positiv konsekvens, gul liten negativ konsekvens, orange måttlignegativ konsekvens och rött stora negativa konsekvenser.

Aspektområde	Nollalternativ	Planförslag
Stads- och landskapsbild	Ingen/positiv konsekvens	Liten konsekvens
Buller	Liten konsekvens	Liten konsekvens
Vibrationer	Liten konsekvens	Ingen/positiv konsekvens
Kulturmiljö	Ingen/positiv konsekvens	Liten konsekvens
Barriäreffekter	Ingen/positiv konsekvens	Liten konsekvens
Naturmiljö	Ingen/positiv konsekvens	Liten konsekvens
Rekreation och friluftsliv	Ingen/positiv konsekvens	Måttlig konsekvens
Luft	Ingen/positiv konsekvens	Ingen/positiv konsekvens
Grundvattenresurser	Liten konsekvens	Ingen/positiv konsekvens
Ytvattenresurser	Ingen/positiv konsekvens	Liten konsekvens
Masshantering	Ingen/positiv konsekvens	Stora negativa konsekvenser
Elektromagnetiska fält	Ingen/positiv konsekvens	Liten konsekvens
Risk och säkerhet	Liten konsekvens	Ingen/positiv konsekvens
Störningar och påverkan under byggskedet	Ingen/positiv konsekvens	Stora negativa konsekvenser



## Planbeskrivning

---

Dnr: 2023-3140

### **Överensstämmelse med allmänna hänsynsregler, riksintressen och miljö kvalitetsnormer**

De allmänna hänsynsreglerna beaktas genom Trafikverkets planeringsprocess och samrådsförfarande där fyrstegsprincipen används och åtgärderna bedöms ur miljösynpunkt. I och med detta har kunskapskravet, försiktighetsprincipen, principen om bästa möjliga teknik, lokaliseringsprincipen och rimlighetsavvägningen efterlevts. Vidare innebär krav på kompetens inom den egna organisationen och vid upphandling att kunskapskravet uppfylls. Genom krav på projektets utförande och miljöskyddsåtgärder, som materialanvändning och hantering av kemiska produkter tillgodoses hushållnings- och kretsloppsprinciperna. Trafikverket har som verksamhetsutövare ansvar för de åtgärder som genomförs och uppfyller således ansvar för skadad miljö.

Inom järnvägsplanen förekommer riksintressen för kommunikationer. Dessa utgörs av järnvägskorridor för Norrbotniabanan, befintlig järnväg till Skellefteå hamn. Järnvägen bedöms inte medföra påtaglig skada på något riksintresse. Inga Natura 2000-områden berörs av järnvägsplanen.

Projektet bedöms inte påverka möjligheten att uppnå miljö kvalitetsnormer för berörda vattenförekomster. Inga av Naturvårdsverket utpekade fisk- och musselvatten berörs av projektet. Projektet berörs inte av miljö kvalitetsnormerna för omgivningsbuller.

Under byggtiden kan projektet försvåra möjligheterna att uppfylla miljö kvalitetsnormen för utomhusluft i Skellefteå. Efter avslutat projekt kan dock Norrbotniabanan bidra med färre vägtransporter i regionen och därmed också något färre vägtransporter genom centrala Skellefteå. På sikt kan projektet bidra till att miljö kvalitetsnormen för luft uppfylls.

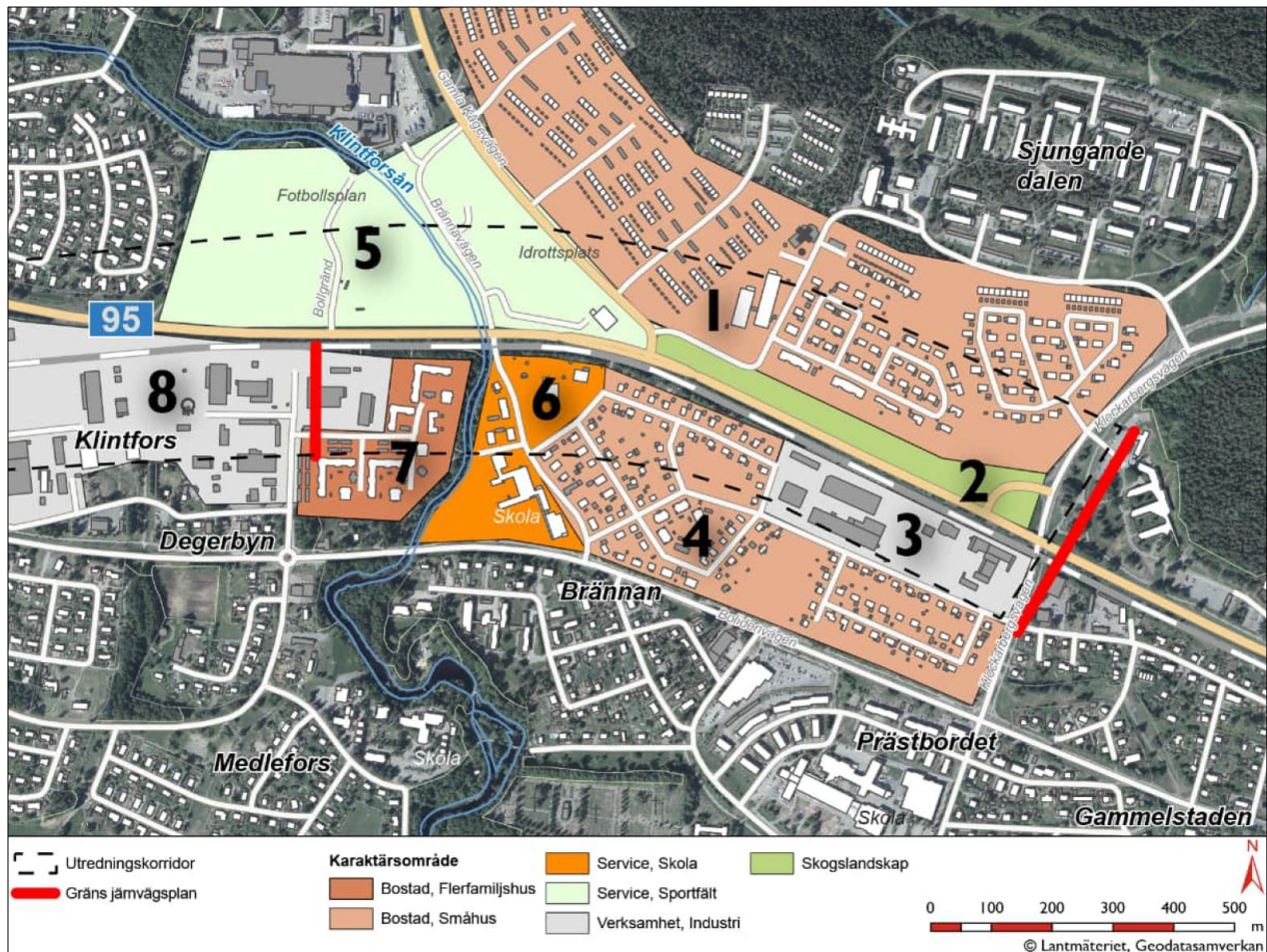
I det fortsatta arbetet kommer det, utöver järnvägsplanen, att krävas ett antal sakprövningar exempelvis tillstånd och anmälan för vattenverksamhet. Det kan bli aktuellt med ansökan om tillstånd för återanvändning av massor med halter över mindre känslig markanvändning (MKM) i närliggande projekt. Det kan även bli aktuellt med ansökan om dispens från Artskyddsförordningen. Täckter, anläggande av upplag och deponier samt eventuella följdverksamheter och tillstånd för broar över Klintforsån som kan uppkomma kan kräva tillstånd, anmälan eller samråd enligt miljöbalken.

# Planeringsförutsättningar

## Natur

## Mark och vegetation

## Förutsättningar



Figur 4: Kartbild från gestaltungsprogrammet för Norrbotniabanan, Skellefteå C– Degerbyn, järnvägsplan 08. Kartan visar de olika karaktärsområdena kring och inom planområdet. Planområdet berörs av områdena 1, 2, 4 och 5, se beskrivning av delområdena på nästkommande sidor.



## Planbeskrivning

Dnr: 2023-3140

### **Sjungande dalen (område 1)**

Område med villor och radhus byggda under 1960- och 1970-talet. Närheten till ett större skogsområde, en stor del uppvuxen vegetation och avsaknad av genomfartstrafik inne i kvarteren gör att området upplevs lugnt och lummigt.



Figur 5: Bild som visar villaområdet Sjungande dalen och parkmarken inom planområdet. Ur järnvägsplanens (JP08) gestaltningsprogram.

### **Parkmark mellan väg och bostadsområde (område 2)**

Ett bredare skogslikt vegetationsstråk avgränsar bostadsområdet från väg 95. Här finns större tallar och björkar som mjukar upp intrycket av vägområdet och barriären som vägen skapar. Stigar inne bland träden vittnar om att naturmarken nyttjas exempelvis för lek. Den västra delen av området är mer parkliknande med buskage och träd i gräsyta. Området är viktigt för att fördröja dagvatten och vid skyfall. Området och särskilt de uppvuxna träden är känsligt för intrång och förlust av vegetation.



Figur 6: Bild som visar parkmark med uppvuxen skog och gång- och cykelväg i östra delen av planområdet. Ur järnvägsplanens (JP08) gestaltningsprogram.



## Planbeskrivning

Dnr: 2023-3140

### ***Bostadsområde Brännan, del av Prästbordet (Område 4)***

Området består framförallt av småhusbebyggelse uppförd till största delen under 1960-talet. Fastigheterna och de allmänna ytorna har uppvuxen vegetation vilket ger området en lummig karaktär. Området är fullt utbyggt. Området är känsligt för ökad trafik och buller från väg och järnväg. Den lummiga karaktären riskerar att delvis förloras om stor del av vegetationen utmed järnvägen avverkas. Främst bebyggelsen längs med Fågelgatan berörs av detaljplanen.



*Figur 7: Bild som visar bebyggelsen längs med Fågelgatan, med uppvuxen vegetation. Ur järnvägsplanens (JP08) gestaltningsprogram.*

### ***Sportfältet (Område 5)***

Inom området ligger Sjungande dalens idrottsplats som delvis berör planområdet. Här finns planer för bland annat fotboll, ishockey, basket och tennis. På vintern spolas en bana för långfärdsskridskor. Här finns även en byggnad som nyttjas för boulespel. Arbeta pågår med nya detaljplaner i området (område 5), för både idrotts- och bostadsändamål.



*Figur 8: Bild som visar Sjungande dalens idrottsplats. Ur järnvägsplanens (JP08) gestaltningsprogram.*

## Planbeskrivning

---

Dnr: 2023-3140

### Förändringar

#### ***Sjungande dalen (område 1)***

Området kommer påverkas av att väg 95 förskjuts norrut så att avskärmningen av träd mot vägen blir mindre. Det gör att vägen kan upplevas mer påträngande. Träd och buskar återplanteras för att skapa en avskärmning mot väg 95. Lokala bullerdämpande åtgärder görs vid vissa fastigheter.

#### ***Naturmark mellan väg och bostadsområde (område 2)***

Den föreslagna dragningen av järnvägen innebär även att läget för väg 95 förskjuts norrut. Detta påverkar naturmarken genom att delar behöver tas i anspråk för vägen och dess kringområde. Ny bullerskyddsskärm placeras på den västra delen av området, där vegetationen är av parkkaraktär med lövträd och buskage. Bullerskyddet anpassas till omgivningen och ska hänga samman med övriga bullerskydd utmed Norrbotniabanan genom Skellefteå tätort. Det är viktigt att bevara och skydda de äldre träd, särskilt tallar, som finns inom området.

Den yta som skapas mellan Gamla Kågevägen, Konsertvägen och väg 95 bör markmodelleras och gestaltas för att smälta in i omgivningen. För att avskärma bostadsområdet från vägarna anläggs här en naturlig plantering med träd och buskar av arter som tall, björk, rönn och sälg som finns naturligt i området. I den sydvästra delen av sportfältet anläggs bullerskyddsvall och bullerskyddsskärm för att skydda angränsande bostadskvarter i stadsdelen Stämninggården. Bullerskydden anpassas till omgivningen.

#### ***Bostadsområde Brännan, del av Prästbordet (Område 4)***

Den nya järnvägen förläggs norr om befintligt spår vilket gör att avståndet mellan spår och fastigheter blir större. Ny bullerskyddsskärm blir högre än befintligt, dock hamnar det längre ifrån fastighetsgräns, vilket mildrar det visuella intrycket.

Gc-tunneln under järnvägen i Fågelgatans förlängning blir bredare än befintlig tunnel då det anläggs dubbelspår. Även gc-tunneln under väg 95 blir något bredare, detta leder till att sträckan genom passagerna blir längre. De två nya gc-tunnlarna hamnar också närmare befintlig gc-tunnel under Gamla Kågevägen, då de flyttas norrut. De nya placeringarna skapar en lång sträcka där själva passagerna utgör en stor del. Det medför att sträckan blir mer skymd och kan upplevas otrygg. Den idag befintliga gc-anlutningen till Sjungande dalens idrottsplats försvinner i och med att korsningen väg 95/ Gamla Kågevägen flyttas. Ny lokalisering av gc-anlutning till idrottsplatsen utreds i samband med detaljplanens genomförande.

Vegetationen norr om fastigheterna längs Fågelgatan bevaras och kompletteras med likartad naturlig vegetation, dock inga högre träd då de hamnar inom järnvägsplanens trädsäkringszon. Nya bullerskyddsskärmar utformas med hög bearbetningsgrad mot fastigheter för att skapa en trivsamt miljö för närboende.

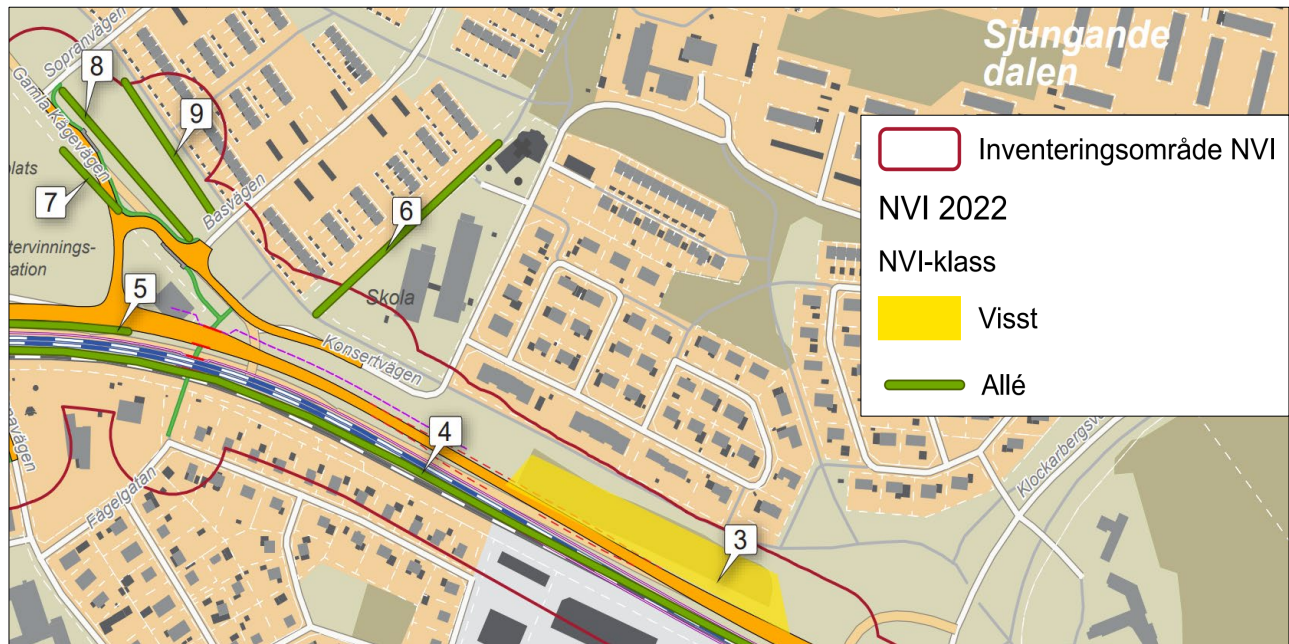
#### ***Sportfältet (Område 5)***

Sporthallen rivs i och med planförslaget. ytan för grusplanerna minskar samt att den trädridå och jordvall som idag utgör en fysisk och visuell avskärmning mot väg 95 kommer att påverkas. Under byggtiden tas stora ytor i anspråk för etablering och upplag.

## Naturmiljö

### Förutsättningar

Trafikverket har 2022 utfört en naturvärdesinventering. Vid inventeringen har områden med naturvärden avgränsats som naturvärdesobjekt och tilldelats en naturvärdesklass enligt skalan högsta naturvärde (klass 1), högt naturvärde (klass 2), påtagligt naturvärde (klass 3) och visst naturvärde (klass 4).



Figur 9: Naturvärden inom och vid planområdet. Utdrag ur järnvägsplanens (JP08) gestaltungsprogram.

Ett område med äldre barrblandskog, naturvärdesobjekt 3, se område 3 i figur ovan, finns beläget intill väg 95, inom planområdet. Skogen bedöms hysa ett visst biotopvärde då det finns grova äldre tallar och aspar inom området. Äldre träd är viktiga för biologisk mångfald då de är attraktiva för vedlevande svampar, insekter och hackspettar. Inga naturvårdsarter identifierades vid inventeringen och skogen bedöms ha ett lågt eller obetydligt artvärde. Sammantaget har skogen tilldelats naturvärdesklass 4, visst naturvärde.

Längs hela berörda sträckan med befintlig järnväg och väg 95 växer en trädbård som domineras av björkar, naturvärdesobjekt 4, som bedöms uppfylla kraven för att skyddas av det generella biotopskyddet enligt miljöbalken då det utgör en allé. Krav som uppfylls enligt Naturvårdsverkets riktlinjer är dels att det är fem eller fler lövträd som står på en rad eller någorlunda rak rad, stammen är 20 cm eller tjockare eller bedöms vara äldre än 30 år, träden är planterade eller självsådda och skötta med syfte att upprätthålla en allé.

Naturvärdesobjekt 4-9 bedöms inte uppfylla kriterierna för höga naturvärden idag. Naturvärdesobjekt 6 och 9, båda lövträdsalléer, finns belägna inom arbetsområdet men bedöms ej påverkas av planförslaget.



## Planbeskrivning

Dnr: 2023-3140

Fyra alléer har identifierats intill Sjungande dalens idrottsplats och utgör naturvärdesobjekt 5–9. Dessa är planterade på gräsytor och består av ett fåtal lövträd av främst björk men även sälg, rönn och hägg. Träden uppnår ingen hög ålder och saknar strukturer som bidrar till höga naturvärden.

Det finns dock enstaka bärande häggar och rönnar vilka bidrar till ett visst värde för den biologiska mångfalden. Sälgar har betydelse för insektslivet. Inom planområdet förekommer totalt fyra alléer. Alléer är viktiga i den gröna infrastrukturen då den binder ihop skogsområde med varandra och skapar spridningsvägar för tex fåglar och insekter samt trevliga miljöer för oss människor att röra oss i. Alléer är biotopskyddade och kräver dispens av Länsstyrelsen.

### Förändringar

Den långa allén, naturvärdesobjekt 4, som följer befintlig bana kommer försvinna vilket medför att livsmiljöer, rastplatser och spridningsvägar går förlorade. Allén är över en kilometer lång och det är i detta skede inte känt hur många träd som påverkas av kommande byggnation. Allén på norra sidan väg 95, naturvärdesobjekt 5, kommer försvinna för att göra plats åt ny sträckning av väg 95. Allén bedöms bestå av 14 björkar och är cirka 120 meter lång. Intill allén finns även enstaka sälgar. Intill grönområdena vid idrottsplatsen kommer en allé, naturvärdesobjekt nr 7, bestående av cirka sju björkar troligen behöva tas bort för att möjliggöra ny dragning av Gamla Kågevägen. Dessa björkar uppnår ingen hög ålder och saknar höga naturvärden. En allé, naturvärdesobjekt nr 8, kan påverkas för att möjliggöra ny dragning av Gamla Kågevägen samt busshållplats. Allén består av cirka 20 träd i mindre klungor, främst björk men även någon enstaka hägg och rönn. Delar av allén kan komma att tas bort. Dessa träd uppnår ingen hög ålder men häggen och rönnarna bidrar till ett visst naturvärde.

På restytan mellan nya dragningen av Gamla Kågevägen och väg 95 kan det skapas en naturlig plantering med arter som finns naturligt i området. Nya träd kan också placeras utmed Gamla Kågevägen samt söder om sportfältet utmed väg 95, se figur 10 nedan.



Figur 10: Skiss på möjlig utformning av naturlig plantering. Ur JP08, gestaltningsprogram.

## Planbeskrivning

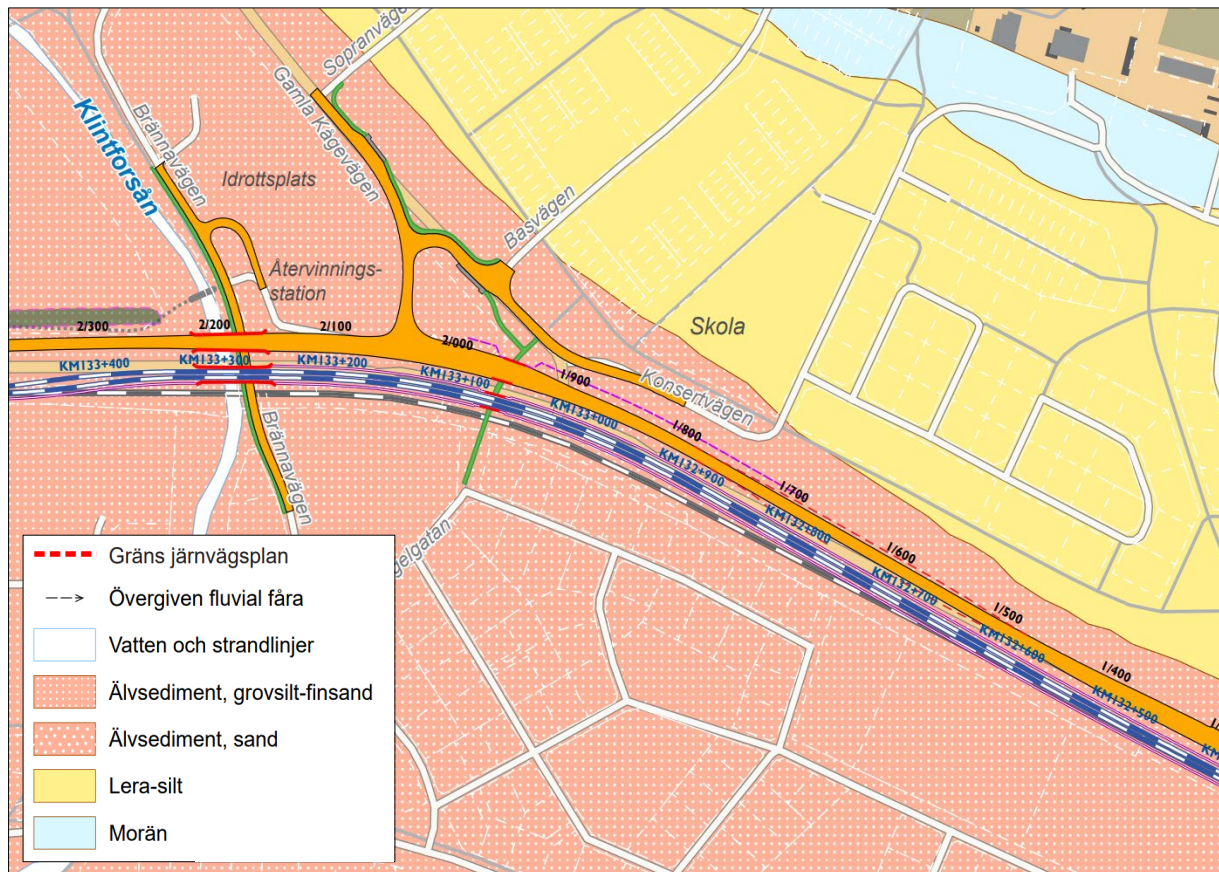
Dnr: 2023-3140

Området längst i öster har ett visst naturvärde, viktig för att omhänderta dagvatten skyfall och ska i undantagsfall exploateras med gång- och cykelväg och dylikt som inryms i användningen.

Den grönska som finns är viktig för upplevelsen av staden, även om den inte håller de högsta naturvärdena. Träden skapar idag en lummig och grön atmosfär och det kommer bli en betydande påverkan lokalt med mer hårdgjorda ytor där det tidigare fanns grönska. Den grönska som försvinner planeras att kompenseras i närområdet.

## Geotekniska förhållanden

Inom hela planområdet består naturligt avlagrade jordlager av mycket lösa till lösa sediment med mäktighet varierande mellan 3,5–10 meter. Den generella jordlagerföljden hos sedimentet utgörs av ett ytligt lager bestående av siltiga-sandiga sediment följt av sulfidhaltiga sediment och längst ner återigen ett lager av siltiga-sandiga sediment. Under lagret av lösa sediment följer fasta jordlager huvudsakligen bestående av morän.



Figur 11: Geotekniska förhållanden inom och kring planområdet. Utdrag ur järnvägsplanens (JP08) planbeskrivning.



## Vattenområden

### Grundvatten- och ytvattenresurser

#### Förutsättningar

Strax söder och väster om planområdet förekommer grundvattenförekomsten Älvsediment Medleområdet (SE719298- 172934). Grundvattenförekomsten är en sand- och grusförekomst av akviferstyp porakvifer. Det finns goda eller mycket goda uttagsmöjligheter i den bästa delen av grundvattenmagasinet. Grundvattenförekomsten omfattas av miljökvalitetsnormer och enligt statusklassning i VISS (en databas som visar vattenförekomster och förvaltningar i Sverige) är den kemiska och kvantitativa statusen god men med betydande påverkan från förorenade områden. Vattenmyndigheterna har i arbetsmaterial för förvaltningscykel 3 (2017–2021) bedömt att det finns risk att kemisk status inte uppnås.

Detaljplanen berör en ytvattenförekomst, Klintforsån (SE719389- 174 261), som omfattas av miljökvalitetsnormer. Klintforsån är klassad som ett naturligt vattendrag men är dock påverkad av tidigare flottningsverksamhet. Klintforsåns ekologiska potential är i dag klassad till måttlig. Påverkan från tidigare flottningsverksamhet i vattenförekomsten är orsaken till att Klintforsån i dag hyser ekologiska problem. Motiveringen till klassningen är enligt VISS att barriärerna fragmenterar vattenförekomsten och hindrar fiskars och bottenlevande djurs förflyttningar upp- och ned i vattensystemet, samt hämmar flödet av näringsämnen, sediment och organiskt material. Det påverkar den ekologiska funktionen i vattenförekomsten i så hög grad att den ekologiska statusen bedöms vara sämre än god och åtgärder behöver därför vidtas. Avseende den kemiska statusklassificeringen av Klintforsån är den satt till *Uppnår ej god kemisk status*.

#### Förändringar

Enligt miljökonsekvensbeskrivningen för järnvägsplanen som innefattar även detaljplaneområdet påverkas ingen vattenförekomst negativt.

## Bebyggelseområden

### Bostäder

Norr om planområdet ligger Sjungande dalen som består av villor och radhus byggda under 1960- och 1970-talet. Delvis inom planområdet ligger kvarteret Rapphönan som består av småhusbebyggelse uppförd under 1960-talet. För kvarteret Rapphönan bekräftar planen det område som finns för bostäder i befintlig detaljplan, men konsekvenserna blir att järnvägspåret blir längre bort liksom bullerplanken. Däremot är bullerplanken högre och blir mer påtagliga i miljön.

### Arbetsplatser, övrig bebyggelse

Sydost om planområdet finns ett verksamhetsområde. Detaljplanen föranleder inga förändringar för verksamheterna.

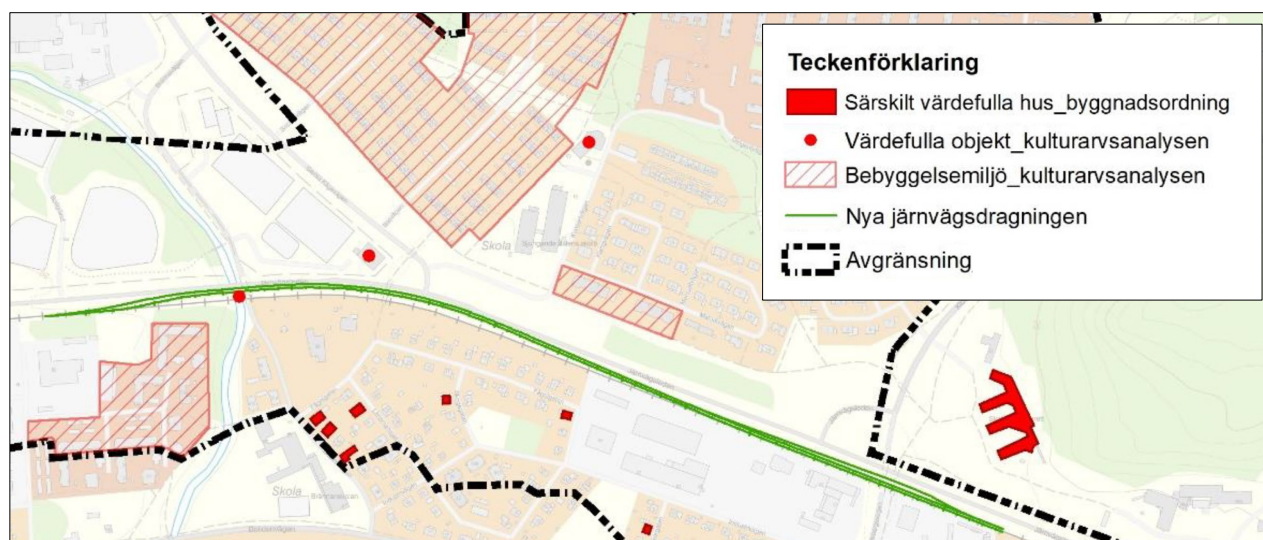
## Kulturmiljö

Inom planområdet finns inga lagskyddade kulturhistoriska objekt eller miljöer.

I samband med framtagandet av Järnvägsplan 08 har Skellefteå museum, på uppdrag av AFRY, tagit fram en kulturarvsanalys, daterad 2022-05-23. Kulturarvsanalysen omfattar det område som berörs av Järnvägsplan 08 och därmed även den del av området som berörs av detaljplanen.

## Kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer

I anslutning till planområdet finns ett antal utpekade objekt, byggnader och bebyggelsemiljöer, se figur 12 nedan. Järnvägsplanens bullerutredning visar inte på att något av dessa kommer att beröras av bullerskyddsåtgärder i form av exempelvis fönsterbyten. Inom bebyggelsemiljön som finns utpekad längs Melodivägen föreslås dock bullerskydd i form av fastighetsnära åtgärder vid uteplats och skolgård. Även om det inte föreslås exempelvis dörr- och fönsterbyten, är det ändå viktigt att sådana åtgärder utförs med hänsyn till byggnadernas karaktärsdrag, om det skulle bli aktuellt. Även fastighetsnära bullerskydd i form av exempelvis plank ska utföras med hänsyn till byggnadernas karaktärsdrag.



Figur 12: Kartbilden visar på särskilt kulturhistoriskt värdefulla byggnader enligt Byggnadsordning för Prästbordet och utpekade byggnader och objekt i kulturarvsanalysen. Kartbilden är ett utdrag och framställd utifrån kulturarvsanalysen som Skellefteå museum har tagit fram på uppdrag av AFRY.

## Sjungande dalens sporthall

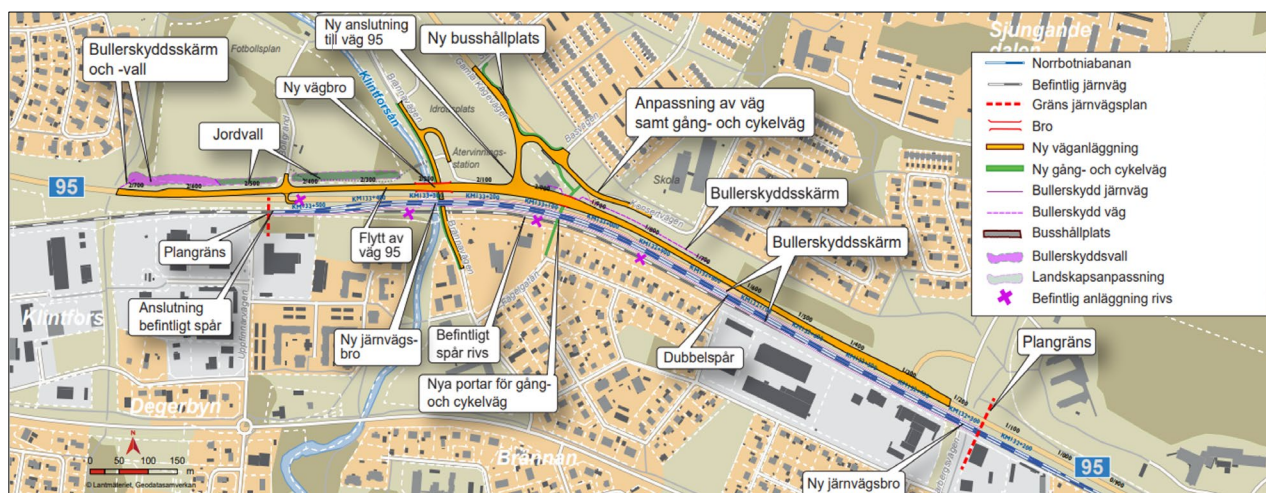
Inom planområdet finns ett utpekat objekt, sporthallen, som idag ligger inom området för Sjungande dalens idrottsplats. Byggnaden, som kommer att rivas, har inget kulturhistoriskt skydd men är utpekad utifrån sina tidstypiska och tydligt funktionalistiska drag, sett till indelning av fasaden i olika volymer och material samt med fönsterband som sträcker sig längs efter fasaden.

Sjungande dalens sporthall har på fasaden en konstgestaltning av Gunnar Holmström tillverkad 1974. Verket "Blomma, blad, fjärl" är en metallrelief i flera delar som inte får rivas med byggnaden. Verket ska monteras ned och bevaras.

Vid rivning bör, förutom den offentliga konsten, även material så som bland annat tegel, fönster och dörrar återbrukas.

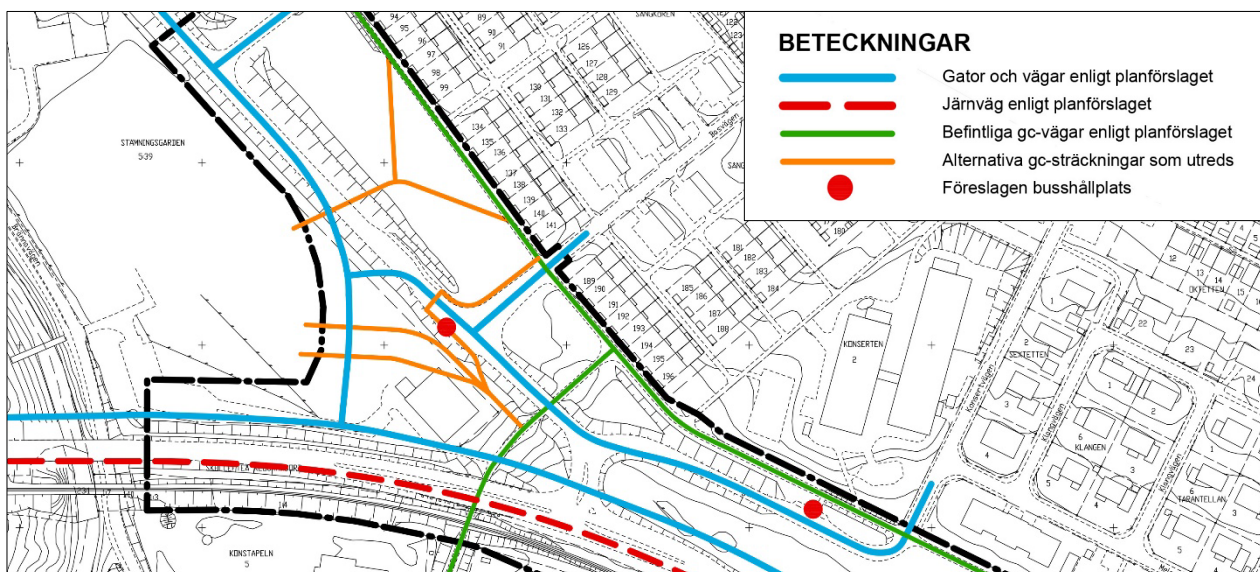
## Gator och trafik

Placeringen av nya spår norr om det befintliga spåret innebär att väg 95 behöver flyttas norrut. Väg 95 flyttas som mest 25 meter längre norrut. Detta påverkar förutom vägens sträckning även korsningar och anslutningar mot väg 95. Konsertvägen justeras i sidled och ansluts mot gamla Kågevägen.



Figur 13: Karta som visar planerat vägnät och järnväg. Ur järnvägsplanens (JP08) MKB.

Gång- och cykelvägen i förlängning av Fågelgatan behåller sin befintliga sträckning men sektionen breddas och profiljusteras i höjdlid. Gång- och cykelvägen får med ny utformning en minskad lutning. Nuvarande koppling mot Sjungande dalens idrottsplats försvinner i samband med flytten av korsningen väg 95/Gamla Kågevägen. I och med detta måste ny anslutning möjliggöras. Ingen exakt lokalisering tas fram i samband med planförslaget utan lämplig placering kommer att utredas vidare i samband med genomförandet. Planen möjliggör för gång- och cykel både inom gatu- och parkmarken. Nedan redovisas en översiktlig karta över planerad och eventuell framtida utbyggnad.



Figur 14: Karta som visar planerad väg- och järnvägssträckning samt befintliga och alternativa gc-sträckningar.



## Planbeskrivning

Dnr: 2023-3140

Befintlig anslutning till Gamla Kågevägen stängs när väg 95 flyttas. Ny C-korsning (trevägs-korsning) för Gamla Kågevägen anläggs cirka 140 meter längre västerut. C-korsningen utförs som den tidigare korsningen med separat högersvängskörfält mot Gamla Kågevägen. Det innebär att Gamla Kågevägen kommer att dras om och anslutas till C-korsningen i det nya läget. Befintliga busshållplatser längs Gamla Kågevägen kommer att anpassas till de nya vägdragningarna. Befintlig busshållplats i norrgående riktning på Gamla Kågevägen utgår och en ny tillgänglighetsanpassad busshållplats anläggs öster om Sopranvägen. Busshållplatsen i södergående riktning byggs om och tillgänglighetsanpassas. En ny gångpassage anläggs i anslutning till södra busshållplatsen. Konsertvägen och del av Gamla Kågevägen kompletteras med gångbana mellan busshållplatserna.

Slänterna i anslutning till gc-tunnlarna utformas med vegetation för ett omhändertaget uttryck. Arter väljs utifrån att de ska vara lätta att sköta och passa in i omgivningen. Belysning ska placeras och utformas för att skapa en säker och trygg passage både inne i portarna samt utanför.

## Hälsa och säkerhet

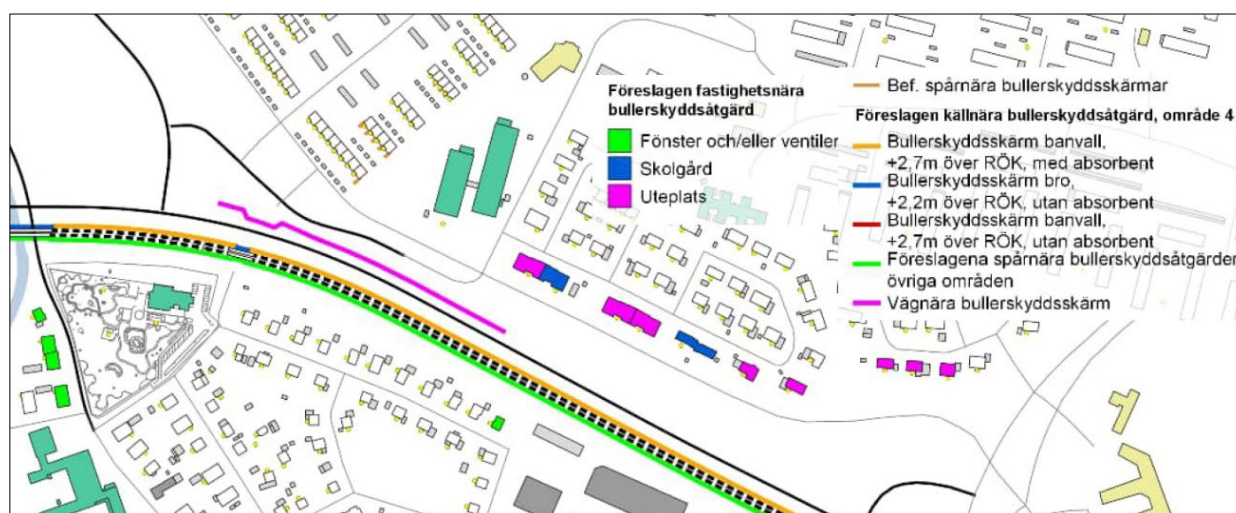
Se även kapitel Miljökonsekvensbeskrivning.

### Trafikbuller

I Trafikverkets bullerutredning för Norrbotniabanan (PM Buller Norrbotniabanan, Skellefteå C – Degerbyn, Skellefteå kommun, Västerbottens län, JP08, 2023-03-15) beskrivs bullerpåverkan på fastigheterna utmed järnvägen och väg 95. Bullerutredningen har initialt innefattat alla bostadsbyggnader, vårdlokaler, skolor och kontor som beräknats få ljudnivåer utomhus över 70 dBA maximal ljudnivå (L<sub>max</sub>) och 55 dBA medelljudnivå (Leq), eller inomhus över L<sub>max</sub> 45 dBA och Leq 30 dBA från ombyggd sträcka av järnvägen och vägar vid prognosåret 2040. I bullerutredning har både källnära (vid spår och väg) och fastighetsnära åtgärder föreslagits.

Bullerskyddsskärmar kommer att sättas upp längs med väg 95 i höjd med Konsertvägen och spårnära utmed järnvägen på båda sidor. Även bullerdämpande åtgärder vid vissa fastigheter kommer att bli aktuella.

För berörda fastigheter i anslutning till aktuell detaljplan har beräkningar av bullernivåer genomförts med föreslagna bullerskyddsåtgärder.



Figur 15: Översiktskarta över föreslagna bullerskyddsåtgärder. Ur järnvägsplanens (JP08) PM Buller.

## Planbeskrivning

---

Dnr: 2023-3140

### Området norr om väg och järnväg

Vid Sjungande dalen norr om järnvägen och väg 95 föreslås åtta bostadshus få uteplatsåtgärd i området. De två tidigare förskolorna, som tillhör kommunens lokalbank och som i dagsläget används för daglig verksamhet och flyktingboende, föreslås få en lokal skärm vid skolgården. Se bullerskyddsåtgärder, figur 15, föregående sida. Om den nuvarande användningen kommer att fortgå bör bullerskyddsåtgärderna anpassas efter aktuell verksamhet.

Med åtgärderna klaras samtliga riktvärden (inomhus och vid uteplatser) utom riktvärdet Leq 55 dBA vid fasad som beräknas överskridas vid sju av bostadshusen och vid de två tidigare förskolorna. De bostadshus där ljudnivån överskrider Leq 55 dBA vid fasad, med föreslagna källnära bullerskyddsåtgärder, får dock 1–3 dBA lägre dygnsekvivalent ljudnivå gentemot nollalternativet. Nollalternativet innebär att markanvändningen och infrastrukturen förutsätts vara på samma sätt som i nuläget men att trafiken på det statliga vägnätet ökar i enlighet med prognosår 2040. De åtgärder som föreslås genomförs medför alltså att bullersituationen, trots att man inte klarar riktvärdet 55 dBA vid fasad, kommer att förbättras, både jämfört med idag men även med en ökad trafikmängd.

### Området söder om väg och järnväg

För Brännans förskola och kvarteret Rapphönan innebär de föreslagna källnära bullerskyddsåtgärderna att ljudnivån minskar tillräckligt för att endast ett bostadshus (Rapphönan 11) behöver en fastighetsnära bullerskyddsåtgärd i form av en fasadåtgärd.

Längs med Brännavägen närmast söder om järnvägen beräknas totalt fyra bostadshus (Lärlingen 1 och 2) få en maximal ljudnivå över 45 dBA inomhus. Eftersom Brännavägen är en kommunal gata, samt att det är begränsat med utrymme för eventuell källnära bullerskyddsåtgärd, föreslås istället fastighetsnära bullerskyddsåtgärder i form av fasadåtgärd för att klara gällande riktvärden inomhus.

Rapphönan 11, Lärlingen 1 och Lärlingen 2 föreslås få fasadåtgärd för berörda fasader och våningsplan. De preliminära fasadåtgärderna är:

- Rapphönan 11, byte av ventil
- Lärlingen 1, byte av fönster och ventiler
- Lärlingen 2 (Brännavägen 61A, 63 och 65), byte av fönster och ventiler.

Med föreslagna bullerskyddsåtgärder beräknas riktvärden inomhus, utomhus vid fasad och utomhus på minst en privat eller gemensam uteplats, klaras för samtliga bostadshus i området. Se bullerskyddsåtgärder, figur 15, föregående sida.

### Sammanfattad bedömning

Med föreslagna bullerskyddsåtgärder beräknas gällande riktvärden klaras för samtliga bostadshus som angränsar detaljplanen söder om väg och järnväg. För området som angränsar detaljplanen norr om väg och järnväg klaras också samtliga riktvärden, förutom riktvärdet 55 dBA vid fasad som beräknas överskridas vid sju av bostadshusen och vid de två före detta förskolorna.

Även om gällande riktvärden beräknas överskridas med föreslagna åtgärder bedöms ljudnivån minska, både jämfört med dagens trafikmängd och med en uppräknad av trafikmängden utifrån prognosår 2040. I och med att man klarar övriga riktvärden för bostäderna bedömer kommunen Trafikverkets åtgärder godtagbara som helhet.





## Planbeskrivning

---

Dnr: 2023-3140

### Farligt gods

Farligt gods transporteras efter väg 95 och järnvägen. Ingen bebyggelse eller annan viktig målpunkt finns inom detaljplan. Rekommenderade riskhanteringsavstånd klaras till omgivande bebyggelse.

Det kommer att behövas en mer detaljerad riskutredning för byggskedet för bedömning av eventuella behov av riskreducerande åtgärder

## Teknisk försörjning

### Ledningar

Planområdet omfattas av ett flertal ledningar med ledningshavare såsom Skellefteå Kraft, Skellefteå kommun samt Skanova. Genomförandet av detaljplanen medför att flertalet av befintliga ledningar kommer att behöva skyddas, läggas om eller flyttas.

Skellefteå Kraft har fjärrvärmeledningar inom planområdet som korsar järnvägsområdet [T<sub>1</sub>] och planlagd bostadsmark [B]. Dessa planeras ligga kvar i dess nuvarande läge och säkerställs därmed med utlagt u-område i plankartan [u<sub>1</sub>]. Exakt lokalisering av övriga ledningar inom planområdet är osäker. Dialog kommer därför att ske mellan Trafikverket och berörda ledningshavare i samband med genomförandet och får säkerställas enligt överenskommelse. Inga u-områden är utlagda i allmän platsmark då detta anses ändamålsenligt.

För att säkra rättigheten till ledningar på annans mark har ledningshavarna möjlighet att ansöka om bildande av ledningsrätt, alternativt servitut, hos den kommunala lantmäterimyndigheten.

### Snöupplag

Möjlighet för snöupplag finns i detaljplanen, inom såväl användningarna gata [GATA] som park [PARK], men mark är inte särskilt utpekad för det.

## Strandskydd

Syftet med strandskyddet är att trygga allmänhetens tillgång till strandområdena – genom allemansrätten – samt bevara goda livsvillkor på land och i vatten för djur- och växtlivet.

I den idag gällande detaljplanen finns inga beslut som påvisar att strandskyddet är upphävt. Men eftersom strandskyddet alltid återinträder när underliggande detaljplan ersätts av en ny detaljplan, behöver alltid en ny prövning göras.

Då Klintforsån ligger i angränsning till planområdet så berörs västra delen av detaljplanen av strandskydd. För de delar av marken som är avsedd för järnväg och väg samt ligger inom strandskyddat område behöver strandskyddet upphävas, se kartbild nedan.

### Motivering till upphävande av strandskyddet

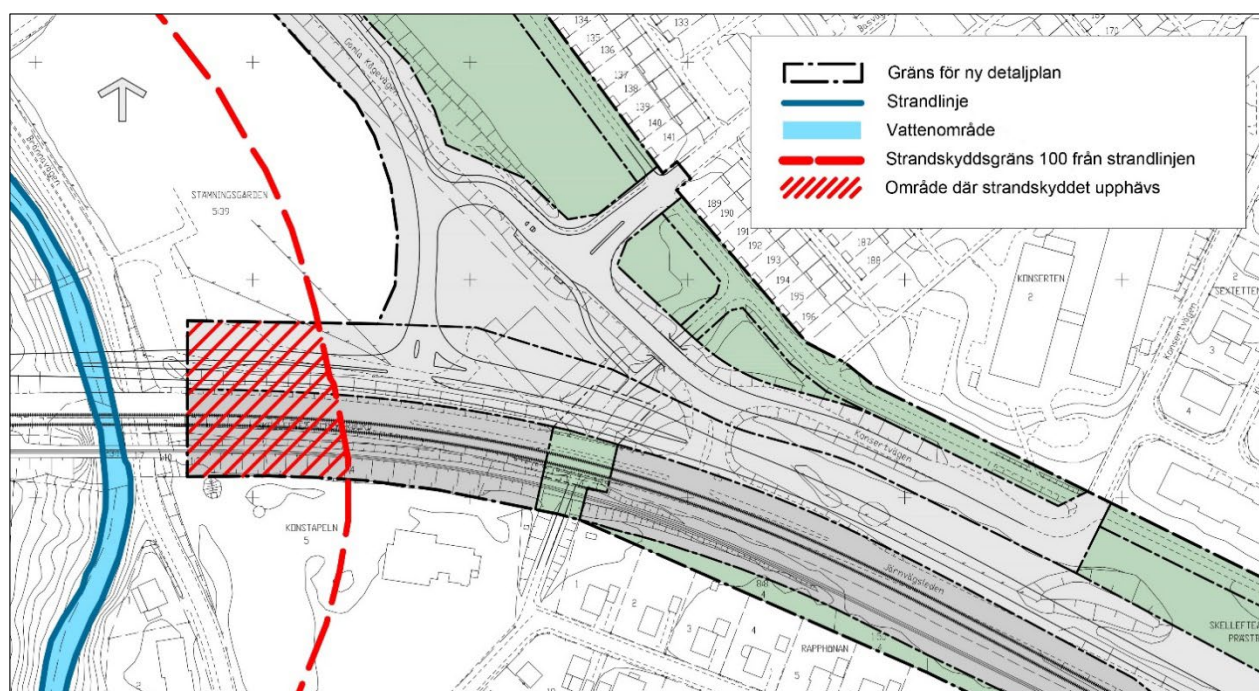
Norrbotniabanan och den infrastrukturförändring den innebär bedöms vara ett sådant angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses på annat sätt än att ta den aktuella marken i anspråk. Stora delar av marken där strandskyddet avses upphävas är också redan idag i anspråktagen av järnväg och väg. Bedömningen är därmed att upphävandet i sig inte kommer att förändra eller påverka allmänhetens tillgång till Klintforsån eller försäkra för växt- och djurlivet i anslutning till denna nämnvärt.

## Upphävande av strandskyddet

Strandskyddet upphävs för den i planen avsedda marken för järnväg [T<sub>1</sub>] och väg [VÄG] inom 100 meter ifrån strandlinjen, med hänvisning till det särskilda skälet nedan.

Som särskilt skäl enligt 7 kap 18 c - d §§ miljöbalken framhålls att området:

- är ianspråktaget på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften,
- behöver användas för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför strandskyddsområdet.



Figur 17: Kartbild som med röd skraffering visar var strandskyddet avses upphävas.

# Detaljplanens genomförande

## Planförfarande

Detaljplanen upprättas med utökat förfarande. För möjlighet till samnyttjande av de handlingar som tagits fram i samband med processen för framtagandet av Trafikverkets järnvägsplan (JP08), nyttjar kommunen även möjligheten till samordnat förfarande.

## Tidplan

Samråd: december 2023–januari 2024

Granskning: februari–mars 2024

Antagande: maj 2024

## Organisatoriska frågor

### Avtal

#### Planavtal

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

## Fastighetsrättsliga frågor

### Fastighetsbildning

Planförslaget påverkar områden markerade i kartbilder på nästkommande sida (figur 17 och 18). För planförslagets genomförande föreslås nedanstående fastighetsregleringar:

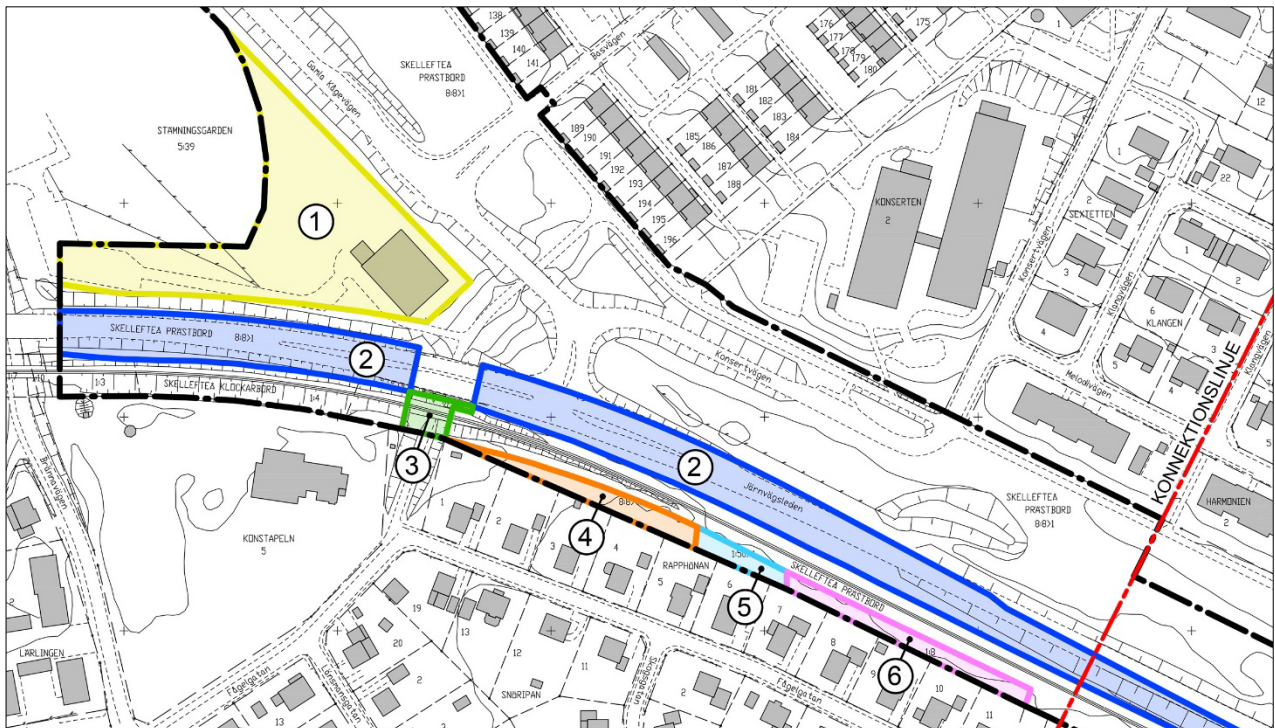
1. Genom fastighetsreglering överförs område nr 1 ( gult område) från Stämninggården 5:39 till Skellefteå Prästbord 8:8
2. Genom fastighetsreglering överförs område nr 2 ( blått område) från Skellefteå Prästbord 8:8 till Skellefteå Prästbord 1:8
3. Genom fastighetsreglering överförs område nr 3 ( grönt område) från Skellefteå Prästbord 1:8 till Skellefteå Prästbord 8:8
4. Genom fastighetsreglering överförs område nr 4 ( orange område) från Skellefteå Prästbord 8:8 till Rapphönan 1-5. Fastigheterna förlängs mot järnvägsområdet.
5. Genom fastighetsreglering överförs område nr 5 ( ljusblått område) från Skellefteå Prästbord 1:50 till Rapphönan 5-7. Fastigheterna förlängs mot järnvägsområdet.
6. Genom fastighetsreglering överförs område nr 6 ( rosa område) från Skellefteå Prästbord 1:8 till Rapphönan 7-11. Fastigheterna förlängs mot järnvägsområdet.

Ansökan om fastighetsreglering görs till den kommunala lantmäterimyndigheten.

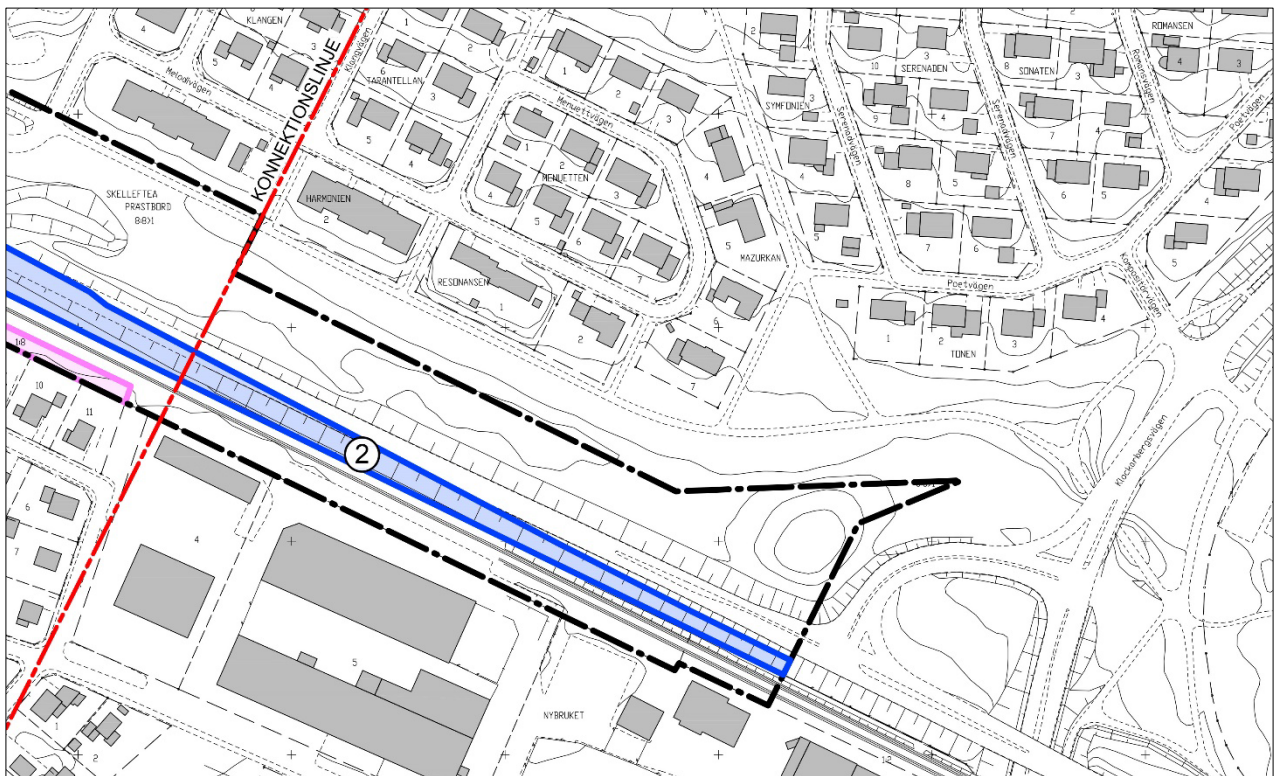


## Planbeskrivning

Dnr: 2023-3140



Figur 18: Kartbild som visar de områden som planeras regleras över till annan fastighet. Planområdet är indelat i två delar, se konnektionslinje i röd färg. Kartbilden visar västra delen av planområdet.



Figur 18: Kartbild som visar de områden som planeras regleras över till annan fastighet. Planområdet är indelat i två delar, se konnektionslinje i röd färg. Kartbilden visar östra delen av planområdet.



## Ledningsrätter och servitut

Planområdet omfattas av ett flertal ledningar med ledningshavare såsom Skellefteå Kraft, Skellefteå kommun samt Skanova. Genomförandet av detaljplanen medför att befintliga ledningar kan måste renoveras, förnyas, omlokaliseras eller säkras genom formella rättigheter. För att säkra rättigheten till ledningar på annans mark har ledningshavarna möjlighet att ansöka om bildande av ledningsrätt, alternativt servitut, hos den kommunala lantmäterimyndigheten.

För område i plankartan avsatt som markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar [u<sub>1</sub>] bildas ledningsrätt för Skellefteå Krafts fjärrvärmeledningar.

För område i plankartan avsatt som markreservat för järnvägsbro [t<sub>2</sub>] bildas servitut till förmån för Trafikverkets järnvägsfastighet att nyttja kommunens fastighet (Skellefteå Prästbord 8:8) för det avsedda ändamålet.

## Ekonomiska frågor

### Inlösen, ersättning och förrättningskostnad

Planförslaget innebär att fastigheterna inom kvarteret Rapphönan har möjlighet att utöka sina fastigheter genom att lösa in mark närmast järnvägen. Planförslaget följer den idag gällande detaljplanen som även den ger denna möjlighet. Ersättning för marköverlåtelsen hanteras genom överenskommelse. Förrättningskostnaden fördelas i enlighet med överenskommelse eller genom beslut av lantmäterimyndigheten.

I övrigt medför detaljplanens genomförande att Trafikverket och kommunen löser in och byter nödvändig mark med varandra.

Aktuella fastighetsregleringar redovisas utförligare under kapitlet "Fastighetsrättsliga frågor".

### Anläggande och drift av allmän plats

Planens genomförande medför att vägar och gator måste flyttas och byggas om. Trafikverket och Skellefteå kommun ansvarar för att detta genomförs i enlighet med detaljplanen, som är anpassad till Trafikverkets järnvägsplan 08.

För fortsatt drift av vägområdet, som omfattas av väg 95, ansvarar Trafikverket medan Skellefteå kommun ansvarar för övrig allmän platsmark. Det innebär att Skellefteå kommun ansvarar för fortsatt drift av den allmänna platsmarken för gatuområdena som berör Gamla Kågevägen, Konsertvägen, Sopranvägen samt Basvägen. Skellefteå kommun ansvarar även för anläggande och drift av anordningar inom den allmänna platsmarken avsedd för parkmark och gång- och cykelväg.

## Konsekvenser av planförslaget

Detaljplanens genomförande innebär att nuvarande järnvägsområde breddas och utökas norrut för att rymma tvåspårig järnväg. I och med det flyttas även nuvarande väg 95 norrut och korsningen med anslutning till Gamla Kågevägen flyttas västerut. Flytten av korsningen väg 95/Gamla Kågevägen medför att Konsertvägen förlängs västerut med ny anslutning mot Gamla Kågevägen.

Flytten av korsningen Gamla Kågevägen/Konsertvägen medför att boenden på Basvägen fortsättningsvis kommer att ansluta till Gamla Kågevägen via Konsertvägen, istället som idag, direkt mot Gamla Kågevägen. Flytten av korsningen bedöms positivt för de boende på Basvägen, speciellt boende längst i söder, som nu får en minskad trafikmängd närmast bostäderna.

Flytten av järnvägen medför att de flesta fastighetsägarna söder om järnvägen, framförallt boende längs med Fågelgatan, men även förskolan väster om Fågelgatan, hamnar längre ifrån järnvägen. Trafikverket planerar också nya högre bullerskyddsskärmar, med hög bearbetningsgran, samt utökad vegetation mellan järnvägen och kvartersmarken i söder, vilket tillsammans med det ökade avståndet bedöms positivt utifrån buller och trivsel. Några enstaka fastigheter längs med Fågelgatan och Brännavägen kommer dock behöva fastighetsnära bullerskyddsåtgärder, framförallt nya fönster, vilket Trafikverket ombesörjer.

För boende och verksamheter norr om planområdet bedöms konsekvenserna blir små, då området inte direkt angränsar till järnvägen eller väg 95. Nya bullerskyddsskärmar vid järnvägen samt vägnära bullerskyddsskärm mellan väg 95 och Konsertvägen bidrar till minskat buller. Trots det kommer fastighetsnära bullerskyddsåtgärder, framförallt för uteplats, även här att bli aktuella för vissa fastigheter.

Planförslaget bekräftar idag gällande detaljplan som medger en utökning av befintliga bostadsfastigheter längs med Fågelgatan, inom kvarteret Rapphönan. Då ingen förändring av kvartersmarken genomförs bedöms inte fastighetsägarna inom kv Rapphönan påverkas nämnvärt. De behåller möjligheten att utöka sina fastigheter.

I och med att väg och järnväg förskjuts norrut, tillsammans med flytten av korsningen Väg 95/Gamla Kågevägen, kommer delar av nuvarande kvartersmarken där Sjungande dalens idrottsplats ligger övergå till vägområde. Det innebär att området för idrottsplatsen minskar och nuvarande sporthall måste rivas.

Den nuvarande gc-kopplingen mellan idrottsplatsen och bostadsområdet söder om järnvägen, via Fågelgatan, kommer att försvinna i och med den nya trafiklösningen. Då denna koppling är viktig måste den ersättas. Kommunen utreder därför alternativt läge för möjlighet till säker planskild lösning.

Planens genomförande innebär att flertalet ledningar kommer att behöva skyddas, läggas om eller flyttas, vilket påverkar flertalet ledningsägare.

Området berörs av ett antal trädalléer varav en del helt eller delvis kommer att behöva tas bort. Effekten blir att träden inte kan nå hög ålder och utveckla strukturer som bidrar till ökad biologisk mångfald. Alléer har biotopskydd och kräver dispens av Länsstyrelsen.

I övrigt bibehålls de större parkområdena i princip i sin nuvarande omfattning vilket är positivt både utifrån möjligheten till omhändertagande av dagvatten och skyfall, men även utifrån trivselsynpunkt.

# Planbestämmelser

Nedan redovisas plankartans bestämmelser med tillhörande förklaring och syfte.

## Användning av mark och vatten

### Allmän plats

#### GATA - Gata

Gata som ingår i lokalnätet, med kommunen som väghållare. Avsedd för all sorts allmän trafik som främst har sitt mål inom orten eller vid gatan. Inom området ingår förutom körbana även sidoområden avsedda för diken, snöröjning, etc. Även gång- och cykelvägar samt gatubelysning får uppföras inom området.

#### GCVÄG - Gång- och cykelväg

Avsedd för gång-, cykel- och mopedtrafik. Området ingår i kommunens huvudnät för gång- och cykeltrafik. Inom området ingår förutom körbana även sidoområden avsedda för diken, snöröjning, etc. Även gatubelysning får uppföras inom området.

#### PARK - Park

Anlagt grönområde som helt eller delvis kräver skötsel. Grönområdena är viktiga att bibehålla i dess nuvarande form då även vissa naturvärden inryms inom de vegetationsklädda partierna. Grönområdena är också viktiga för omhändertagande av dagvatten och får i undantagsfall även exploateras med gång- och cykelvägar.

#### VÄG - Väg

Väg som ingår i det sammanhängande huvudnätet med Trafikverket som väghållare. Avsedd för all sorts allmän trafik som främst färdas till, från och genom orten, samt mellan olika områden inom orten. Inom området ingår förutom körbana även sidoområden avsedda för diken, snöröjning, etc. Även gång- och cykelvägar samt gatubelysning får uppföras inom området.

## Kvartersmark

#### B - Bostäder

Område avsett för Bostäder. Marken är avsedd för att möjliggöra en utökning av befintliga bostadsfastigheter inom kvarteret Rapphönan.

#### T<sub>1</sub> - Järnväg

Område avsett för järnväg. Marken är avsedd för att säkerställa område för järnvägsändamål och möjliggöra för Norrbotniabanans genomförande.

## Egenskapsbestämmelser för allmän plats

### Markreservat för allmännyttiga ändamål

#### t<sub>1</sub> – Gång- och cykeltunnel

Område avsett för gång- och cykeltunnel under väg 95.

#### t<sub>2</sub> – Järnvägsbro

Området avsett för järnvägsbro över kommunens mark för gång- och cykelväg. För att säkra Trafikverkets rättighet till järnvägsbro bildas servitut.

### Upphävande av strandskydd

#### a<sub>1</sub> – Strandskyddet är upphävt

Strandskyddet upphävs för att möjliggöra anläggande av väg (väg 95).

### Utformning av allmän plats

#### fördröjning – Fördröjning av dagvatten/skyfall

Området ska säkerställa att man klarar av att fördröja dagvatten, även vid extrema skyfall.

## Egenskapsbestämmelser för kvartersmark

### Begränsningar av markens utnyttjande

#### Prickmark – Marken får inte förses med byggnad

Syftet är att området närmast järnvägen ska hållas fritt från bebyggelse.

### Markreservat för allmännyttiga ändamål

#### u<sub>1</sub> – Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar

Område avsett för fjärrvärmeledning i första hand. För att säkra rättigheten bildas ledningsrätt.

### Upphävande av strandskydd

#### a<sub>2</sub> – Strandskyddet är upphävt

Strandskyddet upphävs för att möjliggöra anläggande av järnväg (Norrbotniabanan).

## Genomförandetid

### Genomförandetid – Genomförandetiden är 180 månader (15 år) och börjar gälla fr.o.m. detaljplanen vunnit laga kraft

Genomförandetiden är den tidsrymd inom vilken detaljplanen är tänkt att genomföras. Huvudregeln är att planen inte får ändras, ersättas eller upphävas mot berörda fastighetsägares vilja under denna tid. Detaljplanen fortsätter sedan även att gälla efter genomförandetidens slut.



# Upprättande av detaljplan

## Medverkande

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

## Samråd

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

Samhällsbyggnad  
Fysisk planering, plan

Therese Kreisel  
Verksamhetschef plan

Frida Feil  
Planarkitekt

Åsa Wallin  
Planingenjör