

Granskningsutlåtande

Detaljplan för ny sträckning av Nordlandergatan m.m.

inom stadsdelarna Prästbordet och Norrböle, Skellefteå kommun, Västerbottens län

Detaljplanen upprättas med standardförfarande.

Detaljplanen har varit utställd för granskning mellan 1–24 november 2022. De som är berörda av planen har fått tillfälle att lämna synpunkter under granskningstiden.

Synpunkterna på detaljplanen har främst berört:

- Oro för ökad trafik och utsläpp
- Oro för bullernivåer
- Byggrätt
- Byggnadshöjd för komplementbyggnader
- Järnvägsplanens markanspråk

Synpunkter som kommit in i under samrådet finns redovisade i samrådsredogörelsen för denna detaljplan.

De synpunkter från samrådet som fortfarande inte kunnat tillgodoses finns med i detta granskningsutlåtande tillsammans med samhällsbyggnads kommentarer.

Ändringar inför antagande

Efter genomförd granskning har endast mindre ändringar av redaktionell karaktär genomförts.

Inkomna yttranden på planförslaget under granskningen

Under granskningstiden har åtta yttranden kommit in enligt nedanstående förteckning. Tre yttranden med synpunkter har kommit in, dessa redovisas, sammanfattas och kommenteras nedan.

Samtliga yttranden finns tillgängliga i sin helhet på Skellefteå kommun, samhällsbyggnad.

Yttranden från:	Datum	Kommentar
Region Västerbotten	2022-11-11	Ingen erinran
Skellefteå museum	2022-11-21	Ingen erinran
Sakägare 1	2022-11-21	Se nedan
Sakägare 2	2022-11-23	Se nedan
Samhällsbyggnad, Skellefteå kommun	2022-11-23	Se nedan
Länsstyrelsen	2022-11-23	Ingen erinran
Trafikverket	2022-11-24	Ingen erinran
Skellefteå Kraft	2022-11-24	Ingen erinran

Sakägare

Sakägare 1

Biltrafiken kommer öka från 2 000 till 10 000 bilar/dygn på Nordlandergatan. Vilka argument finns för att biltrafiken behöver kunna svänga in på Södra järnvägs-gatan? Varför kan inte Södra järnvägs-gatan vara återvändsgata, som ni sagt vid tidigare diskussioner? Kanal-gatan bör vara buss-gata och Södra järnvägs-gatan ska inte vara öppen för busstrafik.

Sakägare anför att hon yttrat sig i samrådet angående husets och gatans dåliga hållbarhet. Förslaget ger även negativ påverkan på kulturmiljön.

Kommentar:

I Trafikverkets järnvägsplan redovisas nödvändiga buller- och vibrations-skyddsåtgärder. Det för att gällande riktvärden för bullernivåer och vibrationer inte ska överskridas längs den nya järnvägen, när den tas i drift. Bullerutredningen omfattar även vägtrafiklösningen kopplat till den nya järnvägen. Även under byggtiden finns krav på buller- och vibrationsnivåer som ska efterlevas. Trafikverket ansvarar för att beslutade skyddsåtgärder i järnvägsplanen genomförs. När Nordlandergatan och Södra Järnvägs-gatan byggs om till följd av den nya passagen under järnvägen kommer brister i gatorna att åtgärdas. En uppföljning med vibrationsmätningar kan bli aktuell efter det att den nya vägtrafiklösningen tagits i drift.

Det finns inga planer på att Södra järnvägs-gatan, mellan Nordlandergatan och Lasarettsvägen, ska nyttjas för busstrafik. Södra Järnvägs-gatan kommer enligt förslaget att vara återvändsgata för den trafik som färdas västerut, vilket innebär att det endast kommer att möjliggöras för fordon att svänga in söderifrån på Södra Järnvägs-gatan, via Nordlandergatan. Det är en lösning som bedöms nödvändig för att kunna sköta den nödvändiga driften längs med gatan, då vändplan inte kan inrymmas. Kommunen bedömer inte att tillfarten kommer att medföra en ökad trafikmängd och påverka boende längs med den aktuella delen av Södra Järnvägs-gatan nämnvärt, utan främst nyttjas av boende och besökare, förutom nödvändiga driftfordon.

I övrigt har den värdefulla kulturmiljön säkerställts med planbestämmelser i plankarta och i planbeskrivningen i dialog och samråd med Skellefteå Museum.

Synpunkterna har inte kunnat tillgodoses.

Sakägare 2

Området som tas i anspråk är för omfattande

Enligt planen kommer en stor del av marken på den aktuella fastigheten att tas i anspråk för järnvägsändamål. Fastighetsägarens uppfattning är att det område som i planen är märkt med beteckningen T₁ och har användningen järnvägsändamål är alldeles för omfattande i förhållande till den yta som är nödvändig att i anspråk tas för järnvägsändamål. Uppfattningen är att det är tillräckligt att i anspråk tas en tredjedel av den yta som anges i järnvägsändamål. Det är av stor betydelse att inte hela den i detaljplanen angivna markytan tas i anspråk för järnvägsändamål då det medför att en del av garaget placeras inom järnvägsområdet. Om en mindre del av fastigheten skulle i anspråk tas skulle det befintliga garaget inte behöva rivas.

Marken på fastigheten som gränsar mot den yta som i detaljplanen anges för användningen järnväg är punktprickad (marken får inte förses med byggnad). Den punktprickade marken kommer att medföra att garaget blir planstridigt. Förutom att staten tar i anspråk marken för järnvägsändamål så minskar den punktprickade marken den yta inom fastigheten som får bebyggas. Det innebär att det inte kommer att finnas utrymme att bygga ett likvärdigt garage inom fastigheten om det nuvarande garage måste rivas.

Uppfattningen är att det inte är motiverat att ta i anspråk så stor del av tomten så att garaget måste rivas utan möjlighet att uppföra ett likvärdigt garage. Förutom det ekonomiska intresset för att behålla garaget så finns även det ideella värdet att nyttja ett garage av den storleken på sin tomt.

Fastighetsägaren är också medveten om att Skellefteå kommun anpassar detaljplanen till att överensstämma med järnvägsplanen. Järnvägsplanen har ännu inte vunnit laga kraft och fastighetsägaren har som avsikt att överklaga järnvägsplanen.

Skulle en ändring göras av den yta som behöver tas i anspråk för järnvägsändamål behöver även en förändring av ytan avseende järnvägsändamål och punktprickad mark göras i detaljplanen.

Byggrätten på fastigheten

För att kompensera för den minskade fastighetsarean till följd av att staten löser in marken behöver byggrätten i detaljplanen utökas. Kommunen har efter samråd ökat byggrätten till 32 % av fastighetsarean. Fastighetsägarens uppfattning är att byggrätten om 32 % är alldeles för liten för att kompensera för den minskade fastighetsarean. Uppfattningen är att byggrätten i planen bör bestämmas till 50 % av fastighetsarean. Om byggrätten inte utökas till 50 % av fastighetsarean och fastighetsarean minskar till följd av inlösen, samt om kommunen inte ändrar den yta som i planen betecknas som prickad mark, så uppstår hinder att uppföra ett likvärdigt garage på fastigheten.

Byggnadshöjd

Efter samrådet har Kommunen ändrat högsta nockhöjd om 3,5 meter till högsta byggnadshöjd om 3,2 meter för komplementbyggnader på korsprickad mark. Fastighetsägarens uppfattning är dock att planen borde tillåta en högsta byggnadshöjd om 5 meter för komplementbyggnader. Det befintliga garaget som idag finns på fastigheten Göta 3 har en takfotshöjd på cirka 7 meter. Om en byggnadshöjd om 5 meter skulle tillåtas finns möjlighet att uppföra ett likvärdigt garage, om det befintliga garaget måste rivas. Uppfattning är att det befintliga garaget i fråga om storlek och placering samspelar med den värdefulla bebyggelsemiljön varför en byggnadshöjd om 5 meter inte skulle strida mot utformningskraven.

Kommentar:

Markanspråken för järnvägsändamål behandlas i järnvägsplan och kommunen har därefter anpassat detaljplanen efter vad som bestämts i aktuell järnvägsplan. Enligt järnvägslagen får inte Trafikverket ta mer mark än de är i behov av.

Kommunen har säkerställt att planförslaget inte ska medföra någon direkt försämring av den procentuella byggrätten för fastighetsägaren. Fastigheten har idag en fastighetsarea av 1302 m² vilket innebär att med den idag gällande byggrätten, på 25%, får cirka 325 m² bebyggas inom fastigheten. Nuvarande planförslag innebär ingen direkt förändring då 32% av den föreslagna fastighetsarean på 1017 m² också medför att cirka 325 m² får bebyggas.

Den punktprickade marken på 4,5 meter mot järnvägsområdet bedömer kommunen som nödvändig. Det bedöms inte lämpligt med bebyggelse närmare än så mot järnvägsområdet. Delar av den punktprickade marken är också viktig som markreservat för underjordiska ledningar och följer Trafikverkets järnvägsplan.

Frågor om ekonomisk ersättning för den mark som tas i anspråk, antingen permanent järnvägsmark eller tillfällig under byggnadstiden, på grund av järnvägsändamålet hanteras inom järnvägsplanearbetet genom dialog mellan Trafikverket och berörda fastighetsägare.

I gällande detaljplan står det att komplementbyggnader ska vara underordnade huvudbyggnader i kvarteret Göta, vilket kommunen tillsammans med Skellefteå Museum tycker är viktigt för att värna kulturmiljön och bibehålla den befintliga bebyggelsestrukturen. Planförslaget medger trots detta en mindre ökning av byggnadshöjden för komplementbyggnader, från 2,6 meter till 3,2 meter, vilket bedöms ligga inom ramen för vad som är rimligt i denna bebyggelsemiljö.

Vi ser därför inga särskilda skäl till att ändra byggnadshöjden ytterligare och frånga intentionerna för gestaltning av kvarteren i området.

Synpunkterna har inte kunnat tillgodoses.

Kommunala Samhällsbyggnad

Gator och Parker

Vi ser att med denna ombyggnad så kommer all trafik i nord/sydlig riktning att ske via tunnlar, hur planerar man för att lösa framkomligheten vid ett 100-års regn?

Viktigt med gestaltning av parkytan sker utifrån trygghetsperspektivet med mera.

Föreslagen trafiklösning och parkområde berör gata/parks verksamhet till stor del och vi ser därför att det är viktigt att verksamheten får möjlighet att delta i kommande arbete med detaljutformning/projektering av området.

Trafik

Inga synpunkter. Viktigt att verksamheten får möjlighet att delta i kommande arbete med detaljutformning/projektering av området.

Vatten och Avfall

Vatten och Avlopp: Önskar tillägg till parkmark i plankartan, för att säkerställa att hela ytan kan nyttjas för dagvattenhantering. Exempelvis, "Park₁- Hela ytan möjlig att nyttja för dagvattenhantering".

Avfall: Inga synpunkter.

Risk och Säkerhet

Inga synpunkter

Kommentar:

Skyfall behandlas på övergripande nivå i den fördjupade översiktsplanen som för närvarande håller på att aktualiseras. Dialog och utredning i frågan pågår därför internt på kommunen.

Ingen ändring i plankartan kring bestämmelse för dagvattenhanteringen görs. Bedömningen är att kommunen i egenskap av huvudman för allmän plats råder över denna fråga ändå. Förtydligande avseende dagvattenhanteringen inom parkytan har i stället lagts till i planbeskrivningen.

Synpunkterna noteras och beaktas.

Kvarstående synpunkter från samrådet

Följande synpunkter från samrådet har helt eller delvis inte tillgodosetts. Dessa sammanfattas och kommenteras nedan.

Sakägare

Sakägare 1 (samråd) och sakägare 2 (samråd)

Kvarteret Göta har bevarats som värdefull bland annat för att den kännetecknas av stora trädgårdstomtar där tidigare varje lägenhet tilldelades en odlingslott och kallades Trädgårdsstaden. Därför ser vi det som lika viktigt att bevara så mycket som möjligt av trädgårdarna runt husen som husen själva. Det finns fruktträd och bärbuskar bevarade från de första ägarnas tid och SKEBO har också förnyat trädbeståndet. Träd och buskar som försvinner i samband med järnvägsbygget måste ersättas.

Vi tycker det är viktigt att planen på en trottoar vid sidan om bilinfarten från Nordlandergatan till Södra Järnvägsgatan verkligen byggs.

Kommentar:

Kommunen noterar synpunkterna och håller med att kulturmiljön är viktig, vilket också beskrivits i planbeskrivningen. Trafikverket har med järnvägsplanen försökt begränsa påverkan och intrång på fastigheter så långt det varit möjligt. I samband med ersättningsfrågor i järnvägsplan hanteras frågor om värdefulla träd och buskar. Kommunen delger era synpunkter till Trafikverket.

Detaljerna kring utformningen av korsningen mellan Nordlandergatan och Södra Järnvägsgatan är ännu inte klara men en inriktning är att trottoaren längs med Nordlandergatans östra sida ska vara kvar och anslutas till trottoaren på Södra Järnvägsgatans södra sida.

Sakägare 3 (samråd) och sakägare 4 (samråd)

Vi har en balkong som vetter mot järnvägen som kommer att påverkas avsevärt med ökad trafik och därmed begränsa vårt användande, både med tanke på buller och damning. Hur tänker ni åtgärda det?

På kartan ser vi också att tomten som vi använder för bland annat lek, spel och grillning, avkoppling kommer påverkas avsevärt till det sämre. Vi ser inte att det finns några planer på att kompensera det med någon form av trevligt bullerskyddad utemiljö där man tex sätter ut grillplats, solhörnor och bänkar. Varför inte? När vi läser igenom tänkta åtgärder för buller så är en åtgärd att sätta in tre-glas fönster på en adress längs Södra Järnvägsgatan, men inte på en annan. Hur motiveras det? Vi upplever redan nu obehag från järnvägen i form av buller. I dagsläget så skakar huset rejält när tågen passerar, ligger i soffan och ser tv så känner man dessa tydligt. Hur säkerställs det att dessa vibrationer och skakningar blir färre och inte fler när banan börjar användas.

Kommentar:

I Trafikverkets järnvägsplan har buller och vibrationer utretts och åtgärder för respektive fastigheter fastlagts. Detaljplanen följer järnvägsplanens rekommendationer och har säkerställt med planbestämmelse att bullerskyddsskärmar ska finnas. Kommunen delger era synpunkter till Trafikverket.

Sakägare 5 (samråd)

Har synpunkter på att säkerställandet av kulturmiljövärdet bara gäller kvarteret Göta. Även husen efter Nordlandergatan ner mot Kanalgränden berörs av försämring då trafiken förväntas öka. Det jag saknar i ert planförslag är undersökning av rådande markförhållanden. Trafikverkets undersökning av banvallen bekräftar att underlaget inte är stabilt utan måste förstärkas. På min fastighet är det 12 meter ner till fast berggrund. Boende efter Nordlandergatan har redan erfarenhet av tung trafik, då lokalbussarna trafikerade Nordlandergatan och Södra Järnvägsgatan en längre tid under hösten 2020 och vintern 2021. Huset vibrerade varje gång en buss passerade, fönsterkarmar och spruckit samt väggar. Därtill skall läggas vibrationer av ökad tågtrafik. Även buller från ambulanshelikoptern behöver beaktas.

Sammanfattningsvis tycker jag att det är ett misstag att dra trafiken via Nordlandergatan genom ett gammalt bevarandevärd område. Det är den enda gamla trädgårdsstad som finns i Skellefteå, med gamla hus från 1920–1930 talet med fruktträd, gräsmattor och där man fortfarande kan njuta av fjärilar och småfåglar. Det är väl inte för inte som staden Skellefteå omnämns som en bland de fulaste städerna i landet, bara brunt tegel och betong. Där man lagt ner en stor energi på att riva den gamla trästaden.

Kommentar:

Kvarteren Göta och Tule är utpekade i kommunens Byggnadsordning som värdefull kulturmiljö. Dessutom är en del av husen i området utpekade som kulturhistorisk värdefulla byggnader i Byggnadsordningen. Detaljplan finns redan för kvarteren som säkerställer den bevarandevärda miljön och kommunen har därför bedömt att avgränsa aktuell detaljplan till att endast de kvarter som berörs direkt av järnvägsplanen gällande markanspråk.

Biltrafik kan ge upphov till vibrationer som påverkar omgivningen, särskilt om det finns ojämnheter eller skador i gatans yta. När Nordlandergatan byggs om till följd av den nya passagen under järnvägen kommer brister i gatan att åtgärdas. En uppföljning med vibrationsmätningar kan bli aktuell efter det att den nya trafiklösningen tagits i drift.

Trafikmängden förväntas öka i hela Skellefteå tätort i och med en växande befolkning. Regler om buller finns i såväl plan- och bygglagen som miljöbalken och förordningar. För olika kategorier av buller finns också riktvärden för bullernivåer vid bostadsbyggnader. Kommunen har som ansvarig väghållare ett ansvar att vägtrafikbullernivåerna på gatorna förhåller sig till de riktvärden som finns fastställda i förordningar. Trafikverket ansvarar för Järnvägsleden och järnvägen. När de nya trafiklösningarna tas i drift ska nödvändiga bullerskyddsåtgärder vara genomförda. Dessutom bör en uppföljning av vägtrafikbullersituationen ske en tid efter det att den nya järnvägen och nya trafiklösningar tagits i drift. Landningar av helikopterflygningar beräknas till knappt två i veckan. Enligt Förordning från Boverket (2015:216) om trafikbuller överskrider det inte antal flygtrafik över rekommenderad bullernivå som är tillåten.

Synpunkterna har inte kunnat tillgodoses.

Sakägare 6 (samråd)

Eftersom Trafikverket har för avsikt att lösa in delar av tomterna som i tidigare detaljplan inte fick bebyggas men räknas in i totala tomtarean minskades såldes största byggnadsarea med 15–20% beroende på hur stor del av tomterna som behöver lösas in, för att kompensera detta behöver den största byggnadsarean ökas för att vi inte ska tappa byggrätt från tidigare detaljplan och i förlängningen lida ekonomisk skada.

Spårområdet på kartan med planbestämmelser har tagit i anspråk för stor del av fastigheten. Endast en tredjedel av området T₁ behövs för den tilltänka Norrbotniabanan. Mark som är ritad att inte få förses med byggnader tar omotiverat stor del av tomten. Det finns ingenting som placering av en byggnad på denna mark påverkar negativt.

Mark som är ritad med maximal nockhöjd 3,5 meter saknar syfte då byggnader med högre höjd än 3,5 meter inte heller här stör omgivningen utan den bör vara 6,5 meter vid takfot då det redan idag finns byggnader med den höjden uppförda på den. Mark avsedd för bostäder bör vara i samma linje på alla tomter.

Förslaget att använda förlängningen på Nordlandergatan är dåligt genomtänkt val då det kommer att uppstå trafikstockning med stillastående köer i anslutning till Lasarettsvägen i norr och i förlängningen även i korsningen Lasarettsvägen/Väg 95 samt korsning Nordlandergatan/Kanalgatan i söder, än värre än det redan är idag. Detta kommer att medföra onödiga utsläpp. Bullerstörningar och framkomlighetsproblem för en kraftigt ökad trafikmängd som kommer att komma med förtätning av bostäder i centrum samt öppnande av Karlgårdsbron. Enda sättet att få en till smidig korsning som finns idag via Lasarettsvägen och anlägga en planfri korsning i korsningen Lasarettsvägen/Väg 95 med rampvägar i tunnlar och såldes kan man plocka bort befintliga trafikljus och skapa en säker trafikerad plats med mindre köer och naturligare dragning av genomfartsvägen från Karlgård till Erikslid.

Kommentar:

För att den nya detaljplanen ska medge en byggrätt som motsvarar nuvarande byggrätt, trots att fastighetsarean minskar i storlek, har justering av byggrätten gjorts i planförslaget. Den procentuella byggnadsrätten har ökats från 25% av fastighetsarean i gällande detaljplan till 32% av fastighetsarean i den nu föreslagna detaljplanen.

Kvarterensmarken för järnvägsändamål (T₁) i planförslaget följer Trafikverkets järnvägsplan. Syftet med detaljplanen är att anpassa markanvändningen till järnvägsplanen så att Norrbotniabanas krav på markanspråk möjliggörs. Den mark som är utlagd som "prickmark" (mark där byggnader inte får uppföras) följer intentionerna i gällande detaljplan och är av stor vikt för att uppnå god gestaltning och godtagbara avstånd till gatu- och järnvägsmark. Inga ändringar av varken järnvägsmarken (T₁) eller "prickmarken" görs därför inför granskning av detaljplanen.

Syftet med att reglera höjden för komplementbyggnader är att följa intentionerna i den gällande detaljplanen, där lägre underordnade komplementbyggnader med en högsta byggnadshöjd är 2,6 meter idag får uppföras. Planförslaget har dock justerats efter samråd och högsta nockhöjd på 3,5 meter har nu ändrats till en byggnadshöjd på 3,2 meter. Det medför en ännu något generösare byggnadshöjd än i gällande detaljplan. Kvarteret Göta ligger också inom utpekat område för värdefull bebyggelsemiljö och tillhör den tidstypiska trädgårdsstadsbebyggelsen där också utformningen av gårdsmiljön är av stor vikt.

Ett flertal alternativ till lokalisering av nya passager under järnväg och Järnvägsleden har utretts. En inriktning har varit att lokalisera passager till strategiska lägen utifrån huvudstråk för gång och cykel och möjlig anslutning till busshållplatser. Anpassning till bebyggelse,

terrängförhållanden och tillgänglighetskrav har begränsat antalet möjliga lägen. Det i järnvägsplanen redovisade läget för en gatupassage under järnvägen är det som bedömts lämpligast utifrån nämnda kriterier. Flera alternativ till en ny gatupassage under järnväg och väg 95 har utretts och ett av dessa är vid Lasarettsvägen. För biltrafik innebär höjdskillnaderna att det inte är möjligt att anordna en planskild passage vid Lasarettsvägen som uppfyller god standard utifrån lutningskrav. Vid Nordlandergatan kan en ny planskild passage under järnväg och väg 95 vid Nordlandergatan anläggas där lutningskraven för bil- och cykeltrafik kan tillgodoses.

De framtida passagerna under järnvägen och Järnvägsleden fastställs i Trafikverkets järnvägsplan och aktuell detaljplan anpassar sig efter Trafikverkets plan.

Med den utveckling som pågår i Skellefteå, med en stor befolkningsökning och stark tillväxt av verksamheter, förväntas biltrafiken inom Skelleftedalen öka kraftigt. För närvarande pågår ett utredningsarbete där kommunen tillsammans med Trafikverket ska enas om hur det övergripande vägnätet ska utvecklas både på kort och lång sikt. I detta arbete kommer olika alternativ till åtgärder studeras som även omfattar kommunala gator. Kommunen ska utifrån detta arbete även ta fram förslag till utveckling av delar av det kommunala gatunätet. Regler om buller finns i såväl plan- och bygglagen som miljöbalken och förordningar. För olika kategorier av buller finns också riktvärden för bullernivåer vid bostadsbyggnader. Planbestämmelse angående riktvärden för buller har införts på plankartan. Kommunen har som ansvarig väghållare ett ansvar att vägtrafikbullernivåerna på gatorna förhåller sig till de riktvärden som finns fastställda i förordningar. Trafikverket ansvarar för Järnvägsleden och järnvägen. När de nya trafiklösningarna tas i drift ska nödvändiga bullerskyddsåtgärder vara genomförda. Dessutom bör en uppföljning av vägtrafikbullersituationen ske en tid efter det att den nya järnvägen och nya trafiklösningar tagits i drift.

Synpunkterna har inte kunnat tillgodoses.

Sakägare 7 (samråd) och sakägare 8 (samråd)

Vi ser verkligen fram emot Norrbotniabanan och de möjligheter som öppnar sig i och med den. Då vi bor vid Nordlandergatan ser vi dock några möjliga problem och risker:

Vi tycker att det är märkligt att man har tagit bort bullerskyddsåtgärder som plank och fönster för vår fastighet, vilket ingick i föregående plan. Trafikmängden på Nordlandergatan kommer att öka påtagligt, framför allt kommer det vara betydligt mer trafik på kvällar och helger än vad vi är vana vid nu. Ett bullerplank skyddar också mot damm och smuts som en mer trafikerad väg medför. På Klockarbergsvägen har man till och med höjt nuvarande bullerplank, och där går trafiken inte ens i närheten av lika nära som den kommer gå här. Det är förvisso få helikopterlandningar i nuläget men det kommer garanterat att öka i och med Skellefteås ökade befolkningsmängd. Landningarna påverkar oss redan i dagsläget ordentligt.

I planen har vi inte kunnat utläsa hur man planerar att förbättra förhållandena med de vibrationer som skapas av passerande trafik. I dagsläget påverkas vi enormt av vibrationer från exempelvis bussar som passerar, men även personbilar med släpvagn skapar ordentliga vibrationer som känns både inom- och utomhus. Vad vi vet har inga vibrationsmätningar utförts gällande Nordlandergatan.

Vi skulle önska att det blev en liknande lösning på Vretgatan som på Södra Järnvägsgatan. Antagligen kommer trafikbelastningen att markant öka på Vretgatan i och med att Södra Järnvägsgatan i praktiken blir enkelriktad. Vretgatan är en gammal och smal gata med hus nära vägen och smala trottoarer. I dagsläget är det förbud mot tung trafik, men det är

tyvärr få som efterföljer denna regel och vi befarar att det bli ännu mer tung trafik efter gatan när Nordlandergatan och Södra Järnvägsgatan byggs om.

Kommentar:

I detaljplanens planbeskrivning har ett förtydligande gjorts angående föreslagna bullerskyddsåtgärder för kvarteret Tule. I Trafikverkets järnvägsplan redovisas nödvändiga bullerskyddsåtgärder för att gällande riktvärden för bullernivåer inte ska överskridas när den nya järnvägen tas i drift. Beträffande kvarteret Tule föreslås i järnvägsplanen för Tule 1 fönsterbyte på samtliga våningsplan mot väg samt en bullerskyddad uteplats. För Tule 14 föreslås få fönster- och ventilbyte samt bullerskyddad uteplats. Även under byggtiden finns krav på bullernivåer som måste efterlevas. Trafikverket ansvarar för att beslutade bullerskyddsåtgärder i järnvägsplanen genomförs.

För närvarande pågår ett utredningsarbete där kommunen tillsammans med Trafikverket ska enas om hur det övergripande vägnätet ska utvecklas både på kort och lång sikt. I kommunens fortsatta utredningar av framtida trafiklösningar i centrala Skellefteå kommer Nordlandergatan och Vretgatan att ingå. För Vretgatan är inriktningen att trafikmängden ska begränsas och lämpliga åtgärder ska utredas. Gatan ska inte fungera som en genväg för biltrafik mellan Nordlandergatan och Lasarettsvägen.

Regler om buller finns i såväl plan- och bygglagen som miljöbalken och förordningar. För olika kategorier av buller finns också riktvärden för bullernivåer vid bostadsbyggnader. Planbestämmelse angående riktvärden för buller finns i plankartan. Kommunen har som ansvarig väghållare ett ansvar att vägtrafikbullernivåerna på gatorna förhåller sig till de riktvärden som finns fastställda i förordningar. När de nya trafiklösningarna tas i drift ska nödvändiga bullerskyddsåtgärder vara genomförda. Dessutom bör en uppföljning av vägtrafikbullersituationen ske en tid efter det att den nya järnvägen och nya trafiklösningar tagits i drift.

Biltrafik kan ge upphov till vibrationer som påverkar omgivningen, särskilt om det finns ojämnheter eller skador i gatans yta. När Nordlandergatan byggs om till följd av den nya passagen under järnvägen kommer brister i gatan att åtgärdas. En uppföljning med vibrationsmätningar kan bli aktuell efter det att den nya trafiklösningen tagits i drift.

Synpunkterna har inte kunnat tillgodoses.

Övriga

Privatperson 1

Med föreliggande förslag till omdragning av Nordlandergatan upp mot en fyrvägs korsning med Norrbölegatan finns en betydande risk för ökad trafik på Norrbölegatan. Gatan är smal med många direkta utfarter från fastigheter. Gatan är i dagsläget lugn med många oskyddade trafikanter. Norrbölegatan korsar också Vitbergsvägen om kommunen har pekat ut som ett viktigt cykelstråk. I föreliggande förslag kan det uppfattas som naturligt att fortsätta Nordlandergatan fram och in på Norrbölegatan, vilket skulle öka trafiken påtagligt på gatan.

Helst skulle jag vilja se en omledning av Nordlandergatan direkt upp på riksväg 95 men jag har förstått att det är svårt. När man kör på Nordlandergatan ska det naturliga vara att svänga ut på Lasarettsvägen antingen söderut eller norrut. I föreliggande förslag kommer många att köra över korsningen in på Norrbölegatan. Det borde gå att flytta korsningen Nordlandergatan/Lasarettsvägen något så att en fyrvägs korsning mot Norrbölegatan inte uppstår. Det blir då mindre lockande att köra in på Norrbölegatan från Nordlandergatan.

Skellefteå kommun torde inte ha något intresse av ökad trafik på Norrbölegatan. Därför önskar jag att ni beaktar mina synpunkter.

Kommentar:

För närvarande utreder kommunen tillsammans med Trafikverket huvudvägnätets funktion inom Skelleftedalen och vilka åtgärder på kort och lång sikt som kan bli aktuella för att skapa en bättre funktion och minskad miljöpåverkan. Tillsammans med åtgärder på allmänna huvudvägnätet behöver kommunen genomföra åtgärder inom det lokala gatunätet som stödjer ett funktionellt vägsystem. I detta sammanhang kommer åtgärder inom och i anslutning till Centrala stan och Norrböle att genomföras. Utöver fysiska åtgärder i vägsystemet blir åtgärder som påverkar resebeteenden och utveckling av nya transportlösningar viktiga för att möta den utveckling Skellefteå står inför.

Aktuell detaljplan hanterar en del av en större lösning för gång- och cykeltrafik och biltrafik som kräver åtgärder även utanför planområdets avgränsning. Fortsatta tekniska utredningar är nödvändiga innan en helhetslösning kan uppnås. Kommunens inriktning för Norrbölegatan är att biltrafikmängden inte ska öka i någon större omfattning och nödvändiga åtgärder ska utredas.

Privatperson 2

Redan nu passerar bilar snabbt på gatan för att ta sig mellan Nordlandergatan och Lasarettsvägen. Vi önskar starkt att denna gata blir enkelriktad eller i bästa av världar enbart ska användas av boende. Vi ser stor risk för ökad trafik som kör snabbt och riskerar livet på de många barn som bor på gatan.

Kommentar:

Skellefteå kommun noterar synpunkten. Detaljplanen styr inte om vägen är enkelriktad eller inte. I kommunens fortsatta utredningar av framtida trafiklösningar i centrala Skellefteå kommer Nordlandergatan och Vretgatan att ingå. För Vretgatan är inriktningen att trafikmängden ska begränsas och lämpliga åtgärder ska utredas.

Privatperson 3

Jag har några åsikter om korsningen vid lasarettet. Det är förlegat att använda trafikljus. Varför bygga en passage under järnväg och Järnvägsleden för cyklister och fotgängare för att sedan passera nästa väg i samma plan? Jag har ritat ett förslag med cirkulationsplats på Järnvägsleden, vilket bör vara betydligt säkrare för fotgängare och kanske miljövänligare för att slippa stå still i trafik och även underlätta för trafik som inte ska till Norrböle eller lasarettet.

Kommentar:

Detaljplanen möjliggör en trafiklösning för oskyddade trafikanter som vid Lasarettsvägen innebär planskilda passager under järnväg, väg 95 och Nordlandergatan. Stråket vid Lasarettsvägen kommer även att fungera som entré till lasarettssområdet där kraven på god tillgänglighet är särskilt stora. De stora nivåskillnaderna medför att hiss krävs norr om Nordlandergatan för att uppnå god tillgänglighet för rullstolsburna. Detaljplanen möjliggör även att ett viktigt huvudstråk för gång och cykel längs med väg 95 säkerställs för framtiden.

En korsningslösning med cirkulationsplats är en av flera trafiklösningar som studerats men valts bort. Nivåskillnader och därigenom möjliga lutningar har haft stor betydelse för val av trafiklösning. Även stadsmässighet och yteffektivitet har bedömts viktigt.

Privatperson 4

Yttrandet sammanfattas nedan:

- Se över alternativa på- och avfarter till Väg 95.
- Se över de två korsningarna (Väg 95 och Lasarettsvägen och korsningen Lasarettsvägen och Nordlandergatan/Norrbölevägen). Sammanställ fördelarna och nackdelarna med att ha två korsningar så pass nära då det kommer ske en ökning av trafik.
- Se över korsningen in till Lasarettet och planera noga vart parkeringar till Lasarettet kommer finnas. Parkeringar i nära anslutning är viktigt.
- Gör en noggrann riskanalys av hela planeringen och tänk i flera led, vilka vägar/gator i nära anslutning som kommer påverkas och hur.
- Fortsätt sedan att delge oss i kommunen era framsteg så det blir en sådan bra lösning som möjligt för alla.

Kommentar:

Norrbotniabanan innebär en barriär som påverkar hur vi kan röra oss i staden. Anslutningar mellan Norrböle, Prästbordet och Centrala stan under järnväg och Järnvägsleden har bedömts viktig för ett robust vägsystem. Ett flertal alternativ till lokalisering av en ny gatupassage under järnväg och väg 95 har utretts. En inriktning har varit att lokalisera passagen till strategiska lägen utifrån huvudstråk för gång och cykel och möjlig anslutning till busshållplatser. Anpassning till bebyggelse, terrängförhållanden och tillgänglighetskrav har begränsat antalet möjliga lägen. Ett läge längre österut är ett alternativ som studerades i tidigt skede men som valdes bort utifrån kriterierna ovan. Vid den föreslagna passagen vid Nordlandergatan under järnväg och väg 95 finns inte det utrymme som krävs för att skapa direkt koppling mellan väg 95 och Nordlandergatan. Den framtida passagen under järnvägen och Järnvägsleden fastställs i Trafikverkets järnvägsplan och aktuell detaljplan anpassar sig efter Trafikverkets plan.

Nuvarande södra bilentré till lasarettområdet från Lasarettsvägen kommer med den nya trafiklösningen att stängas. Kommunen har tillsammans med Region Västerbotten och Trafikverket utrett framtida bilentréer till lasarettområdet och huvudentré för biltrafik från Lasarettsvägen blir vid befintlig norra entré. Region Västerbotten utreder alternativ till framtida bilparkering i den norra delen av området samtidigt som ny byggnad planeras i norr som även kommer att fungera som alternativ entré till lasarettet.

Den nya passagen för Nordlandergatan under järnvägen och väg 95 tillsammans med den nya Karlgårdsbron och nya målpunkter och planerade ombyggnader av gator i Centrum kommer att påverka trafikrörelserna i ett större område än stadsdelen Centrala stan. För närvarande utreder kommunen tillsammans med Trafikverket huvudvägnätets funktion inom Skelleftedalen och vilka åtgärder på kort och lång sikt som kan bli aktuella för att skapa en bättre funktion och minskad miljöpåverkan.

Utöver detta behöver kommunen genomföra åtgärder inom det lokala gatunätet som förbättrar vägsystemets funktion. I detta sammanhang kommer åtgärder inom och i anslutning till Centrala stan och Norrböle att genomföras. Utöver fysiska åtgärder i vägsystemet blir åtgärder som påverkar resebeteenden och utveckling av nya transportlösningar viktiga för att möta den utveckling Skellefteå står inför. bör

Tidplanen för Norrbotniabanan är att den nya järnvägen tillsammans med övriga trafiklösningar inom projektet ska vara i drift år 2030. Kommunen avser att innan dess utrett och

genomfört nödvändiga åtgärder i det kommunala gatunätet i syfte att dämpa biltrafikens förväntade ökning och stärka kollektivtrafikens och gång- och cykeltrafikens konkurrenskraft med anledning av stadens förväntade utveckling. Dessa åtgärder kommer att ha stor påverkan på det framtida biltrafikflödet på Nordlandergatan.

I yttrandet anförs att en riskanalys bör göras för hela området och kommunen noterar synpunkten inför fortsatta arbetet.

Kommunen och Trafikverket kommer kontinuerligt ge information till berörda angående genomförandet av Norrbotniabanan och tillhörande trafiklösningar.

Privatperson 5

Trafikapparaten tar för sig alltför stor del av markutrymmet. Här befinner vi oss ju fortfarande i centrum, nära stadskärnan och i den täta "rutnätsstaden", där gående, cyklister och byggnader är nära och fordonshastigheten ska vara låg. En så ytkrävande trafikapparat kan också inbjuda till för höga hastigheter. Dessutom måste friytor kring lasarettet värnas för lasarettets framtida expansionsbehov.

Det känns olämpligt att trafiken leds in på Norrbölegatan mer än idag. Byggnader där från 1940–1950 ligger nära gatan, innehåller huvudsakligen bostäder och kan ha låga värden för bullerdämpning i fasader och fönster.

Förutom de i samrådshandlingen nämnda passagen under järnvägen/Väg 95 borde ytterligare passage med normal rumshöjd för att sammanbinda tex parkeringsanläggning och dylikt på norra och södra sidan om spåren för att underlätta nyttjande och drift. Att i en framtid ordna en sådan kontakt torde bli mycket kostsamt.

Angående trafiken på Väg 95: Vid korsningen Klockarbergsvägen och Väg 95 var det, före "brobygges-avstängningen" problematiskt att korsa norra körfältet för att ta sig till respektive från 95 södra körfält korsande norra körfält. Trafikströmmen är ofta kontinuerligt. Redan där skulle en smidigare avledning (kanske rondell) kunna leda trafiken väst ifrån kommande ner på Klockarbergsleden via Bolidenvägen mot centrum, via Klockarbergsleden/Torsgatan mot E4-an och industriområdena österut. Klockarbergsleden var väl menas att leda trafiken förbi de centrala delarna?

Liknande problem finns även på Järnvägsleden när man ska in och ut på tvärgatorna i Norrböle. "Smita förbi fickor" som på Torsgatan Erikslid skulle bättra trafikflödet.

Det anges att passagen under järnvägen och Väg 95 inte kommer ha tillräcklig höjd för cykelpassage men samtidigt anges den fria höjden till tre meter, vilket är motsägelsefullt. Cykelvägens korsning med Lasarettsvägen borde kunna vara i plan eftersom trafikhastigheten där, inne bebyggelsen, borde vara 40km/h också att anslutningen västerut blir rakt på.

Den planerade korsningen bedöms bli mycket kostsam.

Kommentar:

En ny järnväg kräver planskilda korsningar med gator och gång- och cykelvägar, vilket medför att stora markutrymmen behöver tas i anspråk. Då järnvägen och väg 95 ligger nära intill varandra finns inte utrymme vid Lasarettsvägen att ta upp en gång- och cykelväg från en passage under järnvägen till en nivå med väg 95. Med hänsyn till mängden biltrafik på väg 95 och den stora andelen tung trafik bedöms en planskild korsning för oskyddade trafikanter önskvärd ur trafiksäkerhetssynpunkt. Planskildhet möjliggör även ett jämnare biltrafikflöde vilket bidrar till minskad miljöpåverkan.

I samband med framtagandet av Norrbottenbanan har Regionen varit delaktiga och de är även samrådspart i framtagandet av planförslaget. Regionens expansionsbehov kommer också att ses över i kommande planarbete för lasaretsområdet.

Kommunen noterar synpunkterna kring trafiklösningar men anser att dessa frågor är väl utredda. En planskild passage under järnväg och väg 95 som koppling mellan Centrum och Norrböle planeras vid ett framtida resecentrum. Från denna passage kommer även förbindelser till järnvägsplattformarna att ansluta. Kommunen kommer tillsammans med Trafikverket att utreda väg 95 och dess korsningars framtida funktion.

Synpunkter som inte har tillgodosetts

Följande har framfört synpunkter under samrådet eller granskningen som helt eller delvis inte tillgodosetts.

Sakägare

- Sakägare 1 (granskning) och sakägare 5 (samråd)
- Sakägare 2 (granskning) och sakägare 6 (samråd)
- Sakägare 1 (samråd)
- Sakägare 2 (samråd)
- Sakägare 3 (samråd)
- Sakägare 4 (samråd)
- Sakägare 7 (samråd)
- Sakägare 8 (samråd)

Övriga

- Privatperson 1 (samråd)
- Privatperson 2 (samråd)
- Privatperson 3 (samråd)
- Privatperson 4 (samråd)
- Privatperson 5 (samråd)

Samhällsbyggnad
Fysisk planering, plan

Therese Kreisel
Verksamhetschef plan

Richard Widman
Planingenjör

Frida Feil
Planarkitekt

Åsa Wallin
Planingenjör