



Detaljplan

för ny sträckning av Nordlandergatan m.m.

inom stadsdelarna Prästbordet och Norrböle,
Skellefteå kommun, Västerbottens län

Planbeskrivning

Dnr: 2021-4834

Detaljplan för ny sträckning för Nordlandergatan m.m. inom stadsdelarna Prästbordet och Norrböle, Skellefteå kommun, Västerbottens län. Samhällsbyggnad, fysisk planering, plan, april 2024.

HANDLINGAR

Planen omfattar följande handlingar:

- Plankarta
- Planbeskrivning
- Fastighetsförteckning
- Samrådsredogörelse
- Granskningsutlåtande 1
- Granskningsutlåtande 2

PLANENS SYFTE

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra ny sträckning av Nordlandergatan med passage under järnvägen och väg 95 (Järnvägsleden) med anledning av Norrbotniabanan. Planen möjliggör även för ny gång- och cykelpassage under järnvägen, väg 95 och Nordlandergatans nya stäckning, i Lasarettsvägens förlängning. Detaljplanen säkerställer även kulturmiljövärdena för kvarteret Göta.

PLANDATA

Läge

Planområdet ligger cirka 500 meter nordväst om Skellefteå centrum, direkt söder om Skellefteå lasarett.



Figur 1: Ortofoto med planområdets lokalisering markerad med röd ring. © Lantmäteriet

Planbeskrivning

Dnr: 2021-4834

Areal

Planområdet omfattar 6 hektar.

Markägarförhållanden

Planområdet omfattas av till största delen av fastigheten Skellefteå 5:1 som ägs av Skellefteå kommun. Området för järnvägsändamål ägs av trafikverket. Området omfattas även av fastigheter som är i privat ägo.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDE

Översiktsplan

Den fördjupade översiktsplanen (FÖP) för Skellefteådalens vann laga kraft 2020-02-28. Markanvändningen är i huvudsak planerad för Norrbotniabanan i området. Inriktningen är att Lasarettsvägens passage med järnvägen för biltrafik flyttas till ett nytt läge längre västerut och ansluter till Nordlander-gatan. Passage för oskyddade trafikanter föreslås ligga kvar i Lasarettsvägen och sker planskilt med järnvägen och Norra Järnvägsgatan. Järnvägsleden och järnvägen är barriärer norrut som gör att Sjungande dalen, Klockardalen och Vitberget kan upplevas som avlägsna. Tillgängligheten till dessa rekreationsområden bör öka.

Skellefteå kommun har valt att redovisa en egen omfattning på korridoren för Norrbotniabanan, genom Skellefteådalens. Syftet är att tydliggöra inom vilket område kommunen anser att banan bör lokaliseras till.

Planförslaget omfattas även av kvarteret Göta, där förslaget avviker från markanvändningen som på större delen av kvarteret redovisar industri, upplag eller teknisk anläggning. Trots detta så bedömer kommunen att planförslaget följer intentionerna i den fördjupade översiktsplanen då den önskade utvecklingen till 2030 visar på att mindre industriområden som funnits insprängda i stads- och bostadsområdena ska ha omvandlats till bostäder och service. Kvarteret Göta är även utpekad som värdefull kulturmiljö, vilket planförslaget tagit hänsyn till.

Detaljplan

För området gäller två detaljplaner, se nedan. Användningarna som berörs för de gällande detaljplanerna är park och plantering, park, gata, järnväg, kontor, småindustri och bostadsändamål samt allmänt ändamål. Planerna listas nedan med lantmäteriets aktbeteckning sist.

- Förslag till ändring och utvidgning av stadsplan för kv. Lasarettet samt kv. Brahe mm, laga kraft 1980-1024, 2482K-P87/80
- Ändring av detaljplan för tomterna 8 och 9 i kv. Göta inom Skellefteå centrum, laga kraft 1988-02-15, 2482K-P4/88

Kommunala beslut

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

Riksintressen

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

Järnvägsplan 07, Norrbotniabanan

Norrbotniabanan är en 27 mil planerad järnväg längs Västerbottens och Norrbottens kust. Trafikverket har genomfört planläggningen av Norrbotniabanan mellan Umeå och Skellefteå under ett antal års tid. För sträckan mellan Skellefteå kommuns södra gräns mot Robertsfors kommun och centrala Skellefteå har tre järnvägsplaner upprättats.

Aktuell järnvägsplan för Norrbotniabanan genom centrala Skellefteå sträcker sig från Södra Tuvan, strax söder om Skellefteälven till Skellefteå C/Klockarbergsvägen. Den totala sträckan är cirka 6,5 kilometer. Generellt utförs järnvägen med dubbelspår. Järnvägsplanen har efter överklagande vunnit laga kraft 7 december 2023.



Figur 2: Järnvägsanläggningens omfattning, se streckade svarta linjer. Detaljplanens ungefärliga lokalisering markerad med grön färg. Källa: Trafikverket.

Järnvägsplanen påverkar de allmänna vägarna 829, 372 och väg 95. I järnvägsplanen ingår ombyggnad av dessa. Vid Lasarettsvägen och Nordlandergatan innebär järnvägsplanen nya trafiklösningar. Större åtgärder för gång- och cykeltrafik kommer att krävas och nya passager för oskyddade trafikanter under järnvägen planeras.

Länsstyrelsen har beslutat att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan, vilket innebär att en miljökonsekvensbeskrivning tagits fram i arbetet med järnvägsplanen.

Järnvägsanläggningen passerar tätbebyggelse där möjligheten till fullgoda järnvägsdiken kommer att vara begränsade. Vid aktuellt område planeras dräneringsledning går om spårets båda sidor och binds samman av ny dagvattenledning, som ansluts mot kommunens dagvattennät.

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

Vid en del platser längs sträckan, bland annat vid kulturmiljöer, bostadsbebyggelse eller tätortsnära naturmiljöer, där befintliga trädbestånd utgör karaktärselement som är värdefulla att bevara, behöver

Planbeskrivning

Dnr: 2021-4834

området inventeras inför framtagande av bygghandling och påbörjad avverkning, för att se vilka trädbestånd som bör bevaras.

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



Figur 3: Den planerade järnvägens utformning. Källa: Trafikverket

Under stationsområdet planeras en gång- och cykelpassage för att ta sig från respektive sida av järnvägen samt för åtkomst till plattformar. Befintlig plankorsning i höjd med Lasarettsvägen stängs för biltrafik och en ny gångpassage föreslås under järnväg och väg 95. Trafik som tidigare nyttjat Lasarettsvägen hänvisas till en ny passage för Nordlandergatan under järnväg och väg 95. Sträckan i järnvägsplanen avslutas cirka 500 meter efter att järnvägen passerar Nordlandergatan, strax innan Klokarbergsvägen.

MILJÖKONSEKVENSER

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

Ställningstagande

Planens genomförande bedöms kunna antas medföra risk för betydande miljöpåverkan eftersom det är ett stadsbyggnadsprojekt och där upptagen som MKB-projekt. MKB-projekt kan innebära risk för betydande miljöpåverkan (4 kap 34§ PBL).

Järnvägsplan med tillhörande strategisk miljöbedömning har arbetats fram för planområdet och dess influensområde. Miljökonsekvensbeskrivningen i järnvägsplanen bedöms aktuell och tillämpas i planarbetet varför ingen separat miljökonsekvensbeskrivning bedöms behöva upprättas i samband med upprättandet av detaljplanen (5 kap 7§ PBL).

Undersökningen som upprättas i detaljplanarbetet visade på att förutom utredningarna i samband med Trafikverkets miljökonsekvensbeskrivning, skulle ytterligare bullerutredning, dagvattenutredning, översiktlig riskanalys och miljögeoteknisk undersökning tas fram. Anledningen till behov av ytterligare utredningar var att kommunen initialt hade planer för nya bostäder inom planområdet. Under detaljplaneprocessen utgick användningen för bostäder. Därmed bedöms inte ytterligare utredningar behöva tas fram. Bedömningen är att man klarar sig med de utredningar som är framtagna i samband med Trafikverkets miljökonsekvensbeskrivning.

Det finns inte anledning att anta att planen medför att miljö kvalitetsnorm kommer att överskridas.

Detaljplanen följer intentionerna i den fördjupade översiktsplanen för Skellefteådalens.

Länsstyrelsen har den 11 mars 2022 tagit del av kommunens ställningstagande och delar kommunens bedömning att planen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, men att ingen strategisk miljöbedömning krävs eftersom järnvägsplan med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning bedöms kunna användas i planarbetet.

Beslut

Planen antas medföra en betydande miljöpåverkan. En strategisk miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning behöver inte göras eftersom järnvägsplan med tillhörande MKB bedöms kunna användas i planarbetet. Beslutet har offentliggjorts på kommunens digitala anslagstavla under tiden 25 mars–8 april 2022.

Miljökonsekvensbeskrivning

Nedan redogörs kortfattat ur Trafikverkets miljökonsekvensbeskrivning tillhörande järnvägsplan 07:

Kulturmiljö

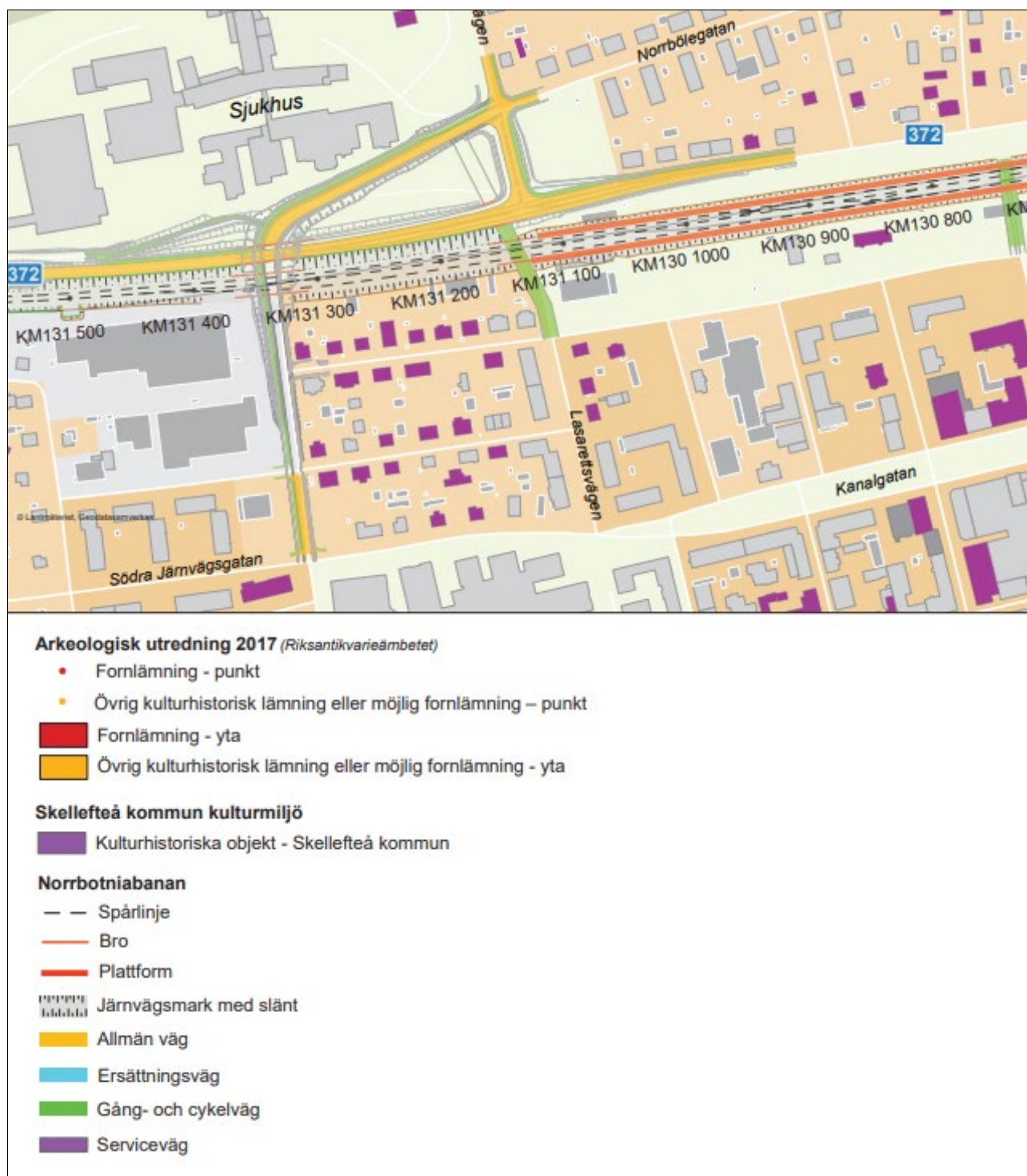
Vid Södra Järnvägsplan, söder om sjukhuset och söder om befintlig järnväg finns ett kvarter med utpekade, bevarandevärda bostadshus från 1930-talet tillkomna efter Albert Lilienbergs stadsplan från 1919. Byggnaderna ligger cirka 40 meter ifrån nuvarande järnväg och är en del av ett större kulturhistoriskt värdefullt bebyggelseområde söder om järnvägen. Byggnaderna är uppförda enligt trädgårdsstadens principer luftigt placerade flerbostadshus med stora lummiga tomter, dock utan det

Planbeskrivning

Dnr: 2021-4834

karaktäristiska organiska gatunätet. Den ursprungliga trädgårdsstadskaraktern är dock försvagad till följd av att uthusbyggnader och asfalterade ytor tillkommit under senare tid inne på tomterna.

Om fönster ska bytas för att motverka buller på utpekade kulturhistoriskt bevarandevärda byggnader bör fönsteråtgärder ske i samråd med byggnadsantikvarisk expertis. Närliggande kulturhistoriska objekt som bedöms kunna bevaras skyddas med markeringar i byggskedet. Samråd kring genomförande ska ske med Länsstyrelsen i Västerbottens län. Bebyggelseantikvarisk dokumentation ska göras av kulturhistoriskt värdefulla byggnader som kommer att rivras.



Figur 4: Kulturhistoriskvärdefull bebyggelse. Källa: Järnvägsplan 07 Norrbotniabanan, Trafikverket.

Planbeskrivning

Dnr: 2021-4834

De flertalet utpekade och bevarandevärda byggnaderna söder om järnvägen, längs med Södra Järnvägsgatan, ligger cirka 40 meter ifrån nuvarande järnväg och kommer inte påverkas direkt. Dock kommer utvidgningen av befintlig järnvägssträckning att ta en del av dess tomter i anspråk. De stora lummiga tomterna är en del av området kulturhistoriskt värdefulla karaktär som bygger på trädgårdsstadens principer. Dock är trädgårdsstadskaraktären idag påtagligt försvagad till följd av att uthusbyggnader och asfalterade ytor anlagts på tomterna i senare tid, varpå en minskning av tomtytorna inte bedöms påverka värdena i någon större utsträckning. Konsekvensen av åtgärderna bedöms därav bli liten negativ

Buller

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

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

Vibrationer

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

Naturmiljö

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

Masshantering

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

Planbeskrivning

Dnr: 2021-4834

Luft

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

Grundvattenresurser

Nordlandergatan kommer att passera under järnvägen och Järnvägsleden/väg 372 i jordskärning. Detta kommer att ge upphov till ett influensområde med en största utbredning på cirka 30 meter från vägen. Likaså kommer nya gång- och cykelvägar i anslutning till Skellefteå lasarettet gå i skärning i jord under grundvattenytan. Beräknade influensområden tillhörande dessa uppgår som störst till cirka 30 meter ifrån vägarna. Grundvattenbortledningen och influensområden kommer att uppkomma precis på gränsen till grundvattenförekomsten "Älvsediment Medleområdet". I övrigt förekommer inga identifierade grundvattenberoende objekt inom influensområdena.

Konsekvensen bedöms som liten utifrån att grundvattenbortledningen ej riskerar att påverka grundvattenförekomstens status. Detta eftersom bortledningen sker i morän, på gränsen av grundvattenförekomsten samt att grundvattenbortledningen i förhållande till uttagsmöjligheter i grundvattenförekomsten är marginell.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Natur

Mark och vegetation

Grönstrukturen inom och i direkt närhet till planområdet hittas idag framförallt kring lasarettområdet, där de äldsta delarna av lasarettet stod klara 1915. Ursprungligen bestod en stor del av grönstrukturen kring sjukhuset av åkermark och grönsaksland och det fanns även en mindre park anlagd. Grönrytorna är idag ersatta av gräsmattor med uppvuxna träd utspridda över ytan. Trädskiktet består främst av tallar och olika lövträd.

Sjukhusområdet ligger i en sydsluttning som vetter ner mot väg 95. Området har "en hus i park" karaktär där bebyggelsen är placerad i ett område med stora grönytor. Mellan sjukhuset och väg 95 finns ett smalt grönområde med gräs, buskar och uppväxta träd som hjälper till att avskärma byggnaderna från vägen.

Bakom sjukhuset ligger höjden Klockarberget som är ett värdefullt område för närrekreation för Skellefteås invånare. Skogen har höga biologiska och sociala värden och delar av skogen uppnår urskogs-kvalitéer med barrträd uppemot 200 år gamla.

Parallellt med väg 95 på norra sidan vägen, löper en gång- och cykelväg som avskiljs från vägen av en grönremsa med träd och buskar med en undervegetation av gräs. Grönremsan har omväxlande en öppen och mer sluten karaktär mot vägen. Parkstråket är lätt kuperat och höjderna i området har

Planbeskrivning

Dnr: 2021-4834

modellerats för att skapa ett mer upplevelserikt rum. I området finns större uppvuxna träd av bland annat björk, rönnsk, pelarasp, lind och jämtlandspoppel. Björk är dock det trädslag som dominerar parkrummet.

Parkrummet sträcker sig från korsningen mellan väg 95/Lasarettsvägen bort till psykiatrin (väster om planområdet) vid Klockarbergsvägen. Grönytorna i anslutning till sjukhuset är inte bara viktiga för de som rör sig i området utan kan också utgöra en viktig utblick inifrån sjukhuset för de patienter som besöker sjukhuset. Grönytorna hjälper också till att ta hand om dagvattnet i området. Användningen parkmark [PARK] har lagts ut i plankarta för att säkerställa grönområdet.

Detaljplanen från 1980 och tidigare stadsplan för kvarteret Göta tillät endast att en fjärdedel av tomtytan fick bebyggas, vilket även skapar en luftig karaktär i kvarteren med inslag av mycket grönska.



Figur 2.3:67 Östra delen av sjukhusområdet med Lasarettsvägen till vänster i bild.



Figur 2.3:68 Lasarettsvägen i förgrunden med sjukhuset i bakgrunden.



Figur 2.3:69 Inom sjukhusområdet finns en stor andel grönytor med stora träd.



Figur 2.3:70 GC-vägen som går parallellt med väg 95 har en grön karaktär.



Figur 2.3:71 GC-vägen som går parallellt med väg 95 har en grön karaktär.



Figur 2.3:72 GC-vägen i anslutning till psykiatrin är dragen genom ett stort parkrum med uppvuxna träd av olika sorter.

Figur 5: Foton visande Lasarettområdet och Järnvägsleden och väg 95. Källa: Trafikverket.

Bebyggelseområden

Bostäder

Bostäderna i kvarteret Göta (sydväst inom planområdet) växte fram efter sekelskiftet 1900. Det låg då i utkanten av staden, vilket delvis fortfarande präglar det uttryck området har. Bebyggelsen består främst av äldre flerbostadshus i 2–3 våningar. Kvarteren i området byggdes under 1920–1930-talet och är utformade enligt nyklassicistisk och begynnande funktionalistisk stil med fasader i trä. Området är uppbyggt med luftig karaktär och inslag av mycket grönska.

Runt omkring planområdet i norr ligger mestadels 1920–60-tals bebyggelse bestående av radhus och småhus och även flerfamiljshus närmare centrum. Stadsdelen växte fram när det nya lasarettet på Norrböle stod klart 1915 uppstod ett behov av bostäder i området vilket ledde till att en ny stadsplan upprättades för att göra byggandet av bostäder möjligt.

Kvarteret Göta säkerställs i plan som bostäder [B]. Den bevarandevärda bebyggelsen säkerställs med planbestämmelser. Även den kulturvärda miljön i form av trädgårdsstaden ska bibehållas. Se vidare under rubriken Byggnadskultur och gestaltning. Delar av en fastighet på Almen 38 säkerställs i plan som bostad [B] på ej byggbar mark för att säkerställa bostadsändamål eftersom gällande detaljplan från 1980 anger markanvändningen park och plantering och gata. I övrigt finns inga bostäder inom planområdet.

Arbetsplatser, övrig bebyggelse

I anslutning till planområdet finns Skellefteå lasarett.

Offentlig och kommersiell service

Planområdet ligger i närheten av centrum och Skellefteå lasarett och tillgången är god på offentlig och kommersiell service.

Tillgänglighet

Gång- och cykelpassagen kopplar ihop stadsdelarna Norrböle, Prästbordet och Centrala stan för oskyddade trafikanter.

Jämställdhet och trygghet

Att människor i alla åldrar och med olika typer av funktionsvariationer kan bli fullt delaktiga i samhällslivet ska alltid beaktas vid nybyggnation. Alla ytor ska göras tillgängliga, trygga och användbara för alla grupper av människor så långt det är möjligt. Detta gäller både fysisk och psykisk tillgänglighet, allt från den faktiska framkomligheten till val av växter som kan orsaka allergier som gör det svårt för vissa människor att vistas i miljön eller sådant som kan orsaka känslan av otrygghet, till exempel bristande belysning eller skötsel.

En möjlighet till att välja och använda flera olika transportslag är gynnsamt ur ett jämställdhetsperspektiv. Planen medför bättre förutsättningar för anslutningen till kollektivtrafiken samt att anslutningarna till busshållplatserna gör att man inte behöver korsa väg 95/372 i plan. Dessutom stärks gång- och cykelförbindelserna mellan stadsdelarna i planförslaget.

Planbeskrivning

Dnr: 2021-4834

Barnperspektiv

Barnperspektivet bedöms beaktas i planen eftersom trafiksäkerhet och framkomlighet har en central roll i trafiklösningen. Cykelväg finns i anslutning och inom planområdet och ansluter till cykelhuvudnätet. Gestaltningmässigt är det viktigt för barn att kunna orientera- och identifiera sig och särskilt viktigt är det att skapa en skala och läsbarhet för barn vid torgytan och gång- och cykeltunneln.

Byggnadskultur och gestaltning

Kvarteret Göta

Kvarteret Göta ingår i ett område som är utpekade som kulturhistoriskt värdefull bebyggelsemiljö i Skellefteå kommuns kulturmiljöprogram från 2006. Området består av blandade villa- och flerbostadshusvarter med sammanhållen nyklassicistisk bostadsbebyggelse med inslag av nationalromantik mot jugend. I kvarteret Göta har flera byggnader varit utpekade som kulturhistoriskt värdefulla sedan 1970-talet. Vid den senaste inventeringen till Byggnadsordning för Prästbordet från 2017 bibehölls endast byggnaderna inom fastigheten Göta 12 som utpekade. Kvarterets bebyggelse har dock en sammanhållen karaktär som är viktig att värna om och därför har det nedan tagit fram riktlinjer för kvarteret och bevarandet av dess kulturhistoriska värden.



Figur 7: Kvarteret Göta från öster. Foto Enar Sundling 1956

Beskrivning

Kvarteret Göta ligger väster om Skellefteås gamla stadskärna och utgör en del av stadens omgivande trädgårdsstadsbebyggelse. Gatorna här är dock raka och inte vindlande som annars var typiskt för trädgårdsstäderna vid tiden, området är i den bemärkelsen en direkt fortsättning på centrumets rutnätplan. Bebyggelsen följer Albert Lilienbergs stadsplan från 1920 som angav friliggande bostadshus med max fem lägenheter. Högst 1/3 av tomtytan fick enligt planen bebyggas och kvarteret har därmed en luftig karaktär med de högre huvudbyggnaderna placerade längs gatan tillsammans med lägre komplementbyggnader insprängda i den grönska som tittar fram mellan husen. Kvarteret Göta bebyggdes i huvudsak under 1930-talet med två senare tillkomna byggnader från 1980- respektive

Planbeskrivning

Dnr: 2021-4834

1990-talet. Detta innebär arkitektoniskt inslag av tjugotalsklassicism och begynnande funktionalism. Under tjugotalsklassicismen återuppstod det klassiska idealet med förebilder hämtade från antikens Rom och den svenska nyklassicismen under 1700-talet. Enkla former, symmetri, enhetlighet och lugn var utmärkande för tiden. Fasaden smyckades återhållsamt med klassiska motiv. Byggnaderna var intima med låga våningshöjder och sexdelade fönster. Grå eller brutet vita fasader med listverk i något ljusare eller något mörkare kulör än fasadens var vanligt och framhäver byggnadens arkitektur på ett fint sätt. Fönsterbågar målades kulörta, vita eller varmt gråvita, foder i samma färg som övriga listverk eller i samma färg som fasaden.

Huvudbyggnaderna i kvarteret Göta har alla likartad volym, takvinkel och färgsättning. Fasadmaterialet är locklistpanel utan undantag, med viss sparsam utsmyckning såsom omvikta takfötter och tidstypiska fönsterfoder. Med byggnaderna placerade i gatuliv och två våningar med vind får gatan en påtaglig rumskänsla. Den enhetliga men ändå varierande bebyggelsen längs gatan samt de luftiga tomterna med de lägre komplementbyggnaderna präglar gaturummet.

Kulturhistoriska värden och väsentliga karaktärsdrag

Kvarteret Göta har en väl sammanhållen karaktär, både arkitektoniskt, volym- samt material- och färgmässigt, och detta bör värnas om och bibehållas. Delar och detaljer som anknuter till tjugotalsklassicismen är särskilt värdefulla att bevara, oavsett vilket av husen de finns på. Det gäller t ex omvikta takfötter, kraftiga knutpilastrar, lunettfönster och andra småfönster.



Figur 8: Bostadshus på fastigheterna Göta 12, 8 och 9. Foto Thore Sjögren, 2003.

Huvudbyggnaderna ska enligt Byggnadsordning för Prästbordet från 2017 vårdas och underhållas med hänsyn till deras respektive ursprungliga karaktär samt till den sammanhållna miljön. Tak- och fasadmateriel liksom fönster ska anpassas till byggnadens tidsprägel. Tidstypiska detaljer ska bibehållas eller ersättas med liknande då byte krävs. Annan stående panel eller liggande panel är inte lämpligt då locklistpanel är det förhärskande i området och karaktärsmissigt hör ihop med bebyggelsens tidsprägel. Panelen bör färgsättas med ljus oljefärg, till exempel brutet vitt, ljust grått eller beige. Knutar färgsätts i en ton mörkare, alternativt ton ljusare, än fasaden för kontrastverkan.

En grön och välskött trädgård är även det en viktig del av kvarterets karaktär och kulturhistoriska värde. Att bevara karaktären för en fastighet inom trädgårdsstaden handlar därmed likväl om trädgårdens

Planbeskrivning

Dnr: 2021-4834

struktur och växtmaterial som om husets utformning, material- och färgval. I trädgårdar anlagda under kvarteret Götas tid har växtmaterial såsom friväxande frukt- och prydnadsträd samt prydnadsbuskar varit vanligt. Vanliga strukturer har varit nyttoväxter planterade i raka rader i odlingsland eller uppbyggda i häckar, rabatter med blommor, raka gångar, målade staket i trä och klippta häckar. Det är också viktigt att komplementbyggnader på innergårdarna anpassas till den kulturhistoriska bebyggelsemiljön vad gällande placering, färg, form och materialval och är underordnade huvudbyggnaderna.

Göta 1

Bostadshus i två våningar placerat med långsidan mot gatan, uppfört av K Lundmark 1932 efter ritningar av K M Markgren. Trapphus tillbyggt 1951–52. Fasader klädda med vitmålad stående locklistpanel och smala gråmålade knutbrädor. Tidstypiskt klassicerande gråmålade fönsterfoder med breda sidobrädor och smala över- och underliggare. Sexdelade vita fönster med fast mittpost. Sadeltak täckt med tegelröda takpannor. Fasadpanel med tunn relief, tak täckt med tegelröda pannor och sexdelade fönster liksom de karaktäristiska fönsterfodren är tidstypiska drag som är viktiga att bevara.

Göta 2

Bostadshus i två våningar placerat med långsidan mot gatan, uppfört av Magnus Eriksson 1934 efter ritningar av arkitekt Birger Dahlberg, Skellefteå. Fasader klädda med vitmålad stående locklistpanel samt smala beigemålade knutbrädor och fönsterfoder och sadeltak täckt med tegelröda takpannor. Vita tvåluftsfönster med fast mittpost utan spröjs är utförda lika de ursprungliga fönstren. Fasaderna var ursprungligen reveterade. Fasadpanel med tunn relief och tak täckt med tegelröda pannor är tidstypiska drag som är viktiga att bevara.

Göta 3

Bostadshus i två våningar placerat med långsidan mot gatan, uppfört av Petrus Johansson 1933. Fasader klädda med brutet vitmålad stående locklistpanel, smala gråmålade knutbrädor med tidstypiskt omvikt takfot och grå fönsterfoder. Fönstren har bytts ut till moderna pivåhängda enluftsfönster med fuskpröjs, originalfönstren var troligtvis tvåluftsfönster med fast mittpost och spröjs. Sadeltak täckt med ljusgrön trapetskorrugerad plåt (trp) av senare ålder, ursprunglig taktäckning var troligtvis lertegel eller falsad plåt. Fasaderna var en tid täckta med eternitplattor men återställdes till locklistpanel för ett par år sedan. Fasadpanel med tunn relief och omvikt takfot är tidstypiska och karaktäristiska drag som är viktiga att bevara. Fönstren och taket bör återställas till mer tidstypiska materialval.

Göta 12/Södra Järnvägsgatan 17

Bostadshus i två våningar uppfört av Albin Brännström 1932 efter ritningar av arkitekt E.D. Lundström, placerat med gaveln mot gatan. Fasader klädda med vitmålad stående locklistpanel, kraftiga knutpilastrar målade i beige samt valmat sadeltak täckt med tegelröda takpannor. Fasaderna var tidigare reveterade men brädslogs före 1992. Fönstren är senare utbytta men är fortfarande tidstypiskt sexdelade med fast mittpost, om än med inåtgående bågar. Fasadpanel med tunn relief samt kraftiga knutpilastrar, tak täckt med tegelröda pannor och sexdelade fönster är tidstypiska drag som är viktiga att bevara.

Göta 12/Södra Järnvägsgatan 19

Bostadshus i två våningar placerat med långsidan mot gatan, uppfört av Gottfrid Bäckman 1932 efter ritningar av arkitekt Birger Dahlberg, Skellefteå. Fasader klädda med vitmålad stående locklistpanel, kraftiga knutpilastrar med omvikt takfot målade i beige, sadeltak täckt med tegelröda takpannor samt tidstypiska fönsterfoder med breda brädor på tre sidor samt en smal underliggare. Fönstren är senare utbytta men är fortfarande tidstypiskt sexdelade med fast mittpost, om än med inåtgående bågar. Fasadpanel med tunn relief samt kraftiga knutpilastrar med omvikt takfot, tak täckt med tegelröda pannor, de karaktäristiska fönsterfodren och sexdelade fönster är tidstypiska drag som är viktiga att bevara.

Planbeskrivning

Dnr: 2021-4834

Göta 12/Södra Järnvägsgatan 21

Bostadshus i två våningar placerat med långsidan mot gatan, uppfört av Magnus Eriksson 1931 efter ritningar av arkitekt Birger Dahlberg, Skellefteå. Fasader klädda med vitmålad stående locklistpanel, kraftiga knutpilastrar med omvikt takfot målade i beige, sadeltak täckt med tegelröda takpannor samt tidstypiskt breda fönsterfoder med smal överliggare. Fönstren är senare utbytta men är fortfarande tidstypiskt sexdelade med fast mittpost, om än med inåtgående bågar. Fasadpanel med tunn relief samt kraftiga knutpilastrar med omvikt takfot, tak täckt med tegelröda pannor, de karaktäristiska fönsterfodren och sexdelade fönster är tidstypiska drag som är viktiga att bevara.

Göta 12/Södra Järnvägsgatan 23

Bostadshus i två våningar placerat med långsidan mot gatan, uppfört 1930 av plåtslagare K A Lundgren. Fasader klädda med vitmålad stående locklistpanel, kraftiga knutpilastrar målade i grått, sadeltak täckt med röd skivfalsad plåt och tidstypiska breda fönsterfoder med smal överliggare. Fönstren är senare utbytta men är fortfarande tidstypiskt sexdelade med fast mittpost, om än med inåtgående bågar. Fasadpanel med tunn relief samt kraftiga knutpilastrar, tak täckt med röd falsad plåt, de karaktäristiska fönsterfodren och sexdelade fönster är tidstypiska drag som är viktiga att bevara.

Göta 8

Bostadshus i två våningar placerat med långsidan mot gatan, uppfört 1988. Fasader klädda med vitmålad stående locklistpanel, kraftiga knutpilastrar målade i grått samt sadeltak täckt med tegelröda takpannor. Vita tvåluftsfönster med fast mittpost. Huset har tillkommit senare, men har genom sin placering och volym samt materialval som fasadpanel med tunn relief, kraftiga knutpilastrar och tak täckt med tegelröda pannor anpassats till kvarterets i övrigt sammanhållna stildrag, drag som är viktiga att bevara. På Göta 8 och 9 stod tidigare en nationalromantisk villa uppförd 1922 vilken senare rivits.

Göta 9

Bostadshus i två våningar placerat med långsidan mot gatan, uppfört 1991. Fasader klädda med blåmålad stående locklistpanel, smala knutar och foder målade i något mörkare blått, sadeltak täckt med tegelröda takpannor. Vita pivå-hängda fönster med fuskorspost, s k flaggfönster. Huset har tillkommit senare, men har genom sin placering och volym samt materialval som fasadpanel med tunn relief och tak täckt med tegelröda pannor anpassats till kvarterets i övrigt sammanhållna stildrag, drag som är viktiga att bevara. På Göta 8 och 9 stod tidigare en nationalromantisk villa uppförd 1922 vilken senare rivits.

Värdefull kulturmiljön minskas en aning till förmån för riksintresset Norrbotniabanans markanspråk.

Friytor

Lek och rekreation

Det finns rekreationsytor inom planområdet inom torgytan [TORG] och parkmarken [PARK].

Vattenområden

Planområdet tangerar den norra delen av grundvattenförekomsten "Ålvssediment Medleområdet" (WA25480175/ SE719298-172934). Grundvattenförekomsten är en sand- och grusförekomst. Det finns goda eller mycket goda uttagsmöjligheter i den bästa delen av grundvattenmagasinet. Vattenmyndigheterna har i arbetsmaterial för förvaltningscykel 3 (2017–2021) bedömt att det finns risk att kemisk status inte uppnås. En del av grundvattenförekomsten omfattas av Skelleftedalens vattenskyddsområde tillhörande Skelleftedalens vattentäkter. Vattenskyddsområdets närmaste gräns är cirka fem kilometer ifrån planförslaget och vattenskyddsområdet bedöms ej beröras av planerad järnväg.

Planbeskrivning

Dnr: 2021-4834

Inom planområdet förekommer områden med sulfidjord. Generellt kan förekomst av sulfidjord ge upphov till att sänka grundvattnets pH (vattnet blir surt) om sulfidjorden kommer i kontakt med syre och oxiderar. Detta kan till exempel inträffa om grundvattennivån sänks genom dränering eller under perioder med låga grundvattennivåer i ett område med sulfidjord. Vid lågt pH kan metaller och svavel lakas ur. Miljöpåverkan kan ske om försurat vatten sprids till omgivande mark och vatten. Lämpliga åtgärder för att förhindra detta ska redovisas i byggskedet.



Figur 9: Yt- och grundvattenföresättningar samt områden inom vilken permanent grundvattensänkning (större än 0,3 meter) bedöms ske. Planområdet inringat i svart. Källa: Trafikverket.

Gator och trafik

Gatunät, gång- och cykeltrafik

Järnvägsleden, som heter väg 95 väster om E4 och väg 372 österut, tillhör kommunens huvudvägnät med Trafikverket som väghållare, och är regionens viktigaste transportstråk i öst-västlig riktning och har stora pendlingsströmmar. Väg 95 har en övergripande betydelse som riksväg och sammankopplar norrlandskusten med Norge. Väg 95/372 har stor betydelse för näringslivet och Port of Skellefteå (Skellefteå hamn) och är central för gruvindustrin och dess transporter mellan gruvorna i väster och smältverket Boliden Rönnskär. När den nya sträckningen för E4 byggs kommer väg 372 mellan nya och gamla E4 få en ännu större betydelse som länk mellan E4 och inlandskommunerna och Norge samt mellan E4 och centrala Skellefteå. Väg 372 är även rekommenderad väg för farligt gods.

Hastighetsbegränsningen på väg 95 är 50 km/tim mellan en punkt ca 150 meter väster om Lasarettsvägen och E4. Hastigheten på de kommunala gatorna i området är begränsad till 40 km/tim.

Trafikmängden på väg 95 är idag drygt 9 000 fordon/vardagsdygn, varav den tunga trafiken utgör cirka 10 %. Den utveckling som nu sker i Skellefteå indikerar att det för väg 95 kan komma att bli en ökning av biltrafiken i storleksordningen 50 % fram till år 2040.

Lasarettsvägen korsar idag järnvägen och väg 95 i plan. Korsningen med väg 95 är signalreglerad. Avståndet mellan järnvägen och vägkorsningen är ca 15 meter. Lasarettsvägen fungerar dels som förbindelse mellan stadsdelarna Centrala stan och Norrböle dels som infart till Centrum från väg 95. Passagen av järnvägen sker i plan. Passagen är signalreglerad med bommar.

Planbeskrivning

Dnr: 2021-4834

Trafikmängden på Lasarettsvägen är i dagsläget cirka 9 000 fordon/vardagsdygn mellan väg 95 och Södra Järnvägsгатan och cirka 7 000 fordon/vardagsdygn mellan väg 95 och Norrbölegatan. Norr om Norrbölegatan är trafikmängden ca 4 500 fordon/vardagsdygn. Den tunga trafiken utgör cirka 5–6 % av den totala mängden fordon.

Nordlandergatan norr om Kanalгатan har idag en begränsad biltrafik med ca 2 000 fordon/vardagsdygn närmast Kanalгатan och ca 1 000 fordon/dygn vid korsningen med Södra Järnvägsгатan.

För gång och cykel utgör gång- och cykelvägar längs med norra sidan av väg 95 och västra/östra sidan av Lasarettsvägen länkar i ett huvudvägnät för gång- och cykeltrafik.

Ny trafiklösning

Lasarettsvägen korsar idag järnvägen i samma plan. Korsningen är reglerad med ljussignal och bommar. Dagens korsning uppfyller inte de högre säkerhetskrav som ställs för en ny järnväg. Korsningar mellan järnväg och gator eller gång- och cykelvägar ska ske planskilt. Nuvarande plankorsning mellan järnväg och Lasarettsvägen i plan kommer därför att stängas. Lasarettsvägen kommer även fortsättningsvis att vara ansluten till väg 95 norrifrån.



Figur 10: Illustration över planerad trafiklösning, Skellefteå kommun.

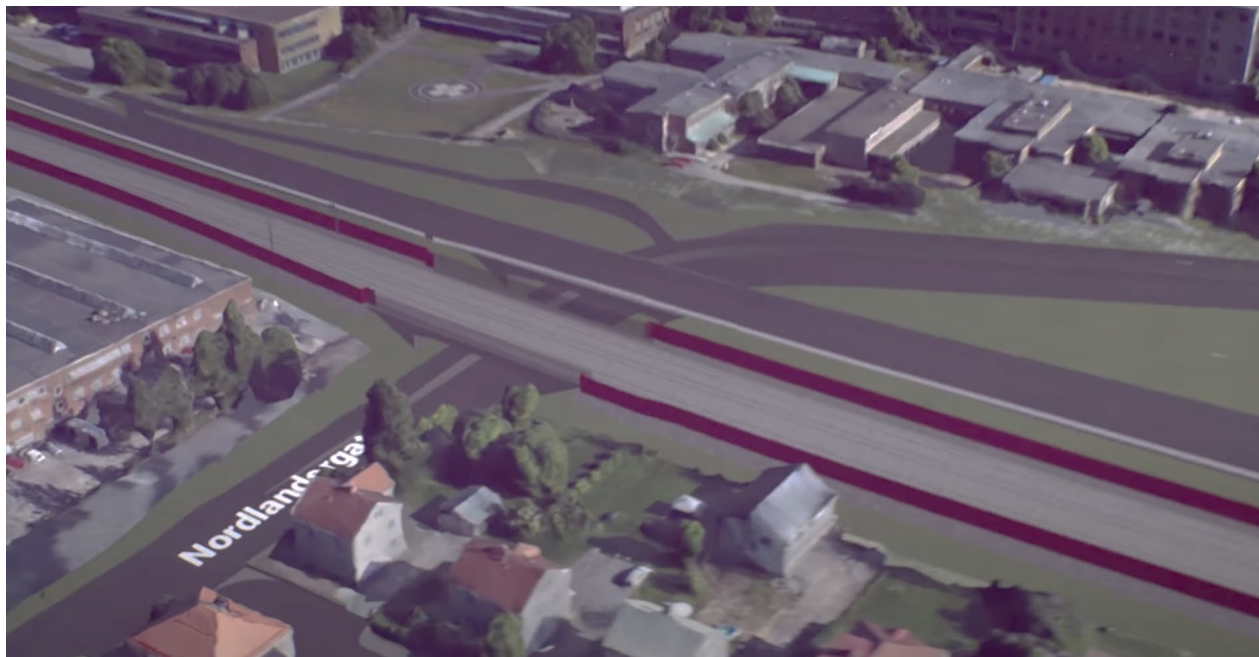
Planbeskrivning

Dnr: 2021-4834

Nordlandergatan

För biltrafik innebär höjdskillnaderna att det inte är möjligt att anordna en planskild passage vid Lasarettsvägen som uppfyller god standard utifrån lutningskrav. Av denna anledning föreslås en ny planskild passage under järnväg och väg 95 vid Nordlandergatan där lutningskraven för bil- och cykeltrafik kan tillgodoses. Nordlandergatan förlängs under järnväg och väg 95 och ansluts till Lasarettsvägen i höjd med korsningen med Norrbölegatan.

Nordlandergatans korsning med Södra Järnvägsgatan föreslås byggas om. Endast högersväng från Nordlandergatan in till Södra Järnvägsgatan föreslås tillåtas, det innebär att korsningen blir enkelriktad.



Figur 11: Illustration över planerad trafiklösning. Nordlandergatan, vy från sydöst, Källa: Trafikverket.

Utmed med den nya sträckningen av Nordlandergatan föreslås en ny gång- och cykelväg på dess västra/norra sida. En stödmur föreslås på större delen av sträckan mellan Nordlandergatan och den nya gång- och cykelvägen på grund av stora höjdskillnader i terrängen och brist på utrymme. En stödmur kommer även att krävas mot befintliga byggnader vid Skellefteå lasarett. Mellan gång- och cykelvägen och Nordlandergatans körbana placeras ett räcke.

Väg 95/Järnvägsleden

Väg 95/Järnvägsleden behöver anpassas till de nya väglösningarna på en cirka 600 meter lång sträcka. På större delen av sträckan på den norra sidan av väg 95/Järnvägsleden föreslås en ny gång- och cykelväg. Den nya gång- och cykelvägen ska sammanbinda gång- och cykeltrafiken från Lasarettsvägen, Nordlandergatan samt den befintliga gång- och cykelvägen. Gång- och cykelvägen separeras från väg 95/Järnvägsleden med kantsten.

På den norra sidan av väg 95/Järnvägsleden behöver Lasarettsvägen justeras på en kortare sträcka, även Norrbölegatan justeras till följd av övriga åtgärder.

De broar som planeras byggas i området med anledning av den nya järnvägen föreslås utformas enligt följande:

Planbeskrivning

Dnr: 2021-4834

- Järnvägsbro över Lasarettsvägen för gångpassage utförs som plattrambro med vingmurar parallella järnvägen och en fri brobredd på 18,5 meter för de tre järnvägsspåren på bron. Fri öppning under järnväg på 12 meter för gång- och cykelväg med en fri höjd på minst 3,0 meter.
- Vägbro för väg 95 över Lasarettsvägen för gångpassage utförs som plattrambro med vingmurar parallella vägen och en fri brobredd på 19,5 meter för väg 95 på bron. Fri öppning under väg 95 på 12 meter för gång- och cykelväg med en fri höjd på minst 3,0 meter.
- Järnvägsbro över Nordlandergatan och gång- och cykelväg utförs som plattrambro med vingmurar parallella järnvägen och en fri brobredd på ca 17,5 meter för de tre järnvägsspåren på bron. Fri öppning under järnväg på 22,5 meter för Nordlandergatan och gång- och cykelväg med en fri höjd på minst 4,7 meter för gatan och minst 2,7 meter för gång- och cykelväg.
- Vägbro för väg 95 över Nordlandergatan och gång- och cykelväg utförs som plattrambro med vingmurar parallella vägen och en fri brobredd på ca 14 meter för väg 95. Fri öppning under väg 95 på 30,5 meter för Nordlandergatan och gång- och cykelväg med en fri höjd på minst 4,7 meter för gatan och minst 2,7 meter för gång- och cykelväg.

Gång- och cykelpassager vid Lasarettsvägen

Vid Lasarettsvägen skapas utrymme för tolv meter breda gång- och cykelpassager under järnvägen och väg 95 samt Nordlandergatan. Med detta skapas en gång- och cykelförbindelse mellan Södra Järnvägsgatan och lasarettområdet/Lasarettsvägen. På vardera sidan om järnvägen skapas vid gång- och cykelvägens östra sida förbindelser med inglasade trappor och hiss till respektive järnvägsplattform.

Norr om den planskilda passagen med Nordlandergatan tar en trappa upp nivåskillnaden från passagen till befintlig marknivå. I trappan kan cykel ledas upp/ned. Nivåskillnad och marklutningen i området gör att det inte går att tillskapa cykelramper med acceptabla lutningar. För att klara god tillgänglighet för rullstolsburna behöver en hiss anordnas. Hissen anordnas i särskild byggnad omedelbart öster om trappan och dimensioneras för att rymma cykel som ett alternativ till att leda cykeln i trappa.

Från trappan norr om Nordlandergatan ska fortsatt anslutning till lasarettets huvudentré tillgänglighetsanpassas. Anpassning ska även ske till anslutning till det befintliga gång- och cykelstråket vid Lasarettsvägens västra sida.

Stor omsorg ska läggas på gestaltningen av gång- och cykelstråket från Södra Järnvägsgatan och lasarettområdet/Lasarettsvägen då detta stråk fungerar som entré till både järnvägsstationen och lasarettet.

Trafiklösningar i detaljplanen

Föreslagna trafiklösningar till följd av Norrbottenbanan påverkar trafiksystemet i ett större område än enbart i direkt anslutning till järnvägen. Förutom den nya järnvägen planeras och genomförs andra investeringar i trafikinfrastruktur som kommer att påverka resmönster och trafikrörelser i stora delar av centrala Skellefteå.

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.

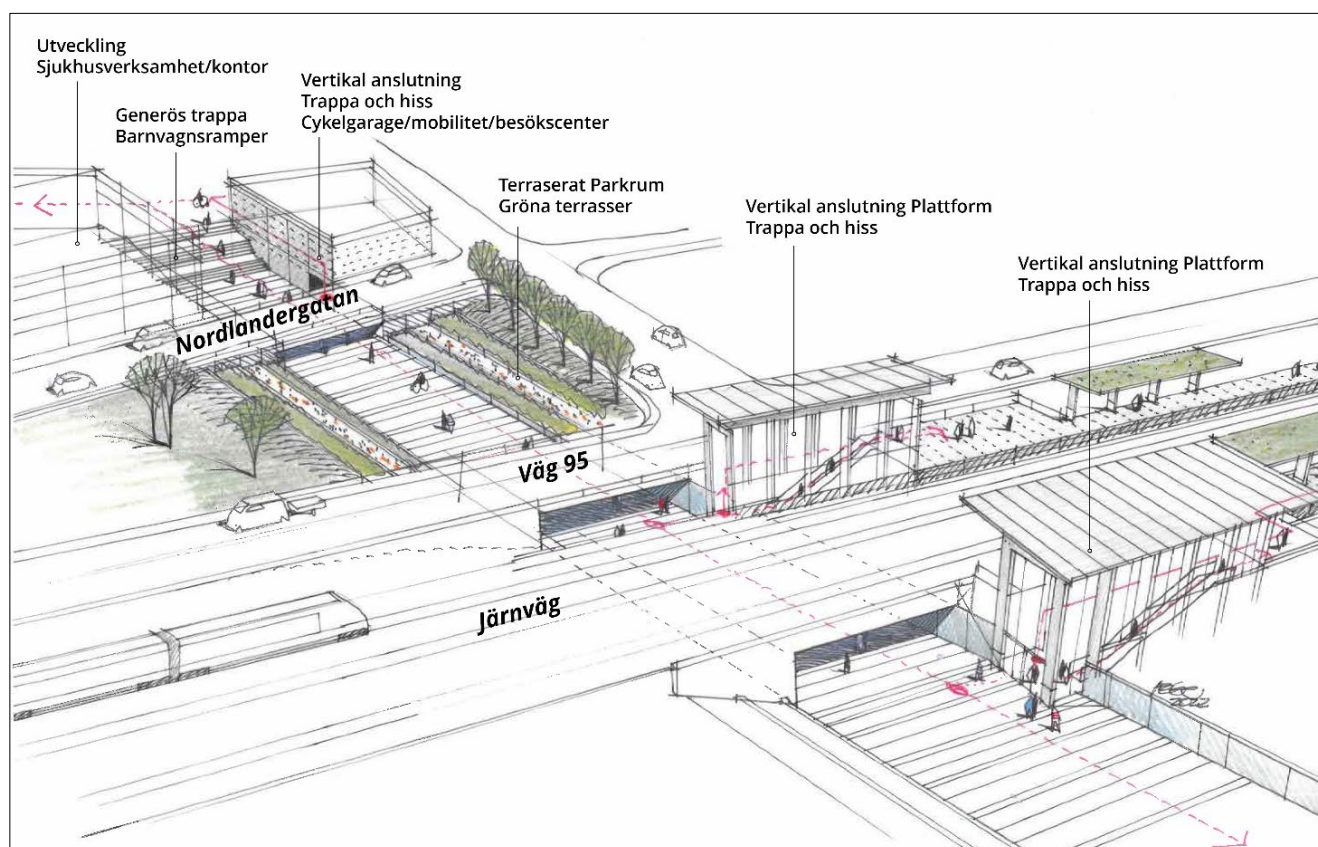
Detaljplanens avgränsning är anpassad till Trafikverkets järnvägsplan 07 och genomförandet av den nya järnvägen. I järnvägsplanen fastställs lägen för passagera under järnväg och väg 95 vilket även förutsätter den utformning av Nordlandergatan och gång- och cykelstråk som detaljplanen utgår från. Aktuell detaljplan möjliggör även en gång- och cykelpassage under järnvägen, väg 95 samt Nordlander-

Planbeskrivning

Dnr: 2021-4834

gatan med utformning enligt figur 12. Utformning och gestaltning har skett i samråd mellan kommunen, Region Västerbotten och Trafikverket.

Markanvändning norr om Nordlandergatan utifrån föreslagen passagelösning för gång och cykel och anslutningar till lasarettområdet och befintligt gång- och cykelvägnät regleras inte i aktuell detaljplan. Nödvändiga planregleringar för detta kommer att hanteras i ett planarbete omfattande del av lasarettområdet då trafiklösningen anpassas till utvecklingen av området.



Figur 12: Illustration nya gång- och cykelpassager under järnväg, väg 95 och Nordlandergatan vid Lasarettsvägen, Skellefteå kommun.

Parkering

Aktuellt planområde ligger centralt vid gränsen till Centrum och stadsdelen Centrala stan. Förutsättningarna att färdas med kollektiva färdmedel, till fots eller med cykel till/från befintlig och planerad bebyggelse är goda vilket ska beaktas vid bedömningen av bilplatsbehov vid exploatering inom planområdet.

Lasarettområdet

Den allmänna bilparkeringen norr om väg 95 på kommunens fastighet Skellefteå 5:1, som idag nyttjas som besöksparkering till Skellefteå lasarett, behöver tas i anspråk för den planerade nya trafiklösningen till följd av Norrbotniabanen. Parkeringen omfattar ca 85 bilplatser huvudsakligen besöksplatser. För Region Västerbotten innebär detta på kort sikt att en omdisponering av bilplatser inom lasarettområdet behöver ske för att frigöra fler besöksplatser i anslutning till sjukhusets entréer. På längre sikt planerar Region Västerbotten en ny parkeringsanläggning/parkeringshus vid den norra infarten till området från Lasarettsvägen. Framtida parkeringslösningar i området kommer att fortsatt utredas.

Planbeskrivning

Dnr: 2021-4834

Kollektivtrafik

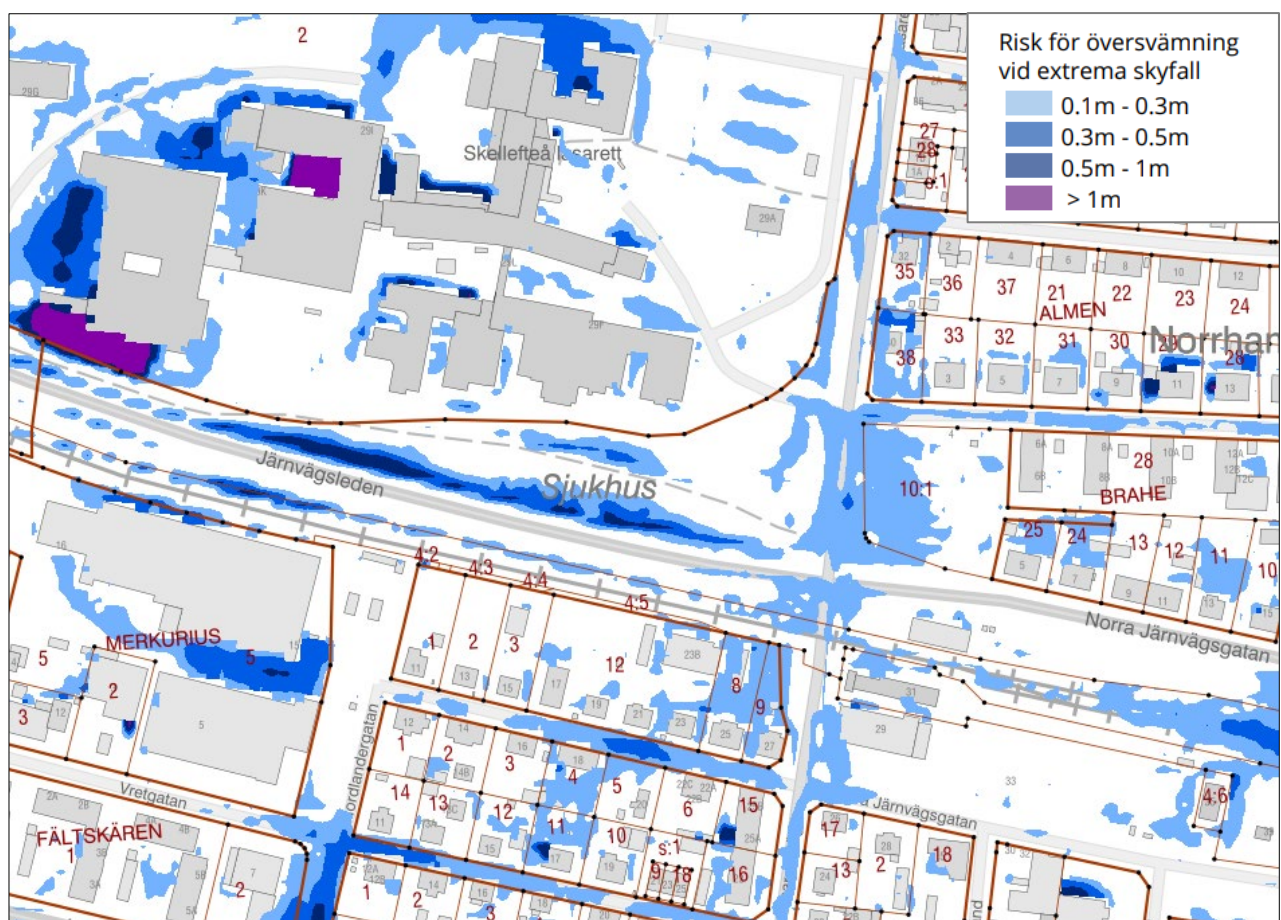
Lasarettsvägen trafikeras av stadsbusslinjerna 1 Anderstorp-Centrum-Solbacken, 2 Stenbacka-Lasarettet-Centrum-Ursviken-Skelleftehamn, 4 Mobacken-Centrum-Torsgatan västra-Bergsbyn samt linje 9 Lasarettet-Centrum-Moröhöjden-Solbacken. Hållplats finns dels på den östra sidan mellan väg 95 och Norrbölegatan, dels på den västra sidan strax söder om den norra entrén till lasarettsområdet och Högalidsgatan. Den nya trafiklösningen kräver nya hållplatslösningar och detta studeras i den utredning som pågår om framtida entrévägar till lasarettsområdet.

Hälsa och säkerhet

Översvämningsrisk

I mitten av planområdet, norr om väg 95 vid grönområdet och gång- och cykelvägen finns det en lågpunkt som fyller en viktig funktion vid skyfall och ytan har avsatts som parkmark [PARK]. Vid nybyggnation av gata och gång- och cykelväg är det viktigt att dimensionera för svackdiken på sidorna och undvika om möjligt lågpunkter i tunnarna. Vid skyfall som är kraftigare än vad stadens VA-system är dimensionerat för finns risk att vatten kan ansamlas i dessa lågpunkter.

I projektet för järnvägen har utgångspunkten varit att utforma en robust anläggning som är anpassad till framtida klimatförändringar. Vid utformning av trummor och broar, bankar har hänsyn tagits till risk för klimatförändringar och höga flöden. Med järnvägsplanens inarbetade åtgärder bedöms riskerna med hänsyn till ett framtida klimat därmed vara låga.



Figur 13: Risk för översvämnning vid extrema skyfall beräknat på 100 års regn.

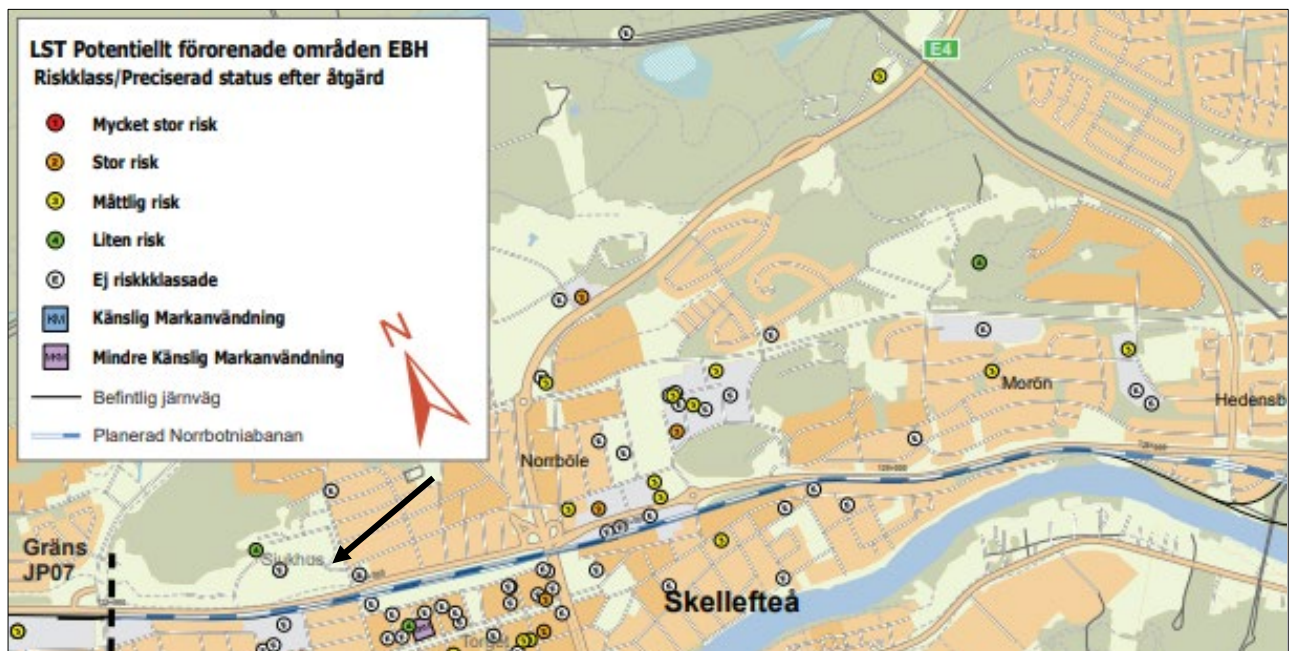
Planbeskrivning

Dnr: 2021-4834

Förorenad mark

Inga kända potentiellt föroreningar finns inom planområdet.

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



Figur 14: Potentiellt förorenade områden, se svart pil för planområde.

Undersökningar av väg 372/väg 95 har utförts, dessa undersökningar indikerar ingen förekomst av järnsand i väggroppen. Asfaltsprovtagningen av PAH:er i vägen påvisade halter långt under riktvärdet för att återanvända asfalt utan restriktioner. Massbalans (minimerat överskott eller underskott av jord- och bergmaterial) eftersträvas alltid i järnvägsprojekt. Vid utformning av järnvägen har spårprofilen optimerats för att minimera massöverskott i projektet.

Påträffas sulfidlera ska denna omhändertas så att den inte orsakar försurning, vilket innebär att den ska deponeras på godkänd deponi. Dräneringsvatten som avleds från schaktbotten med sulfidlera har en försurande inverkan, lämpliga åtgärder för att förhindra detta ska redovisas.

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

Buller

Bullerutredning Järnvägsplan 07

Förutsättningar för beräkningar

I Trafikverkets järnvägsplan 07 har en bullerutredning genomförts för sträckan mellan Södra Tuvan och Skellefteå C. För aktuellt område har beräkningar av framtida spår- och vägtrafikbuller genomförts samt utredningar av bullerskyddsåtgärder inklusive fältinventeringar och bedömning av bostäder och byggnader.

Inom detaljplaneområdet påverkas bostäder i kvarteret Göta men även bostäder utanför planområdet, främst i kv. Tule. I järnvägsplanens bullerutredning har beräkningar gjorts för fyra olika situationer:

1. Nuläge 2017, beräknas för nuvarande trafikbullersituation med den befintliga järnvägen och den statliga vägtrafiken.
2. Nollalternativet 2040, beräknas för samma situation som "1. Nuläget" fast med prognosår 2040 gällande trafikmängder. Uppräkningen sker enligt Trafikverkets uppräkningsdokument "Eva 180401".
3. Planalternativet (utan bullerskyddsåtgärder) 2040, beräknas med projekterad järnväg och med all övrig statlig trafik, inom sträckan finns det kommunala bilvägar som berörs. Trafikmängderna för bilvägar är prognosår 2040 och för järnvägen gäller den trafik som järnvägen dimensioneras för. Bostädernas ljudisolerade förmåga samt ljudnivå på uteplats har baserats utifrån genomförd bullerinventering.
4. Planalternativet med föreslagna bullerskyddsåtgärder 2040, beräknas med samma beräkningsförutsättningar som "3. Planalternativet" men med föreslagna bullerskyddsåtgärder. Bostädernas ljudisolerade förmåga samt ljudnivå på uteplats har justerats utifrån föreslagna fastighetsnära bullerskyddsåtgärder.

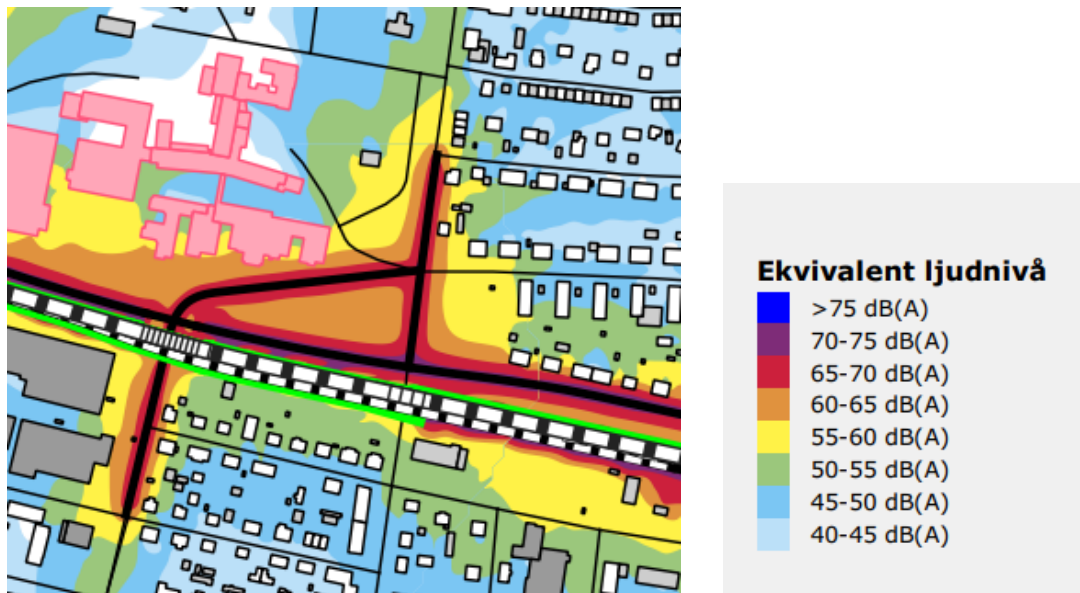
Som underlag för bullerberäkningarna för planalternativet år 2040 har för Nordlandergatan årsdygns-trafiken 7 410 fordon, varav 6 % tung trafik, använts. Som dimensionerande hastighet har 40 km/tim använts. Kommunen har bedömt att detta ligger i nivå med förväntade framtida trafikmängder. För Nordlandergatan har en bedömning av biltrafikmängden år 2040 gjorts utifrån dels den förväntade överflyttningen av trafik från Lasarettsvägen dels utifrån den förväntade årliga ökningen.

Resultat bullerberäkningar

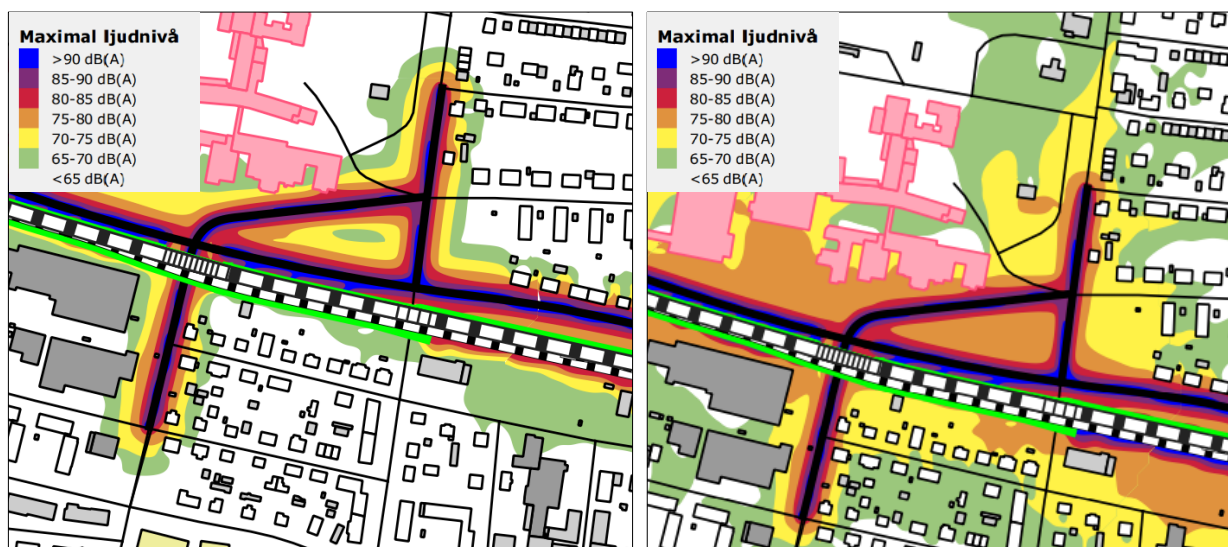
De bostäder som ligger inom influensområdet för den projekterade järnvägen påverkas redan idag av buller från den statliga infrastrukturen (väg och spår). Den projekterade järnvägen kommer att öka den ekvivalenta bullernivå upp till cirka 500 meter ifrån järnvägen, den maximala ljudnivå ökar framförallt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

Planbeskrivning

Dnr: 2021-4834



Figur 15: Bullerutredning järnvägsplan för väg och järnväg med föreslagna bullerskyddsåtgärder (gröna linjer) för ekvivalent ljudnivå. Källa: Trafikverket.



Figur 16: Bullerutredning järnvägsplan för väg och järnväg med föreslagna bullerskyddsåtgärder (gröna linjer), där kartan till vänster visar maximal ljudnivå och kartan längs till höger visar maximal ljudnivå nattetid. Källa: Trafikverket.

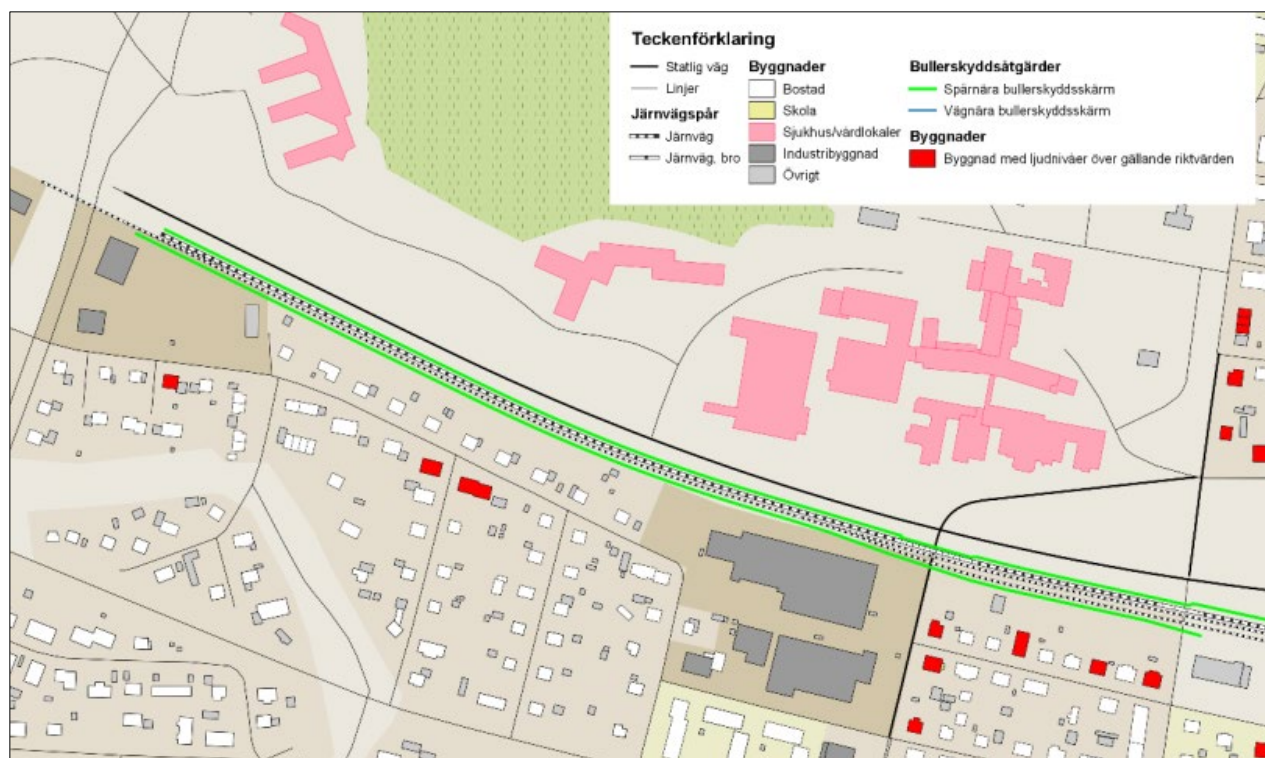
I Trafikverkets järnvägsplan redovisas nödvändiga bullerskyddsåtgärder för att gällande riktvärden för bullernivåer inte ska överskridas när den nya järnvägen tas i drift. På aktuell sträcka längs järnvägen är det 3 fastigheter som föreslås få fastighetsnära bullerskyddsåtgärder där ekvivalent ljudnivå överskrider 60 dB(A) vid fasad: Göta 9, Tule 1 och Tule 14.

På grund av omdragningen av Lasarettsvägen/Nordlandergatan får tre fastigheter högre vägtrafikbuller, för att innehålla riktvärdena vid dessa fastigheter föreslås att Göta 1 får en bullerskyddad uteplats och fönsterbyte på övre våningsplanet. Tule 1 föreslås få fönsterbyte på samtliga våningsplan mot väg samt en bullerskyddad uteplats. Tule 14 föreslås få fönster- och ventilbyte samt bullerskyddad uteplats. Göta 12, Södra Järnvägsplan 17, föreslås få fönsterbyte inklusive friskluftsventiler på samtliga våningsplan mot järnvägen. Göta 12, Södra Järnvägsplan 23, föreslås få fönsterbyte på övre våningsplanen.

Planbeskrivning

Dnr: 2021-4834

Göta 9 föreslås få en bullerskyddad uteplats och fönsterbyte på övre våningsplanen. (Ur Trafikverkets järnvägsplan).



Figur 17: Byggnader med ljudnivåer över gällande riktvärden (rödmarkerade) med spårnära bullerskyddsåtgärder (grön linje). Källa: Trafikverket.

För fastigheterna utmed Lasarettsvägen söder om järnvägen kommer den nya trafiklösningen att medföra lägre vägtrafikbullernivåer till följd av minskade biltrafikmängder.

Riktvärden för trafikbuller vid bostäder

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

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

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

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

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

Planbeskrivning

Dnr: 2021-4834

Trafikbuller Nordlandergatan, delen Kanalgatan – Södra Järnvägsgatan

Den nya trafiklösningen till följd av Norrbotniabanan som innebär att Lasarettsvägen stängs för biltrafik i korsningen med järnvägen och ersätts av en ny anslutning under järnvägen och väg 95 vid Nordlandergatan. Den planerade trafiklösningen får som en konsekvens att biltrafiken längs Nordlandergatan ökar kraftigt från en relativt låg nivå. Förenklat kan det beskrivas som att biltrafiken på nuvarande Lasarettsvägen söder om järnvägen flyttas till Lasarettsvägen.

Den nya passagen för Nordlandergatan under järnvägen och väg 95 tillsammans med den nya Karlårdsbron 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 Skelleftefaldalen 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.

Kommunen har som mål att öka andelen hållbara resor och genom satsningar på gång och cykel och kollektivtrafik dämpa det förväntade ökade transportbehovet inom staden då befolkningen växer. Genom att prioritera dessa trafikslag i Centrum är målet att begränsa den genomfartstrafik som idag finns och att Nordlandergatan får en tydligare funktion som infart till Centrumområdet och inte som genomfart. Med detta finns förutsättningar för att Nordlandergatans trafikmängd ska kunna hållas på en lägre nivå jämfört med Lasarettsvägens nuvarande trafikmängd.

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.

För Lasarettsvägen söder om järnvägen kommer föreslagen trafiklösning att innebära en förbättrad bullersituation då mängden biltrafik minskar i omfattning.

I stadsmiljöer med fasader direkt intill gatan är det ofta svårt att underskrida riktvärdena vid fasad då det inte finns utrymme att genomföra bullerskyddsåtgärder vid gatan. Inriktningen är då att klara inomhusnivåer och om det så krävs fönster- eller fasadåtgärder samt att riktvärde för uteplats klaras.

Skellefteå kommun avser genomföra en fördjupad bullerutredning med förslag till eventuella åtgärder när inriktningarna för det framtida biltrafiknätets funktion är fastlagda. Nödvändiga utredningar och åtgärder ska vara genomförda innan Norrbotniabanan tas i drift på aktuell sträcka. Uppföljning av vägtrafikbullersituationen på Nordlandergatan ska ske efter det att den nya järnvägen och nya vägtrafiklösningar tagits i drift.

Planbeskrivning

Dnr: 2021-4834

Flygbuller

Cirka 100 meter nordväst om kvarteret Göta finns Skellefteå lasarets helikopterplatta. Region Västerbotten har i samband med tidigare detaljplanarbeten i närheten anfört att inflygningsvägarna för helikopteröverflygning kan komma överstiga 90 dB(A) maximal ljudnivå. Med de 100 flygningar (totalt 200 rörelser dvs start och landning) som Region Västerbotten planerar blir det knappt två i veckan. Regionen bedömer att antalet flygningar inte kommer att öka i någon större omfattning i framtiden.

I förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader anges att buller från flygplatser inte bör överskrida 55 dBA FBN (flygbullernivå) och 70 dB(A) maximal ljudnivå för flygtrafik vid en bostadsbyggnads fasad. Om ljudnivån om 70 dBA maximal ljudnivå för flygtrafik ändå överskrids, bör nivån inte överskridas mer än sexton gånger mellan kl. 06.00 och 22.00, och tre gånger mellan kl. 22.00 och 06.00.

Utifrån det begränsade antalet flygningar bedöms flygbullernivåerna klara riktvärdena.

Samlad bedömning

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

Kommunen bedömer att bullerriktvärdena för järnväg och väg 95 klaras för den befintliga bostadsbebyggelsen och för lasaretsområdet i och med de åtgärder som planeras av Trafikverket. Detaljplanen har säkerställt bullerskyddsskärmar för järnvägen i enlighet med järnvägsplan 07 med hjälp av planbestämmelser i plankartan [m₁].

Framtida trafikbullernivåer för de befintliga bostäderna längs med Nordlandergatan i kvarteren Tule och Skandia, som berörs av gatans nya utformning och funktion, är idag inte möjlig att beräkna då det framtida biltrafiknätets funktion inte är fastlagd ännu. De översiktliga bullerberäkningarna för Nordlandergatan som kommunen gjort, med en förväntad ökning av trafik, visar dock att det finns risk för överskridanden av riktvärdena. Skellefteå kommun avser därför genomföra en fördjupad bullerutredning med förslag till eventuella åtgärder när det framtida biltrafiknätets funktion är fastlagd. Väghallaren (Skellefteå kommun) ansvarar för att nödvändiga utredningar och eventuella åtgärder för befintliga bostäder längs med Nordlandergatan är genomförda i samband med att Norrbotniabanan och "nya Nordlandergatan" tas i drift. Kommunen bedömer att det, dels med åtgärder för att stimulera hållbara resor i staden i syfte att dämpa framtida biltrafikökningar, dels med bullerskyddsåtgärder vid gatan och eventuella bostadsnära åtgärder, ska vara möjligt att klara riktvärdena.

För att säkra att bullerriktvärdena klaras vid eventuellt ändring av lägenhetsindelning eller lägenhetsstorlek av befintliga bostäder, eller om befintlig bebyggelse skulle ersättas med nya bostäder, kompletteras plankartan med relevanta planbestämmelser [m₂].

Byggskedet

I området kring Lasaretsvägen och Nordlandergatan kommer omfattande byggnadsarbeten att förekomma. Under byggtiden kommer stora anläggningsarbeten att förekomma och trafik är inte möjlig under denna tid. Lasaretsvägen och Nordlandergatan kommer växelvis att behöva stängas för trafik och under det att man färdigställer respektive gata.

Farligt gods

Det finns idag inga generella nationella riktvärden som slår fast vilka risker eller skyddsavstånd som kan vara acceptabla i samband med planering i närheten av transportleder för farligt gods. För att vägleda kommunerna i frågan har Länsstyrelserna i Norr- och Västerbottens län därför utarbetat riktlinjer för riskhänsyn och skyddsavstånd till transportleder för farligt gods. För farligt gods på väg där bebyggelse ligger närmre transportled än 55 meter och för järnväg närmare än 65 meter, som det är frågan om i det här fallet, hänvisar riktlinjerna till rekommenderade skyddsavstånd som finns i bilagor till de utarbetade riktlinjerna. Det kan dock råda särskilda omständigheter som kräver längre skyddsavstånd eller andra skadebegränsande åtgärder. Detta behöver bedömas och redovisas. Det kan handla om topografi, landskapstyp eller planerad markanvändning, men också som i det här fallet när den tilltänkta markanvändningen ligger inom gränserna för rekommenderade skyddsavstånd till fler än en transportled för farligt gods. Om bebyggelsen ligger utanför riskhanteringsavståndet på 150 meter är det inte nödvändigt att vidta riskreducerande åtgärder. Om bebyggelsen ligger innanför riskhanteringsavståndet vilket den här detaljplanen gör, kan det krävas åtgärder.



Figur 18: Översiktlig karta över bebyggelse som ligger inom riskhanteringsavståndet 150 meter. Kvarteret Göta är beläget norr om Södra Järnvägsgatan i västra delen av kartbilden. Källa: PM Risk Järnvägsplan 07, Trafikverket.

Planbeskrivning

Dnr: 2021-4834

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

För lämpligt avstånd till väg med farligt gods görs den översiktliga bedömningen med utgångspunkt från följande uppgifter:

- Aktuell hastighetsbegränsning: 50 km/h
- Antal transporter 2040: Cirka 1000 lastbilar/dygn
- Aktuell markanvändning: Zon D (lasarettet och bostäder)
- Aktuell transportled: Tätort, väg 95, tvåfältsväg
- Topografi och landskapstyp: Plant och öppet
- Avstånd väggkant till byggrätt, cirka 40–50 meter

ÅDT LASTBIL (2040)	ÅTGÄRDER	SKYDDSAVSTÅND		
		Zon B	Zon C	Zon D
100	Inga	-	-	-
	Invallning	-	-	-
	Brandfasad	-	-	-
300	Inga	-	-	20
	Invallning	-	-	10
	Brandfasad	-	-	-
600	Inga	-	-	30
	Invallning	-	-	15
	Brandfasad	-	-	-
1100	Inga	-	-	35
	Invallning	-	-	20
	Brandfasad	-	-	10
1600	Inga	-	10	40
	Invallning	-	-	20
	Brandfasad	-	-	10
2200	Inga	-	15	40
	Invallning	-	10	25
	Brandfasad	-	-	10

Figur 19: Tabell som visar riktlinjerna framtagna av Länsstyrelserna i Norr- och Västerbottens län. Tabellen visa att inga skyddsåtgärder krävs. Avståndet mellan väggkant och byggrätt ligger på 40–50 meter och är därmed längre än tabellens angivna skyddsavstånd på 35 meter, se röd markering.

Ingen ny bebyggelse möjliggörs närmare järnvägen och vägen än tidigare, varför samma resonemang som förts i PM Risk i järnvägsplan, även gäller i den här detaljplanen. Slutsatsen där är att det totalt kommer gå fler tåg, att det tillkommer passagerartrafik, att en större mängd gods och farligt gods transporteras. Den ökande och förändrade trafiken innebär potentiellt att riskerna för människors liv och hälsa, egendomsskador och miljöskador till följd av olyckshändelse kan öka lokalt. Den potentiellt ökande risken kompenseras till viss del av att det är en ny järnväg som utifrån dagens järnvägskrav utförs planskild, in stängslad och kompletterad med ett flertal riskreducerande åtgärder utifrån den riskutredning som har utförts inom projektet för järnvägsplanen. Befintliga vägar för transport av farligt gods ändras endast marginellt i samband med ombyggnationen av järnvägen.

”Den sammanvägda risken från väg och järnväg kommer vara på liknande nivå efter ombyggnationen. Risker förknippade med transporter av farligt gods på vägen medför ej några riskreducerande åtgärder

Planbeskrivning

Dnr: 2021-4834

i gällande detaljplaner och vägplan. Den sammanvägda risken från väg och järnväg kommer vara på liknande nivå efter ombyggnationen av Norrbotniabanan" (Ur Järnvägsplan 07, PM Risk).

Eftersom detaljplanen bekräftar befintliga förhållanden bedömer kommunen att inga ytterligare riskreducerande åtgärder behövs än de åtgärder Trafikverket vidtar vid järnväg.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

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

Anslutning av dricks- och spill- och dagvatten ska ske till förbindelsepunkt som anvisas vid nybyggnadskartans upprättande. Eventuella tryckhöjande åtgärder inom respektive fastighet ansvaras och bekostas av fastighetsägaren. För de delar av spillvattnet som inte kan avledas med självfall till förbindelsepunkt ska pumpning ske inom fastigheten. Spillvatten som ansluts som kan komma att innehålla exempelvis olja eller fett ska förses med avskiljare enligt Skellefteå kommuns anvisningar och Boverkets byggregler. Kommunen har ett flertal vatten- och avloppsledningar som går igenom, eller tangerar, föreslaget planområde. Ledningarna behöver flyttas och skyddas så att de på ett säkert sätt kan vara åtkomliga efter ett genomförande av detaljplanen.

Dagvatten

Styrande för förslag till dagvattenhantering blir Skellefteå kommuns dagvattenstrategi som innebär att dagvatten ska i största möjliga mån fördröjas och renas lokalt inom planområdet, samt att det ska skapas sekundära avrinningsvägar för säker bortledning av dagvattnet vid extrem nederbörd, vilket ska utredas innan planens genomförande.

Vid exploatering inom fastigheterna ska exploatören kunna redovisa förslag på dagvattenlösningar för att förbättra dagvattensituationen innan bygglov kan ges.

Anslutning av dagvatten till det kommunala ledningsnätet sker till anvisad förbindelsepunkt i nybyggnadskartan. Visar det sig att fördröjningsmagasin behövs bekostas detta av exploatören.

För dagvatten som inte kan avledas med självfall, till kommunen anvisat läge, ska pumpning ske inom fastigheten. Dagvatten som kan komma att innehålla exempelvis olja eller fett ska förses med avskiljare. Dagvatten får inte innehålla föroreningar som kan vara till skada för människors hälsa och miljö.

El, fjärrvärme, fjärrkyla och fiber

Skellefteå Kraft har befintligt nät för el, fjärrvärme och fiber inom planområdet, till vilket befintliga fastigheter idag är anslutna. I samband med genomförandet av järnvägsplanen och detaljplanen kommer delar av ledningsnätet att behöva flyttas. För att säkra dessa har markreservat för underjordiska ledningar [u] lagts ut inom kvartersmarken i plankartan. I övrigt förläggs ledningar inom allmän platsmark.

En transformatorstation behöver flyttas eftersom den ligger där nya sträckningen av Nordlandergatan planeras. Ny placering bedöms kunna lösas i närområdet.

Ny ledning för fjärrkyla planeras förläggas i Lasarettsvägens förlängning vid det nya gång- och cykelstråket och tunneln.

Planbeskrivning

Dnr: 2021-4834

Tele

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom planområdet.

Avfall

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

DETALJPLANENS GENOMFÖRANDE

Planförfarande

Detaljplanen upprättas med utökat förfarande.

Tidplan

Samråd: maj 2022

Granskning 1: november 2022

Granskning 2: maj-juni 2024

Antagande: oktober-november 2024

Genomförandetid

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

Ansvarsfördelning och huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän plats.

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.

Avtal

Planavtal

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

Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsbildning

För samtliga fastigheter inom kvarteret Göta kommer mark tillföras till Trafikverkets fastighet då marken nu övergår till järnvägsändamål [T₁]. Del av fastighet Almen 38 i nordöstra hörnet är idag allmän platsmark planlagd för gata samt park och plantering. Då behovet av den allmänna platsmarken inte längre kvarstår ändras användningen till kvartersmark för bostäder [B] för del av den aktuella marken inom Almen 38. Mindre del av Lasarettet 2 överförs till kommunens fastighet Skellefteå 5:1 då behovet av utrymme krävs för den nya sträckningen av Nordlandergatan. Även del av Trafikverkets nuvarande järnvägsområde regleras över till kommunen och övergår till allmän platsmark för gata [GATA₁] och torg [TORG]. Ansökan om fastighetsreglering görs till den kommunala Lantmäterimyndigheten. Fastighetsreglering ska ske i enlighet med detaljplanen.

Ledningsrätt 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 att säkra de underjordiska ledningarna inom kvartersmarken har markreservat [U₁] avsatts i plankartan. För att säkerställa rättigheterna bildas ledningsrätter. Servitut bildas för det område som i plankartan har avsatts för markreservat för järnvägsbro [t₃].

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

Ekonomiska frågor

Inlösen, ersättning

Fastighetsägare har rätt till ersättning för mark som Trafikverket och Skellefteå kommun tar i anspråk.

Planförslaget innebär att del av fastigheterna inom kvarteret Göta kommer att lösas in av Trafikverket för att tillföras planlagt järnvägsområde [T₁]. Detta är dock redan utrett och klargjort i järnvägsplan 07, Norrbotniabanan, som har vunnit laga kraft. Ersättning för marköverlåtelsen hanteras av Trafikverket.

Även en mindre del av fastigheten Lasarettet 2 kommer att behöva lösas in och överförs till kommunens fastighet, Skellefteå 5:1, för att möjliggöra den nya sträckningen av Nordlandergatan. Ersättning sker genom överenskommelse.

Planförslaget innebär också att en mindre del av fastigheten Almen 38 kommer att lösas in för att säkerställa trafiksäkerheten i korsningen Lasarettsvägen/Norrbölegatan. Fastigheten Almen 38 har, genom planförslaget, trots aktuell inlösen, fått en utökning bostadsmarken [B₁] gentemot vad idag gällande detaljplan medger. Ersättning sker genom överenskommelse.

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".

Tekniska frågor

Bullersituationen längs Södra Järnvägsgatan och Nordlandergatan, söder om järnvägen, kommer behöva följas upp och eventuellt kräva bullerskyddsåtgärder och kontroll vid genomförandet. Skellefteå kommun ansvarar för att detta genomförs.

Förbindelsepunkten vid Lasarettet för vatten- och spillvatten behöver flyttas, vilket ska utredas vidare.

SAMRÅD

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

KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE

Detaljplanen möjliggör ökad tillgänglighet och framkomlighet. Kulturvärdena i kvarteret Göta säkras i detaljplan, vilket stärker dem i framtiden.

Ett stort antal ledningar kommer behöva renoveras, förnyas, omlokaliseras vid genomförandet av detaljplanen.

Detaljplanens genomförande medför stora negativa konsekvenser under byggskedet, eftersom byggnationer pågår under lång tid och många boende, allmänna vägar och verksamheter kommer att beröras.

Vid utformning av trummor och broar har hänsyn tagits till risk för klimatförändringar och höga flöden. Med järnvägsplanens inarbetade åtgärder bedöms riskerna med hänsyn till ett framtida klimat därmed vara låga.

Planförslaget medför att fastigheterna inom kvarteret Göta kommer att lösas in för att möjliggöra en utökning av järnvägsområdet. Detta är dock redan utrett och klargjort i järnvägsplan 07, Norrbotniabanan, som har vunnit laga kraft. Konsekvenserna, såsom inlösen av fastigheter har behandlats mer detaljerat i denna och sköts av Trafikverket.

Planförslaget medför även att Region Västerbottens fastighet, Lasarettet 2, behöver minskas en aning lägst i söder för att möjliggöra den nya sträckningen av Nordlandergatan.

Den parkering som kommunen äger direkt söder om fastigheten Lasarettet 2, och som idag nyttjas till parkering för lasarettets besökare, kommer att försvinna i och med att man bygger den nya sträckningen av Nordlandergatan. Regionen planerar dock att bygga ett nytt parkeringshus som kommer att ersätta de förlorade parkeringsplatserna.

Den värdefulla kulturmiljön minskas en aning till förmån för riksintresset Norrbotniabanan.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

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

Samhällsbyggnad
Fysisk planering, plan

Therese Kreisel
Verksamhetschef, plan

Richard Widman
Planingenjör

Frida Feil
Planarkitekt

Åsa Wallin
Planingenjör