

## Kommunstyrelsen

## Samrådsredogörelse

### Förslag till fördjupad översiktsplan för Skellefteådalens i Skellefteå kommun, Västerbottens län.

Upprättad av bygg- och miljökontoret, plan- och byggavdelningen.

### Bygg- och miljökontorets förslag till kommunstyrelsens beslut: Översiktsplanen godkänns för utställning.

### Sammanfattning av ändringar och ställningstaganden efter samrådsperioden

Inkomna yttranden har i samrådsredogörelsen sammanfattas och kommenterats. Vissa yttranden återges i sin helhet som bilagor. Utöver nämnda justeringar enligt kommunens kommentarer har synpunkter av redaktionell art behandlats och planhandlingen har i tillämpliga delar ändrats.

Huvudsakliga ändringarna efter samrådet:

- Redaktionella ändringar gällande korrigeringar, bearbetning och förtydliganden av text och kartor.
- Östra Skelleftehamn har uteslutits ur planen och behandlas enskilt i en särskild fördjupad översiktsplan "Östra delen av Skelleftehamn".
- Riktlinjer och rekommendationer har förtydligats gällande förtätning i områden med lantlig karaktär såsom Myckle, Stämmingsgården och Södra bergsbyn.
- Norrbottniabanans korridor har korrigerats på Hedensbyn och bredats på södra sidan älven.
- Strandskyddets roll inom planområdet har förtydligats.

### Samrådet

Allmänhet, organisationer, nämnder och myndigheter har beretts möjligheten att yttra sig under samrådet som ägt rum mellan 27 mars – 7 maj. Kommunen anordnade ett samrådsmöte och öppet hus som genomfördes den 14 april. Annonsering har skett på kommunens hemsida och i lokaltidningarna Norra Västerbotten samt Västerbottens folkblad. Förslaget har ställts ut på stadsbiblioteket, Skelleftehamns bibliotek, bygg- och miljökon-

toret och stadshuset. Sammantaget har 35 skriftliga yttranden inkommit under samrådstiden.

### **Samrådsmötet**

Under samrådsmötet den 14 april fick de ca 40 deltagarna möjlighet att muntligt ta del av förslaget till fördjupad översiktsplan över Skelleftedalen. Efter redovisningen gavs möjlighet att ställa frågor och diskutera förslaget. De deltagare som ville föra fram synpunkter ombads att skriva ned dessa och skicka till bygg- och miljökontoret för diarieföring enligt den officiella processen.

### **Inkomna yttranden**

Yttranden med synpunkter har inkommit enligt nedanstående förteckning. I följande text har dessa sammanfattas och kommenteras. Vissa yttranden återges i sin helhet i form av bilagor. Sammantaget har 35 skriftliga yttranden inkommit under samrådstiden.

Synpunkter av redaktionell karaktär har beaktas och i tillämpliga delar inarbetats i planen.

### **1. Yttranden från myndigheter och nationella bolag:**

Svenska kraftnät 2010-04-07

Inga synpunkter

Försvarsmakten 2010-04-26

Ingen synpunkter

Trafikverket 2010-05-04

Yttrandet bifogas även i sin helhet (se bilaga)

#### *Förutsättningar*

Åtgärdsprogrammet för miljö kvalitetsnormer beskrivs på flera ställen i förutsättningsbeskrivningen. Trafikverket menar att detta är inte enbart en fråga som handlar om vägar och trafik utan en fråga om samhällsplanering i allmänhet. Kopplingen mellan åtgärdsprogrammet, med åtgärder på kort sikt, och arbetet med åtgärder på lång sikt inom steg 1-2 i Skellefteåprojektet borde beskrivas tydligare i översiktsplanen.

#### *Kommentar:*

*Kommunen beskriver under övergripande förslag hur man avser att fortsätta arbetet med planering och genomförande. "Arbetet med Skellefteprojektet (den pågående vägutredningen för vägtransportssystemet i Skelleftedalen) och åtgärdsprogrammet har tydligt visat att ändrade beteenden och samhällsstyrning kan minska trafikarbetet och lösa delar av miljöproblema-*

*tiken. Därför bedöms ett stort antal åtgärder komma att genomföras innan ombyggnader sker i transportsystemet. Åtgärderna rör kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik, inrättande av miljözon och liknande.”*

*Samhällsplanering inom olika områden kan påverka luftmiljö. Det kritiska området som åtgärdsprogrammet för luftmiljön omfattar ligger mitt i centrala Skellefteå och utgör därmed en viktig del i huvudvägnätet. Utöver E4:ans passerande trafik, är många beroende av att nyttja detta trafiksystem för att nå viktiga målpunkter som inte är möjliga att omlokalisera, exempelvis lasarett och skolor. E4:an har också den enda bron över älven med full bärighet.*

*I Åtgärdsprogrammet går det att läsa om de kortsiktiga åtgärderna som planeras för att nå en bättre luftmiljö. Samtidigt redovisar programmet också viktiga långsiktiga åtgärder som t.ex. E4 förbifart och Norrbotniabanan. Åtgärdsprogrammets bredd kan på så vis bidra till ett bättre helhetsperspektiv gällande behovet av åtgärder liksom miljöproblemets komplexitet. Den fördjupade översiktsplanen har ett tidsperspektiv till 2030 och fokuserar därmed på mera långsiktiga lösningar.*

### *Solbacken*

Trafikverket är negativa till en expansion av Solbackens handelsområde på västra sidan om E4. En växande externhandel kommer att generera ökat bilåkande och bilberoende samtidigt som centrumhandelns attraktivitet minskar. En splittring av handelsområdet på bägge sidor av E4 skapar enligt Trafikverket ett uppdelat område som kommer att generera ökande trafik till handelsområdet men också ökande transporter inom området.

Trafikverket pekar på det befintliga problemet med kapaciteten på anslutningen till/från E4. Trafikplatsen behöver utformas så att konflikter inte skapas med genomfartstrafiken, både ur trafiksäkerhets- och framkomlighetssynpunkt. Det är viktigt att bebyggelsen planeras så att det finns utrymme att göra framtida åtgärder på befintlig E4 och dess anslutningar.

### *Kommentar:*

*Kommunen har valt att profilera tre handelsområden i Skelleftedalen. Dessa områden är Anderstorp/Hammarängen, Centrum och Solbacken. Strategin är att hålla innehållet i dem något skilda för att inte skapa stor konkurrens mellan områdena. Därmed är tanken att man ska kunna stärka dess identitet och särprägel.*

*Handeln är en viktig näringsverksamhet som är betydelsefull lokalt. Kommunen anser att detta måste beaktas och tillfredsställas. Alternativet är att handeln sker i andra regioner med ytterligare trafikarbete som följd. Planeringen för Solbacken gjordes ursprungligen i slutet på 1980-talet och fullföljs nu i en omfattning som är mindre än ursprunget. I planeringen har*

*kommunen att väga intressen mot varandra och anser att en fortsatt etablering vid Solbackens västra sida är positiv för Skelleftedalens utveckling.*

*Kommunen arbetar aktivt med att lösa de trafikproblem som finns i området. På Solbacken är avsikten att anlägga cirkulationsplatser för att stärka kapaciteten på vägnätet. I fördjupningen redovisas möjlighet till nya infarter, dels till östra Solbacken från Morö Backe dels till västra Solbacken söderifrån bakom brandstationen.*

*I den fördjupade översiktsplanen för Skelleftedalen har kommunen avsiktligt valt att inte detaljstyra vägsträckningarna för Solbacken väster om E4. Lösningarna studeras istället i en särskild detaljplan. I planarbetet medverkar trafikverket för att skapa bättre trafiklösningar.*

*Angående placering av industri- och handelsområdet så bekräftas i princip befintliga förhållanden i den fördjupade översiktsplanen för Solbacken från 1990. Det som aktualiseras i nu är dock ett mindre område än vad översiktsplanen gav möjlighet till.*

### *Norrbotniabanan*

En station under mark, där allt slags gods passerar, kan enligt trafikverket innebära försvårande omständigheter vid räddningsinsatser och ställer stora krav på utformningen. En nedsänkt järnväg försvårar även framtida utveckling av järnvägen, exempelvis om fler spår behövs i framtiden vilket all erfarenhet pekar på.

Trafikverket menar att kommunen i planförslaget smalnat av Norrbotniabanas korridor genom de centrala delarna av staden. De menar att om det finns stora avvikelser mellan järnvägsutredningens lösningar för passagen genom centrala Skellefteå och kommunens fördjupade översiktsplan så påverkar det möjligheten att skapa tillåtlighet för Norrbotniabanan.

Nuvarande planförslag skiljer sig mot järnvägsutredningen vad gäller korridorbredd och synen på hur den nya järnvägen ska gå genom centrala Skellefteå. Trafikverkets rekommendation är att kommunen i planförslaget redovisar både lösningar i markplan och i nedsänkt läge genom centrala Skellefteå. Man vill också att kommunen låter den korridor som beslutats i JU120 ligga kvar i kartmaterialet.

Det finns inga lagstyrda skyddsavstånd mellan bebyggelse och järnväg. Däremot har trafikverket riktlinjer att ingen ny bebyggelse ska ske närmare än 30 meter från spårmittpå närmaste spår. Det ger ett skyddsavstånd för farligt gods vid urspårning samt utrymme för eventuella räddningsinsatser. Avståndet möjliggör också viss utveckling av järnvägsanläggningen. Järnvägens influensområde är svårt att beskriva generellt och varierar beroende bland annat på trafikering och omgivande terräng. Om bebyggelse planeras

i områden nära järnvägen måste en bedömning göras för den specifika platsen. Som underlag krävs i de flesta fall en buller- och vibrationsutredning.

*Kommentar:*

*Kommunen har en viktig uppgift att arbeta för Skelleftedalens utveckling. Att reservera alltför stora områden i staden för eventuell framtida väg eller järnvägstrafik skulle under lång tid kunna innebära ett hinder för andra viktiga utvecklingsområden i Skelleftedalen. Av det skälet är det rimligt att minska korridorrens bredd.*

*Angående Norrbotniabanans korridor genom centrum har kommunen pekat ut det område där järnvägen bäst lokaliseras. I planen redovisar inte kommunen några färdiga lösningar av Norrbotniabanans dragning genom centrum. Kommunen diskuterar både lösningar i markplan och nedsänkt läge. Kommunen anser att det finns ett mervärde i att järnvägen lokaliseras i ett nedsänkt läge både ur miljöperspektiv och för centrumets utvecklingsmöjligheter. Kommunen är medveten om att det krävs vidare utredningar och planering innan det finns en färdig helhetslösning.*

*Infrastruktur*

I avsnittet om Gator och vägar redovisar planen ett förslag till framtida huvudvägnät. Detta huvudvägnät innehåller såväl ombyggnationer som nya vägsträckningar som i dagsläget inte finns beslutade eller prioriterade i gällande planer.

Trafikverket rekommenderar att kommunen bör bredda korridorerna för nya vägsträckor precis som Norrbotniabanans eftersom det inte i dagsläget inte finns något exakt läge. Trafikverket studerar även fler alternativ än de som kommunen lagt fast i planen. Kommunen bör enligt trafikverket reservera mark så att framtida vägprojektering inte begränsas. Man menar att kommunen redovisar för smala vägkorridorer som inte ger tillräckliga möjligheter beträffande vägsträckning och utformning. Ett reservat för enbart en av de sträckningar som trafikverket utreder kan uppfattas missvisande. Samordning behöver därför ske med Skellefteåprojektet innan reservat för nya vägar i den fördjupade översiktsplanen beslutas.

Det är viktigt att översiktsplanen medger utrymme för framtida infrastrukturprojekt, särskilt viktigt är detta på Hedensbyn där det kan komma att bli komplicerade korsningar mellan flera trafikslag.

*Kommentar:*

*Skellefteå kommun anser att en ny trafikled öster om centrum behövs för att få ett hållbart trafiksystem som minskar älvens barriäreffekt och sprider trafiken. Som ger ökad framkomlighet, bättre miljö och trafiksäkerhet. Under planarbetet har kommunen utgått från de förstudier som Vägverket gjorde 2006. Slutsatsen är att en väg över älven i östligt läge om centrum,*

*via Östra leden, är det långsiktigt bästa alternativet för Skelleftedalen. Alternativet ger med rätt utformning påtagligt minskad trafik genom centrum till en rimlig kostnad. Den fördjupade översiktsplanen ska ses som ett mycket viktigt verktyg för Skelleftedalens utveckling gällande många olika faktorer som är viktiga i en stad och det är angeläget att stadens utveckling får fortgå. Att redovisa alla de förslag som Trafikverket återigen valt att se över i sin vägutredning skulle innebära ett hinder för utveckling av stora områden i Skelleftedalen. Kommunens avsikt är att se över planen och dess aktualitet minst var fjärde år. Därmed finns möjlighet att göra förändringar i planen i fall det slutliga resultatet av den pågående vägutredningen skulle medföra andra trafiklösningar.*

### *Bergsbyn*

Trafikverket anser att det inte självklart att den befintliga järnvägen i Bergsbyn kommer att tas bort med en ny Norrbotniabana. Järnvägen kan ligga kvar i nuvarande läge om anslutningen mot Skelleftehamn går att lösa. Om kommunen ser ett mervärde i att ersätta befintlig järnväg med en ny sträckning måste finansiering för detta diskuteras.

### *Kommentar:*

*En väl fungerade godstrafiklösning för Skellefteregionen förutsätter att ett nytt spår skapas för anslutning mot Skelleftehamn. Nuvarande spår får en mycket dålig anslutning mot den tänkta korridoren för Norrbotniabanan. Alternativet att skapa anslutningar mot Skelleftehamn som innebär tågvändning medför inte godtagbar funktionalitet för godstrafiken. Utgångspunkten måste därför vara att det nuvarande spåret ersätts då en ny järnväg skapas.*

### *Hedensbyn*

Området angränsar till sträckningen för en eventuell förlängning av Östra leden. Detta bör framgå i text och karta. Inom detta område riskerar tre stora infrastrukturlänkar att korsa varandra. Det är befintlig järnväg eller en sträckning för Norrbotniabanan, väg 372 och en eventuell framtida dragning av E4. Det är angeläget att översiktsplanen tar hänsyn till detta och att det finns en planberedskap när eventuell järnvägsplan och arbetsplan för väg ska tas fram. Korridoren för Norrbotniabanan är felaktig i kartan, den inrymmer inte de lösningar på triangelspår som studerades i den fördjupade studien kring östra Skellefteå.

### *Hedensbyn*

*Kommunen har förtydligat i planen att området angränsar till sträckningen för en eventuell förlängning av Östra leden, liksom markerar området i kartan med en informations ruta. Kommunen har reviderat triangelspåret i Hedensbyn samt breddat korridoren på södra sidan älven.*

### *Sunnanå*

Trafikverket har för närvarande inga planer på att bygga om väg 816 i ny sträckning vid Falkträsket men vi är öppna för finansieringsdiskussioner med kommunen.

### *Kommentar:*

*Den fördjupade översiktsplanen är ett viktigt instrument för att planera för en god utveckling i staden, därmed också mål och visioner om väl fungerande trafiklösningar. Kommunen planerar att exploatera i dessa områden och behöver därmed fungerade anslutande vägar. Kommunen anser att det är positivt att trafikverket är öppna för dialog.*

### *Sörböle*

Trafikverket ser mycket positivt på planerna på att ta fram ett utformningsprogram för verksamheter utmed E4 som föreslås i avsnittet för Sörböle. Detta bör även gälla för bebyggelsen utmed E4 som helhet genom Skellefteå för att trafikanterna ska mötas av ett enhetligt och attraktivt intryck.

### *Kommentar:*

*En höjd kvalitet på huvudgatorna i staden tas upp på flera ställen i planen. Vad gäller utformningsprogram bör detta omfatta hela gaturummet inte bara omgivande bebyggelse.*

### *Örviken*

Planen påtalar att Sundgrundsledens koppling mot E4 bör byggas om och förbättras samt en gång- och cykelväg bör byggas. Dessa åtgärder bör vara föremål för sedvanliga planerings- och prioriteringsdiskussioner. Åtgärder på Sundgrundsleden studeras översiktligt i Skellefteåprojektet.

### *Kommentar:*

*Kommunen har en viktig uppgift att planera för en god utveckling i kommunen, i detta fall Skelleftedalen. En del av detta är att främja säkerhet och gång- och cykeltrafik. I Örviken ser kommunen att trafiksystemet skulle kunna förbättras och förslår en övergripande framtida lösning. En eventuell cykelväg ska studeras i cykelplanen. Kommunen välkomnar planerings- och prioriteringsdiskussioner med trafikverket.*

### *Buller- målsättningar och påverkan på nya bostadsområden*

Den långsiktiga målsättning avseende buller är att inga boende ska utsättas för buller över riktvärdena. I planen finns endast delmål upptagna, planen bör även hänvisa till det långsiktiga målet.

I miljömålsuppföljningen från 2009 anges att: "Stora satsningar har gjorts för att dämpa buller i inomhusmiljön för de människor som är värst utsatta. Trots detta visar nya fakta att andelen av befolkningen som besväras av vägtrafikbuller har ökat sedan 1999 eftersom vägtrafiken har ökat och bullret

från fordon och vägbeläggning inte har minskat. Delmålet bedöms därmed inte längre möjligt att nå.

Trafikverket ställer sig frågande till några planerade bostadsområden och hur trafiken kan påverka dessa genom buller. Områden som berörs är nordöstra Anderstorp, Bergsbyn söder om väg 372, Moröhöjden, Mullberget, vid gamla Kågevägen på Sjungande dalen och Stämmingsgården. Trafikverket understryker att om områdena blir verklighet så vill de vara med tidigt i detaljplaneprocessen.

*Kommentar:*

*Skellefteå kommun är medveten att bullerstörningar kan förekomma vid vägar med hög trafikbelastning och det är något som kan behöva beaktas innan ett bostadsområde bebyggs. Kommunen välkomnar en framtida god dialog med trafikverket.*

*Gällande miljömålen har kommunen ambitioner att nå även de nationella målen. Samtidigt är kommunen medveten om svårigheterna att nå målen.*

*Riksintressen*

De avsmalningar av utredningskorridoren för Norrbotniabanan som kommunen gjort i planförslaget kan innebära svårigheter att inrymma den mark som krävs för byggnationen av den nya järnvägen i kommande järnvägsplan. Trafikverket anser att avsmalningen påverkar riksintresset.

*Kommentar:*

*En alltför stor omfattning på Norrbotniabankorridoren medför orimliga begränsningar i kommunens utveckling. I stadens centrala delar och dess omgivningar finns stora värden och intressen att bevara och utveckla. Det gäller såväl bebyggelse, anläggningar, rekreationsområden och liknande. Det måste betraktas som omöjligt att under okänd tidsperiod beakta en alltför bred planeringskorridor. Kommunen har därför reducerat korridoren för att möjliggöra en acceptabel samhällsutveckling även ur andra aspekter. Kommunen anser det därför vara rimligt att minska korridoren och anser inte att planen motverkar riksintresset.*

Länsstyrelsen 2010-05-14

Yttrandet bifogas även i sin helhet (se bilaga)

*Allmänt*

I avsnittet förslag för centrum nämns det att utvecklingen av centrum bör studeras vidare i ytterligare en ny fördjupad översiktsplan som ska vara vägledande för den fortsatta detaljplaneringen. Länsstyrelsen instämmer med detta och rekommenderar därför att förslaget till centrala Skellefteå inom Skelleftedalen bryts ut ur handlingarna och behandlas i särskild fördjupad översiktsplan.

Länsstyrelsen anser att den fördjupade översiktsplanen kan uppfattas för omfattningsrik. Den ska förstås av många och vara lätt att använda och länsstyrelsen anser att den skulle vinna om en kortversion tas fram. Därmed får den bredare allmänheten en sammanfattning av de viktigaste ställningstagandena.

*Kommentar:*

*Kommunen kommer inte att lyfta ut centrum ur planen då det skulle innebära att stadsdelen under planeringsperioden för fördjupningen skulle vara utan aktuella rekommendationer. Planering bör göras i successiva processer med ökad detaljeringsgrad.*

*Kommunen har diskuterat att ta fram en kortversion av planen. Denna kan framställas efter planen är antagen eftersom det inte ändrar något innehåll. Kommunen har också ambitionen att tillgängliggöra planen enkelt och sökbart på Internet. Det gör planen mer levande, enklare pedagogiskt och medger aktualitet.*

*Luftkvalitet och Miljökvalitetsnormer*

I planbeskrivningen nämns inte åtgärdsprogrammet och luftkvalitetsproblematiken berörs ytterst begränsat (däremot lite mer i dokumentet om förutsättningar). Länsstyrelsen tycker att man mera ingående bör beskriva hur man tänker planera staden för att minska belastningen av luftförorenande trafik i de centrala delarna av staden. En tydligare parkeringsstrategi behövs. Att bygga ut parkeringsmöjligheter i perifera delar av staden kan i värsta fall öka den totala trafiken eftersom fler bilister ser möjligheter att ta bilen in till stan. Det är troligen bättre att satsa på kollektivtrafik. För inte att förvärra situationen för varje år som går krävs det att luftkvalitetsfrågan tas på allvar.

*Kommentar:*

*Vad gäller Länsstyrelsens synpunkter på luftföroreningar och trafik i de centrala delarna av staden så hänvisar kommunen till den fördjupning och fortsatta studier som avses tas fram för centrum. Kommunen är väl medveten om att det saknas en del underlag. Detta bör tas fram innan man mer ingående kan beskriva hur man tänker planera centrum för att minska belastningen av luftförorenande trafik, därför saknas det i fördjupningen för Skelleftedalen. Vad som redovisas i den fördjupade översiktsplanen för Skelleftedalen är infrastrukturella lösningar. Enligt plan- och bygglagen är översiktsplanen ett strategiskt dokument som anger kommunens ställningstaganden för hur mark- och vattenområden ska användas i framtiden. Men en helhetssyn bör tas fram, ett åtagande kommunen tar på stort allvar.*

*Parkeringsmöjligheterna som kommunen pratar om innebär en omfördelning till centrum's periferi, inte stadens. Detta för att minska trafiken i*

*stadsdelen centrum. Kommunen förutsätter att denna synpunkt är ett missförstånd från länsstyrelsens sida.*

*Åtgärdsprogrammet "Renare Stadsluft" redovisar ett brett spektra av åtgärder för att komma till rätta med luften i problemområdet. Flera av dessa åtgärder som exempelvis beteendepåverkan för att öka resandet med kollektivtrafiken eller för att öka gång- och cykeltrafiken kan även få positiva effekter som sträcker sig långt utöver åtgärdsprogrammets geografiska avgränsningar. Åtgärdsprogrammet kan beaktas som en typ av tillägg till den fördjupade översiktsplanen och alltför omfattande återuppreparingar av programmet i den fördjupade översiktsplanen ses som en onödig belastning.*

### *Miljö kvalitetsnormer, Vatten*

I MKB:n finns en kort analys av vilka konsekvenser mark och vattenplaneringen får för de beslutade miljö kvalitetsnormerna. Länsstyrelsen anser att översiktsplanen behöver kompletteras ytterligare med en övergripande strategi och målsättning för planering och förvaltning av kommunens vattenresurser, där tydliga hänvisningar till beslutade miljö kvalitetsnormer för vatten och åtgärdsprogram ingår.

### *Kommentar:*

*Planen har kompletterats med Vattendirektivets riktlinjer som gäller kommunen samt miljö kvalitetsnormerna för vatten i Skelleftedalen.*

### *Miljö kvalitetsmål*

Det är positivt att kommunen har antagit lokala miljö mål och miljö kvalitetsmål och att man arbetar för att uppnå dessa. I dokumenten saknas det dock ibland en tydlig koppling till de nationella miljö målen som man oftast refererar till när man pratar miljö mål, vilket kan bli lite förvirrande.

### *Kommentar:*

*Skellefteå kommun har utifrån de 16 nationella miljö målen valt att sammanställa och göra en egen tolkning. Det innebär att Skellefteå kommun jobbar efter de fyra politiskt förankrade lokala miljö målen, och dess delmål. Den fördjupade översiktsplanen som kommunen tagit fram baseras alltså på dessa fyra miljö mål, inte de nationella.*

*Miljö kvalitetsmålen har använts som riktmärken för det svenska miljö arbetet sedan 1999. Landets kommuner får bedriva frågan såsom de anser lämpligt. Miljö kvalitetsmålen är alltså ett frivilligt incitament och anger vilken miljö kvalitet som är önskvärd.*

### *Kulturmiljö*

Planförslaget anger i allmänna ordalag att den äldre bebyggelsen och arkitektoniska kvaliteter ska tillvaratas, men det framgår inte någonstans hur man planerar att åstadkomma detta.

### *Kommentar:*

*Kommunen redovisar i kapitel fem i särskilt utpekade områden hur äldre bebyggelse och arkitektoniska kvaliteter ska tillvaratas. Kommunens ambition är att ta fram byggnadsordningar för bevarandevärd bebyggelse och kapitel fem är en hänvisning till vilka områden som berörs.*

### *Skogsstyrelsen*

Skogsstyrelsen bedömer att åtgärderna i planen inte medför någon direkt negativ påverkan på de skogar med höga naturvärden som förekommer i området. Ingen av skogsstyrelsens skyddade skogar påverkas negativt.

### *Kommentar:*

*Skogsstyrelsens synpunkter har noterats.*

### *Sjöfartsverket*

För Skellefteå hamn hänvisar sjöfartsverket till sitt yttrande i samrådshandlingarna för den fördjupade översiktsplanen för delar av Skelleftehamn.

Utvisade planer är inte så detaljerade eller konkreta som önskvärt är för att kunna avge ett reservationslöst yttrande om eventuell påverkan av sjöfarten. Samråd måste därför tas med sjöfartsverket när de planerade objekten bearbetats ytterligare och konkretiserats.

I planarbete ska hänsyn tas så att planerade åtgärder inte inkräktar på sjöfarten eller försämrar sjöfartens framkomlighet, tillgänglighet eller säkerhet. Det är önskvärt att bibehålla nuvarande segelfria höjd och bredd under eventuella konstruktioner, så att båtar även fortsättningsvis kan trafikera området. Den sjöfart som berörs är mindre yrkes- fiske- och fritidsbåtar, vars rutter är svåra för sjöfartsverket att bedöma och förutsäga. Denna bedömning görs lämpligast genom att tillfråga intresseorganisationer för båt- liv och yrkesfiske.

### *Kommentar:*

*Sjöfartsverkets synpunkter har noterats.*

### *Statens geotekniska institut (SGI)*

När det gäller ras- och skredrisker vill SGI rikta uppmärksamheten på att räddningsverkets kartering (numera myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB) endast omfattar begränsade och vid karteringstillfället bebyggda delar av kommunen. Noteras bör dessutom att karteringen endast gäller områden med lös jord (silt och lera). Det kan således finnas även

andra områden med risker för ras- och skred i lös jord och risker för ras i fast jord och berg. Inom planerade utbyggnadsområden bör därför områden med förutsättningar för skred och ras översiktligt identifieras för områden som inte omfattas i räddningsverkets (MSB:s) kartering.

SIG anser att det skulle vara värdefullt med en samlad redovisning av vilken omfattning det kan finnas geotekniska riskfaktorer som t.ex. risk för ras/skred i berg/jord. Det framgår inte om och i vilken utsträckning detta har vägts in vid val av bebyggelsesutveckling. Grov värdering kan göras utifrån bl.a. geologiska och topografiska kartor. SIG rekommenderar en strategi som tillfogas planen för hur geotekniska säkerhetsfrågor och geoteknikinformation bör hanteras vid detaljplaneläggning.

Det kan i detta sammanhang upplysas om att det finns statliga bidragsmedel för förebyggande åtgärder mot naturolyckor för befintlig bebyggelse. Medel kan sökas hos MSB.

*Kommentar:*

*Kommunen har redovisat de utredningar som finns att tillgå för Skelleftedalen. Vad gäller mer detaljerade geotekniska undersökningar så är dessa en fråga för vidare planering/detaljplanering. I den fördjupade översiktsplanen för Skelleftedalen säger kommunen att; som tumregel kan anges att ju närmare Skellefteälven som man avser att bygga eller göra andra anläggningar, desto noggrannare måste de geologiska och geotekniska förutsättningarna undersökas. Vidare finns en riktlinje som talar om att; vid upprättande av detaljplaner för områden där det finns risk för skred skall detaljerad geoteknisk undersökning enligt skredriskkommissionens anvisningar utföras.*

*Kommunen anser att detta räcker som riktlinjer på denna översiktliga nivå, det är en självklarhet att fortsatta utredningar ska genomföras vid detaljplanering och där det anses nödvändigt.*

*Sveriges geologiska undersökning (SGU)*

I planområdet finns en grundvattentillgång som sträcker sig längs Skellefteå älv från planområdets västra del till centrala Skellefteå. SGU anser generellt att man i översiktsplaner bör redovisa grundvattentillgångar, inte bara vattentäkter.

I Vitbergsområdet visar SGU:s flygmätningar att uranhalten är förhöjd i berggrunden, vilket bör uppmärksammas vid eventuell exploatering av området.

SGU finner det mycket anmärkningsvärt att problemen med arsenik i dricksvattnet inte berörs i planhandlingarna.

Sulfidjordar är ett exempel på en jordart som man om möjligt bör undvika vid planering av byggnation om andra möjligheter finns. För att underlätta bör man kartlägga förekomsterna av sulfidjord genom att samla in befintlig information om förekomster av denna. Informationskällor är t.ex. geotekniska undersökningar.

*Kommentar:*

*Planområdet omfattas till största delen av tätbebyggelse där kommunal vattenförsörjning är utbyggd och helt dominerar vattenförsörjningen. Planområdet har inga kända arsenikförekomster i grundvattnet som kräver särskilda åtgärder.*

*En stor del av planområdet berörs av sulfidjordar på djupet och kommunen är väl medveten om att sulfidjordar har en del egenskaper som gör att det är lämpligare att bygga på andra jordarter. En fortsatt utveckling av Skellefteå kräver därför byggande och anläggande på sulfidjord. Sulfidjordar är snarare en förutsättning än risk i Skelleftedalen. Kommunen har inlett arbete för att skapa tydliga riktlinjer i hantering av sulfidjordar.*

## **2. Yttranden från kommunala nämnder, styrelser och bolag**

### Socialnämnden 2010-05-04

Socialnämndens ansvar att delta i samhällsplaneringen regleras i socialtjänstlagen 3 kap 2§. Med tanke på detta ansvar anser nämnden att det är beklagligt att socialkontoret inte varit med i de arbetsgrupper som arbetat med planen. För att tillföra ett socialt perspektiv på planeringen är det inte tillräckligt att nämnden får yttra sig över planen. Socialnämnden vill därför inte lämna något yttrande till översiktsplanen utan vill att en grupp ansvariga sammankallas för att förbereda, genomföra och granska innehållet i planen som gäller socialnämndens ansvarsområde.

*Kommentar:*

*Bygg- och miljökontoret har efter detta yttrande tillsammans med representanter från socialkontoret sammansatt en arbetsgrupp där frågor som berör socialnämndens ansvarsområde diskuterats. Det har lett till ett antal förbättringar av planens innehåll, av redaktionell karaktär.*

### Barn- och grundskolenämnden 2010-05-04

Nämnden vill att man i planen uppmärksammar behov av framtida byggnationer av fleravdelningsförskolor med möjligheter till god lekmiljö. I övrigt har nämnden inga synpunkter på föreslagen översiktsplan.

*Kommentar:*

*En större utredning kring framtida lokalisering av fleravdelningsförskolor bör genomföras.*

### Räddningstjänsten 2010-05-07

Räddningstjänsten saknar planering för hur transporter med farligt gods ska hanteras. Planen bör föreslå alternativ på "farligt gods-korridorer" i nord-sydlig och östvästlig riktning med en skyddszon om minst 100 m. Vidare saknas uppställningsplats för farliga godstransporter.

För Hedensbyn anges att det finns "möjlighet att etablera större industriföretag och klara miljökrav utan att störningarna för andra verksamheter och bebyggelsen blir för stora". Det finns dock en begränsning i hur pass stor risk för påverkan vid en olycka som är acceptabel. Begränsningen kommer sig av den skola som finns etablerad i området och detta bör framgå av planförslaget.

### *Kommentar:*

*Särskilda korridorer för farligt gods bedöms inte rimliga skapa. Istället måste farligt gods hanteras med befintlig transportinfrastruktur. Vilken som nyttjas och dess utformning måste väljas noggrant så att riskerna minimeras. Arbetet förutsätter ett bra samarbete mellan både näringsliv och myndigheter. Avsikten är att den nya infrastrukturen som planeras ska ge möjlighet att reducera riskerna för olyckor och ge möjlighet till en säker hantering vid en eventuell olycka. Därför är räddningstjänstens aktiva deltagande betydelsefullt i samhällsplaneringen.*

### Miljöpartiet 2010-05-11

Över längre avstånd blir en rund stad svårare att försörja med kollektivtrafik, vägar och annan infrastruktur. Skellefteå har naturliga förutsättningar att utvecklas som bandstad. Med en sådan utveckling norr om älven skulle också behovet av broar långsiktigt bli mindre.

Miljöpartiet tycker inte att en ny centrumbro ska byggas. De tycker att Parkbron ska dubbelriktas och fungera som bro enbart för personbilstrafik till och från centrum. En ny cykelbro, gärna i trä bör byggas mellan Sörböle och centrum. Beträffande framkomligheten med cykel i centrala stan behöver mycket göras för att åstadkomma snabba, säkra och effektiva cykelleder.

Vitbergets värde som naturområde, men även för friluftsliv och rekreation kan inte nog framhållas. Det är mycket viktigt att markexploateringar inte görs som minskar dessa värden. Det redovisade området för bostäder på Erikslid/Eriksberg bör minskas.

Miljöpartiet uppfattar stadsholmen som en fantasi och inget som är klokt att försöka förverkliga, ur ekonomisk, ekologisk som säkerhetsmässig synpunkt. Hus som på detta sätt byggs "på lös sand" riskerar att sköljas bort av "syndafloden".

Vid planeringen bör beaktas att platser som är tysta och platser som är fria från strålning reserveras för framtiden.

*Kommentar:*

*Vi har både folkhälsomål och miljömål som främjar gång och cykel. Att lokalisera majoriteten av bebyggelsen i de östra stadsdelarna främjar inte detta beteende utan motverkar det snarare. En tumregel är att människor gärna går och cyklar upp till tre kilometer, därefter minskar det. Staden följer idag en bandstad men många av de målpunkter som finns i Skelleftedalen är lokaliserade inom den västra delen där även flest människor bor idag.*

*Längs älven och ut i de östra stadsdelarna finns idag en väl fungerande busslinjeföring. I den centrala delen av staden fungerar busslinjeföringen mindre bra. När vi lokaliserar mest bostäder inom den runda staden, det vill säga inom 5 kilometer från stadskärnan, så ökar vi också underlaget för kollektivtrafiken och skapar en möjlighet till förbättring. Samtidigt skapas bättre förutsättningar för gång- och cykel eftersom stadens många målpunkter finns här. Vi följer genom utvecklingen av den runda staden också marknaden då efterfrågan på bostäder är störst inom detta område.*

*En av anledningarna till varför centrumbron bör byggas är att minska trafiken i centrum. Vi tror att om trafiken kan ledas utanför och om vi kan minska parkeringar eller flytta dem till centrums periferi, utanför stadskärnan, så kommer en del människor att lämna bilen centralt. Programmet till översiktsplanen visar tydligt att gång och cykeltrafikanter skall ges fördel inom planområdet Skelleftedalen. Enligt miljömålen ska vi även titta på att skapa en miljözon i centrum, inom vilken tyngre trafik med höga halter utsläpp inte ska tillåtas. En ambition kan även vara att minska biltrafiken inom miljözonen. Om vi dubbelriktar trafiken på parkbron så leder vi in mer trafik i det område som vi vill minska trafiken i. Därför bör parkbron helst enbart tillåta gång- och cykeltrafik.*

*Det är viktigt att lyfta själva utformningen av den nya centrumbron och att den arkitektoniskt bör anpassas in i område. En ny centrumbro skapar en annan entré till stadskärnan och lyfter fram en av våra tre kulturnoder, Nordanå, vid angöringen söderifrån.*

*Området för Erikslid/Eriksberg skall utredas vidare och detaljplaneras. Detta område ska fungera som ett pilotprojekt för hållbart byggande. Det innebär att viktiga aspekter såsom friluftsliv och rekreation skall belysas. På västra Solbacken tillåts verksamheter i linje med grönstruktursinventeringen. Mark som klassats som del i det värdefulla kärnområdet berörs alltså inte av en nyexploatering enligt den fördjupade översiktsplanen.*

*Stadsholmen är en vision och det kommer att kräva många utredningar innan den kan bli verklighet. Kommunen skulle aldrig bygga "på lösan sand" och riskera att allt skulle sköljas bort av "syndafloden".*

### Skellefteå museum 2010-05-11

Den fördjupade översiktsplanen förefaller enligt museet vara ett gediget och tydligt styrdokument som kan förväntas ge god vägledning vid den kommunala hanteringen av den fortsatta utvecklingen i området. Museet hänvisar till ett antal skrivningar/benämningar som kommunen använt något felaktigt. Terminologin bör ändras.

Museet lyfter det exploateringsstryck som kan påverka stadsbilden i centrala delar av Skellefteå. Skellefteå museum motsätter sig inte högre hus "i vissa lägen", men tycker att det bör framgå av planen att detta ställer högre krav på juridiskt bindande skydd exempelvis i detaljplan, av den bebyggelse i centrala staden som är kulturhistoriskt värdefull och som avses bevaras.

Museet lyfter centrumbrons framtida påverkan på entrén till Nordanåområdet. Den får inte innebära att Nordanå kommer att upplevas som mera avskuret och avskilt från centrala staden än det är idag. Förändringar bör utföras så att angöringen till Nordanåområdet förenklas, både för fordon och gående. Lösningen bör också ta hänsyn till den ursprungliga arkitekturen med central anslutning genom en alle mot den slottlika byggnaden.

#### *Kommentar:*

*Kommunen har noterat synpunkterna och ändrat dem av redaktionell karaktär.*

*I den fördjupade översiktsplanen för Skelleftedalen så markerar kommunen vilka byggnadsminnen som finns i staden. Under kapitlet "regler och rekommendationer för lovgivning och planering" så lyfter kommunen även kulturhistoriskt värdefulla områden. Här ges övergripande riktlinjer för bebyggelsen men målet är att utveckla tankegångarna i något som kallas för byggnadsordningar. I dagsläget fastställs den första för Norrböle och där efter planeras en byggnadsordning för centrum.*

*Där nya detaljplaner uppkommer finns också möjlighet att skydda kulturhistoriskt värdefulla områden.*

*Vad gäller centrumbrons framtida utformning så är det som tidigare nämnts viktigt att lyfta själva utformningen av den nya centrumbron och att den arkitektoniskt bör anpassas till området. En ny centrumbro skapar en annan entré till stadskärnan och lyfter fram en av Skelleftedalens tre kulturnoder vid angöringen söderifrån.*

### Byggnadsnämnden 2010-05-14

Byggnadsnämnden bedömer arbetet som väl genomfört och har i huvudsak inget att erinra mot planförslaget. Analysen av Skellefteå idag (planförutsättningarna) är väl genomförd. Några mindre punkter i planförslaget har kommenterats.

Byggnadsnämnden vill att västra anslutningen till Burträskvägen studeras vidare.

#### *Kommentar:*

*I det fortsatta arbetet med trafiksystemet i Skelleftedalen fortsätter dels trafikverkets vägutredning och vidare sker översiktsplanens genomförande genom upprättandet av nya detaljplaner. Frågan om en anslutning till Burträskvägen kommer att aktualiseras i samband med fortsatta studier av en ny centrumbro med anslutningar.*

*Övriga kommentarer har noterats.*

### Kulturnämnden 2010-05-18

Enprocentsregeln, som funnits på riksplanet sedan 1937, innebär att en procent av byggnadskostnaderna används till konstnärlig utsmyckning. I Skellefteå har regeln tillämpats sedan 1962 och kulturen ser värdet av denna. Kulturen påpekar att bestämmelserna bör lyftas i planhandlingen.

Kulturnämnden lyfter såsom Skellefteå museum centrumbrons framtida påverkan på entrén till Nordanaområdet (se Skellefteå museums yttrande och kommunens svar på detta ovan).

#### *Kommentarer:*

*Vad gäller enprocentsregeln så har den omnämnts i planförutsättningarna men nu lyfts den istället in i planförslaget. Detta för att betona vikten av konstnärlig utformning.*

*Övriga kommentarer har noterats.*

### Tekniska nämnden 2010-05-24

Åtgärdsprogrammet och Skellefteåprojektet är idag inte tydligt kopplat till kommunens planering av bebyggelse och övriga trafikåtgärder. Det finns idag ingen samlad åtgärdsplanering där steg 1- och steg 2-åtgärder prioriteras och planeras tillsammans med ombyggnads- och nybyggnadsåtgärder. Det bör därför enligt tekniska nämnden övervägas ifall en trafikplan/transportplan för ett långsiktigt hållbart transportsystem bör upprättas, där samtliga åtgärder inom transportområdet samlas för en helhetssyn.

Fördjupade studier i centrum är enligt tekniska nämnden nödvändiga då ny E4-sträckning, Norrbotniabanan, resecentrum, förändringar av kollektivtrafiken med mera får stora konsekvenser för vägtrafiksystemet.

*Kommentar:*

*I den fördjupade översiktsplanen planeras för ett flertal ombyggnads- och nybyggnadsåtgärder. Det vill säga sådana planer som påverkar markanvändningen. Genomförandet sker med stöd av ytterligare fördjupade planer och detaljplaner. Arbetet med steg 1-2 åtgärder framgår övergripande i det åtgärdsprogram för förbättrad luft som tagits fram. Även trafikverkets arbete med steg 1-2 åtgärder i sin vägutredning för vägtransportssystemet i Skellefteå kommun kommer att systematiskt ta fram mjuka åtgärder som syftar till att minska fordonstrafikens verkningar. På detta sätt finns ett flertal övergripande dokument för åtgärder. Därefter bör fokus läggas på skapa projekt där åtgärderna realiserar och får verklig effekt på transportarbetet i Skellefteå kommun.*

*Fortsatta studier för centrum kommer att ske i en fördjupad översiktsplan.*

*Tekniska nämnden har även lämnat förslag av redaktionell karaktär, dessa har noterats och synpunkterna har bearbetats in i planen/MKB:n.*

### **3. Yttranden från organisationer**

Jernhusen 2010-05-06

Jernhusen ser positivt på att bidra till utveckling av ett resecentrum centralt i staden och vill betona vikten av att söka samordna järnvägstrafiken med i första hand den regionala busstrafiken i en knutpunkt eller resecentrum. Även koppling till det lokala bussnätet är av värde varför man bör eftersträva att så många linjer som möjligt kan passera resecentrumet.

Jernhusen pekar på vikten av en fördjupning i centrum som mer i detalj beskriver hur kvarteren i centrum ska användas.

För Jernhusen är det av betydande vikt att omlastningsverksamheten på Gungsen kan fortsätta. De menar att det kan bli aktuellt att utveckla verksamheten och anser att planen från 1975 inte ska upphöra. För det fall Skellefteå kommun vill flytta verksamheten till ett annat läge bör kommunen lösa finansieringen av en sådan flytt.

*Kommentarer:*

*Kommunen har noterat synpunkterna*

#### 4. Yttranden från enskilda

##### Bergsbyn

Lena Lundgren, Bergsbyn (Gunsen) 2010-05-04

Rune Lundgren

Ann-Marie Lundgren

Undertecknade delägare till fastigheten Bergsbyn 37:21 (Gunsen) motsätter sig förslaget till dragning av cykelväg/gångstråk över vår mark. Detta mot bakgrund av att vi ämnar begära detaljplanering av vår mark

##### *Kommentar:*

*Det finns en ambition enligt kommunens folkhälsomål att öka tillgängligheten till vatten och trots exploatering mot vattnet bör man vid ny detaljplaneläggning säkerställa allmänhetens åtkomst till vattnet. Kommunen anser därför att det röda stråket, som markerar behovet för allmänheten att röra sig längs älven, bör finnas kvar i kartan som en påminnelse vid en eventuell exploatering att inte privatisera marken hela vägen mot älven. Det är viktigt även ur ekologisk synvinkel att bevara strandnära området mot älven. Om bostadsbebyggelse aktualiseras får dessa frågor studeras i en detaljplan.*

##### Centrum

Bostadsrättsföreningen Gösen, 2010-05-07

Boende i bostadsrättsföreningen Gösen protesterar mot byggande av Stads-  
holmen och återkommer med fler synpunkter efter årsmötet som blir i början av juni.

*Kommentar: Bostadsrättsföreningens synpunkt noteras.*

##### Myckle

Leena Grenvall, Myckle, 2010-04-19

Grenvall anser att det är viktigt att de bostäder som byggs på gamla sågenområdet smälter in och hon är kritisk till det bygglov som getts vid Gammelvägen till ett "futuristiskt skepp". Det är också viktigt att flera av de gamla husen vid Gammelvägen sparas.

Återuppbygg den gamla bron över Bjurån som kan förbinda Gammelvägen med Mobackavägen. En cykelväg eller cykelbana genom Myckle är också en viktig åtgärd för att öka trafiksäkerheten.

Maria Walter, Örjan Sandström mfl, Myckle, 2010-05-07

Vid förfrågan om vilken bebyggelse typ som skulle tillåtas på gamla sågen beskrev bygg- och miljökontorets planavdelning hustypen med så kallad "Mycklekaraktär" eller en typ av "bullenby"- känsla med lite större tomter.

Ett önskemål är att det hade framgått i texten.

Myckle har en stor andel byggnader som är värdefulla ur en kulturhistorisk synpunkt vilket och eventuell ny bebyggelse i Myckle till kulturvärdena bör anpassas på platsen. I planförslaget anges att det finns ett visst utrymme för förtätning, bland annat i den östra delen. Att pressa in ännu fler hus där det redan idag är väldigt tätt gör att den lantliga karaktären på området riskerar att försvinna. Det finns ett "betydande antal byggnader" som speglar den historiska utvecklingen i Myckle som gör att man bör vara lite varsam med exploatering.

Man anser att Myckles "stadskaraktär" hamnat fel i kapitlet "regler och rekommendationer för detaljplanering och lovgivning". Myckle ligger under "Fritidsbebyggelse" men borde ligga under "Agrar bebyggelse".

Förslaget när det gäller den fördjupade översiktsplanen över Myckle låter på det hela mycket bra och man samstämmer med kommunens beskrivning: "En ovarsam förtätning på jordbruksmark medför att det öppna landskapet riskerar att försvinna."

Ulf Köhler, Anna Jonsson mfl, Myckle, 2010-05-07

I yttrandet lyfts samma frågor som ovan men här tilläggs följande;

Man vill att kommunen låter byggnader bevaras (Myckle 1:2) så att bebyggelse som speglar den historiska utvecklingen i denna del av Skelleftedalen får finnas kvar.

På Mobacken finns idag ett område ner mot älven som är undantaget för bebyggelse, den sk. "Jockebacken". Man tycker att kommunen kan undanta en del av åkermarken på Myckle 1:2 i liknande syfte. Myckle 4:31 bör undantas från bebyggelse och sparas till fritidsyta/lekpark i enlighet med Myckles byaförenings skrivelse till fritidsnämnden och kommunledningskontoret i Skellefteå. Redan idag nyttjas denna yta av Myckles barn och ungdomar till bland annat isbana.

Det framkommer inte vilka planerna är för en eventuell om- eller tillbyggnad av den stora vägen. Det finns en medvetenhet att Vägverket är vägghållare men den lyfts som en viktig aspekt eftersom då skolbarn dagligen färdas längs vägen.

*Kommentar:*

*Kommunen har en ambition att sätta upp riktlinjer för byggandet ute i agrara bebyggelseområden där det i dagsläget finns många förfrågningar på avstyckning och förtätning. Myckle är ett typiskt sådant område där hänsyn till områdets karaktär bör finnas med vid lovgivning för bygglov och planering. Vad beträffar de synpunkter som uppkommit att förtydliga vad som gäller vid förtätning och för exploateringsområdet på gamla sågen*

*så har kommunen valt att precisera riktlinjerna lite bättre. Uttrycken Bullerbykänsla och Mycklekaraktär lyfts in i texten och preciseras något mer. Kommunen har i förutsättningarna pekat ut de byggnader som finns omnämnda i kulturmiljöprogrammet.*

*Vad gäller kommunikationer i Myckle så har kommunen i planhandlingen lyft att trafiksituationen i området bör studeras vidare. Någon mer preciserad lösning tas inte upp i denna plan utan det krävs mer studier för det.*

*”En översyn av gång- och cykelvägnätet i stadsdelen är nödvändig då det finns brister som behöver åtgärdas. Detta ska studeras särskilt i den kommande cykelplanen. För Myckle är det viktigt att det nuvarande gång- och cykelvägnätet förlängs från Degerbyn”.*

*Myckle har i Regler och rekommendationer för detaljplanering och lovgivning flyttats från stadskaraktären ”Fritidsbebyggelse” till karaktären Agrar bebyggelse*

*Arbetet med ny detaljplan för sågområdet med omgivningar får ta ställning till arbetet med att utforma bebyggelse och rekreationsområden.*

### Norrböle

Ulla Norman, 2010-03-22

Normans förslag gäller Norrböle där hon vill ta bort de gamla små hyreshusen och bygga höghus istället så att fler kan njuta av utsikten. Klassisk betong med putsade fasader. Utrymmet utnyttjas bättre på detta sätt. Många av de befintliga hyreshusen har gjort sitt.

### *Kommentar:*

*Nedre delen av stadsdelen Norrböle med sina små flerbostadshus utgör det första steget i stadens utvidgning utanför den ursprungliga rutnätsstaden. Bebyggelsen ovanför järnvägen är därför ett stadsparti viktigt för att förstå stadens olika växtperioder med stadsbyggnads- och arkitekturideal vid respektive period. Förutom att trädgårdsstaden som det här är fråga om erbjuder en hög stadsbyggnadsstandard har den ett högt bevarandevärde. Planen kommer därför inte att föreslå sådana förändringar som efterfrågas. I planen finns dock förslag på ny bebyggelse på Norrböle belägen så att utsikt erbjuds, bland annat norr om Lasarettet.*

### Prästbordet

Bo Wennerström, 2010-05-06

För att ytterligare stärka Skellefteås kulturella profil tycker Wennerström att det skall tas ett beslut om att under den kommande 20-årsperioden fram till 2030 bygga ett visningsmagasin till museet. Dagens förvaringslokaler för museets samlingar har inte den rätta kvaliteten. Fördelarna med ett ändamålsenligt visningsmagasin är att föremålen blir rätt förvarade, att museets samlingar finns i en byggnad nära museet och inte minst att intresserade skelleftebor och tillresta turister, kulturturister, får möjlighet att på ett lättillgängligt och pedagogiskt sätt ta del av museets samlingar.

Wennerström tycker också att om ett visningsmagasin skall stå färdigt till innan planperiodens slut så bör beslut om byggnaden fattas ganska omgående. Visningsmagasinet bör utvecklas som en spektakulär och funktionell byggnad, ett landmärke, som gör Skellefteå känt vida omkring.

*Kommentar: Kulturen är viktig för stadens attraktivitet och intresset att skapa nya kulturlokaler och aktiviteter är stort. Kommunen äger sedan tidigare ett flertal fastigheter och markområden som möjliggör utveckling för kulturen.*

### Sunnanå

Lars-Bertil Nilsson, Falkträsket, 2010-04-27

Hans Åström 2010-05-07

Roland Lundström, 2010-05-07

Gunnar Andersson, 2010-05-07

Gerd Hällgren, 2010-05-07

Benny Eriksson, 2010-05-07

Anne Eriksson, 2010-05-07

Agda Öhrman, 2010-05-07

Roger Öhrman, 2010-05-07

Jan Hedberg, 2010-05-07

Falkträskets samfällighetsförening är intresserade att få veta hur kommunen har planerat *möjligheter* att med bil ta sig till norra delen av sjön Falkträsket för de boende i villaområden Sunnanå samt det nya området villor Falkträsket. Utpekade gång- och cykelstråk är inte tillräckliga. De har noterat en ökad belastning på samfällighetsvägen på norra Falkträsket, den privata vägen från Falkträskvägen som leder intill fritidshusen samt slutligen KFUM Seglarskola.

I och med att villaområdet expanderar så blir det enligt samhällighetsföreningen mer och mer byggnationer av bryggor och utläggning av privatbåtar vid seglarskolans traditionella plats samt väster om Falkträskbäcken. Det medför ”obehörig trafik” på samfällighetsvägen samt ej tillåtna parkeringar på olika ställen vilket i många fall innebär olägenheter för fritidshusägarna.

Samfällighetsföreningen är väldigt glada över att det bildas naturområden och promenadstråk men efterlyser tankar på hur folk ska komma sig till och från dessa områden både med och utan bil.

Samfällighetsföreningen vill att kommunen redan nu börjar planera och utföra en tillfartsväg från villaområdet väster om Stråkvägen med parkering nära sjön väster om Falkträskbäcken. Föreningen hänvisar till väl gjorda skogsvägar med utgångspunkt från det nya villaområdet som med mycket

lite merarbete skulle kunna utföras till anslutningsväg för kommuninvånare som vill få tillträde till sjön väster om Falkträskbäcken.

*Kommentar:*

*Tidigare fanns möjligheten att ta sig till norra Falkträsket via en mindre väg väster om fritidshusområdet (från Sambagatan). Den stängdes för biltrafik i samband med den gällande detaljplanen som togs fram 1993. Vägen stängdes för att ge fördel till den nya utformningen av bostadsområdet. I detaljplanen redovisar kommunen en anslutning till ett hamnområde. Denna anslutning går via den gemensamma väg som nämns ovan. Det är tydligt att den lösningen ifrågasätts. Frågan om väganslutning, småbåtshamn med mera kommer därför att studeras vidare i samband med att detaljplanen för på Falkträsket ska preciseras i sin sydliga del.*

### Tjärn

Agneta Lundgren, Tjärn (2 skrivelser) 2010-04-08, 2010-04-22

Sixten Forsberg, Tjärn, 2010-04-22

Tomas Petterson, Tjärn, 2010-05-05

Helène Lindgren, Gärdsmark, 2010-04-26

Jan-Erik Norén, Agneta Lundgren, Tjärn (2 skrivelser), 2010-04-06, 2010-04-29

Håkan Åström, för Tjärns by, 2010-05-10

Tjärns by berörs på flera sätt av kommunens och statliga myndigheters förslag på utveckling. Det gäller såväl förslag till lokalisering av ny förbifart E4, Norrbotniabanan samt förslag till nytt bostadsområde.

Byns befolkning känner oro inför den samlade bilden av alla förändringar som föreslås och kan bli aktuella. Man tror att byn kommer att få en ny karaktär samtidigt som den omgärdas av ny infrastruktur.

Protester mot E4:ans vägkorridor har kommit in från ovanstående. Synpunkterna behandlar främst att korridoren går genom fastighet Tjärn 5:19. Man ifrågasätter varför en dragning av E4:an ska sprängas in bland villaområden och bebyggelse. Här efterfrågas hur kommunen avser lösa omgivningsbuller och luftföroreningar. Man tycker det är dumt att kila in sträckningen mellan fast boende och tycker det är dumt att spränga genom berg när det måste vara enklare att ta sig fram över ängarna västerut. Företagstomterna som ritats in på ängarna tycker man det finns det plats för ändå. Att ta hänsyn till de bofasta människorna måste vara prioritering ett.

Korridoren söder om älven går rakt över Nålvägen som "skurits" av innan sista fastigheten. Markeringen av bostäder på landet har även uteslutit de två sista fastigheterna efter byvägen och det ifrågasätts.

Man ifrågasätter den nya korridoren av E4:an med hänvisning till situationen i centrum. Där har det "klagats på buller och luftföroreningar" och man

menar att förslaget bara flyttar problemen bland bostadshus på norra och södra sidan älven.

Inom byn finns en tydlig uppfattning att en eventuell E4 bör förläggas så långt västerut som möjligt för att minimera påverkan på bostäder och odlingsmark i byn. Dra vägen närmare Anderstorp via kolonilottområdet och flytta industriområdena söder om E4:an. E4:an borde dras utanför bebyggelsen för att det inte ska uppstå någon förändring av livsmiljön. På samma sätt är byns uppfattning av en eventuell Norrbotniabana att den bör förläggas så långt österut som möjligt. Det bostadsområdet som föreslås i Tjärn medför enligt Åström en påtaglig minskning av brukningsvärda marker i byn. Det skulle kräva rimlig kompensation med annan mark i anslutning till byn. Det måste vidare förutsätta att utformningen av bebyggelsen görs med en tydlig anpassning mot landsbygden med sin glesa bebyggelsestruktur.

*Kommentar:*

*Sträckningen har inte utretts färdigt vad gäller Norrbotniabanan. Kommunen har i planförslaget gjort ett aktivt val att minska korridoren för Norrbotniabanan från trafikverkets järnvägsutredning. Kommunens avsikt med att minska korridoren har i sin tur varit att minska intrånget i de stadsdelar och byar som berörs. Inom den Norrbotniabanekorridoren finns riksintresse för naturvården. Det kommer att vara en stark anledning till att hålla järnvägen närmre byn än vad som önskas ovan. Men fortsatt utredning om exakt sträckning kommer att ske i den järnvägsplan som blir aktuell inför ett genomförande.*

*Planen föreslår ett nytt bostadsområde i Tjärn. Detta ligger på höjden ovanför byn i anslutning till befintlig bebyggelse. Här bedöms det möjligt med lite tätare bebyggelse eftersom det ligger nära centrum och viktiga målpunkter i staden. Det ingår i den övergripande strategin att förtäta så nära staden som möjligt för att främja gång och cykeltrafik och minska bilberoende. Det redovisade området i Tjärn ligger strategiskt bra till och kan ge en trevlig boendemiljö med utsikt över byn. Vid övrig förtätning i Tjärn intill den befintliga bebyggelsen som ingår i miljö av kulturvärde så föreslås bestämmelser om att utformning och anpassning ska ske till omgivande landsbygd.*

*Kommunen svarar om E4 sträckning efter nästa synpunkt, se nedan.*

Östra leden, norr om älven

Namninsamling 1000 påskrifter, 2010-05-06

För namninsamlingen

Leif Bingebo

Gunnar Stenmark

Ove Skoog

Boende längs leden har under tidigare försökt påverka Skellefteå kommuns politiker att åstadkomma en bättre utomhus- och inomhusmiljö för de som bor i bostadsområden som delas av Östra Leden. Dessa har enligt yttrandet helt lagts åt sidan. En ”knacka dörren kampanj” har genomförts i stadelarna Morön, Hedensbyn, Moröhöjden och Morö Backe.

Trafiken på Östra Leden måste kortsiktigt minska. Idag är buller, utsläpp samt de transporter med farligt gods som styrs via Östra leden inte acceptabla. De boende anser att miljön kring Östra leden är sämre än i centrala Skellefteå.

Långsiktigt måste E4 alternativ väljas som berör så lite människor som möjligt.

*Kommentar:*

*Miljö kvalitetsnormen för emissioner av kvävgaser överskrids periodvis längs nuvarande sträckning av E4 genom centrala stan. Det innebär att åtgärder måste vidtas. Regeringen har gett kommunen uppdrag att utreda och finna lösningar på miljö problemen. Kommunen har studerat frågan och konstaterar att ett antal åtgärder kan vidtas för att minska biltrafiken genom centrum. Åtgärderna framgår av ett förslag till åtgärdsprogram för överskridande av miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid. Åtgärderna är främst inriktade på att öka kollektiv- samt gång- och cykeltrafik. Samtidigt är bedömningen att på längre sikt måste även större åtgärder genomföras. De sker både för att minska miljöproblem men även stärka samhällsutveckling för näringsliv, utbildning, boende med fler aspekter. Det arbetet innebär fler passager för trafiken över älven samt byggande av Norrbotniabanan. Planen redovisar förslag på två större trafikåtsättningar. Det är nya trafikleder med broar i Östra ledens förlängning samt en i Lasarettsvägens förlängning. Dessa sprider trafiken från vissa punkter som är överbelastade med framkomlighets- och miljöproblem. Bedömningen som gjorts är att dessa nya trafikåtsättningar är de som får den bästa funktionaliteten för samhället i relation till sina kostnader. Parallellt med kommunens översiktsplan arbetar trafikverket med en vägutredning för vägtransportssystemet i Skelleftedalen. I vägutredningen studerar trafikverket åter frågan om den lokaliseringen och funktionaliteten på transportsystemet. Som framgått av yttrandet för översiktsplanen uttrycker trafikverket fortfarande att man inte alls tagit ställning till lokalisering av eventuellt nya allmänna vägar i Skelleftedalen.*

*Nya vägar innebär både positiva och negativa effekter för de som får vägar lokaliserade i sin närhet. De inkomna synpunkterna uttrycker en stor oro att en förlängning av Östra leden kommer påtagligt att öka trafiken och därmed miljöproblemen både söder och norr om älven. Det är förståeligt och kommunen och trafikverket måste därför ha en mycket hög ambitionsgrad i det fortsatta planeringsarbetet som gör att nya vägar får förväntad*

*funktionalitet samtidigt som intrång och miljöeffekter begränsas till en ur olika aspekter acceptabla nivåer. Det innebär att de buller- och emissionskrav som samhället satt upp måste klaras långsiktigt, det innebär att utformning och estetik måste vara viktigt för planering och genomförande. Samtidigt måste nödvändiga anslutningar klaras och trafiksystemet medge en hög trafiksäkerhet, tillsammans med att barriäreffekterna begränsas.*

*I planen framgår en redovisning av nya vägsträckningar i begränsade korridorerna. Trafikverket uttrycker i sitt yttrande att korridorerna borde gjorts bredare. Tolkningen av korridorerna ska vara att de endast schematiskt anger en ny vägs läge. Fortsatt planeringsarbete får visa en mer preciserad lokaliseringen och utformningen.*

### Ursviken, Skelleftehamn

Jonas Wiklander, Ursviken, 2010-03-31

Planen bör redovisa en ökad förtätning i bra lägen och vara mer generös i att upplåta attraktiva tomter i älvsnära, sjönära eller kustnära miljöer. Ska vi nå målet ökad befolkningstillväxt och få utflyttade skelleftebor och andra att flytta hit måste vi nyttja den fina natur vi har ännu mera. Den största konkurrensfördelen kommunen har är t ex att tillåta nybyggnation i älvsnära lägen. Sådant kostar skjortan i storstäderna och kan locka tillbaka utflyttade skelleftebor som vill skapa sitt drömboende. Wiklander tänker särskilt på området Öhn i ursviken. Där menar han att det finns många ställen för förtätning i direkt älvsnära lägen.

Daniel Sundqvist, 2010-05-05

Kommunen bör se till att skapa nya detaljplaner för villabostäder i attraktiva lägen nära vatten. Så som områden Öhn i Ursviken och Alderholmen, Scharinsområdet, vid älven mellan Ursviken-Bergsbyn, Skelleftehamn nära Sundgrundsbron.

### *Kommentar:*

*Just för att skapa en attraktiv stad så har tillgänglighet till älven, skogen och andra rekreationsområden i staden lyfts fram i många områden. Genom att bevara närheten till älven och inte privatisera stora delar av den så skapar vi en attraktiv stad för alla som bor i Skelleftefjällen. Några områden för förtätning i älvsnära läge har dock pekats ut i planen. Dessa områden finns i Gunsen, södra Bergsbyn, på Scharinsområdet i Ursviken och på den så kallade Pokerbacken i Skelleftehamn. Kommunen trycker dock på att det är viktigt att säkra allmänhetens tillträde till älven även här. Hänsyn till det skall tas i framtida detaljplaneläggning.*

Urban Zingmark och Claes-Erik Simonsbacka (två skrivelser), 2010-05-07, 2010-05-12

Zingmark och Simonsbacka är oroliga för att kommunen skickar förorenade massor till någon annan kommun och att läckage av föroreningar på den

platsen motverkar de miljömål som kommunen har tagit.

De anser att det är av största vikt att de mottagande anläggningarnas status kartläggs. Det finns anläggningar som har tillstånd enligt miljöbalken men som av olika skäl inte efterlever dessa. Ett närliggande exempel på en sådan anläggning, där utsläpp av föroreningar skett okontrollerat och blivit föremål för åtal till miljöåklagaren är RagnSells verksamhet Fagerliden.

I översiktsplanen bör enligt Zingmark och Simonsmacka en skrivning läggas till att Skellefteå kommuns mål gäller i saneringsfall som finansieras med statliga eller kommunala medel, oavsett vart massorna förs. Målet kan även vara tillämpligt i de fall som kommunen avser att godkänna detaljplaner/motsvarande för kommande markanvändning och där den planerade markanvändningen förutsätter att sanering av förorenad mark görs.

*Kommentar:*

*Ärenden enligt ovan prövas efter beslut enligt miljöbalken av berörd tillsynsmyndighet. Anläggningar för uppbyggnad/rening av förorenade massor eller farligt avfall ska ha nödvändiga tillstånd. Tillsyn över anläggningen utövas av berörd tillsynsmyndighet.*

*Det är varken miljömål eller översiktsplanen som prövar eller utför tillsyn över ett specifikt föroreningsfall och något tillägg i planen kommer inte att göras.*

Harriet Wistemar  
Kommunarkitekt

Bygg- och miljökontoret  
Planavdelningen

Lars Hedqvist  
Planeringschef

Kommunledningskontoret  
Planeringsavdelningen