

§ 273 Dnr KS 2013-000764 214

Detaljplan för del av Skellefteå 4:1 med flera, ny bro över Skellefteälven, stadsdelen Centrala stan

Sammanfattning

Kommunfullmäktige beslutade 2013-11-12 att återremittera ärendet om antagande av rubricerad detaljplan till kommunstyrelsen för att:

1. komplettera med resultatet av den kommunala folkomröstningen om Centrumbron
2. redovisa hur dricksvattenkvaliteten säkras ifall bron byggs så länge Abborrverket är i drift
3. få ett förtydligande av trafiklösningarna på norra sidan älven.

Den föreslagna detaljplanen följer inriktningen i kommunens översiktsplanering för Skelleftedalen samt bland annat åtgärdsprogrammet för renare stadsluft och Trafikverkets vägutredning Skellefteåprojektet.

Ett beslut att anta detaljplanen innebär inte ett beslut att bygga en ny bro. Ett antagande av detaljplanen kan därför ske utan resultat från folkomröstningen. Detaljplanen har en genomförandetid på 15 år och reglerar mark- och vattenanvändning och möjliggör att en bro kan byggas. Planen innehåller även mark för bostadsbyggande som kan ske oberoende av en eventuell ny bro.

I arbetet med detaljplanen är det inte utrett i detalj vilka nödvändiga åtgärder som behövs för att säkerställa dricksvattenförsörjningen under både byggtiden och efter det att en ny bro har tagits i drift. Till detaljplanen har en miljökonsekvensbeskrivning upprättats som översiktligt redovisar planens påverkan. I ett detaljplanearbete görs normalt inte detaljerade utredningar för olika verksamheter. För att kunna bygga i vatten (vattenverksamhet) krävs tillstånd från mark- och miljödomstolen. I tillståndsansökan krävs utförligare uppgifter än i detaljplaneskedet om broprojektet och dess påverkan på vattenmiljön. En antagen detaljplan är ett nödvändigt underlag för tillståndsansökan.

Innan ett brobygge kan starta ska det vara klarlagt vilka åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa dricksvattenförsörjningen under byggtiden och efter det att en ny bro har tagits i drift. Kostnaden för nödvändiga skyddsåtgärder ingår i broprojektet.

Under år 2008 gjordes en riskbedömning av leveranssäkerheten för vattenverket Abborren. Den belyser många av de risker och konsekvenser som man behöver ta hänsyn till för att säkerställa en säker och godtagbar dricksvattenproduktion. Riskbedömningen kommer också att vara en del i

det fortsatta utredningsarbetet med den nya bron. Utredningsarbetet för att säkerställa vattenförsörjningen vid ett brobygge kommer inom kort att påbörjas. Inledningsvis ska samtliga konsekvenser/frågeställningar som kräver behandling och ställningstagande vid byggande av ny bro och gata vid vattenverket identifieras. Nödvändiga åtgärder som behöver genomföras för att säkerställa vattenförsörjningen i vattenverket Abborren regleras inte i en detaljplan.

Syftet med den nya bron är att den ska avlasta främst Parkbron men även Viktoriabron. Bron ska minska onödig biltrafik i Centrum och stadskärnan och istället ge fotgängare och cyklister fördelar. Den nya bron är inte en bro för genomfartstrafik genom Skellefteå utan en bro för lokal gång-, cykel- och biltrafik. Med en ny bro i Centrum kan Parkbron bli en bro endast för gång- och cykeltrafik.

Då den nya bron ska fungera som en länk i ett lokalt system och inte i ett övergripande ledsystem för biltrafik får det till följd att det huvudsakligen blir en omfördelning av befintlig biltrafik inom stadsdelen Centrala stan. Den nya bron ersätter Parkbron som bilbro. Den biltrafik som flyttas från Viktoriabron till den nya bron är den som i dag färdas över älven till Centrum via Parkbron och som tvingas återvända via Viktoriabron. Med den nya bron blir fördelningen av södergående och norrgående trafik jämnare på Viktoriabron. Fördelningen av norr- och södergående trafik på den nya bron bedöms bli jämn, det vill säga antalet fordon som färdas i vardera riktningen blir ungefär lika. Med befintlig gatustruktur norr om älven, där gång- och cykeltrafikanter ska prioriteras, understryks den nya bronns funktion som en länk mellan Centrum och de södra stadsdelarna och inte som en led i ett övergripande system där bilisternas framkomlighet prioriteras. Den nya bron kan i funktion jämföras med Parkbron och dess anslutande gator. Parkbron fungerar inte som länk i någon led genom Centrum. För biltrafik från Parkbron finns korsande prioriterade stråk för fotgängare och cyklister på Stationsgatan, Strandgatan och Storgatan.

Den planerade bron bedöms få ett biltrafikflöde på cirka 5 000 fordon/dygn. Gatorna norr om älven närmast den planerade bron bedöms få biltrafikflöden på som högst 3 000–3 500 fordon/dygn på delar av Södra Lasarettsvägen, Strandgatan och Storgatan vilket är måttliga flöden för gator i centrumområdet. På övriga gator i området närmast den planerade bron blir flödena betydligt mindre.

Biltrafik norrut över bron in mot Centrum kommer precis som dagens biltrafik på Parkbron nyttja befintliga gator för vidare färd från bron. Mängden biltrafik norrut in mot Centrum blir ungefär densamma som den som i dag färdas på Parkbron.

Det är framförallt biltrafik till den nya bron som bidrar till ökningen av biltrafik på gatorna i den västra delen av Centrum. Denna biltrafik belastar i dag Kanalgatan, Storgatan och Strandgatan mot E4.

För gatorna i den västra delen av Centrum blir det en tydlig ökning av biltrafiken framförallt på Södra Lasarettsvägen, Strandgatan och Storgatan. Ökningen sker dock från relativt blygsamma trafikflöden. De stora förändringarna i biltrafik blir framförallt på gatorna i anslutning till den nya bron (ökning) och Parkbron (minskning). Men även i de östra delarna av Centrum minskar biltrafiken till följd av minskad trafik via E4. Med den nya bron blir det totalt sett en jämnare fördelning av biltrafiken på Centrums gator.

Biltrafiken kommer att finnas kvar i Centrum, men på de oskyddade trafikanternas villkor. Onödig biltrafik genom centrumområdet kan med den nya bron minskas. Samtidigt kan vi göra det enklare genom att placera besöksparkeringar vid utkanterna av centrumområdet. Parkeringsgaraget i kvarteret Ekorren är ett exempel på detta. Biltrafik till och från parkeringsanläggningarna ska inte behöva passera genom stadskärnan.

I arbetet med den fördjupade översiktsplanen för stadsdelen Centrala stan, där Centrum ingår, understryks betydelsen av ett tillgängligt centrum för alla besökare och invånare. Det ska vara enkelt, tryggt och säkert att röra sig i centrum med cykel eller till fots. Samtidigt ska det vara enkelt att ta sig till Centrum med kollektivtrafik eller bil från omkringliggande stadsdelar och andra delar av kommunen och regionen. Biltrafikens behov i centrum måste dock balanseras mot de oskyddade trafikanternas behov.

Kommunfullmäktiges beslut

1. Förtydliganden och svar på de frågor som kommunfullmäktige anförde som skäl till beslut om återremiss har lämnats.
2. Detaljplanen antas.

Reservation

Samtliga ledamöter tillhörande Centerpartiets, Folkpartiets, Kristdemokraternas, Moderaternas och Miljöpartiets fullmäktigegrupper reserverar sig mot beslutet om att detaljplanen antas.

Inlägg

Lorents Burman (S), Håkan Lindh (FP), Andreas Löwenhök (M), Maria Wiksten (KD), Maalin Wikström (MP), Daniel Öhgren (C), Hans-Eric Wallin (V), Jan-Erik Engman (MP), Jens Wennberg (FP), Harriet Classon (S), Joakim Wallström (V), Ola Burström (S), Rune Wästerby (MP), Bertil Almgren (S), Daniel Ådin (S), Roger Marklund (S), Ann Åström (S), Hans Brettschneider (MP), Åsa Gustafsson (FP) och Kjell Hanseklint (V) yttrar sig.

Yrkande 1

Andreas Löwenhök (M) yrkar att detaljplanen ska återremitteras.

Beslutsgång 1

Ordförande ställer bifall respektive avslag till Andreas Löwenhööks yrkande under proposition och finner att kommunfullmäktige avslagit yrkandet.

Votering begärs och verkställs över följande godkända voteringsproposition:

”Den som stöder att ärendet avgörs idag röstar ja. Den som stöder Andreas Löwenhööks återremissyrkande röstar nej.”

Omröstningsresultat 1

Vid uppropet avges 33 ja-röster och 30 nej-röster. 1 ledamot avstår från att rösta och 1 ledamot är frånvarande. Hur var och en har röstat framgår av bilagda voteringslista.

Yrkande 2

Kommunstyrelsen föreslår att förtydliganden och svar på de frågor som kommunfullmäktige anförde som skäl till beslut om återremiss har lämnats.

Beslutsgång 2

Ordförande ställer bifall respektive avslag till kommunstyrelsens förslag under proposition och finner att kommunfullmäktige bifallit förslaget.

Yrkande 3

Kommunstyrelsen föreslår att detaljplanen antas. Håkan Lindh (FP) yrkar att detaljplanen avslås.

Beslutsgång 3

Ordförande ställer kommunstyrelsens förslag och Håkan Lindhs yrkande var för sig under proposition och finner att kommunfullmäktige bifallit kommunstyrelsens förslag.

Votering begärs och verkställs över följande godkända voteringsproposition:

”Den som stöder kommunstyrelsens förslag röstar ja. Den som stöder Håkan Lindhs yrkande röstar nej.”

Omröstningsresultat 3

Vid uppropet avges 35 ja-röster och 29 nej-röster. 1 ledamot är frånvarande. Hur var och en har röstat framgår av bilagda voteringslista.

Beslutsunderlag

Kommunstyrelsens protokoll 2013-11-26, § 499
Bygg- och miljökontorets tjänsteskrivelse 2013-11-26
Kommunfullmäktiges protokoll 2013-11-12, § 247
Kommunstyrelsens protokoll 2013-10-29, § 426

Bygg- och miljönämndens protokoll 2013-10-14, § 171
Bygg- och miljökontorets tjänsteskrivelse 2013-10-08
Plankarta 2013-10-08
Planbeskrivning 2013-10-08
Miljökonsekvensbeskrivning 2013-10-08
Gestaltningprogram 2013-10-08
Utlåtande 2013-10-08
Samrådsredogörelse 2013-08-05

Beslutet sänds till:

Länsstyrelsen
Klaganden
Bygg- och miljönämnden