



Detaljplan för Bryggan 1 m.fl. Handelsområde i Furuvik Lycksele kommun

Dnr 2019-0658



Foto över del av planområdet

PLANBESKRIVNING

GRANSKNINGSSHANDLING

Samråd pågår mellan 2021-08-26 t.o.m. 2021-09-17

Planförslaget upprättad **augusti 2021**

MEDVERKANDE

Lycksele kommun

921 81 Lycksele
Tfn: 0950-166 00

Kommunens handläggare

Tichaona Maphosa
e-post: tichaona.maphosa@lycksele.se
tfn: 0950-167 42

Tichaona Maphosa
e-post: karl.flemström@lycksele.se
tfn: 0950-167 42

WSP Sverige AB

Samuel Permangata 8
831 31 Östersund

Uppdragsansvarig

David Engström
e-post: david.engstrom@wsp.com
tfn: 010-722 90 95

Utredare plan

Johan Öberg
tfn: 010-722 86 93
e-post: johan.oberg@wsp.com

Utredare trafik

Bo Eskebaek
tfn: 010-722 66 69
e-post: bo.eskebaek@wsp.com



HANDLINGAR

De handlingar som ni fått visar ett förslag till de förändringar som föreslås för området. Till förslaget hör:

- Planbeskrivning
- Plankarta med planbestämmelser
- Fastighetsförteckning
- Samrådsredogörelse

PLANPROCESSEN – STANDARDFÖRFARANDE

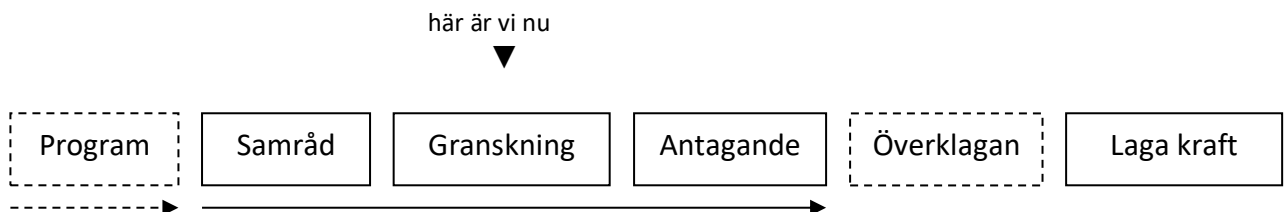
Program: start för planarbetet. Inriktning och omfattningen bestäms. Program kan ersättas av en aktuell översiktsplan.

Samråd: myndigheter, sakägare och andra berörda ges möjlighet att lämna sina synpunkter på planförslaget.

Granskning: planförslaget hålls tillgängligt för granskning. Det är sista tillfället att påverka förslaget.

Antagande: miljö- och samhällsnämnden eller kommunfullmäktige antar detaljplanen.

Laga kraft: planen vinner laga kraft ungefär en månad efter antagandet om den inte överklagas.



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

PLANBESKRIVNING	5
SYFTE OCH HUVUDDRAG.....	5
Särskilda frågor för bygglovet.....	5
PLANDATA	6
Lägesbestämning, areal och markägförhållanden.....	6
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN.....	7
Översiktliga planer och program	7
Detaljplaner, områdesbestämmelser och förordnanden	8
Undersökning av strategisk miljöbedömning.....	9
Förenlighet med 3, 4 och 5 kapitlen i miljöbalken, MB	9
FÖRUTSÄTTNINGAR, FÖRÄNDRINGAR OCH KONSEKVENSER	10
Naturmiljö.....	10
Bebyggelse.....	15
Service	18
Gator och Trafik	18
Hälsa och Säkerhet	24
Teknisk försörjning	30
GENOMFÖRANDE	31
Tidsplan	31
Genomförandetid.....	32
Ansvarsfördelning och ekonomiska frågor.....	32
Huvudmannaskap	32
Åtgärder inom allmän plats	
Ledningar	
Åtgärder inom kvartersmark	32
Fastighetsrättsliga frågor och konsekvenser.....	33
MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN.....	35

PLANBESKRIVNING

En planbeskrivning ska underlätta förståelsen av planförslaget. Det är en beskrivning av nuläget, förändringarna som föreslås samt konsekvenserna av dessa. Planbeskrivningen ska redovisa planens syften, förutsättningar och eventuella avsteg från kommunens översiktsplan eller planprogram.

SYFTE OCH HUVUDDRAG

Vid Furuviks industri utmed E12 finns idag fyra handelsfastigheter, Bryggan 1, 2 samt 3 och 4. För fastigheterna anger gällande detaljplan bilservice, industri och handel med skrymmande varor. Det finns nu önskemål om att medge även andra typer av handel. Syftet med detaljplanen är därför att medge handel och verksamheter på de aktuella fastigheterna.

På grund av trafikalstring och konkurrens med livsmedelsbutiker i centrum medges inte dagligvaruhandel inom planområdet.

Planförslaget medger att det inom fastigheten Bryggan 1 får uppföras sammanlagd **1750 kvadratmeter** bruttoarea [**e₁ & e₂**]. För Bryggan 3 medges en största sammanlagda bruttoarea på **1800 kvadratmeter**[**e₄**] och för Bryggan 2 medger detaljplanen en största sammanlagd bruttoarea på **1750 kvadratmeter**[**e₃**]. Inom Bryggan 4 får uppföras byggnader högst **2600 kvadratmeter** i bruttoarea[**e₅**]. Inom samtliga dessa delar får byggnader uppföras till en största byggnadshöjd på tio meter [**10m**]

Syftet med detaljplanen är även att säkerställa att eventuella framtida trafiklösningar för korsningen mellan E12, Båtvägen och Sågvägen ryms inom allmän platsmark.

Av administrativa skäl ingår E12 och Båtvägen i planområdet. Anledningen är att Boverkets allmänna råd anger att utfartsförbud inte får placeras i planområdesgräns. Vägarna planläggs som **allmänplats gata** respektive **allmänplats väg**.

I planområdet ingår även ett område som i gällande detaljplan planlagts för tekniska anläggningar. Det aktuella området planläggs för samma ändamål i planförslaget. Inom området får byggnader uppföras till en högsta **byggnadshöjd på 3,5 meter**.

Planen handläggs med plan- och bygglag 2010:900 uppdaterad genom till och med SFS 2019:412.

Särskilda frågor för bygglovet

Hela planbeskrivningen gäller som underlag för bygglovsprövning men följande frågor poängteras särskilt, se vidare under respektive rubrik.

- Parkering, varumottag, utfarter
 - Parkeringsbehovet styrs av vilken verksamhet det blir. Rekommendationer för parkeringsbehovet finns under

rubriken *gator- och trafik* men exakt antal nödvändiga parkeringar bestäms i bygglovsskedet.

- Det ska även finnas cykelparkeringar inom respektive fastighet. Dessa ska utformas i enlighet med ambitionerna under rubriken *gång- och cykel*.
- Geotekniska förhållanden
 - En fördjupad geoteknisk undersökning ska tas fram i bygglovsskedet.
- Trygghet
 - För att skapa en trygghetskänsla i området behöver ett antal aspekter beaktas. Se avsnittet.
- Dagvatten
 - Avrinningen från området ska inte öka och dagvatten ska renas innan det når Umeälven.

PLANDATA

Lägesbestämning, areal och markägförhållanden

Planområdet ligger i Furuviiks industriområde knappt två kilometer sydost om centrala Lycksele. Planområdet avgränsas av Båtvägen i norr, väster och söder och E12 i öster. Fastigheterna Bryggan 1, 4 och Furuvik 1:2 ägs av Lycksele kommun. Fastigheterna Bryggan 2 och 3 är privatägda.

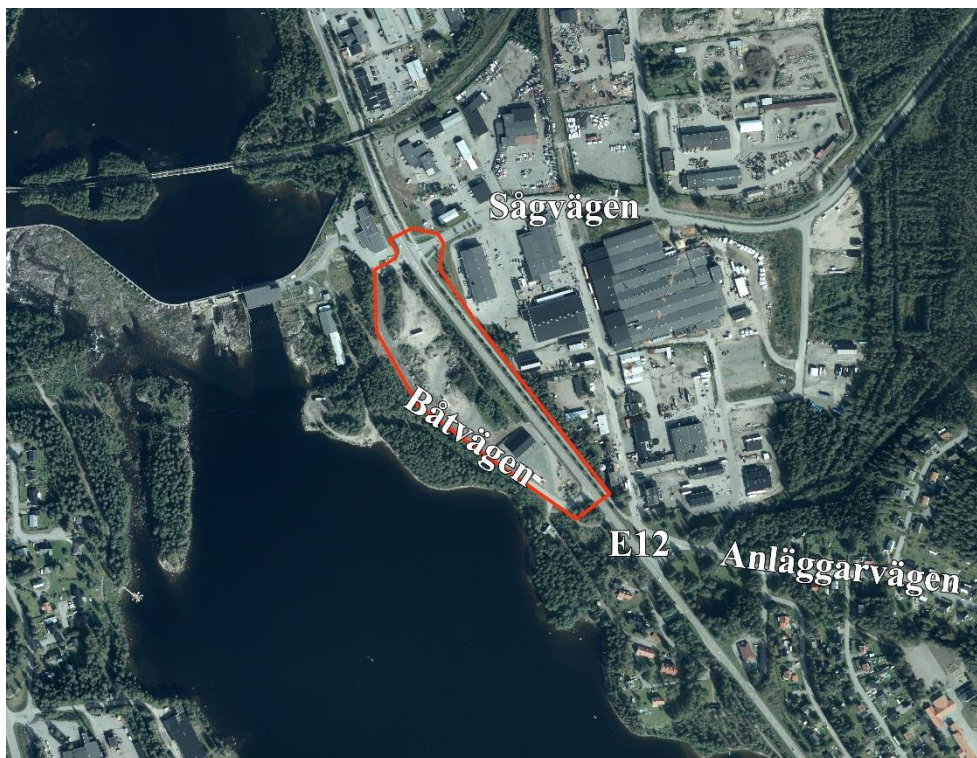


Bild 2. Karta som visar var planområdet ligger.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktliga planer och program

Översiktsplaner

Översiktsplan Utveckling för Lycksele kommun

Planområdet omfattas av översiktsplanen *Utveckling för Lycksele kommun* från 2006. Översiktsplanen anger att den viktigaste frågan för kommunen när det gäller näringsliv är att skapa och behålla arbetstillfällen. Kommunen har därför som mål att utarbeta näringslivsfrämjande åtgärder som ökar sysselsättningstillväxten i kommunen.

Planförslaget medger ett externhandelsområde. I översiktsplanen anger kommunen att en ökad etablering av externa köpcentrum kan motverka en hållbar samhällsutveckling om det konkurrerar med stadskärnan. Samtidigt anges att för vissa typer av verksamheter är externhandeln det bästa läget. Kommunen ska därför ha en beredskap när det gäller externhandels-etableringar.

Fördjupad översiktsplan Lycksele stad

Planområdet omfattas även av *Fördjupad översiktsplan för Lycksele stad* från 2006. I den fördjupade översiktsplanen har möjliga områden för externhandel studerats närmare. Det aktuella planområdet är ett av de områden som pekats ut för externhandel i den fördjupade översiktsplanen.

I den fördjupade översiktsplanen anges även att Lycksele ska ha en ändamålsenlig handels- och servicestruktur som ger god tillgänglighet för konsumenter, konkurrensbefrämjande etableringsmöjligheter och förutsättningar för god arkitektur.

Planförslaget är förenligt med översiktsplanen och den fördjupade översiktsplanen i och med att den skapa möjlighet för nya arbetstillfällen på ett område som pekats ut som lämpligt för de föreslagna användningarna.

Övriga kommunala strategier

Lycksele kommun har en trafikstrategi från 2019. I strategin har kommunen tagit fram tre långsiktiga mål

- Det ska vara enkelt och tryggt att resa hållbart i Lycksele
- Tillgängligheten ska vara god mellan Lycksele tätort och omgivande byar och landsbygd
- Lycksele kommun ska ha goda förbindelser med omvärlden

I trafikstrategin har kommunen även lyft fram åtgärder som är skilt prioriterade. Av de åtgärder som tagits fram är följande relevanta för planförslaget

- Satsningar på förbättrade cykelmöjligheter
- Trafiksäkerhetsprogram – fokus på oskyddade trafikanter

I strategin anges även att där intressekonflikter förekommer mellan oskyddade trafikanter respektive motorburen trafik ska fotgängare och cyklister prioriteras. Samtidigt menar forskning att gång- och cykeltrafik är

överkomligt om målpunkterna ligger inom fem kilometer. Planförslaget innebär till skillnad från nuvarande detaljplan att flera typer av handel tillåts och därmed inte enbart handel med skrymmande varor. Planförslaget skapar därmed, till skillnad från gällande detaljplan, förutsättningar för verksamheter som tillhandahåller varor som är möjliga att transportera på cykel eller gåendes. En konsekvens av planförslaget kan därför bli att fler oskyddade trafikanter tar sig till planområdet jämfört med om området byggs ut i enlighet med gällande detaljplan.

Lycksele kommuns trafikstrategin ska beaktas vid planens genomförande för att säkra trafiksituationen i och utanför planområdet och därmed säkra tillgängligheten för oskyddade trafikanter som tar sig till och från planområdet från närliggande målpunkter. Planförslaget är därför i denna bemärkelse förenligt med trafikstrategin.

Detaljplaner, områdesbestämmelser och förordnanden

Gällande detaljplaner

Inom planområdet finns tre gällande detaljplaner. Genomförandetiden för samtliga detaljplaner har gått ut.

Fastigheterna Bryggan 1–4 samt delar av Furuvi 1:2 omfattas av *Detaljplan för kvarteret Bryggan mm inom Lycksele stad*. Detaljplanen, som vann laga kraft den 20 november 2004 och har plannummer S298, anger Bilservice, industri och handel med skrymmande varor. Inom Bryggan 1 finns även markområden planlagda för tekniska anläggningar.

Fastigheten Furuvi 1:2 är i samma detaljplan planlagd som lokalgata, huvudgata och park.

Fastigheten Furuvi 1:2 omfattas även av *detaljplan för del av Lycksele 1:425 och stadsägan 501*. Detaljplanen, som vann laga kraft den 17 mars 1989 och har plannummer S190, anger huvudgata.

Fastigheten Furuvi 1:2 omfattas även av *Detaljplan för kvarteret Demonteringen mm inom Lycksele stad*. Detaljplanen, som vann laga kraft den 2005 maj 2005 och har plannummer S299, anger huvudgata.



Bild 3. Utdrag ur detaljplan S298, det vill säga den detaljplan som gäller för kvartersmarken inom planområdet.

Strandskydd

En del av planområdet ligger inom 100 meter från Umeälven. Det betyder att nu när detaljplanen ändras återinträder strandskyddet. För att kunna upphäva strandskyddet krävs därför att det finns särskilda skäl för detta. Se vidare rubriken *Strandskydd* på sidan 11 i planbeskrivningen.

Undersökning av strategisk miljöbedömning

Lycksele kommun har genomfört en undersökning för aktuell detaljplan. Detaljplanens genomförande bedöms inte vara av den art och storleksordning som i förordning 1998:905 om miljökonsekvensbeskrivning bedöms medföra betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för detaljplanen, där konsekvenser identifieras, beskrivs och bedöms behövs därmed inte tas fram. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning. Undersökningen bifogas under samrådet.

Förenlighet med 3, 4 och 5 kapitlen i miljöbalken, MB

Här beskrivs detaljplanens förenlighet med kapitlen i miljöbalken. Kapitel 3 och 4 innehåller riksintressen. Ett riksintresse är ett geografiskt område som är av nationell betydelse.

Kapitel 5 innehåller miljökvalitetsnormer som anger den lägsta godtagbara miljökvalitet som människan och/eller miljön kan anses tåla.

Riksintressen enligt 3 kap MB

E12, som är av riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8 § MB, ligger inom planområdet. Planförslaget innebär en ökning av trafiken jämfört med dagsläget. Samtidigt medger gällande detaljplan en relativt stor trafikallstring. Bedömningen är att planförslaget inte påverkar riksintresset negativt. För att säkerställa detta har en bedömning kring hur planförslaget påverkar trafiken i närområdet studerats. Slutsatserna är att den föreslagna exploateringen inte påtagligt påverkar riksintresset. Se vidare rubriken *Gator och trafik* på sidan 17 i planbeskrivningen.

Miljökvalitetsnormer enligt 5 kap MBUtomhusluft

Lycksele kommun har sedan mitten av åttiotalet utfört luftmätningar i centrum. Utförda mätningar visar att sot- och kvävedioxidhalterna under inversionsförhållanden vintertid är höga. Däremot överstigs inte Naturvårdsverkets riktvärden. Utförda modellberäkningar visar däremot att miljökvalitetsnormerna för PM 10 (98-percentiler av dygnsmedelhalter) beräknas överskridas i närområdena kring gamla vedpannor under dagar då det är inversion.

Samtidigt visar mätningarna att luftföroreningarna har minskat. En orsak till detta kan vara fjärrvärmenätet, som byggnader inom planområdet kommer att ha tillgång till. Planförslaget bedöms därför inte innebära att miljökvalitetsnormen för luft överskrids.

Vatten

Avrinningen från området sker mot Umeälven och Tuggens dämningssområde. Vattenförekomsten är klassad som kraftigt modifierad på grund av väsentligt påverkad hydrologisk regim eller morfologiskt tillstånd. Dessutom bedöms att åtgärder för att nå god ekologisk status skulle medföra en betydande negativ påverkan på samhällsviktig vattenkraftsverksamhet. Vattenförekomstens kvalitetskrav är att den ska ha måttlig ekologisk potential 2027.

Vattenförekomsten har idag en god kemisk ytvattenstatus med undantag för bromerad difenyleter, kvicksilver och kvicksilverföroreningar.

Föroreningar från området kan påverka vattenförekomsten miljökvalitetsnormer. I bygglovet ska det därför säkerställas att avrinningen från området inte ökar samt att dagvatten renas innan det når Umeälven. Exempelvis kan direkt omhändertagandet av dagvatten för att brukas till olika ändamål liksom bevattning. Planförslaget bedöms inte påverka Umeälvens miljökvalitetsnormer negativt.

FÖRUTSÄTTNINGAR, FÖRÄNDRINGAR OCH KONSEKVENSER**Naturmiljö*****Mark och vegetation***

Marken inom planområdet sluttar något från E12 ned mot Båtvägen. Marken sluttade tidigare något brantare men tomterna har plants ut i

samband med att de markförbereddes. Stora delar av planområdet utgörs därför numera av relativt plana grusade ytor. En del av dessa används som parkering för lastbilar med farligt gods.

Intill korsningen mellan E12 och Båtvägen samt centralt i området finns en bevarad trädunge. Utmed E12 finns det en trädplantering, planteringen finns inte längre kvar på den bebyggda fastigheten Bryggan 2. Parallellt med Bryggan 1 och 3 finns en ambition om att behålla en trädridå. De första fem metrarna i östra delen av fastigheterna planläggs därför som parkmark.



Bild 4. Befintlig skogsridå utmed E12.

Sjöar och vattendrag

Dagvatten från området leds till Umeälven. Bedömningen är att Umeälven inte kommer att påverkas negativt till följd av exploateringen. Se vidare rubriken *Förenligt med 3,4 och 5 kapitlet MB* på sidan 9 i planbeskrivningen.

Strandskydd

Strandskyddet syftar till att långsiktigt trygga förutsättningarna för allmänrättslig tillgång till strandområden, och bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten. Strandskyddet omfattar land- och vattenområdet intill 100 meter från strandlinjen vid normalt medelvattenstånd (strandskyddsområde).

Delar av planområdet ligger inom 100 meter från Umeälven och omfattas av strandskydd. Idag gäller inget strandskydd för området. Däremot så återinträder strandskyddet när det nu tas fram en ny detaljplan. För att kunna planlägga marken enligt planförslaget krävs det därför att det finns särskilda skäl för att upphäva strandskyddet. I centralorter som Lycksele återfinns särskilda skäl i 7 kap. 18 c § miljöbalken. Strandskyddet får upphävas om området som avses:

- redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften,
- genom en väg, järnväg, bebyggelse, verksamhet eller annan exploatering är väl avskilt från område närmast strandlinjen,
- behövs för en anläggning som för sin funktion måste ligga vid vattnet och behovet inte kan tillgodoses utanför området,
- behövs för att utvidga en pågående verksamhet och utvidgningen inte kan genomföras utanför området,
- behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området, eller
- behöver tas i anspråk för att tillgodose ett annat mycket angeläget intresse.

Bedömningen är att strandskyddet kan upphävas eftersom området redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften.

Motivering kring varför strandskyddet kan upphävas

De områden som berörs av strandskydd är dels Båtvägen och dels de västra delarna av handelsfastigheterna. Båtvägen är redan bebyggd och försedd med gatubelysning. De västra delarna av handelsfastigheterna är redan markförberedda och utgörs till stora delar av packade grusytor. Fastigheten Bryggan 2 är dessutom redan bebyggd med en industribyggnad.

De här förutsättningarna medför att det inte finns någon anledning att bevara strandskyddet för att upprätthålla goda livsvillkor för djur- och växtliv.

Platsbesök visar att fastigheten Bryggan 2 används av den verksamhet som etablerats på platsen. Fastigheterna Bryggan 1 och 3 används bland annat som upplag, parkering för lastbilar som transporterar farligt gods med mera. De är därför redan privatiserade. Samtidigt medger gällande detaljplan att kommunen kan bevilja bygglov i enlighet med gällande detaljplan utan att strandskyddet behöver upphävas. Strandskyddet inom kvartersmarken behöver därför inte bevaras för att trygga en långsiktig allemansrättslig tillgång till marken.

Båtvägen är redan utbyggd, däremot inte med en gång- och cykelväg. Planförslaget medger att vägen, vid behov, kan försees med en separat trottoar/gång- och cykelväg. Det skulle förbättra allmänhetens tillgång till området. Oavsett hur vägen utformas kommer den att vara tillgänglig för allmänheten. Strandskyddet inom den allmänna platsen behöver därför inte bevaras för att trygga en långsikt allemansrättslig tillgång till marken.



Bild 5. Foto över del av Bryggan 1 och 3.



Bild 6. Foto över del av Bryggan 2.



Bild 7. Foto över del av Båtvägen.

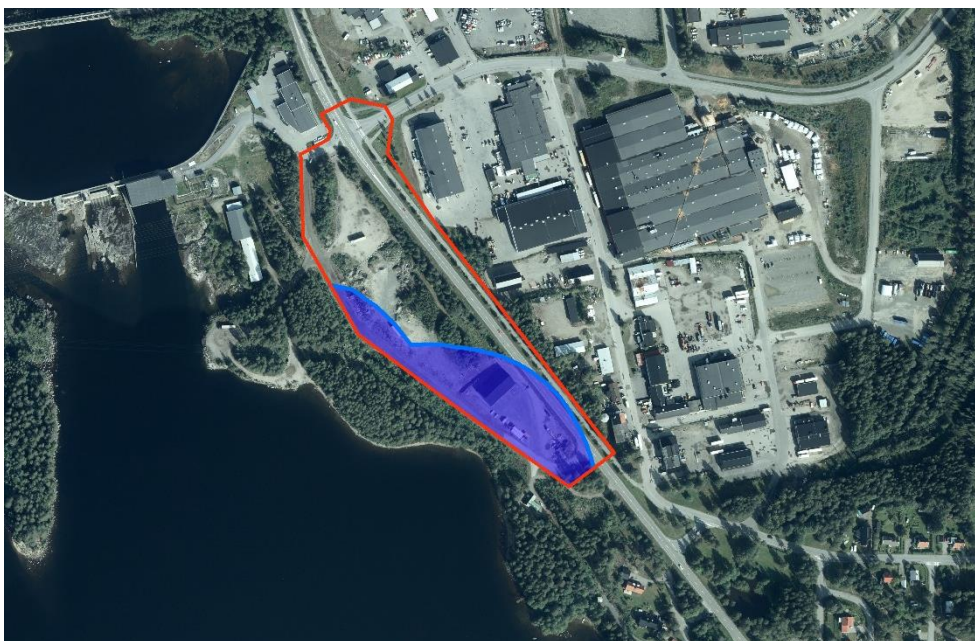


Bild 8. Strandskyddet upphävs inom det blåmarkerade området. Övriga området omfattas inte av strandskydd.

Geotekniska förhållanden

Planområdet ligger i en redan exploaterad del av Lycksele. Enligt SGU:s jordartskarta består planområdet av morän. Det samma gäller för området öster om E12 samt vid nuvarande Bolist. Vid Hällforsens kraftstation finns det berg. I samband med byggnation av intilliggande områden med samma jordarter har byggnation på platsen visats lämplig. Samma bedömning

Bebyggelse

Befintlig bebyggelse

Ny bebyggelse

Planförslaget medger möjlighet att uppföra **Tekniska anläggningar- E**, detta har sedan tidigare varit bebyggt med en transformatorstation och en pumpstation.

För att underlätta framtida bygglovsprövning följer nedan en sammanfattning av vilka verksamheter som möjliggörs. Beskrivningarna utgörs av den tolkning som Boverket gjort för respektive användning.

H – Handel, ej dagligvaruhandel

Detaljhandel omfattar alla slag av köp och försäljning av varor och tjänster till framförallt privatpersoner. Försäljning av varor innefattar både dagligvaruhandel och sällanköpshandel. Till tjänster räknas exempelvis frisör och resebyrå. Även service och hantverk av olika slag till exempel bank och skomakeri ingår i användningen. Handeln kan äga rum i butiker, stormarknader, stora varuhus eller gallerior och kan bedrivas inomhus eller utomhus.

I användningen ingår, förutom butiksytan, tillhörande kontor, personalrum, personalrestaurang och lager för handelsverksamheten. Även tillhörande parkering och kundvagnsgarage ingår. I stormarknader och gallerior kan restauranger, bagerier och caféer ingå.

Planförslaget medger däremot inte dagligvaruhandel. Anledningen till det är att den här typen av handel har en betydligt högre trafikstring. Den trafikstring dagligvaruhandel på platsen skulle generera bedöms olämpligt med tanke på rådande trafiksituation. Det här betyder att handel med till exempel mat- och hygienartiklar inte blir möjlig inom planområdet.

Z – Verksamheter

Användningen Z- verksamheter är bred och innehåller olika typer av ytkrävande verksamheter som har begränsad omgivningspåverkan. Det ingår lokaler för serviceverksamheter, tillverkning, lager och verkstäder. Det kan till exempel vara fordonsservice, bilprovning eller liknande. Även verksamheter med behov av lokaler för material eller utrustning så som el- och byggföretag eller företag som erbjuder hushållsnära tjänster ingår.

Handel med varor som produceras inom området kan ingå i användningen. Det handlar då framför allt om partihandel. I mindre utsträckning får även försäljning med varor som producerats i området till enskilda förekomma. Handel med skrymmande varor ingår också i användningen.

Utbildningar med behov av stort utrymme eller med viss omgivningspåverkan, som utbildningar inom bygg- eller fordonsteknik kan också inrymmas i användningen.

I användningen ingår även komplement till verksamheten, så som parkering och kontor.

E – Tekniska anläggningar

Till tekniska anläggningar räknas både offentliga och privata anläggningar. Användningen omfattar flera olika typer av tekniska anläggningar. Det handlar om anläggningar för produktion, distribution, omvandling eller hantering av elektricitet, tele-, TV- och radiosignaler, digital datatrafik samt värme, kyla, vatten, avlopp och avfall eller annan teknisk anläggning. Även flygfyrar och liknande anläggningar för flygets behov som inte är lokaliserade i anslutning till flygplatser ingår. Användningen är inte begränsad till befintlig teknik utan kan användas för ny teknik som överensstämmer med bestämmelsen i övrigt.

Handels- och verksamhetsområde.
Bestämmelser om utnyttjandegrad

Bryggan 1

Genom fastigheten går det ett u-område vid befintliga ledningar. U-området bryter av byggrätten i två delar. På den ena delen får det uppföras byggnader till en största sammanlagda bruttoarea (BTA) på **1400 kvadratmeter**. Bruttoarean är den sammanlagda ytan av alla våningsplan. På den andra får det uppföras byggnader till en största sammanlagda bruttoarea på **350 kvadratmeter**.

Bryggan 2

Fastigheten är redan bebyggd. Den befintliga verksamheter på platsen ryms inom det som förklaras under rubriken Z – *Verksamheter*. På fastigheten får det uppföras byggnader till en största sammanlagd bruttoarea på **1750 kvadratmeter**. Det är något mer än vad gällande detaljplan medger.

Bryggan 3

På fastigheten får det uppföras byggnader till en största sammanlagd bruttoarea på **1800 kvadratmeter**.

Bryggan 4

Inom fastigheten får det uppföras byggnader till en största sammanlagd bruttoarea på **2600 kvadratmeter**.

Vid tillämpning av bestämmelserna om största bruttoarean inom respektive fastighet utgå beräkningen från respektive fastighetsgräns inklusive prick mark.

Övriga bestämmelser

Byggnader får uppföras till en största byggnadshöjd på **10 meter**.

Byggnadshöjden reglerar avståndet från markplanet till skärningen mellan fasadplanen och ett takplan med 45 graders lutning. Avståndet ska räknas från markens medelnivå intill byggnaden. Om byggnaden är belägen mindre än sex meter från allmän plats ska avståndet däremot räknas från den allmänna platsens medelnivå invid tomten.

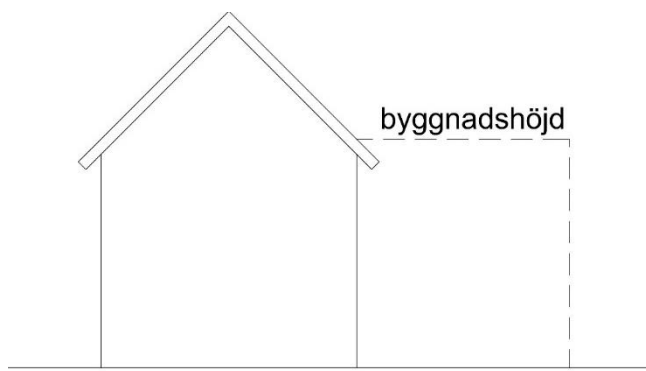


Bild 10. Illustration av byggnadshöjd på ett plant markområde.

Av trafiksäkerhetsskäl ska byggnader placeras minst **sex meter** från Båtvägen. Gällande detaljplan reglerar att byggnader ska placeras **minst tio**

meter vilket stämmer överens med *Riktlinjer för fysisk planering*
Skyddsavstånd till transportleder för farligt gods i Norrbottens och
Västerbottens län gällande avstånd till väg och inom användningsgräns
mellan kvartersmark och allmän plats väg för E12.

På fastigheterna finns ett antal ledningar. Dessa ska vara kvar, och områden
säkras med markreservat s.k. **u-områden**.

Område för tekniska anläggningar

Inom området får byggnader uppföras till en största byggnadshöjd på **3,5**
meter.

Service

Planförslaget ligger i närheten av kommersiell service i Furuviks
industriområde och centrala Lycksele. Offentlig service finns i tätorten
Lycksele.

Planförslaget genererar ytterligare offentlig service i form av handel och
verksamheter.

Gator och Trafik

Planområdet har goda förbindelser till målpunkter i centrala staden och
närområdet. Området har till exempel två anslutningar mot E12 som
förbinder planområdet med Lyckseles övriga vägnät.

Korsningen mellan E12, Båtvägen och Sågvägen

Trafikverket och Lycksele kommun har bedömt att rubricerad korsning
behöver åtgärdas. Detta gäller oavsett om korsningen bebyggs enligt
gällande detaljplan, området förblir obebyggt eller om området bebyggs
enligt nuvarande planförslag.



Bild 11. Foto över aktuell korsning.

Förenklad åtgärdsvalstudie 2012

Under 2012 gjordes en förenklad åtgärdsvalstudie över korsningen. Gällande detaljplan hade då tagits fram vilket medförde att planerna på ett handelsområde var känt i samband med studien. I studien konstaterades att Sågvägen fungerar som huvudled till Furuviiks industriområde samt handelsområdet. I området finns även anslutningen till Forsmyrans IP.

På den västra sidan av korsningen finns ett antal handelsverksamheter, en kraftstation, fiskodling samt parkering för farligt gods. Det aktuella planområdet, som nu avser handel förutom dagligvaruhandel, var då planerat enbart för handel med skrymmande varor och industri.

Det södergående körfältet efter E12 är avsett med avkörningsfil, som är dimensionerad för långtradare. Det finns även en gång- och cykelväg utmed E12.

Problembild och möjliga åtgärder

Problembilden för korsningen är att det i samband med vänstersväng från främst Sågvägen men även Båtvägen uppstår problem med köbildning. Det uppstår även konflikter mellan bilister och oskyddade trafikanter på närliggande gång- och cykelvägar.

I den förenklade åtgärdsvalsstudien konstaterades ett antal tänkbara åtgärder för att öka trafiksäkerheten i korsningen. Ingen av åtgärderna har genomförts. Trafikverket har därför under hösten 2019 startat upp ett arbete med att se över korsningen. I samband med planarbetet har därför dialog hållits med Trafikverket. I dialogen har det konstaterats att det är viktigt att säkerställa att möjliga åtgärder i korsningen är möjliga att genomföra inom

allmänplats mark. Önskemålet från Trafikverket är därför att säkerställa att även en cirkulationsplats ryms inom allmän platsmark till detaljplanens samrådshandling. Detaljplanen har därför tagit hänsyn till detta. Hänsyn har även tagits till den privatägda fastigheten Kajen 1 och att infrastrukturåtgärder inte ska placeras på den här fastigheten. Det här betyder att vid en eventuell byggnation av en cirkulationsplats kan anslutningen från Båtvägen behöva ses över.

Inför detaljplanens granskningsskede är avsikten att samråda med Trafikverket, som då har kommit längre i sin studie av korsningen. Om detta påverkar utbredningen av allmän plats inom detaljplaneområdet är avsikten att detta ska ändras i samråd med Trafikverket.

Eftersom detaljplanen kommer att påverka trafiksituationen i korsningen följer en beskrivning av troliga effekter nedan.

Planförslaget påverkan på den aktuella korsningen

Utgångspunkter för trafikgenerering

I samband med planarbetet har det gjorts en trafikgenerering för att kunna bedöma hur planförslaget påverkar trafiksituationen på E12 under detaljplanens genomförandetid. Bryggan 2 är en befintlig industrifastighet och trafiken till fastigheten förväntas till stor del använda den på den södra infarten. Inom detaljplanens genomförandetid, det vill säga fem år från att planen vunnit laga kraft, bedöms därför inte fastigheten generera mer ÅDT på den aktuella korsningen. Det har därmed inte gjorts någon beräkning kring trafikallstringen för Bryggan 2.

Handel är den användning inom planområdet som genererar mest trafik. Beräkningar har därför gjorts utifrån, ett worst case scenario, det vill säga att det etableras handel på både Bryggan 1, 3 och 4.

Beräkningarna har utgått från att föreslagen markanvändning har ett parkeringsbehov på 35–40 platser per 1000 kvadratmeter bruttoarea (BTA).

Trafikgenerering Bryggan 1, 2, 4

Fastigheterna förväntas få ett parkeringsbehov på 140–160 platser. Om parkeringsplatserna i genomsnitt omsätts 3–4 gånger per dygn innebär det totalt mellan 840 och 1280 fordon per dygn. Med motsvarande antagande innebär det 600 till 850 fordon per dygn för Bryggan 3.

Ny trafik eller kedjeresor?

Eftersom det finns handelsfastigheter på andra sidan E12 är bedömningen att 30 procent av trafiken till planområdet kommer att göras av så kallade kedjeresor, det vill säga inte nyskapad trafik. Det här handlar alltså om trafik som ändå nyttjat korsningen på väg till befintliga handels-fastigheter.

Resterande 70 procent av korsningen kan antas tillkomma på grund av möjliga etableringar inom planområdet.

Ny ÅDT på E12

Enligt en mät punkt från 2018 så har E12 förbi planområdet en ÅDT på 3560 fordon. Mät punkten ligger mellan de två infarterna till planområdet och representerar därför inte trafikmängden norr om den befintliga korsningen.

Det finns även mät punkter norr om området. På bron över Umeälven uppmättes ÅDT:n 2018 till 11 740 fordon. En korsningsräkning visar att trafikflödet strax före bron över älven är ca 6000 fordon per dygn. Bedömningen är att trafikflödet från området kring Bergsstigen och Sågvägen kan addera trafik till E12 norr om korsningen. En bedömning är att trafikmängden mellan Båtvägen och Bergsstigen är cirka 5000 fordon per dygn.

För de som kommer att nyttja den aktuella korsningen finns det flest målpunkter för den som svänger vänster från Båtvägen. Det handlar både om målpunkter i form av bostäder och service i centrala Lycksele samt andra närliggande orter. Det kan jämföras med att högersvängande framför allt har en målpunkt i Lycksele, bostadsområdet i Furuviik. Med dessa konstateranden kan det konstateras att 80 procent av trafiken från planområdet i den aktuella korsningen förväntas antingen gå mot centrum eller till det befintliga handels- och industriområdet norr om E12. Resterande 20 procent kommer istället att gå söderut, av dessa förväntas dessutom en stor del av trafiken nyttja den södra infarten till planområdet istället för korsningen mellan E12/Båtvägen och Sågvägen.

Med dessa bedömningar kommer därmed trafiken på angränsande delar av E12 att öka med ca 12–17 på norra sidan av området till ca 5600–5850 och ca 8–13 procent söder om området till mellan 3844 och 4022 fordon per dygn. I sammanhanget kan det konstateras att ett genomförande av gällande detaljplan kan förväntas få motsvarande trafikpåverkan på E12.

Slutsatser

Planförslaget innebär att trafiken på intilliggande vägar ökar. Det kan påverka trafiksituationen vid korsningen E12/Båtvägen/Sågvägen. Samtidigt kan det konstateras att korsningen behöver studeras oavsett om inget byggs inom planområdet, området bebyggs enligt gällande detaljplan eller planförslaget. I det fortsatta arbetet med korsningen ska korsningen studeras utifrån trafiksäkerhet, kapacitet, skydd för oskyddade trafikanter mm. Det senare är viktigt bland annat med tanke på att den förenklade åtgärdsvalsstudien bland annat konstaterade en problembild med oskyddade trafikanter och dels i och med att det finns en ambition om att skapa en gång- och cykelväg till handelsområdet. Se vidare nästkommande rubrik.

Bedömningen är därför att detaljplanen kan tas fram utan att korsningen åtgärdas. På sikt behöver däremot korsningen åtgärdas. Under samråd med Trafikverket har de gjort samma bedömning. I samband med det konstaterades att det viktiga i dagsläget är att säkerställa att de åtgärder som kan bli aktuella att göra i korsningen blir möjliga. Det handlar till exempel om vänstersvängfält från samtliga håll eller cirkulationsplats, placeras inom allmän platsmark. Detta är inte möjligt enligt gällande detaljplan.

Gång- och cykeltrafik

Detaljplanen möjliggör för verksamheter som kan komma att sälja artiklar som är möjliga att transportera för oskyddade trafikanter. Till följd av detta behöver detaljplanen ta hänsyn till eventuella framtida behov för gång- och cykeltrafikanter att ta sig till planområdet på ett trafiksäkert sätt. Planen möjliggör för detta även om exakt lösning inte är utredd.

Bedömningen är att det är lämpligare att leda in gång- och cykeltrafik på den södra delen av korsningen istället för från den norra. Övergångsstället blir då där gång- och cykelvägen utmed Sågvägen möter gång- och cykelvägen utmed E12. Detta skulle vara den naturliga platsen för ett övergångsställe då ett övergångsställe på andra sidan mynnar i en privat fastighet och behöver korsa ett vänstersvängfält. Kort efter att övergångsstället passerar E12 skulle det i så fall också behöva passera Båtvägen för att gående och cyklister ska kunna ta sig till handelsområde.

En bättre lösning för gång- och cykeltrafik i den aktuella korsningen skapar förutsättningar för att kunna ha en gång- och cykelväg/trottoar utmed Båtvägen för de oskyddade trafikanter som ska ta sig till de nya handelslokalerna. Det finns inga planer för detta idag men åtgärden ryms inom vägområdet på 12 meter enligt gällande detaljplan. Samma storlek på vägområdet behålls i planförslaget. Nedan visas ett exempel på hur vägområdet kan byggas om det förses med en gång- och cykelväg.

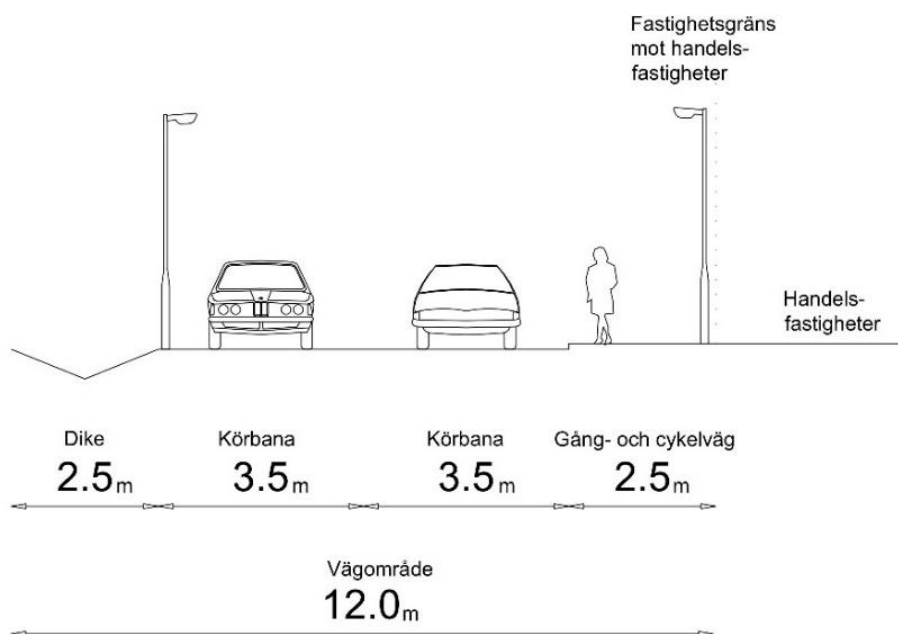


Bild 12. Principskiss över hur vägområdet utmed Båtvägen kan utformas.

Parkering, varumottag, utfarter

Lycksele kommun har ingen parkeringsnorm. Exakt parkeringsbehov behöver därmed bestämmas vid respektive bygglov.

Vid bedömningen kring vilket parkeringsbehov fastigheterna får så bör det tas hänsyn till att planförslaget medger en bred användning med

verksamheter vars parkeringsbehov kan förvänta skilja sig väldigt mycket. Parkeringsbehovet kommer att skilja framför allt inom användningen handel respektive handel med skrymmande varor. Här kan det förväntas uppstå ett större parkeringsbehov om verksamheten till exempel utgörs av ett känt märke med lågprisvaror jämfört med exempelvis verksamheter med mycket lager och liten personalstyrka. Ett mellanting kan förväntas vara verksamheter med mestadels lagerliknande byggvaruförsäljning.

För att få en indikation på vilket parkeringsbehov som kan krävas har en jämförelse gjorts med Örnsköldsviks kommuns parkeringsnorm.

Verksamhet	Parkeringsbehov per 1000 kvm BTA (bruttoarea)	Varav arbetsplats-parkering
Handel*	40	5
Industri**	10	9

* Se kommentarer ovanför tabellen kring typ av handelsverksamheter

** Kan jämföras med Z – Verksamheter. Parkeringsbehovet för viss handel med skrymmande varor är mer jämförbar med handel, annan handel med skrymmande varor är mer jämförbar med industri

Behovet av parkeringsplatser ska avgöras från fall till fall för respektive bygglov.

Tillgängliga parkeringsplatser

Av samtliga bilplatser ska en viss andel vara tillgängliga. Det betyder att de ska vara utformade och placerade så att de är lämpliga för personer med nedsatt rörelseförmåga. De tillgängliga parkeringsplatserna ska vara minst fem meter breda och markeras med att den är avsedd för rörelsehindrade. Gångavståndet till målpunkten/entrén ska inte överstiga 25 meter. Lutningen på förflyttningssvägen mellan bilplatsen och entrén bör inte överstiga 1:50 (två procent). Markbeläggningen på sådana angöringsplatser och parkeringsplatser ska vara fast, jämn och halkfri.

Behovet av tillgängliga parkeringsplatser varierar beroende på vilken typ av verksamhet det etableras. En mer utåtriktad verksamhet kommer att ha ett större behov än till exempel en verksamhet med framför allt lager och utan butiksförsäljning. Exakt behov av tillgängliga parkeringsplatser bestäms därför i bygglovet. Det kan däremot konstateras att det alltid ska finnas minst en tillgänglig parkeringsplats.

Cykelparkeringar

För att nå Lycksele kommuns mål i sin trafikstrategi är det viktigt att det även ordnas cykelparkeringsplatser. Örnsköldsvik har inget specifikt parkeringstal för cyklar i motsvarande läge som planområdet. För att få en indikation på antalet cykelparkeringsplatser som kommer att krävas har det därför gjorts en jämförelse med Östersunds kommuns parkeringsnorm.

Verksamhet	Parkeringsbehov för anställda per 1000 kvm BTA (bruttoarea)	För besökare
Handel	6	24
Hantverk och småindustri	8	1
Övriga industrier	8	2

Behovet av cykelparkeringsplatser ska avgöras från fall till fall för respektive bygglov.

Utformning av cykelparkeringsplatser

Placeringen och utformningen av cykelparkeringsplatser är avgörande för hur väl de kommer att användas. Det är därför viktigt att utforma cykelparkeringsplatser så att de upplevs som trygga och säkra. De ska även vara tillgängliga och se inbjudande ut. Trygga och säkra parkeringar innebär att det dels finns möjlighet att låsa fast cykelns ram, både ute och inne, dels att det finns belysning och naturlig övervakning med god insyn från omgivningen. Utomhusparkeringar bör vara väderskyddade.

Placeringsmässigt ska de placeras så nära entrén som möjlig, detta för att det ska upplevas tryggt att ta sig från parkeringsplatser in till verksamheterna inom planområdet. Cykelparkeringsplatserna ska även placeras så att det finns möjlighet för till exempel snöröjning.

Under senare tid har flertalet olika cykeltyper blivit allt mer vanliga, till exempel finns nu allt mer trehjuliga last-cyklar och lådcyklar som det platsmässigt behöver tas hänsyn till vid utformningen av cykelparkeringar.

Hälsa och Säkerhet

Farligt gods

Planområdet ligger intill E12, som är en transportled för farligt gods. I samband med att gällande detaljplan för området togs fram utreddes lämpligt skyddsavstånd mot vägen med tanke på bland annat transporter med farligt gods. Planförslaget medger fortsatt endast mindre känslig markanvändning (Zon B).

Det är därför fortsatt inte aktuellt med känslig markanvändning, som till exempel bostäder, camping och hotell, som kan kräva ytterligare skyddsåtgärder mot vägen. Det blir i stället till stor del motsvarande verksamheter som gällande detaljplan tillåter, med skillnaden att även andra typer av handel tillåts. Skillnaden i användningen innebär inte att en större mängd människor kan förväntas visas i området och ökade risker till följd av detta. Samtidigt behåller planförslaget samma avstånd mellan E12 och nya byggnader samt ny tomtmark. Det betyder att byggnader får placeras som närmast 25 meter från vägkanten. Ett undantag för detta är vid befintliga byggnaden på Bryggan 2. Byggnaden är placerad cirka 15 meter från vägkanten. Här är det därför möjligt att bygga 15 meter från vägkant.

Det föreslagna skyddsavståndet kan jämföras med exempelvis Länsstyrelsens i Norrbottens riktlinjer för skyddsavstånd till transportleder för farligt gods. Länsstyrelsen har riktlinjer för olika verksamheter och olika vägar. Vägar är uppdelade efter hastighetsbegränsning och ÅDT för lastbilar.

De verksamheter som medges inom planområdet kan likställas med det som Länsstyrelsen benämner som kategori C. I kategorin ingår bland annat handel, och lager. Några av användningarna som medges ryms samtidigt inom kategori B, där skyddsavståndet är lägre.

Zon A (okänslig verksamhet)	Zon B (mindre känslig verksamhet)
Zon A avser platser där det endast finns ett fåtal människor, vilka inte upprätthåller sig stadigvarande på platsen: <i>P – Parkering (ytparkering)</i> <i>T – Trafik</i> <i>L – Odling</i> <i>N – Friluftsområde (t.ex. motionsspår)</i> <i>E – Tekniska anläggningar</i>	Zon B avser sådan bebyggelse och markanvändning som omfattar få och vakna personer: <i>H – Handel (< 3 000 m²)</i> <i>J – Industri</i> <i>Z – Fordonsservice</i> <i>Z – Lager</i> <i>P – Parkering</i>
Zon C (normalkänslig verksamhet)	Zon D (känslig verksamhet)
Zon C avser sådan bebyggelse och markanvändning som omfattar färre personer än Zon D, som har god lokal kännedom och får vara sovande: <i>B – Bostäder (småhusbebyggelse)</i> <i>H – Handel</i> <i>K – Kontor</i> <i>O – Hotell</i> <i>Z – Lager</i> <i>R – Idrotts- och sportanläggningar (utan betydande åskådarplats)</i> <i>C – Centrum</i> <i>R – Kultur</i>	Zon D avser sådan bebyggelse och markanvändning som omfattar utsatta eller många personer: <i>B – Bostäder (i flera plan)</i> <i>D – Vård</i> <i>S – Skola</i> <i>R – Idrotts- och sportanläggningar (med betydande åskådarplats)</i>

Bild 13. Verksamheter inom respektive Zon A-D. Källa: Länsstyrelsen i Norrbotten.

E12 förbi området har en hastighetsbegränsning på 50 km/h. Enligt en mätning från 2018 har vägen en ÅDT på 3560 fordon, varav 410 lastbilar. För vägar som går genom en tätort och har en hastighet på 50 km/h och en ÅDT på lastbilar mellan 4–500 anger Länsstyrelsen ett rekommenderat skyddsavstånd på 10 meter från väggkant. Planförslaget har ett skyddsavstånd från E12 som är 15 meter längre än Länsstyrelsens rekommenderade skyddsavstånd. Anledningen till det utökade skyddsavståndet är att byggnader inte kan placeras ovanpå befintliga ledningar.

Däremot finns det inte ledningar utmed E12 i den södra delen av planområdet. Här är skyddsavståndet därför lägre. Vid den befintliga byggnaden på Bryggan 2 ges byggrätt på byggnadens plats, det betyder cirka 15 meter från väggkanten. På den övriga delen av det södra området ges byggrätt cirka 16 meter från väggkanten. För Bryggan 2 innebär det sex meter prickmark utmed E12. Även dessa avstånd är längre än rekommenderat skyddsavstånd.

Vägtransport (utan ytterligare säkerhetshöjande åtgärder)						
Tabell 1 Skyddsavstånd (från vägkant) till bebyggelseområdet intill rekommenderad transportled för farligt gods genom tätort (50 km/h).						
Kategori	ÅDT (lastbil), fordon/dygn					
	100	200	300	400	500	600
Zon B	-	-	-	-	-	-
Zon C	-	-	-	10 m	10 m	20 m
Zon D	30 m	30 m	40 m	40 m	40 m	40 m

Bild 14. Tabell över rekommenderat skyddsavstånd från bebyggelse vid nuvarande hastighet och ÅDT på E12. Källa: Länsstyrelsen i Norrbotten.

Det finns även andra faktorer än avstånd från väg med farligt gods som påverkar risken för olyckor. Det handlar bland annat om var entréer och utrymningsvägar placeras. Här kan det konstateras att planförslaget har utformats med antingen utfartsförbud eller parkmark mot E12. Båda bestämmelserna innebär att utfarter inte får placeras mot E12. En konsekvens av detta innebär att byggnaderna på området kommer att vända sig mot Båtvägen. Entréer och utrymningsvägar kan därför förväntas vända sig bort mot E12. Det här kan förväntas få en positiv effekt för riskerna med transporter med farligt gods jämfört med om de hade placerats mot E12. Samtidigt ställer inte detaljplanen krav på detta. Oavsett ska slutlig lösning kring utrymningsvägar med mera samrådats med Räddningstjänsten i bygglovsskedet.

Konsekvensen av ovanstående bedömning är att det inte finns behov av ytterligare utredningar av transporter med farligt gods på E12.

Räddningstjänst

Rekommenderad insatstid för påbörjat räddningsarbete

De verksamheter som medges inom planområdet utgörs av Grupp-1 bebyggelse. Det betyder att insatstiden, som motsvarar den tid som förflyter från dess att räddningsstyrkan larmats till dess att räddningsarbete har påbörjats normalt ska vara under 10 minuter. Tid från framkomst till påbörjad släckinsats / livräddningsinsats kan vara mycket lång och ge insatstider långt över 10 minuter vid till exempel varuhuskomplex. Handeln som medges inom planområdet kan däremot förväntas bli solitära handelsbyggnader och inte varuhuskomplex. Det betyder att insatstiden förväntas bli under tio minuter. Det föreslås därför inga ytterligare skyddsåtgärder till följd av insatstiden.

Tillgänglighet för brandfordon

För att underlätta släckangrepp och minimera insatstiden bör räddningsfordon komma så nära byggnadens entré att man inte behöver dra slang och transportera materiel mer än 50 meter. Dessutom bör gångavståndet vara högst 50 meter om utrymning avses ske med bärbara stegar. Detta bedöms inte bli något problem för den aktuella exploateringen. Frågan ska studeras närmare i bygglovsskedet.

Buller

Planförslaget medger handel och verksamheter. Det innebär att det kan tillkomma verksamheter som alstrar externt industribuller. Det kan till exempel handla om fläktar på de nya byggnaderna. Samtidigt finns det inga störningskänsliga verksamheter, som till exempel bostäder, i närområdet.

För verksamheter i området ska Naturvårdsverkets riktlinjer för externt industribuller följas. Däremot bedöms det inte uppkomma några störningar från externt industribuller till följd av planförslaget på grund av avståndet till närmaste bostäder.

Översvämningar

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) har gjort en översvämningsskartering över Umeälven. I skarteringen har det tagits fram dels ett 100-årsflöde och dels ett högsta flöde. 100-årsflödet berör inte området. Det högsta flödet berör däremot en mindre del av området. Den aktuella delen planläggs som parkmark. Inga byggnader riskerar därför att påverkas.

På området kan det eventuellt bli aktuellt att anlägga en gång- och cykelväg. Höjdsättning av gång- och cykelvägen ska i så fall ske så att omhändertagande av vattnet vid ett högsta flöde kan ske i gång- och cykelvägens dike. Inga säkerhetsåtgärder har därmed vidtagits till följd av översvämningrisk från Umeälven.



Bild 15. Utdrag ur MSB:s översvämningsskartering. Rosa markerade yta motsvarar 100-årsflöde. Röd skrafferad yta motsvarar högsta flöde.

Länsstyrelsen har gjort en skyfallsskartering. Skarteringen visar att vid 100-årsregn ansamlas dagvatten vid den södra delen av planområdet. Samtidigt kan det konstateras att det aktuella området tidigare utgjordes av en sänka.

Höjdkurvorna inom området medförde därför att vatten ansamlades på den aktuella platsen. Efter att karteringen gjorts har marken inom planområdet planats ut. Bedömningen är därför att dagvatten från 100-årsregn inte längre riskerar att ansamlas inom planområdet. Det leds istället vidare mot Umeälven.

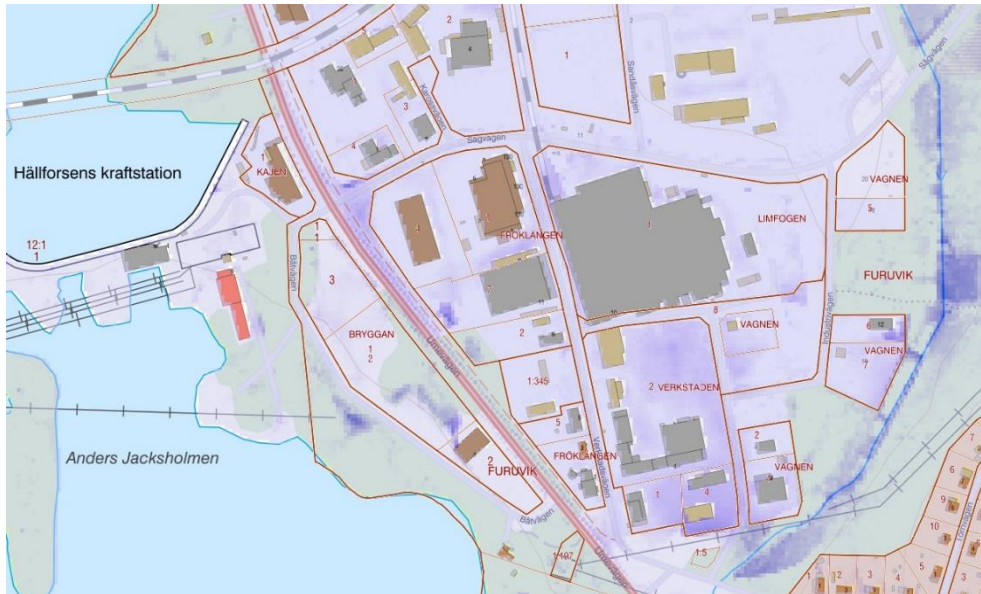


Bild 16. Karta över beräknade vattenansamlingar vid Bryggan i händelse av 100-årsregn.



Bild 17. Utdrag ur gällande detaljplan där markerade ytor från skyfallskarteringen schematisk redovisats. På kartan framgår även den tidigare höjdsättningen inom området. Observera att den röda markeringen är en tolkning av skyfallskarteringen och därmed inte exakt.



Bild 18. Foto över nuvarande markförhållanden på den aktuella platsen. Det aktuella området motsvarar ungefär området vid upplagen respektive den högra trädbevuxta delen. Området mellan träden och Båtvägen sluttade tidigare uppåt.

Radonförekomst

När nya byggnader ska uppföras måste radon från marken beaktas, för att det inte ska leda till problem inomhus. Enligt SGU:s kartvisare finns inga höga strålningsnivåer inom planområdet från kalium, torium eller uran. Det har därför inte bedömts finnas något behov av att göra en radonmätning i samband med planarbetet.

Varje fastighetsägare ska därför själv göra en egen radonmätning, i samband med grundundersökningen i byggskedet för att fastställa radonhalten på platsen. Vilka krav på byggnadsutförande som kommer att ställas beror resultatet av radonmätningen.

Risk för skred

Räddningsverket har tillsammans med SMHI genomfört översiktliga karteringar över områden med risk för skred inom Lycksele kommun. Det aktuella planområdet ligger inte inom något av de utpekade områdena. Det har därför inte funnits något behov av att ta fram en skredriskutredning i samband med planarbetet.

Förorenad mark

På andra sidan E12 finns två tidigare bilverkstäder som pekats ut som potentiellt förorenade. Verkstäderna har inte riskklassats. Det finns inga indikationer på att föroreningar spridits in på planområdet. Planförslaget har dessutom redan utretts lämplig för mindre känslig markanvändning (MKM),

det vill säga de typer av verksamheter som planförslaget medger. Det har därför inte gjorts någon markmiljöundersökning i samband med planarbetet.

Trygghet

Planförslaget innebär att ett nytt handelsområde möjliggörs. De användningar som medges inom planområdet kan förväntas innebära att olika trafikslag vistas i samma område. Det kan handla om gående, cyklister, varutransporter och personbilar.

För att miljön i handelsområdet ska uppfattas som trygg behöver det ske en medveten planering för att de olika trafikslagen ska kunna uppfatta vilka ytor som är avsedda för var och en. Bra skyltning och medveten utformning av markbeläggning med mera är därför viktiga aspekter. Väl planerade stråk för gående och cyklister medför att fler använder stråken vilket ökar trygghetskänslan. Det innebär även att färre oskyddade trafikanter av misstag leds in på de ytor som är avsedda för exempelvis bilister.

Ur trygghetssynpunkten är även placeringen av belysningen viktig framför allt då verksamheterna kan förväntas ha öppettider under de delar av dygnet då det är mörkt. Förutom placeringen av belysningen påverkar även höjden på lyktstolpar med mera trygghetskänslan. Höjden på lyktstolpar bör därför bestämmas med hänsyn till oskyddade trafikanter. En riktlinje kan vara att ljuspunkter inte blir högre än fem meter.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Planområdet ingår i kommunens verksamhetsområde för vatten- och avlopp. LAVAB har vatten- och spillvattenledningar parallellt med E12. Parallellt med E12 har LAVAB även en pumpstation. Ledningarna och pumpstationen ska vara kvar. Pumpstationen planläggs därför för tekniska anläggningar och ledningarna som u-område respektive parkmark.

Dagvatten

Planförslaget innebär en ökad avrinning från planområdet i och med att det blir mer hårdgjorda ytor i form av parkeringar och takytor. I samband med att lämplig byggrätt utretts har det därför varit viktigt att säkerställa att det kommer att finnas tillräckligt med ytor för omhändertagande av dagvatten. Den föreslagna byggrätten, och därmed tillkommande tak- och parkeringsytor, är därför jämförbar med byggrätten i gällande detaljplan. Det har därmed redan utretts att motsvarande storlek på byggnader och parkeringsanläggningar är lämpliga inom planområdet. Det har därför inte tagits fram någon dagvattenutredning i samband med planarbetet.

För att säkerställa att avrinningen och föroreningsgraden inte ökar jämfört med dagsläget ska det däremot i samband med bygglovsskedet tas fram ett förslag på hur dagvattnet inom respektive fastighet ska tas omhand. Detta görs av sökande i samråd med LAVAB. Lämplig lösning presenteras inför eventuell slutbesked utfärdas.

LAVAB har befintliga dagvattenledningar inom planområdet. Ledningarna ligger parallellt med E12 samt från Båtvägen upp mot E12. Ledningarna ska vara kvar. Enligt önskemål från LAVAB finns det därför ett u-område på tre meter från respektive ledning.

Värme och kyla

Skellefteå kraft har fjärrvärmeledningar inom planområdet och de nya byggnaderna bedöms möjliga att ansluta till fjärrvärmenätet. Ledningarna ligger vid korsningen mellan E12 och Båtvägen. Ledningarna ska vara kvar och planläggs som allmän plats alternativt u-område inom kvartersmark.

El, tele och IT-struktur

I gällande detaljplan har det avsatts ett område för tekniska anläggningar parallellt med E12. Området är utbyggt med en pumpstation och en transformatorstation. Det aktuella området planläggs för transformatorstation även i det här planförslaget.

Skellefteå kraft har ledningar parallellt med E12 och i Båtvägen. Skellefteå kraft har även ledningar från Båtvägen upp mot transformatorstationen utmed E12. Ledningarna ska vara kvar och planläggs därför som u-område inom kvartersmark respektive allmän plats parkmark.

Skanova har tele- och fiberledningar intill korsningen mellan E12 och Båtvägen. Ledningarna ska vara kvar och planläggs som allmän plats alternativt u-område inom kvartersmark.

Avfall

Avfall ska hämtas på respektive fastighet. Lämpliga lägen skall studeras närmare i samband med bygglovsprövningen.

Återvinningscentral med företagssortering finns i Lycksele.

GENOMFÖRANDE

Genomförandedelen redovisar de organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärderna som behövs för att detaljplanen ska kunna bli verklighet. Genomförandebeskrivningen har ingen egen rättsverkan utan visar endast ett förslag på hur detaljplanen kan genomföras.

Lycksele kommun kommer inte att teckna vare sig exploateringsavtal eller markanvisningsavtal.

Planavtal är tecknat mellan kommunen och sökande.

Tidsplan

Planarbetet sker med så kallat standardförfarande och beräknas hanteras enligt följande tidsplan

Samråd	Vinter 2019
Granskning	Sommar 2021
Antagande	Höst 2021

Om ingen överklagar detaljplanen vinner den laga kraft cirka en månad senare.

Genomförandetid

Genomförandetiden är fem år från den dag planen vunnit laga kraft.

Ansvarsfördelning

Huvudmannaskap för allmän plats och kvartersmark

Kommunen är huvudman för allmän plats. Trafikverket svarar för drift inom E12 områden. Fastighetsägaren svarar för alla åtgärder inom kvartersmark.

Huvudmannaskap för vatten och avlopp

Planområdet ingår i Umeå kommunverksamhetsområde för vatten, avlopp och dagvatten.

Upplysning

Kommunen kommer med stöd av detaljplanen kunna lösa in områden inom *allmänplatsmark* utan överenskommelse med den berörda fastighetsägaren. På motsvarande sätt är kommunen skyldig att lösa in allmän plats mark om berörda fastighetsägarna så begär det. Kommunen ansvarar för att ansöka om och bekosta lantmäteriförrättningar för att reglera över mark inom parkmark till närmaste kommunala gatufastighet samt inlösen av det norra skiftet av Bryggan 1 som föreslås bli LOKALGATA. Detta görs hos Lantmäterimyndigheten.

Skellefteå kraft ansvarar för el- och fjärrvärmeledningar inom planområdet.

Direkt utanför planområdet finns en luftledning som EON ansvarar för.

Skanova ansvar för teleledningar tele- och fiberledningar inom området.

Respektive ledningsägare ansvarar för att säkerställa och bekosta möjligheten att förlägga ledningar inom planområdet. Detta ska ske genom till exempel ledningsrätt eller servitut. Om inte detta är bildat ska därför lantmäteriförrättning sökas hos lantmäterimyndigheten.

Den enskilde fastighetsägaren/exploatören ansvarar för drift och underhåll av enskilda anläggningar inom kvartersmark/tomt från anvisad förbindelsepunkt till egen byggnad.

Åtgärder inom kvartersmark

Exploatören/respektive fastighetsägare ansvarar för att förbereda mark inom kvartersmark som skall bebyggas. Det handlar till exempel om att uppföra nödvändiga byggnader och parkeringsplatser samt säkerställa att de uppförs i enlighet med planens målsättningar och bestämmelser.

Respektive fastighetsägare ansvarar för att ansöka om och bekosta bildandet av nya fastigheter inom planområdet.

Fastighetsrättsliga frågor och konsekvenser

Konsekvenser för respektive fastighet

Inom planområdet finns flertalet officialservitut och ledningsrätter som belastar olika delar av planområdet. Nedan följer en bild över var dessa är placerade. Kartan är från Länsstyrelsen i Västerbottens länskarta, Länsstyrelsen har själva hämtat information från Lantmäteriet.



Bild 19. Ledningsrätter och officialservitut inom och i närheten av planområdet.

Furuvik 1:2

På fastigheten har fastigheten Lycksele 2:1 ett officialservitut, 2481-06/23.1, för väg. Området för servitutet ligger på den norra delen av Båtvägen. Planförslaget innebär ingen förändring av markanvändningen, som fortsatt kommer att vara allmän plats, på platsen. Servitutet påverkas därför inte av planförslaget.

Gemensamt för Bryggan 1 och Furuvik 1:2

På fastigheterna Bryggan 1 och Furuvik 1:2 finns det två avtalsservitut för kraftledning mm, 24-IM3-67/1207.1 samt 24-IM3-84/723.1, till förmån för Umeå Norrfors 3:3. Servituten bedöms omfatta det område där ledningarna

är placerade. Ledningarna ska vara kvar, servituten bedöms därför inte påverkas av planförslaget.

Gemensamt för Furuviik 1:2, Lycksele 1:197 och Lycksele 12:1

På fastigheterna har Skellefteå kraft Elnät AB en ledningsrätt, 2481–93/25.1, för starkström. Ledningsrätten ligger i Båtvägen. Planförslaget innebär ingen förändrad markändring för Båtvägen som planläggs som allmän plats. Ledningarna kommer därför att vara kvar. Ledningsrätten påverkas därför inte av planförslaget.

På fastigheterna har Vattenfall Vattenkraft AB en ledningsrätt, 2481–94/8.1, för starkström. Ledningsrätten ligger i Båtvägen. Planförslaget innebär ingen förändrad markändring för Båtvägen som planläggs som allmän plats. Ledningarna kommer därför att vara kvar. Ledningsrätten påverkas därför inte av planförslaget.

Gemensamt för Bryggan 1 och 3, Fröklängen 3 och 5, Furuviik 1:2 och 1:4, Kajen 1 samt Lycksele 1:197, 1:345 och 12:1

På fastigheterna har Skellefteå kraft Elnät AB en ledningsrätt, 2481-95/49.1, för starkström. Inom planområdet ligger ledningsrätten i Båtvägen, i den nordvästra delen av kvartersmarken samt i E12. Ledningen planläggs antingen som allmän plats eller som kvartersmark med u-område. Ledningen kommer därför att vara kvar. Ledningsrätten påverkas därför inte av planförslaget.

Gemensamt för Bryggan 1 och 3, Furuviik 1:2 samt Lycksele 12:1

På fastigheterna har Skellefteå kraft Elnät AB en ledningsrätt, 2481-95/49.2, en ledningsrätt för fjärrvärme. Ledningen planläggs antingen som allmän plats eller som kvartersmark med u-område. Ledningen kommer därför att vara kvar. Ledningsrätten påverkas därför inte av planförslaget.

Bryggan 2

Bryggan 2 är belastad med ledningsrätt för starkström. Del av Bryggan 2 planlagd med NATUR. Det innebär att del av fastigheten blir allmän plats och därmed kommer behöva avstå mark i samband med genomförandet av planen. Kommunen bekosta eventuella inlösen och överföring av mark.

Gemensamt för Bryggan 1 och 3 samt Furuviik 1:2

En del av fastigheterna, som ligger närmast E12, planläggs som parkmark. Resterande del föreslås bli en eller flera handelsfastigheter. Att området planläggs som parkmark innebär att Lycksele kommun får en skyldighet att lösa in marken. Marken föreslås därför föras över till närmaste kommunala gatufastighet Furuviik 1:2. Bryggan 1 ägs idag av Lycksele kommun medan Bryggan 3 är privatägd. I samband med inlösen av marken ska därför ersättning utgå till fastighetsägaren till Bryggan 3. Ansvar för att ansöka om och bekosta lantmäteriförrättning ligger på Lycksele kommun.

Bryggan 1(Bryggan 1 och Bryggan 4)

Planområdet har uppdaterats efter det ny fastighet Bryggan 4 bildats.

Bryggan 4 ligger centralt i planområdet och den andra utmed korsningen mellan E12 och Båtvägen.

Gemensamt för Demonteringen 4, Fröklängen 2, 3, 4, 5 och 7, Furuvik 1:4, Kajan 1, Lycksele 1:345 och 12:1

Ubmeje Sameby har renbetesrätt på fastigheterna. Planområdet ligger däremot inte inom något riksintresseområde för rennäringen. Renbetesrätten påverkas eftersom planförslaget medger ytterligare byggnation inom området. Samtidigt kan det konstateras att redan gällande detaljplan medger att området bebyggs. Möjligheterna att bedriva renskötsel inom planområdet bedöms redan i dagsläget vara begränsat. Bedömningen är därför att planförslaget kan genomföras trots påverkan på renbetesrätten.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Karl Flemström
Samhällsplanerare Lycksele kommun

Tichaona Maphosa
Samhällsplanerare Lycksele kommun

