ÖRNSKÖLDSVIKS KOMMUN

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

	Sammanträdesdatum	Sida
Kommunstyrelsens tillväxt- och planutskott	2025-05-13	1 (14)

Plats och tid	Trolltjärn, Örnsköldsvik, kl. 09:00 – 10:03
Paragrafer	20 - 24
Ledamöter	Andreas Jansson (C) Carolina Sondell (S) Mikael Malmén (S) Jan Lindstedt (S) Anna-Britta Åkerlind (C) Joseph Daibess (KD)
Tjänstgörande ersättare	Jeanette Karlsson (M)
Övriga deltagare	Kommundirektör Magnus Haglund Stabschef/bitr. kommundirektör Sofia Johansson Hannsberger Kommunsekreterare Charlotta Edström Tillväxtchef Anders Jäger Förvaltningschef Mattias Persson Planstrateg Mattias Eriksson §§ 20-22 Avdelningschef Patrik Palm § 23 Projektledare Fredrik Sandberg § 23
Godkännande av närvaro	Kommunstyrelsens tillväxt- och planutskott godkänner att angivna personer är närvarande vid sammanträdet samt ger dem rätt att yttra sig.
Tid för justering	2025-05-15
Ordförande	Andreas Jansson (C)
Justerare	Carolina Sondell (S)
Sekreterare	Charlotta Edström
Anslagsbevis	Justering tillkännages på kommunens anslagstavla
Anslaget publiceras	2025-05-16 – 2025-06-09
Protokollet förvaras	Digitalt i kommunstyrelsens diarium

Innehållsförteckning

§ 20 Godkännande av föredragningslista 3
§ 21 Val av justerare 4
§ 22 Informationsärenden 5
§ 23 Investering i nybyggnation bussdepå Järved samt begäran om extra skattemedel, samhällsbyggnadsnämnden 6
§ 24 Antagande av detaljplan för Bredbyn 16:1 m.fl. 12

§ 20 Godkännande av föredragningslista (Kst/2025:24)

Ärendebeskrivning

Kommunstyrelsens tillväxt- och planutskott har att ta ställning till föreslagen föredragningslista.

Tillväxt- och planutskottets beslut

Kommunstyrelsens tillväxt- och planutskott godkänner föredragningslistan.
- - - - -

§ 21 Val av justerare (Kst/2025:30)

Ärendebeskrivning

Kommunstyrelsens tillväxt- och planutskott har att välja justerare för att justera dagens protokoll.

Tillväxt- och planutskottets beslut

Kommunstyrelsens tillväxt- och planutskott utser Carolina Sondell (S) att justera dagens protokoll.

- - - - -

§ 22 Informationsärenden (Kst/2025:36, Kst/2025:359)

Ärendebeskrivning

Vid dagens sammanträde lämnas information och förs överläggningar under följande punkter.

Information från kommundirektören

Ingen information lämnas av kommundirektören.

Övriga informationer

- **Detaljplan för Hummelvik 1:52 och del av Hummelvik 1:9, utökat förfarande**
  Föredragning: planstrateg Mattias Eriksson

Beslutsunderlag

- Kommunledningsförvaltningens beslutsförslag, daterat 17 april 2025

Tillväxt- och planutskottets beslut

Kommunstyrelsens tillväxt- och planutskott tar del av informationen.
- - - - -

§ 23 Investering i nybyggnation bussdepå Järved samt begäran om extra skattemedel, samhällsbyggnadsnämnden (Kst/2025:420)

Ärendebeskrivning

Örnsköldsviks kommun är i behov av att investera i en ny bussdepå. Nuvarande bussdepå på Strandgatan är otillräcklig ur utrymmes och arbetsmiljöperspektiv. Där finns inte heller möjlighet att strömförsörja elektrifierade fordon. Din tur och kommunen har i dialog kommit överens om att elektrifierade fordon ska införas i juli 2029 därav planeras att en ny bussdepå ska stå klar i september 2027 men senast i juli 2029.

Syftet med ärendet är att begära investeringsmedel och extra skattemedel för att kunna påbörja byggnation av en ny bussdepå samt en infartsväg till bussdepån. Infartsvägen kommer att samnyttjas av Trähuset Woody på Brösta 9:1.

En ny fas for bussbaserad kollektivtrafik
Bussar är den huvudsakliga kollektivtrafiken i Örnsköldsviks kommun. Det omfattar:

- tätortsbussar
- landsbygdsbussar
- skolskjuts

Kommunalförbundet kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län (Din Tur) är upphandlande myndighet för busstrafiken i hela länet samt ansvarar för samordning och marknadsföring av kollektivtrafiken. Bussoperatörsavtal sträcker sig gemensamt mellan 8-10 år. Busshållplatser, resecenter, Örnparken och en central bussdepå är investeringar med lång livslängd mellan 30-50 år. Liksom på andra håll i Västernorrland ägs denna infrastruktur allmänt av den aktuella kommunen. Fastigheter ligger utanför Din Turs kärnverksamhet.

Framtidssäkra Örnsköldsvik bussbaserad kollektivtrafik
I likhet med andra delar av transportsektorn pågår trender av elektrifiering och automatisering. Det är ett mål i kommunen att öka utsläppsfria transporter. Det är ett svenskt lagkrav (2011:846) att stadsbussar som ingår i upphandling från 2025 inkluderar utsläppsfri teknik. Västernorrlands KOLL2020-projektet bussbränsleutredning kom fram till att det rör sig om batterielektriska (BEV) bussar för Örnsköldsvik och Sundsvall. Din Tur uppgav till Örnsköldsviks kommun i januari 2025 att all BEV-laddning kommer att ske i den centrala bussdepån. Det kommer inte att finnas möjlighet till snabbladdning, till exempel vid resecentrum (Örnparken) eller busslinje vändplatser.

§ 23 (forts.)

Vad är syftet med en central bussdepå i dagsläget?
Den centrala bussdepåns nyckelfunktion är att tillhandahålla ett nav varifrån:

- kontrakterad bussverksamhet sköts inklusive till exempel personalmöte, informationsmöte och utbildningar.
- en bas för personal inklusive omklädningsrum och vila under lunch och andra lediga perioder.
- väsentlig säkerhet och underhåll inklusive kontroller, grundläggande service och batteribyten inklusive bussar baserade på serviceorters uppställningsplatser.
- säkert parkerad för majoriteten av Örnsköldsviks bussflotta när den inte är i drift.
- invändig städning och utvändig tvätt av bussar.
- tankning och batteriladdning av bussar.
- förkonditionering för att bussar ska kunna gå i trafik 100 % tankat eller laddat med en korrekt miljö för både chaufförен och passagerare.

Uppgradering av den befintliga depån är inte lönsam
Örnsköldsviks befintliga bussdepå på Strandgatan 4 är byggd 1955 på en yta av 7530 kvadratmeter. Bussdepån saknar nödvändiga faciliteter för både personal och fordon samt skapar arbetsmiljöproblem på grund av en underdimensionerad parkering för bussarna, med trafik i två riktningar.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentar

En ny större och modern anläggning ska möjliggöra effektivare och tillförlitligare drift av alla bussar. Anläggningen kommer att möjliggöra framtida alternativ av bränsleanvändning för busstrafiken. Det kan vara lokalt fossilfritt biobränsle och utsläppsfri vätgas som ersätter dagens biodiesel som HVO100.

Förvaltningen är medvetna om att inköp av kollektivtrafik blir mer funktionellt baserade snarare än begränsat till linjebuss. Det är tänkbart att framtida upphandlingskrav skulle kunna innebära behovsstyrda bussar (som PAXA i Sundsvall), mikromobilitetsflotta och service baserad från en sådan depå. Detta är redan tillvägagångssättet för inköp av kollektivtrafik i vissa tyska städer.

§ 23 (forts.)

Krav på en ny bussdepå
Under cirka två år har platser för en ny bussdepå undersökts. Under våren 2024 har tomten Albertsro 1:1 i Järved utpekats som plats för en ny bussdepå. Tomten uppfyller minimum kraven:

- minimum yta 10 000 kvadratmeter.
- max lutning 2-3 procent.
- el kapacitet om 1 500 kilowatt per timme.
- max avstånd från resecentrum 5 kilometer.
- nybyggnation av bussdepån kan stå klar september 2027.

Den geografiska positionen av depån eller uppställningsplatsen är avgörande för kostnaderna då tid och sträcka för tomkörning mellan depå och olika linjers start- och slutpunkter påverkar tim- och kilomerkostnaderna för trafiken. Ett bra geografiskt läge är ett kostnadseffektivt läge.

Krav på kommunens vägnät
En depå är en knutpunkt varifrån bussar trafikerar till och från. Det befintliga vägnätet har tillgänglig trafikkapacitet med bra siktlinjer, dock krävs en ny infartsväg på cirka 800 kvadratmeter. Infartsvägen ska delas med befintlig industri (Woody bygghandel).

Investeringskalkyl

Investeringskalkyl för nybyggnation av en bussdepå för den allmänna kollektivtrafiken samt skolskjutsar med buss har upprättats i samarbete med fastighetsavdelningen inom Konsult- och serviceförvaltningen. Investeringskostnad för bussdepå med 50 platser i garage, verkstad 1 800 kvadratmeter med 2 serviceplatser, 4 verkstadsplatser, 2 städhallar, 1 automattvätthall och en spolhall samt personal och administrativa ytor om 1 200 kvadratmeter, asfalterade ytor 12 590 kvadratmeter samt grusad parkering 1 400 kvadratmeter uppgår till 190 Mkr.

Infartsväg från Järvedsvägen till bussdepån är en yta om cirka 800 kvadratmeter som klarar bärighetsklass 4. Den totala investeringen uppgår till 6 Mkr för infartsvägen.

Projektet befinner sig i ett tidigt skede vilket innebär att förändringar kan komma att ske.

Verksamhetskalkyl

Internhyran inkluderar endast kostnader för drift och underhåll som försäkring, teknisk förvaltning och planerat underhåll. Kostnader för drift ingår ej exempelvis snöröjning, uppvärmning, el och vatten är kostnader som hyresgästen står för.

§ 23 (forts.)

Den kostnad som uppstår för samhällsbyggnadsförvaltningen en internhyra om 9,7 Mkr. I samband med att den nya bussdepån tas i anspråk uppstår en avgående kostnad som avser nuvarande internhyra om 1,7 Mkr (som idag ingår i trafikkostnaden i medlemsbidraget från dintur) vilket innebär att den totala kostnaden som belastar kommunen är 8,0 Mkr.

Samhällsbyggnadsnämndens beslut

Samhällsbyggnadsnämnden hanterade ärendet under § 57 den 24 april 2025. Nämnden beslutade att förslå kommunfullmäktige att godkänna investering i en bussdepå på Albertsro 1:1 i Järved med totalt 190 miljoner kronor. Investeringsbudget tillförs kommunstyrelsen via konsult-och serviceförvaltningen, som utför investeringen.

Nämnden föreslår även att kommunfullmäktige godkänner investering av infartsväg till nya bussdepån och fastighet Brösta 9:1 på det kommunala vägnätet, på och i närheten av Albertsro 1:1 i Järved, med totalt 6 miljoner kronor. Investeringsbudget tillförs samhällsbyggnadsnämnden.

Avslutningsvis föreslår samhällsbyggnadsnämnden kommunfullmäktige att godkänna extra skattemedel till samhällsbyggnadsnämnden utifrån tillkommande driftskostnader för ny bussdepå och ny infartsväg med 2,6 Mkr 2027 och ytterligare 5,4 Mkr från 2028 och framåt, totalt 8,0 Mkr. Beslutet belastar kommunens resultat med motsvarande.

Konsult- och serviceförvaltningens kommentarer

Utöver vad som framgår av investeringskalkylen, som fastighetsavdelningen medverkat i att ta fram, så vill konsult- och serviceförvaltningen förtydliga att kostnadsbedömningarna gjorts i ett tidigt skede samt att dessa baseras på grovt uppskattade schablonkostnader. Det bör även tilläggas att en bussdepå är ett speciellt byggprojekt med en mängd olika byggnadsdelar som var och en har olika behov av installationer, rumstemperaturer, ytskiktsbehov, o.s.v. Kommunen är inte heller brukare av lokalerna vilket gör att behovsbeskrivning med lokal- och funktionsprogram tagits fram i samarbete med privata aktörer, erfarenheter från studiebesök samt referensobjekt från andra kommuner. Projekteringsgruppen har således inte haft ett tydligt och beslutat behovsunderlag för projektet utan det har varit levande dokument som förändrats allt eftersom erfarenheter samlats in och förtydligats. Kommunen har ingen erfarenhet av liknande projekt i närtid, vilket gör att uppskattade schablonkostnader inte baseras på kostnadsutfall från tidigare utförda projekt utan grova uppskattningar av kostnader för respektive sammansatta byggnadsdelar.

§ 23 (forts.)

Andra osäkerhetsfaktorer är dagvattenhantering, grundläggning och saneringsbehov. En geoteknisk utredning är utförd där rapporten visar svaga markförhållanden som är i behov av pålning för att säkerställa grundläggning av byggnader. Rapporten visar även att det finns föroreningar inom området som behöver saneras i projektet. En kompletterande utredning är beställd för att kunna bedöma omfattningen av saneringsbehovet och de tillkommande kostnaderna som är kopplat till den åtgärden.

Prövning av barnets bästa

Utan ny central bussdepå kan Örnsköldsviks kommun inte uppfylla sitt lagkrav att införa och driva utsläppsfria bussar. Ett sådant misslyckande skulle direkt drabba barn och ungdomar som representerar cirka 60 % av alla busspassagerare (källa Din Tur, 2023). En modern depå med anläggningar som stödjer elektrifiering av bussar ligger därför i barnens och deras barns långsiktiga intresse.

Trafikmönster och intensitet kommer att förändras. Dessa har en måttlig effekt på barn. I takt med att den befintliga bussdepån stänger kommer korsande busstrafik över gång- och cykelvägen att upphöra och med det kommer antalet buss- och cyklisttillbud på Strandgatan, nära skateparken, att minska. Med den nya depån i drift kommer det att bli ökad busstrafik på Järvedsleden och på en del av Järvedsvägen i Järved. Järvedsvägen förbi bussdepån ligger nära Aneskolan och utgör en del av skolvägen för några barn. Det är därför önskvärt att bygga 360 meter gång- och cykelväg längs Järvedsvägen, från gångstigen och fram till Järvedsleden (förbi Albertsro 1:1-tomten) för att ansluta till befintlig GC-infrastruktur på Järvedsleden. Denna åtgärd för säkra skolvägar är en del av trafik- och parkavdelningens plan och ligger utanför detta investeringsbeslutsförslag. Åtgärden kommer också förbättra gång och cykel tillgänglighet till/från Alneskogen.
.

Beslutsunderlag

- Konsult- och serviceförvaltningens beslutsförslag, investering i nybyggnation bussdepå Järved samt begäran om extra skattemedel, samhällsbyggnadsnämnden, daterat 28 april 2025
- § 57/2025, samhällsbyggnadsnämnden, daterat 24 april 2025
- Investeringskalkyl ny bussdepå, daterat 2 april 2025

§ 23 (forts.)

Tillväxt- och planutskottets behandling

Under tillväxt- och planutskottets behandling lämnar avdelningschef Patrik Palm och projektledare Fredrik Sandberg information om ärendet.

Tillväxt- och planutskottets förslag

Kommunfullmäktige godkänner investering i en bussdepå på Albertsro 1:1 i Järved med totalt 190 miljoner kronor. Investeringsbudget tillförs kommunstyrelsen via konsult-och serviceförvaltningen, som utför investeringen.

Kommunfullmäktige godkänner investering av infartsväg till nya bussdepån och fastighet Brösta 9:1 på det kommunala vägnätet, på och i närheten av Albertsro 1:1 i Järved, med totalt 6 miljoner kronor. Investeringsbudget tillförs samhällsbyggnadsnämnden.

Kommunfullmäktige godkänner extra skattemedel till samhällsbyggnadsnämnden utifrån tillkommande driftskostnader för ny bussdepå och ny infartsväg med 2,6 Mkr 2027 och ytterligare 5,4 Mkr från 2028 och framåt, totalt 8,0 Mkr. Beslutet belastar kommunens resultat med motsvarande.

- - - - -

§ 24 Antagande av detaljplan för Bredbyn 16:1 m.fl. (Kst/2016:77)

Ärendebeskrivning

Samhällsbyggnadsnämnden beslutade 19 maj 2016, § 59, att lämna positivt planbesked och gav i uppdrag till samhällsbyggnadsförvaltningen att pröva planläggning för del av Bredbyn 16:1 m.fl.

Syftet med detaljplanen är att skapa planmässiga förutsättningar för en industrigata, detta för att omdirigera trafiken mellan industritomterna vid Bondegatan och Fanbyvägen. Syftet är fortsättningsvis att bekräfta befintliga förhållanden om pågående markanvändning och därmed möjliggöra fastighetsreglering.

Detaljplanen för del av Bredbyn 16:1 m.fl. har handlagts med ett standardförfarande enligt 5 kap plan- och bygglagen (2010:900, PBL). Samråd enligt 5 kap 11 § PBL pågick mellan 25 september och 17 oktober 2024. Planhandlingarna fanns tillgängliga på kommunens hemsida. Berörda sakägare och myndigheter har underrättats om samrådet.

Granskning enligt 5 kap 18 § PBL pågick mellan 20 februari och 12 mars 2025. Planhandlingarna fanns tillgängliga på kommunens hemsida. Berörda sakägare och myndigheter har underrättats om granskningen. Underrättelse har anslagits av samhällsbyggnadsförvaltningen på kommunens anslagstavla enligt 5 kap 19 § PBL.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentarer

Denna detaljplan kommer att medföra kommunala kostnader i form av anläggning, drift och skötsel av allmänna platser med kommunalt huvudmannaskap.

Detaljplanen bedöms inte medföra någon betydande miljöpåverkan.

Samhällsbyggnadsförvaltningen bedömer att inte alla synpunkter som inkommit under samråd är tillgodosedda.

Den ej tillgodosedda synpunkten kommer från en privatperson som nyttjar kommunal planlagd naturmark för in- och utfart och har yttrat missnöje kring planförslaget och vill att planerad gata flyttas någon annanstans. Det finns varken planmässiga avsikter eller avtal som styrker användningen av omnämnd in- och utfart. Kommunen som markägare vill gå vidare med detaljplanen som förslaget ligger och bekräftar avsikten att använda naturmarken för att säkerställa att en grön barriär tillskapas för buller- och dammskydd med hänsyn till berördas boendemiljö och därför har detta yttrade inte tillgodosetts.

§ 24 (forts.)

De som inte fått sina synpunkter tillgodosedda ges möjlighet att överklaga kommunens beslut att anta detaljplanen i enlighet med 13 kap 11 § PBL. Ett brev kommer skickas med information om hur beslutet överklagas.

Denna detaljplan kommer antas av kommunfullmäktige i enlighet med 5 kap 27 § PBL.

Detta beslut bedöms inte påverka individer eller specifika grupper och frågan om jämställdhet berörs således inte.

Samhällsbyggnadsnämndens förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden har hanterat ärendet under §59/2025 den 24 april 2025.

Samhällsbyggnadsnämnden beslutade att godkänna detaljplanen för del av Bredbyn 16:1 m.fl., upprättad 25 mars 2025, och överlämna den till kommunfullmäktige för antagande i enlighet med 5 kap 27 § plan- och bygglagen (2010:900). Detta då detaljplanen medför kommunala kostnader i form av utbyggnad och drift av allmän platsmark.

Kommunledningsförvaltningens kommentarer

Kommunledningsförvaltningen är positiv till att detaljplanen syftar till att möjliggöra en hållbar trafiklösning för såväl boende som berörda industrifastigheter i Bredbyn. Vid framtagandet av detaljplanen har dialog förts med berörda fastighetsägare och vid genomförandet av detaljplanen kommer mark- och exploateringsenheten att genomföra de köp och försäljningar av mark som krävs för att anlägga de ytor som i detaljplanen lagts ut som allmän plats.

Prövning av barnets bästa

Detta beslut bedöms inte innebära negativa konsekvenser för barn, och enbart en enkel prövning har gjorts. Bedömningen motiveras genom att ett antagande och genomförande av detaljplanen innebär att förflyttningen av trafik från bostadsbebyggelsen till en anpassad industrigata anses positivt sett ur ett barnperspektiv.

Beslutsunderlag

- Kommunledningsförvaltningens beslutsförslag, daterat 30 april 2025
- Samhällsbyggnadsnämnden § 59/2025, daterat 24 april 2025
- Kartor tillhörande beslutsförslaget, upprättad 25 mars 2025
- Plankarta, upprättad 25 mars 2025

§ 24 (forts.)

- Planbeskrivning, upprättad 25 mars 2025
- Granskningsutlåtande, upprättad 17 mars 2025
- Samrådsredogörelse, upprättad 20 februari 2025

Tillväxt- och planutskottets förslag

Kommunfullmäktige antar detaljplanen för Bredbyn 16:1 m.fl.

- - - - -

Signering

Följande parter har signerat detta dokument

Namn: ANDREAS JANSSON
Datum: 2025-05-15 08:43
Signerat kryptografiskt SHA-256 hashvärde:
D7C01EC2AACF9F095EC9A2DDDA7EB16822017DA93121BAE7F622280C908E27DD

Namn: CAROLINA SONDELL
Datum: 2025-05-15 07:25
Signerat kryptografiskt SHA-256 hashvärde:
D7C01EC2AACF9F095EC9A2DDDA7EB16822017DA93121BAE7F622280C908E27DD

Namn: CHARLOTTA EDSTRÖM
Datum: 2025-05-15 11:42
Signerat kryptografiskt SHA-256 hashvärde:
D7C01EC2AACF9F095EC9A2DDDA7EB16822017DA93121BAE7F622280C908E27DD