

Detaljplan för del av Hertsön 11:1 m.fl. Hertsöfältet

Luleå kommun

Norrbottens län

GRANSKNINGSUTLÅTANDE

Bakgrund

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutade den 13 februari 2017 att ge stadsbyggnadsnämnden i uppdrag att upprätta ett förslag till detaljplan för del av Herstön 11:1 m.fl. Hertsöfältet.

Detaljplanen har stöd i Luleå kommuns översiktsplan. Hertsöfältet har pekats ut som ett nytt område lämpligt för kraftigt störande verksamheter. Detaljplanen bedöms inte strida mot intentionerna i översiktsplanen.

Det förslag till detaljplan som upprättats har varit utställt för granskning. Resultatet av granskningen redovisas i detta granskningsutlåtande.

Detaljplanen har inte föregåtts av något detaljplaneprogram.

Hur samråd och granskning bedrivits

Detaljplanen handläggs enligt plan- och bygglagens regler för så kallat utökat förfarande (se 5 kap. 7 §, plan- och bygglagen). För att få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt och för att ge möjlighet till insyn och påverkan ska samråd ske med myndigheter, sakägare och övriga berörda enligt 5 kap. 11 §, plan- och bygglagen.

Ett förslag till detaljplan har tidigare visats för samråd under våren 2019. De synpunkter som kommit in under samrådet har sammanställts i en samrådsredogörelse, se bilaga 1.

Efter samrådet och innan detaljplanen kan antas, ska bearbetade planförslaget hållas tillgängligt för granskning under minst tre veckor (5 kap 18 § 2 st. plan- och bygglagen). Det bearbetade planförslaget har därför visats för granskning under perioden 2020-02-12 till och med 2020-03-04. Planhandlingarna har funnits tillgängliga på Luleå kommuns webbplats, på Stadshuset, på Stadsbiblioteket och på Hertsöns bibliotek.

En kungörelse om planförslaget har dels anslagits på kommunens digitala anslagstavla, dels införts i lokaltidningarna Norrbottens Kuriren och Norrländska Socialdemokraten den 12 februari 2020.

Information om samrådet skickades dessutom till samtliga fastighetsägare av fastigheter angränsade till planområdet samt till myndigheter och övriga berörda enligt sändlista. Samråd har under arbetet med planförslaget även skett kontinuerligt med berörda kommunala förvaltningar och bolag.

Under granskningstiden inkom 20 skrivelser.

Skrivelser med synpunkter och/eller frågor har inkommit från:

Skrivelser utan invändningar

Skrivelser utan invändningar har inkommit från:

- Sjöfartsverket (2020-02-17)
- Försvarmakten (2020-03-12)

Skrivelser med synpunkter

- Postnord (2020-02-14)
- Luleå lokaltrafik AB (2020-02-18)
- Boende på Hertsön 1 (2020-02-22)
- Lantmäteriet (2020-02-21)
- Boende Hertsön 2 (2020-02-22)
- Boende Hertsön 3 (2020-02-22)
- Boende Hertsön 4 (2020-02-22)
- Boende Hertsön 5 (2020-02-24)
- Räddningstjänsten (2020-02-27)
- Boende Skurholmen (2020-02-29) Vattenfall (2020-03-03)
- SSAB (2020-03-03)
- Luleå koloniträdgårdsförening (2020-03-03)
- Boende på Hertsön 6 (2020-03-03)
- Norrbottens ornitologiska förening (2020-03-03)
- Länsstyrelsen (2020-03-04)
- Trafikverket (2020-03-04)
- Miljö- och byggnadsnämnden (2020-03-19)

Inkomna synpunkter med kommentarer

Inkomna synpunkter redovisas här i delvis sammanfattad och förkortad form. Så långt det varit möjligt har yttrandena tagits med i oavkortad form. Synpunkterna i sin helhet finns att tillgå på Stadsbyggnadsförvaltningen.

Stadsbyggnadsförvaltningens (avdelning Stadsplanering och infrastrukturdrift, sektion plan) kommentarer skrivs med kursiv stil för att tydligt skilja dem från inkomna synpunkter.

Myndigheter

Länsstyrelsen

Samrådshandlingar daterade 2019-05-28 för granskning enligt 5 kap 18 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900). Kommunens diarienummer: SBF 2017/304

Bakgrund

Planområdet är beläget öster om bostadsbebyggelsen på Hertsön och väster om bostadsbebyggelsen på Hertsölandet. I söder ligger planområdet i nära anslutning till industriområdet på Svartön och i nordost avgränsas området av Hertsövägen. Planområdet omfattar ca 190 ha och omfattar även en hel del mark som avses avsättas som naturmark.

Planens huvudsakliga syfte är att skapa förutsättningar för ett nytt industriområde på Hertsöfältet. Med användningen industri menas all slags produktion, lagring och hantering av varor. Planen syftar även till att säkerställa skydd mot störningar, omhändertagandet av dagvatten, bevarande av naturvärden samt att möjliggöra för nya gator, gång- och cykelvägar samt teknisk infrastruktur.

Planområdet är idag obebyggt och består till största delen av ung blandskog. Området kommer att succesivt byggas ut, under åtminstone 10 – 15 år framöver. Detaljplanens genomförande innebär att ytor skapas för industri för att möta behovet och efterfrågan av industrimark.

Kommunen bedömer att planförslaget har stöd i Luleå kommuns översiktsplan 2013 och handlägger planprocessen med utökat förfarande enligt plan- och bygglagen (2010:900). Planförslaget bedöms medföra en betydande miljöpåverkan i många aspekter och en särskild miljökonsekvensbeskrivning enligt 6 kap Miljöbalken (1998:080) har tagits fram tillsammans med planhandlingarna.

Länsstyrelsens samlade bedömning enligt prövningsgrunderna i 11 kap. 10 § PBL

Länsstyrelsen bedömer med utgångspunkt från de åtgärder som kommunen enligt planförslaget åtar sig att genomföra för att säkerställa att miljökvalitetsnormerna för vatten följs, att ett beslut att anta detaljplanen inte behöver överprövas enligt 11 kap 10 § PBL. Länsstyrelsen anser dock att dessa förslag till åtgärder och åtaganden behöver förtydligas gällande vattenförekomsten Harrbäcken.

Kommunen har sedan samrådet avsevärt förbättrat underlaget för detaljplanen. Det framgår nu hur planförslaget ska genomföras för att lokaliseringen ska kunna bli lämplig med avseende på omfattning och omgivningspåverkan.

Lokaliseringens lämplighet bygger bland annat på ett antal antaganden kring områdets nuvarande förutsättningar samt en teknisk lösning i form av en systemlösning för dagvattenhanteringen med långt gående kommunala åtaganden tillsammans med ett kontrollprogram för det dagvatten som hanteras inom den allmänna platsmarken och som ska nå recipienterna.

Sammanfattningsvis bedömer Länsstyrelsen att kommunen visat att det kan vara möjligt att genomföra planförslaget med särskilda åtgärder och därmed följa miljö kvalitetsnormerna. Kommunens åtaganden gällande framförallt vattenförekomsten Harrbäcken behöver dock tydliggöras för att en statusförsämring gällande exempelvis kvalitetsfaktorerna *Näringsämnen* och *Särskilda förorenande ämnen* inte ska uppstå.

Miljö kvalitetsnormer (MKN) för vatten

För att detaljplanen ska gå att genomföra inom ramen för de miljö kvalitetsnormer som finns för samtliga berörda vattenförekomster, med avseende på ytterligaste belastning av tillkommande dagvatten, har kommunen tagit fram en systemlösning för dagvattnet.

Systemlösningen omfattar sammanfattningsvis hantering, fördröjning och rening av dagvatten på den allmänna platsmarken. Systemlösningen har dimensionerats för att hantera ett slags maxscenario för utbyggnaden av planområdet. Utöver detta innehåller systemlösningen även ca 11 ha reservutrymmen i planområdet för att kunna hantera oförutsedda förutsättningar, dessa utrymmen ska dock fungera som naturmark i normalfallet. Systemlösningen består till stor del av svackdiken som kräver kontinuerlig skötsel och underhåll för att fungera som det är tänkt.

Kommunen är huvudman för all allmän platsmark i planområdet och enligt 6 kap 18 § PBL och 6 kap 21 § PBL ska kommunen, efter hand som bebyggelsen färdigställs, iordningställa och underhålla de allmänna platser som kommunen är huvudman för.

Systemlösningen innefattar även ett kontrollprogram som kommunen ska ansvara för där provtagning och åtgärder inom systemlösningen kan följas upp. Inom kontrollprogrammet finns även möjlighet att arbeta med vissa vattenförekomster i ett större sammanhang för att tex minska belastning som inte härrör från planområdet för att på så vis ytterligare utöka utsläppsutrymmet i vattenförekomsterna som recipienter av dagvatten.

Vattenförekomsten Harrbäcken WA11671749 är i dagsläget inte statusklassad, därför går det inte heller att bedöma påverkan på MKN på motsvarande sätt som för övriga berörda vattenförekomster. Länsstyrelsen har utifrån typisk belastning på kustvattendrag översiktligt uppskattat att utsläpp från planområdet i ett sådant

utgångsläge skulle kunna riskera att försämra ekologisk status avseende exempelvis kvalitetsfaktorerna *Näringsämnen* och *Särskilda förorenande ämnen*. En sådan översiktlig uppskattning är dock inte meningsfull att göra faktiska bedömningar ifrån, utan ska snarare ses om en indikation på att åtgärder behövs för hanteringen av framtida utsläpp av dagvatten som når Harrbäcken. Dessa åtgärder behöver förtydligas i planhandlingarna då de är av stor betydelse för planförslagets möjlighet att kunna genomföras.

För att säkerställa att detaljplanens genomförande följer MKN för vatten även för Harrbäcken så behöver de nödvändiga åtagandena från kommunens sida, inom ramen för det kontrollprogram som tas fram för planområdet, beskrivas och motiveras tydligare med avseende på Harrbäcken.

Det kontrollprogram som kommunen föreslår kräver också att relevanta parametrar/ämnen mäts i sådan utsträckning att resultaten blir möjliga att använda som underlag för en statusklassning av Harrbäcken. Kommunen anger att åtgärder ska sättas in vid behov. Länsstyrelsen anser att det behöver förtydligas vilken typ av åtgärder det kan handla om (se stycket ovan). Även åtgärder utanför planområdet kan vara viktiga för att minska belastningen på Harrbäcken i stort, då sådana kan ytterligare utöka utsläppsutrymmet för de utsläpp som har upphov inom planområdet. Ett exempel på ett sådant åtagande är att utföra statusförbättrande åtgärder i avrinningsområdet.

Luftkvalitet

Kommunen har sedan samrådet fördjupat planeringsunderlaget när det gäller planförslagets påverkan på luftkvaliteten och förutsättningarna för att etablera industriell verksamhet på Hertsöfältet med avseende på kväveoxider, svaveldioxid och partiklar PM 10. Kommunens utredning visar att det finns förutsättningar och ett utsläppsutrymme som möjliggör en etablering av industriell verksamhet som medför utsläpp av ovanstående parametrar. De slutliga förutsättningarna för utsläpp till luft kommer dock att avgöras i kommande miljöprövningar enligt miljöbalken.

Övrigt

Genomförandebeskrivningen bör förtydligas med att även omgrävning av befintliga vattendrag är en anmälningspliktig/tillståndspliktig vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken.

Kommentar: Eftersom vattenförekomsten Harrbäcken inte är statusklassad avseende kvalitetsfaktorerna näringsämnen och särskilt förorenade ämnen har det inte varit möjligt att göra en recipientbedömning på samma sätt som för Sörbrändöfjärden. Kvalitetsfaktorerna är ej klassade eftersom det saknas mätdata. Länsstyrelsens översiktliga uppskattning indikerar att det kan finnas behov av åtgärder, utöver föreslagen systemlösning, för att hantera framtida utsläpp av dagvatten som når Harrbäcken. Stadsbyggnadsförvaltningen har kompletterat underlaget för Harrbäcken inför antagandet. I det nya underlaget har föroreningsbelastningen från delavrinningsområden som går till Harrbäcken beräknats och

sedan jämförts med riktvärdena. Miljökonsekvensbeskrivningen och planbeskrivningen kompletteras med slutsatsen utifrån beräkningarna och jämförelsen med riktvärden. Vidare förtydligas vilka ytor som kan användas för ytterligare rening, i de fall detta skulle behövas.

För att kunna avgöra vilka åtgärder som kan krävas är första steget att kommunen i det föreslagna kontrollprogrammet inkluderar mätningar i Harrbäcken som kan ligga till grund för en statusklassning. Detta har varit kommunens intentioner under hela planarbetet men förtydligas nu i planhandlingarna. I miljökonsekvensbeskrivningen förtydligas också att kontrollprogrammet bör ha en vidare geografisk avgränsning än planområdet och att statusförbättrande åtgärder kan vara möjliga att genomföra även utanför planområdet.

För att tydliggöra syftet med kontrollprogrammet återges huvuddragen även i planbeskrivningen under avsnittet Detaljplanens genomförande.

Planbeskrivningens avsnitt om Detaljplanens genomförande förtydligas angående anmälnings- eller tillståndsplikt för omgrävning av befintliga vattendrag.

Trafikverket

Trafikverket vill lyfta fram att mål och visioner för exploatering bör hänga ihop med mål och strategier för trafiken ur ett systemperspektiv. Detta är särskilt viktigt med avseende på den expansiva utveckling som sker i Luleå.

Den senaste trafikutredningen beskriver effekter på transportsystemet, inklusive effekter av övrig närliggande samhällsutveckling utmed de föreslagna färdvägarna för transporter till och från planområdet. Den beskriver också konsekvenser och förslag till åtgärder. En stor del av samhällsutvecklingen i Luleå, inklusive förslaget till detaljplan för Hertsöfältet, har bäring på statliga allmänna vägar såsom väg 97 och E4:an men även på E4.15/595 som utgör riksintresse ut till Luleå hamn. Trafikverket vill lyfta fram att även statliga vägar, exempelvis korsningspunkter, bör inkluderas i analysen huruvida befintligt transportsystem klarar framtida samhällsutveckling. Väg E4.15/595 bör analyseras ur ett riksintresseperspektiv. Trafikverket ser fram emot fortsatta dialoger och samarbete med kommunen gällande utveckling av transportsystemet i Luleå.

Kommentar: Mål och visioner för exploatering inom Luleå kommun hanteras inom den översiktliga planeringen. Luleå kommun arbetar just nu med att ta fram en Trafikstrategi och i detta arbete är Trafikverket inbjuden att delta.

Stadsbyggnadsförvaltningen delar Trafikverkets åsikt att samhällsutvecklingen i Luleå kommun har bäring på de statliga allmänna vägar som finns inom kommunen. Dessa aspekter beaktas inom den översiktliga planeringen. Enligt trafikprognosen bedöms biltrafikflödet från och till Hertsöfältet uppgå till 1800 fordon per dygn. De statliga vägarna så väg 97 och E4:an bedöms klara dessa öknningar utan att exempelvis kapacitetshöjande åtgärder behövs i exempelvis några korsningspunkter. Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer fortsatt att en

utbyggnad av Hertsöfältet inte påverkar framkomligheten till Luleå hamn på ett negativt sätt och påverkar därmed inte riksintresset.

Lantmäteriet

Vid tidpunkten för granskning har Herstön 10:1 reglerats till Herstön 11:1 och avregistrerats. Planbeskrivningen skulle kunna justeras utefter att förrättningen redan är genomförd.

Kommentar: Planbeskrivningen justeras utefter att fatighetsregleringen av Hertsön 10:1 och Hertsön 11:1 är genomförd.

Kommunala förvaltningar och bolag

Miljö- och byggnadsnämnden

Avdelning miljö och bygg har tagit del av planhandlingarna och har följande synpunkter.

Plankartan

Avdelning miljö och bygg anser att även högsta totalhöjden bör sänkas inom verksamhetsområdet, samt den del av marken reglerad med industriändamål som vetter närmast bostadsområdet på Hertsön. Det kan skapa en mer dynamisk övergång från det nya industriområdet och omgivande miljö.

Kommentar: Inom verksamhetsområdet har nockhöjden reglerats till 20 m, vilket reglerar byggnadsvolymen. Uppstickande delar bedöms inte ha samma påverkan på stads- och landskapsbilden utan bedöms kunna uppföras till en höjd av maximalt 45 m utan att medföra stor negativ påverkan.

Mark

Utifrån befintliga undersökningar verkar föroreningsplymen avseende PFAS från brandövningsplatsen endast passera planområdets hörn i sydost, men det är viktigt att inrättandet av planområdet inte förändrar förorenings-spridningen negativt jämfört med nuläget och att planen inte försvårar en eventuell sanering i framtiden. Grundvattennivåerna inom planområdet kommer troligen att sjunka när man börjar schakta, gräva och bygga VA, vägar och byggnader, dränering runt grund, då finns också risken att föroreningar sprids med grundvattnet i bland annat schakten. Genom inrättande av energi- och vattenbrunnar intill det förorenade området riskerar man att perforera akviferer och ytterligare sprida föroreningen av PFAS i djup-/höjddled.

Avdelning miljö och bygg vill minska risken för spridning av PFAS genom att förbjuda anläggande av källare, förbud att borra brunnar, samt förbud att bortleda grundvatten på området söder om Gräsörvägen i annat syfte än att sanera. Detta genom att reglera med planbestämmelser om det är möjligt.

Det skulle även innebära att vattenkrävande verksamheter inte bör tillåtas på området söder om Gräsörvägen då möjligheten att ordna ett erforderligt processvatten genom egen vattentäkt bedöms saknas.

Dagvattenanordningar eller utsläpp av annat avloppsvatten (även processvatten) från planområdet ses som miljöfarlig verksamhet och kan vara anmälningspliktigt till miljö- och byggnadsnämnden.

Kommentar: Utefter Miljö- och byggnadsnämndens synpunkter vid samrådet har det gjorts ytterligare utredningar. En miljöteknisk markundersökningsutredning som syftar till att utreda eventuell påverkan av förorenings-spridning av PFAS från brandövningsfältet. Även en översiktlig grundvattenmodellering som syftar till att utreda hur området påverkas av den planerade exploateringen.

Med dessa utredningar som underlag bedöms det inte som sannolikt att den planerade exploateringen av Hertsöfältet skulle ge upphov till sådan sänkning av grundvattennivåerna i området nedströms brandövningsfältet att det skulle påverka den föroreningsplym med avseende på PFAS som idag finns i grundvattnet. Bedömningen är alltså att sänkningen av grundvattnet och ökade flöden av dagvatten i bäckar inte bedöms öka spridningstakten av PFAS från brandövningsfältet.

Kommunen ska även i föreslaget kontrollprogram göra regelbundna mätningar av grundvattennivåerna både före exploatering och efter samt provtagning av grundvattnet för analys av förorenade ämnen så som PFAS. Syftet med kontrollprogrammet är bland annat att kontrollera att negativ miljöpåverkan inte blir större än avsett och att kunna upptäcka och åtgärda oförutsedda negativa konsekvenser.

Eftersom Stadsbyggnadsförvaltningen avdelning Stadsplanering och infrastrukturdrift bedömning är att grundvattensänkningen som förväntas uppkomma inte kommer påverka den föroreningsplym av PFAS som finns idag, så saknas det skäl till att förbjuda källare, bortledning av grundvatten eller vattenkrävande verksamheter inom del av planområdet. Uttag och bortledning av grundvatten klassas som vattenverksamhet och därmed anmälnings- eller tillståndspliktigt.

I planbeskrivningen under avsnittet Detaljplanens genomförande förtydligas att dagvattenanordningar eller utsläpp av annat avloppsvatten (även processvatten) kan ses som miljöfarlig verksamhet och är då anmälningspliktigt hos Miljö- och byggnadsnämnden.

Trafik

Avdelning miljö och bygg vidhåller sin tidigare synpunkt om att all trafik med farligt gods samt huvuddelen av all tung trafik till Hertsöfältet bör gå via Svartön. Trots att utredningen visar på acceptabla risker efter ombyggnad av Hertsövägen anser vi att man ska omförhandla avsiktsförklaringen på sikt så att fler tunga fordon och fordonen med farligt gods kan gå via Svartön och Gräsörbron till Hertsöfältet. Enligt dagens avsiktsförklaring (gäller till 2025) som finns mellan SSAB, LKAB, Luleå hamn

och Luleå kommun får 10 genom-farter per dygn tung trafik passera genom bägge vakterna. När Hertsöfältet är fullt utbyggt beräknas att det ska gå ca 15 transporter med farligt gods till området. Det är viktigt att få bort så mycket som möjligt av trafiken med farligt gods och tung trafik vid bostäder, skolor och andra platser där många människor vistas.

Mer tung trafik och trafik med farligt gods på Hertsövägen kopplat till etableringen av industriområdet får stora följder på den östra delen av staden. Örnäset och Skurholmen är tillsammans sett Luleås största stadsdel till antalet invånare. Redan idag utgör Hertsövägen en barriär som skapar en otrygg trafikmiljö främst för barn och unga i området som behöver korsa denna barriär för att ta sig mellan skola och hemmet. De åtgärder som föreslås på Hertsövägen med skyddsvallar och tunga räcken för att kunna hantera skyddsavståndet mellan befintlig bebyggelse och Hertsövägen är av sådan karaktär som mer hör hemma längs med en större väg och förstärker kraftigt den barriäreffekt som vägen redan har idag. Ser man ur en stadsbyggnads-aspekt så kommer också transporterna av farligt gods att innebära att det blir mycket mer problematiskt att inkorporera kommunens nästa stora exploateringsområde för småhustomter, Hertsöheden, med Hertsön. Detta då transporterna av farligt gods ytterligare cementerar Hertsövägens barriäreffekt.

Bullernivåerna är höga redan idag vid Skurholmen och Örnäset (beräknat till 63 dBA vid fasad som högst) och med ökad trafik kommer bullernivåerna öka ytterligare till beräknade värden på 64-65 dBA som högst vid fasad (behålls på 63 dBA om man bygger bullervall). Detta är ytterligare ett skäl till att så mycket som möjligt av den tunga trafiken bör gå genom Svartön till Hertsöfältet.

Kommentarer: I detaljplaneprocessen omfattar utredningarna worst-case scenarion för att utreda om markanvändningen är lämplig. För att utreda om föreslagen markanvändning inom Hertsöfältet är lämplig har flera alternativ för väg till och från planområdet studerats. Trafikutredningen för detaljplanen för Hertsöfältet omfattar även konsekvenserna utifrån ett fullt utbyggt Kronanvägen och Hertsöheden eftersom det inte fanns framtaget i den fördjupade översiktsplanen. Det är förstäligt att det är därför är svårt att utröna vad som är konsekvenser specifikt utifrån trafikökningen Hertsöfältet innebär.

Slutsatsen från de studerade alternativen är att en väg längs med Svartöns strandkant inte är lämplig för allmän trafik på grund av närheten till Sevesoverksamheterna och den risk det innebär. Enligt riskvärderingsprincipen bör enskilda personer eller grupper inte utsättas för oproportionerligt stora risker i förhållande till de fördelar som det innebär för dem. Det är därför olämpligt att tillåta allmän trafik längs med Svartöns strandkant. Av samma skäl bedöms det inte heller lämpligt att öppna upp Uddebovägen för allmän trafik. Att styra så att samtliga tunga transporter inklusive transporter av farligt gods skulle gå via Gräsörenbron och vidare genom inhägnat område på Svartön bedöms svårt att genomföra. Eftersom det saknas lagstöd för att förbjuda transporter av farligt gods på vägar. Även om vägen inte är rekommenderad väg för transporter av farlig gods kan alltså sådan transporter ske där ändå. I

jämförelsen mellan vägalternativ har även sträcka och framkomlighet studerats. Från Hertsöfältet till Örnäs rondellen är vägen över Svartön 1 km längre jämfört med Hertsövägen och kommer också kräva passage genom två vakter, vilket indikerar att transporter förväntas välja Hertsövägen. Även om trafikutredningen hade rekommenderat att alla tunga transporter skulle gå över Svartön hade det alltid funnits en risk att transporter med farligt gods ändå valt att färdas längs Hertsövägen som då skulle vara utan säkerhetsåtgärder, vilket hade inneburit större risk för allmänheten än vad riskberäkningar visar.

Enligt Luleå kommuns översiktsplan är Norrleden den långsiktiga lösningen till och från Hertsöfältet för transporter med målpunkt väg E4. Med en utbyggnad av Norrleden kan Hertsövägen avlastas i framtiden.

Riskanalyserna i trafikutredningen studerar flera olika scenarier, bland annat worst-case som innebär att alla transporter av massexplosiva ämnen som går i Sverige totalt sett skulle på Hertsövägen. Resultatet visar att risknivåerna även vid detta scenario skulle ligga inom tolerabla risknivåer.

Till granskningen av planförslaget kompletterades trafikutredningen med en studie av barriäreffekterna längs med Hertsövägen. I trafikutredningen och miljökonsekvensbeskrivningen finns att läsa att Hertsövägens barriäreffekt är stor redan idag. En väg med stor barriäreffekt innebär att vägen upplevs som ett hinder på grund av olycksrisk eller svårighet att passera och kan leda till att rörelsefriheten för boende i närheten av vägen begränsas. De boende i närheten är redan i dag hänvisade att passera Hertsövägen vid planskilda och signalreglerade passager. Vidare framgår också att det ökade trafikflödet, som Hertsöfältet ger upphov till, kommer medföra att Hertsövägens barriäreffekt förstärks. En förstärkning av barriäreffekten bedöms inte medföra någon betydande påverkan eftersom det även i framtiden kommer att vara möjligt att korsa Hertsövägen på samma sätt som idag. Det innebär att inga åtgärder för att minska barriäreffekten eller trafiksäkerhetsriskerna är nödvändiga i och med utbyggnaden av Hertsöfältet.

Vid planeringen av Hertsöheden kan det finnas behov av att minska barriäreffekten för att skapa en tydligare koppling till Hertsöns bostadsområde och centrum. Detta på grund av den ökade trafik som en framtida bebyggelse på Hertsöheden själv genererar.

Efter Miljö- och byggnadsnämndens synpunkt under samrådet har en trafikbullerutredning för Hertsövägen tagits fram. För befintlig bostadsbebyggelse gäller att åtgärder i första hand bör genomföras där ekvivalenta ljudnivån vid fasaden är 65 dBA eller högre.

Trafikbullerutredningen utgår från trafikprognosen för ett fullt utbyggt Kronanvägen, Hertsöheden och Hertsöfältet. Trots att trafiken ökar efter en utbyggnad av Hertsöfältet, Hertsöheden och Kronanvägen kommer ekvivalent ljudnivå på 65 dBA innehållas för all bebyggelse utmed Hertsövägen förutom för vid mest utsatta fasader av flerbostadshusen på Hällbruksgatan (64-65 dBA) och Örnässkolan (65 dBA). Stadsbyggnadsförvaltningen avdelning Stadsplanering och infrastrukturdrift bedömer att den trafikökning Hertsöfältet

ensamt innebär inte riskerar att överskrida ekvivalenta ljudnivåer på 65 dBA på någon plats längs med Hertsövägen.

På flerfamiljshusen på Hällbruksgatan har fönster- och ventilationsåtgärder vidtagits och därefter har de ekvivalenta ljudnivåerna inomhus sänkts så att de kommer att klaras med god marginal även i framtiden. Ytorna mellan Hertsövägen och Örnässkolan - Hällbruksgatans flerfamiljshus används främst för parkering och angöring, som inte inbjuder till stadigvarande utomhusvistelse. Byggnaderna utgör bullerdämpning mellan Hertsövägen och innergårdarna, därmed är ljudnivåer under gränsvärdena där utomhusvistelsen främst sker.

Räddningstjänsten

I planbeskrivningen anges att det hanteras brandfarliga vätskor och gaser i form av gasol och flygbränsle på räddningstjänstens övningsfält på Hertsön och att mängderna är så små att planerad kvartersmark ligger bortanför riskhanteringsavstånden. Dock ska tilläggas att även rökgaser från eldning vid rökdykning, tester och andra övningar är frekvent förekommande. Eldningen ger upphov till rökgaser (giftiga) som kan störa boende och verksamheter i närområdet.

Kommentar: Stadsbyggnadsförvaltningen har under planarbetet haft kontakt med Räddningstjänsten för att inhämta underlag i form av utredningar, mätningar, spridningsberäkningar. Räddningstjänsten har då meddelat att brandövningsplatsen inte är miljöprövad eller anmälningspliktigt och därför finns inget sådant underlag. Det är verksamhetsutövaren (i detta fall Räddningstjänsten) som är ansvarig för att verksamheten inte utgör olägenhet för omgivningen samt att vidta nödvändiga åtgärder för att minska eventuell påverkan.

Övriga

Postnord

PostNord har i uppdrag att tillhandahålla den samhällsomfattande posttjänsten vilket bland annat innebär att det är Postnord som ska godkänna placeringen och standarden på postmottagningsfunktionen. I denna roll representerar Postnord samtliga postoperatörer som är verksamma i det aktuella området.

Post ska kunna delas ut miljövänligt, kostnadseffektivt, trafiksäkert och med hänsyn till arbetsmiljön för chaufförer och brevbärare. För att det ska kunna genomföras i praktiken behöver utdelningen standardiseras.

Vid nybyggnation av villor/radhus och verksamhetsområden placeras postlådan i en lådsamling vid infarten till området. I flerfamiljshus ska man ta emot sin post i en fastighetsbox på entréplan.

Kontakta PostNord i god tid på utdelningsförbättringar@postnord.com för dialog gällande godkännande av postmottagning i samband med nybyggnation.

En placering som inte är godkänd leder till att posten inte börjar delas ut till adressen.

Kommentar: Frågor som berör placering av postmottagning hanteras inte i detaljplaneprocesser. Synpunkten föranleder inga förändringar av planförslaget.

Vattenfall

Gång och cykeltrafik: Den GC väg som planeras att gå på norra sidan av Hertsövägen flyttas till södra sida då vi arbetar med tillståndsansökningarna för dom nya 150 kV ledningarna till området.

Rättigheter: Vi yrkar på följande text: Ett antal nya ledningar kommer att anläggas inom planområdet. Ledningshavaren ansvarar för att ansöka om upplåtande av ledningsrätt alternativt avtala om servitut.

Kommentar: Den gång- och cykelväg som avses i yttrandet ligger utanför planområdet och hanteras vid fortsatta dialoger mellan Vattenfall och Luleå kommun.

Stadsbyggnadsförvaltningen anser att upplåtelse av mark för ledningar i huvudsak bör ske genom ledningsrättsupplåtelse inom allmän platsmark för de 150 kV ledningar som Vattenfall planerar för inom planområdet. I planbeskrivningen ändras meningen till att ledningshavaren ansvarar för att ansöka om upplåtande av ledningsrätt inom allmän platsmark alternativt avtala om servitut inom kvartermark.

SSAB

SSAB har tidigare lämnat synpunkter på Utvecklingsplanen Hertsön och Lerbäcken (2018-06-18 samt 2019-05-07) samt på samrådshandlingen för detaljplan Hertsöfältet (2019-06-20). Vid tidigare yttranden har följande synpunkter lyfts och även tagits med i aktuella granskningshandlingar:

- Kalvholmen som ett kommunalt naturreservat
- Öppnande av Gräsörenbron som transportväg
- SSAB som Seveso-anläggning
- Avsiktsförklaring (2019-01-08) gällande transporter via Gräsörenbron till Svartön
- Vattendom (VA 24/74 1986-09-15) gällande dämning vid Gräsörenbron
- Provtagningspunkt vid Gräsörenbron

SSAB lämnar till granskningshandlingen följande förtydliganden:

- I planbeskrivningen under avsnitt Trafik/Gatunät och fordonstrafik tar man upp en ny obemannad vakt vid Gräsörenbron. I avsiktsförklaringen, som

nämns ovan, har en obemannad inpassering vid Gräsören tagits upp som en möjlig åtgärd. Något beslut kring detta har i dagsläget inte tagits.

- I planbeskrivningen under avsnitt Trafik/Gång- och cykeltrafik beskrivs planerade gång- och cykelvägar. Enligt figur 15 är en separat cykelväg planerad över till Svartön. Utifrån motsvarande resonemang kring trafik över Gräsörenbron motsätter sig SSAB även möjligheten för gång- och cykeltrafik att ta sig över och vidare in på SSAB:s område.
- I MKB för detaljplanen har man vid emissionsberäkningar till luft använt produktionsvolymen 3,5 milj ton prima stålämnen. I gällande tillstånd har SSAB tillstånd att producera max 2,5 milj ton prima stålämne.

SSAB har kompletterat sitt yttrande den 6 mars 2020 med:

- I trafikutredningen, Trafikutredning Hertsöfältet, Norconsult december 2019, har man undersökt riskhanteringsavståndet genom att ta hänsyn till explosion i gasledningssystemet med schabloniserade riskhanteringsavstånd för brandfarlig gas (vilket i detta fall är gasol). Huruvida detta stämmer överens med koksgasens riskavstånd bör undersökas vidare.
- SSAB anser även att det bör undersökas vidare hur ett utsläpp från bensen kan påverka avseende på dess giftighet, vilket inte alls har behandlats i dessa utredningar. I tidigare utredning "Spridningsberäkningar för bensen" som SSAB utfört finns ett worst case scenario som indikerar att vägen som byggs samt även delar av det nya industriområdet kan påverkas.

Kommentar: Stadsbyggnadsförvaltningen är medveten om att det inte finns beslut angående den obemannade vakten, men avsiktsförklaringen visar på att intentionen för en sådan lösning finns.

Sträckan Gamla Lövsjärsvägen till Gräsörenbron är en befintlig gång- och cykelväg. På grund av de avtal som finns mellan kommunen och SSAB hålls i dag grinden på Gräsörenbron stängd, även för gång- och cykeltrafik.

Att produktionsvolymen stålämne är lägre än vad som legat till grund för beräkningarna i luftutredningen innebär endast att beräkningar visar på ett överskattat scenario än vad tillståndet medger. Miljökonsekvensbeskrivningen förtydligas med produktionsvolymen i det gällande tillståndet.

Då Hertsövägen rekommenderas som väg för trafik till och från Hertsöfältet kommer endast de transporter som avsiktsförklaringen omfattar att gå över Svartön. Den nya vägförbindelsen mellan Gräsörenbron och Uddebovägen ligger ungefär 600 meter från koksverket vilket innebär att en eventuell olycka med farligt gods på vägsträckan inte bedöms leda till följdolyckor på koksverket. Den nya vägsträckningen ligger inom riskhanteringsavståndet för två Sevesoverksamheter på Svartön. Den nya vägsträckan är av typen industriväg och är inte

öppen för allmänheten och passeringen in kommer styras via en vaktlösning. Riskerna bedöms därför vara hanterbara på grund av de restriktioner som godstransportörer förbinder sig till vid passage in i området. Om denna väg inte skulle komma tillstånd skulle transporterna från Hertsöfältet till hamnen behöva ske via Hertsövägen-Svartövägen-Uddebovägen och därmed passera under koksgasledningen och förbi koksverket. Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer därför att den nya vägsträckningen är ett bättre alternativ.

Vid framtagandet av luftkvalitetsstudien studerades ett flertal ämnen däribland bensen. Utifrån utsläppsmängderna som finns tillgängliga på Naturvårdsverket och bolagets miljörapporter är SSAB inte någon större utsläppare av bensen. Eftersom det identifierades att bensen inte släpps ut i någon större utsträckning bedöms det inte vara ett ämne som riskerar att överskrida miljökvalitetsnormerna för luft och studerades därför inte närmare i den slutliga rapporten.

Efter att Stadsbyggnadsförvaltningen har tagit del av den spridningsberäkning för bensen som SSAB hänvisar till framgår att den avser utsläpp av bensen vid en olycka.

SSAB beräkning av worst case vid (sällsynt) olycksutsläpp är ≤ 10 ppm inom planområdet. Det motsvarar ≤ 30 mg/m³. Samtidigt är det långt under de gränser som anges inom systemet AEGL för korta episoder och jämförbart med AEGL för en hel dag (8h). AEGL är ett system som ger hälsobaserade riktvärden för akut exponering av kemiska ämnen. De svenska hygieniska gränsvärdena för arbetslivet är avsevärt strängare än AEGL.

För att SSABs worst case scenario ska inträffa måste tre sannolikheter sammanfalla:

- vindriktning från SSAB mot planområdet
- stabil skiktning råder (ett tillstånd som leder till låg vertikal omblandning av luft)
- att en olycka inträffar

Sammantaget är bedömningen, baserat på redovisat resultat av SSAB spridningsberäkning av olycksutsläpp när ett worst case scenario inträffar, att planområdet kan påverkas kortvarigt men inte långvarigt av bensen giftighet i en grad som överstiger de strängaste lågrisknivåer för folk i allmänhet. Vid en sådan episod (med vindriktning mot planområdet) skulle det utgå råd att hålla sig inomhus och stänga av ventilation. Effekterna kommer knappast att märkas om varaktigheten är ca 10 minuter. Om varaktighet närmar sig en dag (8h) finns risk för lindriga effekter (enligt AEGL). Det är samtidigt högst osannolikt att en erforderlig vädersituation skulle existera stabilt under 8 timmar.

Luleå lokaltrafik

Lokaltrafiken önskar lämna följande synpunkter på granskning av detaljplan för del av Hertsön .

- I Trafikutredning Hertsöfältet rekommenderas alternativ Hertsövägen för transporter till och från det nya industriområdet.

- Exploateringen av Hertsöfältet medför en ökad trafik på Hertsövägen på mellan 4 – 7 %, vilket kan leda till ytterligare köbildning vid högtrafik. Framförallt vid korsningspunkter och på sträckan där vägen går från två till ett körfält per riktning.
- I utredning har endast korsningarna från Örnäs rondellen och österut undersökta översiktligt. Sträckan mellan Örnäs rondellen och Malmuddsviadukten har inte undersökts, trots att exploateringen medför en trafikökning på 7 % på sträckan.
- Det behövs en restidsanalys för samtliga trafikslag och för ett större område för att kunna se vilka effekter exploateringen och medföljande åtgärder får på transportsystemet.
- Även om korsningarna har ledig kapacitet medför de ökade trafikmängderna att det tar än längre tid för bussen att färdas mellan Hertsön och centrumhalvön än nedanstående uppskattning.
- Trafikökningen påverkar även den linjetrafik som korsar Hertsövägen vid korsningarna med Kronbacksvägen och Ringgatan.
- För att minska Hertsövägens barriäreffekt föreslås en hastighetssänkning från dagens 50 km/h till 30 km/h på sträckan mellan Kronbacksvägen och Örnäs rondellen. Det enda sättet att få ner hastigheten på vägen är att genomföra någon form av hastighetsdämpande åtgärder.
- För att kunna hantera samt minimera effekterna av en eventuell olycka med farligt gods föreslås skyddsåtgärder utmed Hertsövägen. Samtliga åtgärder och framtida utformning av Hertsövägen bör utformas på ett sådant sätt att framkomligheten för kollektivtrafiken samt förarnas arbetsmiljö inte påverkas negativt.
- En sänkning av hastigheten från 50 – 30 km/h medför en minuts längre restid för bussarna till och från Hertsön. En minut kan verka banalt men då det handlar om 200 turer per vintervardag, blir det 200 minuters längre restid per dag. 200 minuter längre restid per dag innebär en ökad kostnad på ca 453 000 kronor per år för LLT i körning. Det kommer att behövas fler bussar för att kunna fortsätta med dagens turtäthet trots längre körtid.
- Exakt hur många fler bussar som krävs har vi inte tittat på än. En buss kostar ca 300 000 kronor per år. I utredningen föreslås bland annat att de signalreglerade korsningarna blir upphöjda. Ett farthinder bör utformas på ett sådant sätt att både förarnas arbetsmiljö och passagerarnas resekomfort inte påverkas negativt.

- En vintervardag är det ca 6 000 resenärer som färdas mellan Hertsön och Centrumhalvön på linjerna 1, 5, 10.
- I utredningen nämns att Hertsöfältet ska försörjas med Kollektivtrafik. I plankartan ser vi inget utrymme för hållplats eller en vändslinga. Ska någon linje förlängas från Hertsön till Hertsöfältet bör bussen kunna vända samt att förarna behöver tillgång till toalett och dylikt.
- Det saknas en gen koppling för bussarna att färdas mellan Hertsön och Hertsöfältet.
- Gamla Lövskärsvägen är planlagd som natur, är det tillåtet samt att vägen rustas upp kan bussarna färdas på Gamla Lövskärsvägen mellan Kråkörvägen och Gräsörvägen.
- Hållplats Kråkörvägen är en av de hållplatser på Hertsön som har flest resenärer per dag och bussarna måste trafikera den innan vidare färd mot centrumhalvön eller Hertsöfältet.

För att kunna hitta gemensamma lösningar föreslår vi fortsatt och löpande dialog mellan Stadsbyggnadsförvaltningen och LLT.

Kommentar: De synpunkter som Luleå lokaltrafik framför är huvudsakligen sådana frågor som främst hanteras i kommunens övergripande trafikplanering.

Trafikprognosen innefattar Hertsöfältet, Kronanvägen och Hertsöheden fullt utbyggda. I trafikutredningen framgår att den utökade trafiken (Hertsöfältet, Kronanvägen och Hertsöheden) på Hertsövägen inte bedöms vara i den storleksordningen att kapaciteten i någon korsning behöver utökas.

I trafikutredningen framgår att barriäreffekten redan idag är stor längs med Hertsövägen och att den förstärks i och med den ökade trafikmängden till och från Hertsöfältet. En förstärkning av barriäreffekten bedöms inte medföra någon betydande påverkan eftersom det även i framtiden kommer att vara möjligt att korsa Hertsövägen på samma sätt som idag. De hastighetsdämpande åtgärder som Luleå lokaltrafik hänvisar till är möjliga åtgärder för att minska barriäreffekten, vilket inte nödvändigt i och med utbyggnaden av Hertsöfältet. Dessa åtgärder kommer studeras närmare vid planeringen av framtida Hertsöheden och i det arbetet är Luleå lokaltrafik välkomna att delta.

Det är huvudmannen för kollektivtrafiken som ansvarar för att ta fram restidsanalyser.

Som framgår av planbeskrivningen är de nya linjesträckningarna och placering av busshållplatser inte bestämda ännu. Som framgår av planbeskrivningen och plankartan finns ett väl tilltaget utrymme för lokalgata vilket möjliggör för busshållplatser. Stadsbyggnadsförvaltningen har gärna en dialog med Luleå lokaltrafik om linjesträckningar och placering av busshållplatser.

Luleå Koloniträdgårdsförening

Yttrandet som inkom under granskningstiden, från Luleå Koloniträdgårdsförening, är ordagrant detsamma som inkom under samrådet. Samrådsyttrande finns i sin helhet i samrådsredogörelsen där det även är bemött och kommenterat, se bilaga 1.

Norrbottnens Ornitologiska Förening

NOF har beretts tillfälle att lämna yttrande över detaljplan -Hertsön-nytt industriområde. Detta område bevakar vi mycket noggrant då det är ett av länets bästa område för ev häckning av vitryggig hackspett. Under vintern har den extremt sällsynta fågelarten vitryggig hackspett synt på flera håll i Norrbotten. Nu hoppas länsstyrelsen och NOF att den ska stanna kvar. Under hösten och vintern har väldigt många vitryggiga hackspettar fötts i Ryssland och Finland, några av dem har kommit till Norrbotten och Sverige. Vi följer fn ca 15 individer med matning, kameror och observatörer som nu är ute och inventerar. Just nu lyssnar vi efter trummande hannar. Om häckning uppstår så vill jag bara påminna om stoppet i Umeå vad avser exploateringen av Öhn pga förekomst av denna art. Därför bör det i planeringen en ev. häckning medtagas/alternativplaneras för. Ett sätt är att påbörja arbetena i de områden som ligger längst ifrån det område som bifogade karta visar.

NOF har kollat igenom handlingarna och vill poängtera att det är viktigt att strandskogarna lämnas orörda, helst hela området . Här finns mycket död ved och lämpliga biotoper för hackspettar. Dessutom är det bra med en obruten skärm mot fjärden där många fåglar samlas, främst under flyttningstid. Även vägen mot Gräsörenbron bör hållas öppen för trafik då vägbanken mot Gräsören är en omtyckt observationsplats.

Det område som är av yttersta vikt framgår av karta.

Kommentar: Den vitryggiga hackspetten finns i dagsläget inte observerad inom planområdet eller dess omgivning. Förutsättningarna för en eventuell framtida häckning av vitryggig hackspett bedöms inte påverkas av planförslaget. Den presumtvt goda miljön för vitryggig hackspett (strandlövsskogarna) kommer finnas kvar även efter planens genomförande.

De värdefulla strandlövsskogarna som Norrbottens Ornitologiska förening markerat på kartan är samma område som åsyftade i samrådet. Området har i planförslaget användningen NATUR och SKYDD och kommer därför inte ianspråkta för annan verksamhet. För att tydliggöra att strandlövsskogarnas naturvärden justeras användningsgränsens så området längs strandkanten endast få användningen NATUR. Det innebär ett stärkt skydd jämfört med idag och området bedöms kunna användas på samma sätt även i framtiden.

Gräsörvägen är planlagt som allmänplats GATA och kommer således vara öppen för allmän trafik även efter ett genomförande av planförslaget.

Boende på Skurholmen

Nu i dagarna går Luleå kommun och Stadsbyggnadsförvaltningen ut med en plan för hur ett nytt industriområde ska utföras på den gamla stålverk80tomten på Hertsölandet. Denna plats är för oss lulebor ett skyddsvärt naturområde. Vi anser inte att det är försvarbart att anlägga ett nytt industriområde här när det finns plats på andra ställen t ex på järnverket och koksverkets område. Vi anser inte att det är försvarbart att anlägga denna industri endast 1 km från tätt bebyggda områden. Vi anser inte heller att befolkningen som är bosatta här ska behöva utsättas för ytterligare påfrestningar genom att exploatera denna natursköna plats med hänvisning till att industrin ska vara miljövänlig.

Förslag till annan placering av batterifabrik på Hertsöns tomt del av Hertsön 11:1 m fl:

Vi har tidigare i somras protesterat mot denna nya anläggning och fabrik på detta natursköna område.

Det verkar som att ingen hänsyn har tagits till våra förslag att som alternativ placera denna nya industri på redan befintliga områden t ex inom järnverkets eller LKABs område. Där finns också färdigt allt som behövs t ex vatten, avlopp och itanslutningar, järnväg och hamn för denna nya fabrik.

Området som är aktuellt igen är en plats för fågel och djurlivet, och som inte har någon motsvarighet i Luleå kommun och överträffar t ex Gammelstadsvikens djurliv. Om Luleå kommun beslutar att förstöra området och Gräsösundet och störa det djurliv som utvecklats sedan ett tidigare projekt Stålverk 80, är ju ett miljöbrott utan dess like. Området från kyrkogården ut till Sandskärsudden har utvecklats till det förnämsta djurområdet i Norrbotten och innehåller i princip alla fåglar som finns. En röst om det: "jag har varit med om många fantastiska upplevelser i området, bl a såg jag en gång 4 havsörnar, en annan gång 5 fiskgjusar på samma gång, det är något fantastiskt att vara med om".

De fåglar och djur som har observerats och som håller till i området är: alla rovfåglar, fiskgjuse, havsörn, kungsörn och dessutom har observerats att trana, svan och gäss söker upp denna plats när de kommer på våren. Fisktärnan finns där häckande och kommer ända från Sydpolen. Även utter har observerats på området och senast även bäver.

Som sagt hela detta område är lokal för så många djurarter som enbart är beroende av detta vattendrag, Gräsösundet. Gräsösundet är den enda platsen där det är öppet vatten tidigt på våren. För att inte tala om den biologiska mångfalden som försvinner.

Det finns heller ingen ekonomisk vinning av att bygga ett nytt industriområde när det redan finns platser för denna nya fabrik.

Att flytta den tunga trafiken från den befintliga vägen ut till Koksverksvakten, och

köra efter hertsövägen genom bostadsområden förbi skolor plus kommande bostadsområden är ju helt absurt. Det är ju ett otroligt dåligt industriprojekt när det ska byggas nya stora bostadsområden efter Hertsövägen.

Om kommunen beslutar att kalhugga området försvinner ett naturområde som har blivit en lokal för ett stort antal djur och fåglar och dessutom en mycket vacker plats som har återhämtat sig från ett tidigare projekt, Stålverk80.

Vi anser att denna nya industri på Hertsön inte överensstämmer med folkflertalets synpunkter. Området som ska tas i bruk ska vara 200ha vilket är alldeles för stort och gränsar till det viktiga vattendraget Gräsösundet och endast 1 km från bostadsbebyggelsen på Hertsön.

bifogar bilder på Gräsösundet tagna i somras.

Planområdet som ska kalhuggas och så nära bebyggelsen.

Vår förhoppning är att Luleå kommun skrotar detta nya projekt och i stället beslutar att göra området till en naturpark som kan hålla ihop hela hertsölandet som ett skyddat område. Nu har vi chansen att visa framfötterna och visa att vi är en ekokommun med ambitioner att spara så mycket som möjligt av den natur vi har.

Övrigt som kan vara värt att beakta:

Regeringen satsar 2,9 miljarder på miljö och klimat. På miljösidan föreslås det mer pengar till att skydda naturområden och sanera haven.

Enligt miljöåtgärdsplanerna i budgeten handlar det om "gamla miljösynder" och att bevara, skydda och sanera naturområden och hav och vatten. Pengarna ska gå till att sköta naturreservat och att anlägga nya. Värde är att den biologiska mångfalden skyddas. Genom att bevara viktiga naturområden kan dessutom alla viktiga insekter för pollinering främjas.

Allt detta sammantaget ger en grund för att försöka hitta en alternativ placering för detta nya industriprojekt och i första hand använda befintliga platser för denna industri.

Kommentar: Synpunktslämnaren är densamma som i samrådsredogörelsen benämns som Boende på Hertsön, 2019-06-20. Utifrån utförligare uppgifter i granskningsyttrandet kan konstateras att personen är boende på Skurholmen.

I Luleå är det idag brist på industrimark för nya etableringar. Hertsöfältet har sedan 1990-talet varit utpekat i översiktsplanen som ett framtida område för industri. I miljökonsekvensbeskrivningen har alternativa lokaliseringar studerats. Där framgår att det finns flera industriområden i Luleå men dessa är till största del redan exploaterade och är i privat ägo. Hertsöfältet är den plats som har goda förutsättningar att kunna etablera flera

ytkrävande industriverksamheter samt har ett strategiskt läge med närhet till hamn och järnväg.

Naturvärdesinventering har gjort för att identifiera och bedöma områdets betydelse för biologisk mångfald. Inventering har utförts både av konsult och av kommunens ekolog, som har god kännedom över områdets naturvärden. Det är framförallt i de strandnära områdena som högre naturvärden har identifierats. Det är även där som flest fågelobservationer har noterats. Planförslaget bedöms medföra att enstaka objekt eller mindre del av naturmiljöer som inte är betydelsebärande försvinner. De delar av planförslaget som planlagt som naturmark eller skyddsområde kommer inte avverkas. Det är främst i dessa delar som de högsta naturvärdena återfinns och det får ett starkare skydd när marken planläggs som naturmark.

Gräsörsundet bedöms inte påverkas av industriverksamhet på Hertsöfältet.

Mellan samrådet och granskningen har skyddsavståndet avståndet mellan bostadsbebyggelsen och kvartersmarken inom planområdets utökats och kvartersmarken för industri har delvis ändrats till verksamheter. Användningen verksamheter innefattar ytkrävande verksamheter med begränsad omgivningspåverkan. Planområdet uppgår till 200 ha varav 130 ha förblir naturmark och drygt 70 ha blir industrimark.

Den tunga trafiken till och från Svartöns industriområde kommer fortsatt gå via Svartövägen. I miljökonsekvensbeskrivningen och trafikutredningen framgår att Stadsbyggnadsförvaltningen låtit utreda flera alternativa vägar för att nå planområdet. Slutsatsen är att en väg längs med Svartöns strandkant och att öppna Uddebovägen för allmän trafik inte är lämpligt grund av närheten till Sevesoverksamheterna och den risk det innebär. I trafikutredningen har även flera riskberäkningar gjorts för att utreda vad transporter av farligt gods resulterar i för risknivåer längs Hertsövägen. Riskberäkningen visar på tolerabla risknivåer längs Hertsövägen efter att Hertsöfältet är fullt utbyggt.

I miljökonsekvensbeskrivningen har trafik, luftkvalitet och buller med mera utretts. Den sammantagna bedömningen är att det finns utrymme för etablering av industri på Hertsöfältet utan betydande omgivningspåverkan avseende hälsa och säkerhet.

Boende på Hertsön

De inkomna synpunkterna från boende på Hertsön framgår nedan i oavkortad form och kommenteras gemensamt nedan.

Boende Hertsön 1 (Järpgränd 17)

Jag vill framföra min klagan om att ett industriområde ska byggas så nära Hertsön bostadsområde. Farliga produkter och hertsövägen kommer bli tungt trafikerad. Känns varken tryggt eller säkert. Hur kan det även ses som en bra plan att köra genom hela Luleå för att komma ut till Hertsön? Låter inte vettigt.

Boende Hertsön 2 (Spovgränd 27)

Jag överklagar detta tilltänkta industriområde.

Boende Hertsön 3 (Åkerbärsstigen 13)

tycker inte om att man ska bygga där. det kommer bli mer trafikerat med tunga fordon. det förstör idyllen på hertsön. så jag säger starkt nej!

Boende Hertsön 4 (Adress okänd)

Protesterar starkt emot nya industriområdet på hertsön. BIG no! Hit vill vi inte ha det. Nästan hela majoriteten på hertsön är starkt emot detta.

Boende Hertsön 5 (Adress okänd)

Nej känns farligt med batteri fabrik på hertsön nära skog, natur och bostads område. Samt tungtrafik och utsläpp.

Boende Hertsön 6 (Åkerbärsstigen 11)

Nu i dagarna går Luleå kommun och Stadsbyggnadsförvaltningen ut med en plan för hur ett nytt industriområde ska utföras på den gamla stålverk80tomten på Hertsölandet. Denna plats är för oss lulebor ett skyddsvärt naturområde. Vi anser inte att det är försvarbart att anlägga ett nytt industriområde här, när det finns plats på andra ställen t ex på järnverket och koksverkets område. Vi anser inte att det är försvarbart att anlägga denna industri endast 1 km från tätbebyggda områden. Vi anser inte heller att befolkningen som är bosatta här ska behöva utsättas för ytterligare påfrestningar genom att exploatera denna natursköna plats med hänvisning till att industrin ska vara miljövänlig. Det borde finnas annan placering för denna batterifabrik än Hertsöns tomt del av Hertsön 11:1. Använd istället befintliga områden som exempelvis järnverket eller LKABs område. Där finns också färdigt allt som behövs t ex vatten, avlopp och it-anslutningar, järnväg och hamn för denna nya fabrik.

Området som är aktuellt igen är en plats för fågel och djurlivet, och som inte har någon motsvarighet i Luleå kommun och överträffar t ex Gammelstadsvikens djurliv. Området från kyrkogården ut till Sandskärsudden har utvecklats till det förnämsta djurområdet i Norrbotten och innehåller i princip alla fåglar som finns. En röst om det: "jag har varit med om många fantastiska upplevelser i området, bl a såg jag en gång 4 havsörnar, en annan gång 5 fiskgjusar på samma gång, det är något fantastiskt att vara med om". De fåglar och djur som har observerats och som håller till i området är: alla rovfåglar,

fiskgjuse, havsörn, kungsörn och dessutom har observerats att trana, svan och gäss söker upp denna plats när de kommer på våren. Fisktärnan finns där häckande och kommer ända från Sydpolen. Även utter har observerats på området och senast även bäver. Det finns heller ingen ekonomisk vinning av att bygga ett nytt industriområde när det redan finns platser för denna nya fabrik.

Att flytta den tunga trafiken från den befintliga vägen ut till Koksverksvakten, och köra efter hertsövägen genom bostadsområden förbi skolor plus kommande bostadsområden är ju helt absurt.

Dessutom det som ska utvinnas är anodmaterial från ett batteri och tung trafik kommer fraktas från Vittangi och gå genom hela Hertsön och transportera farligt gods. Det känns inte som en bra idé.

Allt detta sammantaget ger en grund för att försöka hitta en alternativ placering för detta nya industriprojekt och i första hand använda befintliga platser för denna industri.

Kommentar: Synpunkter som inkommit från boende på Hertsön avser alternativ lokalisering av planområdet, avbryta planarbetet, påverkan av ökade trafikmängder och tunga transporter samt transporter av farligt gods. För Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer till dessa synpunkter, se kommentarerna till synpunkten lämnad av Boende på Skurholmen.

Synpunkterna från Boende Hertsön 6 är huvudsakligen detsamma som synpunktslämnaren Boende på Skurholmen framför, se därför kommentarerna där.

Ställningstagande och förändringar

Med anledning av inkomna synpunkter görs följande förändringar i detaljplanen efter granskningskedet

- I miljökonsekvensbeskrivningen förtydligas att kontrollprogrammet bör inkludera mätningar i Harrbäcken som kan utgöra underlag för en statusklassning.
- I miljökonsekvensbeskrivningen förtydligas att kontrollprogrammet bör ha en vidare geografisk avgränsning än planområdet och att statusförbättrande åtgärder kan vara möjliga även utanför planområdet.
- I planbeskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen förtydligas föroreningspåverkan i Harrbäcken.
- I planbeskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen förtydligas vilka ytor som kan användas vid behov för kompletterande rening innan utsläpp till Harrbäcken.
- I planbeskrivningen under avsnittet Detaljplanens genomförande sammanfattas kontrollprogrammets huvuddrag.
- Planbeskrivningen förtydligas med att omgrävning av befintliga vattendrag är anmälnings- eller tillståndspliktig vattenverksamhet.
- Planbeskrivning justeras utefter att Hertsön 10:1 är avregistrerad.
- Planebeskrivningen förtydligas angående ledningsrättsupplåtelse och servitut.
- Miljökonsekvensbeskrivningen förtydligas med SSAB:s gällande tillstånd avser en produktionsvolym om 2,5 miljoner ton prima stålämne.
- I plankartan justeras användningsgränsen så området längs stranden endast får användningen NATUR.
- I planbeskrivningen under avsnittet Detaljplanens genomförande förtydligas att dagvattenanordningar eller utsläpp av annat avloppsvatten kan ses som miljöfarlig verksamhet och är då anmälningspliktigt hos Miljö- och byggnadsnämnden.

Utöver dessa förändringar har miljökonsekvensbeskrivningen och planbeskrivningen reviderats av mer redaktionell karaktär där viss text och bild tillkommit och omdisponerats.

Förändringarna i planhandlingarna bedöms inte vara så väsentliga att kommunen måste låta granska det ändrade förslaget på nytt innan detaljplanen kan antas (5 kap. 25 §, plan- och bygglagen).

Kvarstående synpunkter

Följande skriftliga synpunkter har inte blivit tillgodosedda, dvs. har inte föranlett någon ändring i detaljplanen. Stadsbyggnadsförvaltningens motivering till varför synpunkt eller fråga inte har kunnat tillgodoses motiveras under respektive yttrande ovan.

- Miljö- och byggnadsnämndens synpunkt om att all trafik med farligt gods bör gå genom Svartön.
- Miljö- och byggnadsnämndens synpunkt om förbud mot källare, borra brunn och bortledning av grundvatten inom delar av planområdet.
- Norrbottens ornitologiska föreningens synpunkt gällande annan lokalisering av planområdet.
- Luleå lokaltrafiks synpunkt om restidsanalys, förlängda restid och framkomlighet.
- Boende på Skurholmen och Hertsön synpunkter gällande:
 - att området inte ska exploateras
 - alternativ lokalisering av planområdet
 - ianspråktagande av naturmark
 - trafikökningen längs med Hertsövägen

Stadsbyggnadsförvaltningen

Avdelning Stadsplanering och infrastrukturdrift 2020-03

AnneLie Granljung

Johanna Lundmark

Mia Sundström

Planchef

Planarkitekt

Planarkitekt



Detaljplan för del av Hertsön 11:1 m.fl. Hertsöfältet

Luleå kommun

Norrbottens län

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Bakgrund

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutade den 13 februari 2017 att ge stadsbyggnadsnämnden i uppdrag att upprätta ett förslag till detaljplan för del av Hertsön 11:1 m.fl. Hertsöfältet.

Detaljplanen har stöd i Luleå kommuns översiktsplan. Hertsöfältet har pekats ut som ett nytt område lämpligt för kraftigt störande verksamheter. Detaljplanen bedöms inte strida mot intentionerna i översiktsplanen.

Det förslag till detaljplan som upprättats har ställts ut för samråd. Resultatet av detta samråd redovisas i denna samrådsredogörelse. Förslaget till detaljplan har bearbetats efter samrådet.

Detaljplanen har inte föregåtts av något detaljplaneprogram.

Hur samrådet bedrivits

Detaljplanen handläggs enligt plan- och bygglagens regler för så kallat utökad förfarande (se 5 kap. 7 §, plan- och bygglagen). För att få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt och för att ge möjlighet till insyn och påverkan ska samråd ske med myndigheter, sakägare och övriga berörda enligt 5 kap. 11 §, plan- och bygglagen.

Ett förslag till detaljplan har därför visats för samråd under perioden 2019-05-29 till och med 2019-06-23. Planhandlingarna har funnits tillgängliga på Luleå kommuns webbplats, på Stadshuset, på Stadsbiblioteket och på Hertsöns bibliotek.

En kungörelse om planförslaget och samrådet har dels anslagits på kommunens digitala anslagstavla, dels införts i lokaltidningarna Norrbottens Kuriren och Norrländska Socialdemokraten den 28 maj 2019.

Information om samrådet skickades dessutom till samtliga fastighetsägare av fastigheter angränsade till planområdet samt till myndigheter och övriga berörda enligt sändlista. Samråd har under arbetet med planförslaget även skett kontinuerligt med berörda kommunala förvaltningar och bolag.

Under samrådet inkom 13 skrivelser.

Skrivelser med synpunkter och/eller frågor har inkommit från:

- Skanova, 2019-06-10
- Trafikverket, 2019-06-13
- Sjöfartsverket, 2019-06-14
- Lantmäteriet, 2019-06-17
- Boende på Örnäset Södra Vretvägen, 2019-06-17
- Räddningstjänsten, 2019-06-19
- Miljö- och byggnadsnämnden, 2019-06-19
- SSAB, 2019-06-20
- Boende på Hertsön, 2019-06-20
- Luleå Energi AB, 2019-06-20
- Luleå Koloniträdgårdsförening, 2019-06-23
- Norrbottens Ornitologiska Förening, 2019-07-09
- Länsstyrelsen, 2019-07-01

Inkomna synpunkter med kommentarer

Inkomna synpunkter redovisas här i delvis sammanfattad och förkortad form. Så långt det varit möjligt har yttrandena tagits med i oavkortad form. Synpunkterna i sin helhet finns att tillgå på Stadsbyggnadsförvaltningen.

Stadsbyggnadsförvaltningens (avdelning Stadsplanering och infrastrukturdrift, sektion plan) kommentarer skrivs med kursiv stil för att tydligt skilja dem från inkomna synpunkter.

Myndigheter

Länsstyrelsen

Samrådshandlingar daterade 2019-05-28 för granskning enligt 5 kap 18 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900) Kommunens diarienummer: SBF 2017/304

Planförslaget

Planområdet är beläget öster om bostadsbebyggelsen på Hertsön och väster om bostadsbebyggelsen på Hertsölandet. I söder ligger planområdet i nära anslutning

till industriområdet på Svartön och i nordost avgränsas området av Hertsövägen. Planområdet omfattar ca 190 ha.

Planens huvudsakliga syfte är skapa förutsättningar för ett nytt industriområde på Hertsöfältet. Med användningen industri menas all slags produktion, lagring och hantering av varor. Planen syftar även till att säkerställa skydd mot störningar, omhändertagandet av dagvatten, bevarande av naturvärden samt möjliggöra för nya gator, gång- och cykelvägar och teknisk infrastruktur.

Planområdet är idag obebyggt och består till största delen av ung blandskog. Området kommer att succesivt byggas ut, under åtminstone 10 – 15 år framöver. Detaljplanens genomförande innebär att ytor skapas för industri för att möta behovet och efterfrågan av industrimark.

Kommunen bedömer att planförslaget har stöd i Luleå kommuns översiktsplan 2013 och handlägger planprocessen med utökat förfarande enligt plan- och bygglagen (2010:900).

För närvarande pågår arbete hos Luleå kommun med att ta fram en ny Översiktsplan. Planen är ännu inte antagen. Planförslaget kommer att ha stöd även i den nya planen.

Länsstyrelsens yttrande

Lokalisering

Länsstyrelsen konstaterar att kommunen valt en lokalisering för detta jämförelsevis stora område som kan leda till komplikationer avseende bland annat påverkan från ökad trafik och luftburna föroreningar. Lokaliseringen kan också innebära fördelar om kommunen hanterar de svårigheter och potentiella risker som finns i sammanhanget.

En fördel med lokaliseringen kan vara närheten till Svartöns industriområde, med tillgång till bl.a. hamnar och järnvägsförbindelse. De industriverksamheter som finns på Svartön kan också dra nytta av närhet till det nya verksamhetsområdet.

En stor nackdel med lokaliseringen är närheten till befintliga och planerade nya bostadsområden på Hertsön och i viss mån också närheten till värdefull natur, bl.a. ett naturreservat omedelbart norr om det nya verksamhetsområdet samt berörda och angränsande riksintressen: riksintresse för friluftsliv, riksintresse för Norrbottens kust och skärgård samt riksintresse för totalförsvaret.

En annan nackdel med planområdets lokalisering är att en stor del av den tunga trafiken, den trafik som kommer söderifrån eller är på väg söderut, sannolikt väljer att färdas via Luleå C, Bergnäbron och Bergnäset. Den tunga trafiken och transporter med farligt gods innebär större påverkan och exponering för risker för betydligt större områden och fler människor än om industriområdet hade

lokaliserats i strategisk närhet till någon av de större kommunikationsstråken, E4 eller väg 97. Mer tung trafik genom Luleås centrala delar innebär också ytterligare belastningar för miljön, särskilt för luftkvaliteten och mängden hälsovådliga partiklar i luften som redan idag ligger på kritiska nivåer.

Oavsett vald plats och nämnda nackdelar, kräver områdets storlek samt den höga exploateringsgraden i sig att vissa aspekter beaktas särskilt noga. Det förväntas ha större påverkan på omgivningen, genererar mer trafik och innebär potentiellt större mängder luftburna olägenheter i form av buller, partiklar och doftämnen mm., samt också ökad risk för påverkan på omgivande vattenmiljöer.

Kommentar: Efter samrådet har Länsstyrelsen och Luleå kommun fortsatt föra en dialog om de miljöeffekter som utreds i miljökonsekvensbeskrivningen.

Alternativ lokalisering har studerats och lokaliseringen har motiverats i miljökonsekvensbeskrivningen.

Trafikutredningen (Trafikutredning Hertsöfältet, Norconsult december 2019) har kompletterats efter samrådet av planförslaget. Bland annat har man noggrannare studerat framkomligheten till målpunkten E4 söderut. I utredningen kommer man fram till att väg 97 har bättre framkomligheten i form av färre signalreglerade korsningar och cirkulationsplatser och högre hastighetsbegränsningar. Väg 97 är också rekommenderad väg för farligt gods. Utifrån detta bedöms det vara mer sannolikt att den tunga trafiken väljer att färdas vägen via väg 97 till målpunkten E4 söderut än att välja vägen genom centrum. Luleå kommun har i översiktsplanen dessutom fastställt att huvudvägnätets (Södra Hamnleden) barriärsverkan ska minskas med fler passager och övergångsställen, smalare gatusektioner och andra hastighetsdämpande åtgärder. Vid ett genomförande av detta bedöms sannolikheten att den tunga trafiken till och från Hertsöfältet väljer att färdas genom centrum minskas ytterligare. Övriga trafikfrågor och mer detaljerade utredningar för trafiksituationen på centrumhalvön hanteras i den översiktliga planering och då främst i utvecklingsplanen för Centrum.

Stadsbyggnadsförvaltningen kommenterar synpunkter om exploateringsgrad, luftkvalitet, buller, risker farligt gods och påverkan på riksintressen, omgivande bostadsområden och vattenmiljöer med mera under respektive rubrik av länsstyrelsen yttrande.

Generellt kan dock sägas att det inte är möjligt att i samband med detaljplaneläggningen förutse alla olika miljöstörningar som kan uppkomma av den verksamhet som planen medger. En detaljplan kan därför inte reglera alla miljöstörningar som en viss verksamhet kan medföra. Omfattningen av eventuella miljöstörningar kan klargöras först i samband med bygglovsprövningen när det är känt vilken verksamhet som ska bedrivas. Det finns då möjligheter med stöd av PBL ställa utformningskrav på verksamheten så att denna inte medför betydande olägenhet för omgivningen. Om verksamheten är miljöstörande kan ytterligare villkor komma att ställas på verksamheten med stöd av miljöbalken.

Trafik

Länsstyrelsen konstaterar att kommunen har valt Hertsövägen som det huvudsakliga alternativet för transporter till och från det nya industriområdet, inkl. tunga transporter och transporter med farligt gods. Enligt kommunens egen bedömning kommer planområdet att alstra 1800 fordon per dygn, varav 150 tunga fordon. Samtidigt föreslår kommunen i sin nya FÖP för Hertsön (FÖP-handlingen har passerat granskningskedet och förväntas kunna antas av KF under hösten 2019) en omfattande utbyggnad av nya bostadsområden norr om Hertsövägen. Det är oklart hur många nya bostäder det kan bli på den s.k. Hertsöheden. Med motsvarande täthet som befintliga bostadsområden på Hertsön handlar det om bostäder för flera tusen personer. Dessa nya bostadsområden genererar också trafik, mycket trafik. Vid bedömning av trafikeffekterna från planområdet anser Länsstyrelsen att kommunen behöver beakta den sammantagna effekten av trafik från nya bostadsområden och från planområdet. Då kan en mer rättvisande bedömning av kumulativa effekter och påverkan göras, dels för befintliga och nya bostäder på Hertsön, men också påverkan på boende som berörs utmed Hertsövägen, på Lerbäcken, Örnäset och Skurholmen osv. Det är vidare oklart hur den nya förbindelsen mellan Lerbäcken och Kronanbackan, den s.k. Kronanvägen, kommer att påverka trafikflödena inom Hertsö-området och på Hertsövägen. Effekterna av Kronanvägen bör vägas in i helhetsbilden.

Oavsett hur mycket trafik som genereras av nya bostadsområden norr om Hertsövägen och oavsett den totala trafikmängden, mängden transporter med farligt gods mm. som trafikerar Hertsövägen, kvarstår en ofrånkomlig påverkan och de risker som trafiken medför för berörda områden.

Länsstyrelsen förordar därför att kommunen söker alternativa lösningar för trafikmatning mot planområdet. Det innebär i praktiken att kommunen bör utreda vidare och gå till botten med alternativet att trafikmata planområdet via Svartön. Det framstår som ett bättre alternativ än Hertsövägen i störnings- och riskhänseende. Länsstyrelsen är medveten om de komplikationer och utmaningar som trafikmatning via Svartön innebär, men anser ändå att möjligheten bör prövas ytterligare. Svårigheter och kostnader måste vägas mot människors hälsa och de risker som boende utmed Hertsövägen kommer att utsättas för med kommunens nu föreslagna trafiklösning. Människors hälsa och välbefinnande väger mycket tungt i sammanhanget.

Kommentar: I trafikprognosen som var framtagen i trafikutredningen (Trafikutredning Hertsöfältet, Norconsult mars 2019) inför samrådet inkluderade förutom Hertsöfältet, en full utbyggnad av Kronanvägen och Hertsöheden. Denna prognos har legat till grund för efterföljande utredningar så som riskberäkningarna för transporter av farligt gods i trafikutredningen, luftutredningen (Luftkvalitetsstudie Hertsöfältet, Tyréns januari 2020) och trafikbillerutredningen (Trafikbillerutredning Hertsövägen, Norconsult januari 2020).

I trafikutredningen som fanns som underlag vid samrådet framgår att Stadsbyggnadsförvaltningen låtit utreda flera alternativa vägar för att nå planområdet. Slutsatsen är att en väg längs med Svartöns strandkant inte är lämplig för allmän trafik på grund av närheten till Sevesoverksamheterna och den risk det innebär. Enligt riskvärderingsprincipen bör enskilda personer eller grupper inte utsättas för oproportionerligt stora risker i förhållande till de fördelar som det innebär för de. Det är därför olämpligt att tillåta allmän trafik längs med Svartöns strandkant. Av samma skäl bedöms det inte heller lämpligt att öppna upp Uddebovägen för allmän trafik. SSAB, LKAB, Luleå hamn och Luleå kommun har ingått en avsiktsförklaring som innebär att tio transporter per dygn får passera Gräsörenbron och vidare genom Svartön. Därmed kan transporter mellan Hertsöfältet och Luleå hamn gå den vägen.

Sammanfattningsvis visar riskberäkningen på tolerabla risknivåer längs Hertsövägen efter att Hertsöfältet, Hertsöheden och Kronanvägen är fullt utbyggt, förutsatt att skyddsåtgärder byggs mellan Svartövägen och Kronbacksvägen/Örnäsvägen. Med stöd av ovanstående framtagna utredningar bedöms Hertsövägen som ett bättre alternativ än trafikmatning över Svartön.

Trafikutredningen (Trafikutredning Hertsöfältet, Norconsult december 2019) har kompletterats med en beskrivning av barriäreffekter, en riskberäkning för ett så kallat worst-case för att ytterligare studera om Hertsövägen är ett lämpligt alternativ utifrån människors hälsa och säkerhet. Hertsövägen har redan idag en stor barriäreffekt. Det ökade trafikflödet kommer medföra att Hertsövägens barriäreffekt förstärks. En förstärkning av barriäreffekten bedöms inte medföra någon betydande påverkan eftersom det även i framtiden kommer att vara möjligt att korsa Hertsövägen på samma sätt som idag. Det utökade trafikflödet bedöms inte vara i den storleksordningen att kapaciteten i någon korsning behöver utökas. Avseende trafikbuller se kommentar under rubriken buller.

Exploateringsgrad

Länsstyrelsen konstaterar att kommunen föreslår en maximal byggrätt om 60 procent per fastighetsarea. Det är en i sammanhanget exceptionellt hög exploateringsgrad. I synnerhet tillverknings- och processindustri som kräver stora kringliggande ytor för transporter, lossning/lastning, lagring, uppställning och parkering mm.

Länsstyrelsen anser även att planförslaget behöver säkerställa att tillräckliga ytor finns för dagvattnets hantering samt att ytor säkerställs för vegetation som kan bidra till att minska luftpåverkan i enlighet med vad som rekommenderas i MKB:n.

Länsstyrelsen anser även att kommunen behöver minska exploateringsgraden i området med mindre byggrätter, bl.a. med hänsyn till olika riskfaktorer och möjligheten att skapa väl fungerande logistiklösningar, men också med hänsyn till möjligheten att åstadkomma en trevlig arbetsmiljö inom området, med viss del grönytor och planteringar mm.

Alla gynnas av en hög ambitionsnivå, för säkerhet, funktion och logistik samt även för upplevelse- och gestaltningsmässiga aspekter.

Kommentar: Stadsbyggnadsförvaltningen har minskat exploateringsgraden i planförslaget för att säkerställa tillräckliga ytor för exempelvis vegetation, omhändertagande av dagvatten och snöhantering men även för att parkeringar, upplag och interna körvägar ska inrymmas inom vardera fastighet. Exploateringsgrad har justerats till 50 % byggnadsarea per fastighetsarea inom användningen industri och till 40 % inom användningen verksamhet. I kommande markanvisningsavtal kommer det även ingå överenskommelser om exempelvis grönstruktur inom kvartersmarken. För att ytterligare förtydliga intentionerna av att det ska finnas vegetation även inom kvartersmarken förtydligas att syftet med prickmarken och placeringsbestämmelsen är att skapa utrymme mellan byggnaderna och ge möjlighet till gröna stråk som ger en dynamik i områdets struktur.

Hälsa och säkerhet

Länsstyrelsen konstaterar att kommunen har lagt in ett skyddsavstånd mellan befintlig bostadsbebyggelse och planområdet. Ur ett säkerhets- och störningsperspektiv, beroende på vilken industri som avses, kan avståndet i vissa fall vara otillräckligt.

Vad gäller möjligheterna för etablering av tung industri och störande verksamheter anser Länsstyrelsen att kommunen redan nu bör ta höjd för erforderliga säkerhetsavstånd till närmaste bostäder och ha en beredskap för att olika sorters verksamheter kan kräva olika säkerhetsavstånd i händelse av att det skulle kunna ske en allvarlig olycka vid någon eller några av verksamheterna. Detaljplanen bör därför redan nu ta hänsyn till behovet av eventuella skyddsbarriärer till omgivningen – utöver det skyddsavstånd som finns inlagt i planen.

I ett senare skede, i bygglovsprövning och tillståndsgivning, bör kommunen ta fram särskilda beräkningar avseende skyddsavstånd utifrån tänkta verksamheter samt förslag på utformning av verksamheter och eventuella skyddsbarriärer mot omgivningen.

Kommentar: Idag saknas riktvärden för generella skyddsavstånd mellan industriområden och bostäder. I den tidigare gällande Bättre plats för arbete (Boverket 1995:5) kan dock viss ledning hämtas. I den publikationen framgår att ett generellt skyddsavstånd på 500 meter bör finnas mellan industriområden och bostäder. Vid en sammantagen bedömning av de utredningar som är gjorda inom ramen för planarbetet bedöms ett säkerhetsavstånd på 500 m vara tillräckligt. Planförslaget har justerats så att avståndet mellan kvartersmarken för industri och närmaste bostad är minst 500 m. Den kvartersmark som ligger närmare än 500 m från närmaste bostad har planlagts med användningen verksamhet. Avstånd mellan kvartersmarken för verksamheter och närmaste bostäder är drygt 300 m. Med ledning av publikationen Bättre plats för arbete bedöms erforderligt avstånd mellan bostäder och verksamheter vara 200 m. Det är kortare eftersom användningen verksamheter av sin

karaktär ska ha en begränsad omgivningspåverkan och kan således placeras närmare bostäder än vad industrimark bör göra.

I planförslaget har ytor för skydd säkerställts. Användningen SKYDD är en generell användningsbestämmelse som bör tillämpas för områden som behövs för att ge plats för anordningar som ska skydda mot störning, markförorening, olyckor, översvämning och erosion. Skyddsanordningarna kan exempelvis vara bullervall, bullerplank, täta planteringar eller diken. Syftet med användningen förtydligas i planbeskrivningen.

Det är inte möjligt att i samband med detaljplaneläggningsen förutse vilka olika miljöstörningar som kan uppkomma av den verksamhet som planen medger (enligt MÖD P3987-17). En detaljplan kan därför inte reglera alla miljöstörningar som en viss verksamhet kan medföra. Omfattningen av eventuella miljöstörningar kan klargöras först i samband med bygglovsprövningen när det är känt vilken verksamhet som ska bedrivas. Det finns då möjligheter med stöd av PBL ställa utformningskrav på verksamheten så att denna inte medför betydande olägenhet för omgivningen. Om verksamheten är miljöstörande kan ytterligare villkor komma att ställas på verksamheten med stöd av miljöbalken.

Buller

Skyddsavståndet eller buffertzonen mot befintlig bebyggelse på Hertsön är till stor del bevuxen med ung blandskog som har minimal ljuddämpande effekt. I buffertzonen finns även en del större öppna ytor som inte ger någon dämpning alls. Skogen kan däremot dämpa de visuella intrycken från industriområdet.

Vid utformning av bebyggelse och industrianläggningar på planområdet är det därför viktigt att redan i ett tidigt skede i möjligaste mån ta hänsyn till placering av ljudkällor, exempelvis stora fläktar, och spridning av ljud.

I fråga om buller i relation till angränsande naturreservat finns det studier som påvisar att trafikbuller kan ge effekt på fågellivet. Däribland minskad populationstäthet och påverkan på ett flertal arter, särskilt naturvårdsarter. Beroende på trafikintensitet och bullernivå kan det uppkomma effekter på avstånd mer än 1 km från vägen.

I "Trafikbuller i värdefulla naturmiljöer II – slutrapport, J-O Hellin, En skrift från CMB om transportinfrastruktur och biologisk mångfald" har det tagits fram följande förslag till begränsningsvärden:

- Ingen kvalitetsförsämring tolerans > gränsvärde 45 dB (Aeq)
- 20 % kvalitetsförsämring tolerans > gränsvärde 50 dB (Aeq)
- 50 % kvalitetsförsämring tolerans > gränsvärde 55 dB (Aeq)

Kommunen behöver därför överväga bullerbegränsande åtgärder även mot naturreservatet. Särskilt då avståndet till det är relativt kort, både från vägen och planområdet.

Kommentar: Stadsbyggnadsförvaltningen delar inte länsstyrelsens synpunkt att ung blandskog skulle ge en minimal ljuddämpande effekt. Ung blandskog är av ofta uppvoxen i olika höjd och lövrik vilket ger bättre bullerdämpande effekt än exempelvis äldre tallskog.

I bullerutredningen (Bullerutredning Hertsöfältet, ÅF september 2018) framtagen inför samråd visar att det är möjligt att etablera industrier inom kvartersmarken. Efter samråd har skyddsområdet utökats och kvartersmarken för industri har delvis ändrats till verksamheter.

Användningsbestämmelsen SKYDD möjliggör, utöver vegetation, att andra typer av anordningar kan anläggas inom området för att minska eventuell störning. I kommande bygglovsprocess och eventuell tillståndsprövning kommer frågan om industribuller och placering av ljudkällor att hanteras för vardera verksamhet.

På berörd sträcka är trafikflödet idag 1300 fordon/dygn och bedöms bli 3100 fordon/dygn. I bullerutredningen framgår att bullernivåerna förväntas öka i och med den ökade trafikmängden. Utifrån trafikbullerutredningen bedöms ljudnivåer ligga under 45 dBA ca 250 m in i naturreservatet från Hertsövägen. Även om det är en markant ökning av trafikflödet så är det ändå relativt låg trafikmängd, som kommer att utökas succesivt under lång tid. Vilket möjliggör att fåglarna anpassar sig till de nya förhållandena gradvis. Det kan dock innebära en viss påverkan på fågellivet närmast vägen.

Luftkvalitet

Etablering av tung industriverksamhet inom planområdet kan medföra risk för försämrad luftkvalitet för näraliggande bostadsområden på Hertsön. Länsstyrelsen bedömer risken som särskilt stor då Hertsöns bostadsområden ligger i förhärskande vindriktning i relation till planområdet.

Försämrad luftkvalitet kan bl.a. innebära spridning och nedfall av partiklar, luktämnen mm.

Länsstyrelsen anser att det hade varit en fördel om kommunen i planbeskrivningen redogjort för vilken industri som man bedömer som lämplig inom området medutgångspunkt från vad man bedömer att området kan tåla bl.a. för att undvika negativ påverkan på luftkvaliteten i näraliggande bostadsområden.

Länsstyrelsen vill här återigen också betona betydelse av den tunga trafiken och dess påverkan på luftkvaliteten för de områden som berörs, inklusive den förväntade ökningen av tung trafik genom Luleå C som etableringen av industriområdet innebär.

Kommentar: Inför granskningen av planförslaget har Stadsbyggnadsförvaltningen kompletterat underlaget med en luftkvalitetsutredning (Luftkvalitetsstudie Hertsöfältet, Tyréns januari 2020). Den har tagits fram för att undersöka planområdets påverkan på närliggande bostadsområden. Utredningen visar att det finns utrymme för etablering av industri på Hertsöfältet där utsläppen från de nya industrierna kan vara i samma storleksordning som utsläppen som idag genereras av Svartön, utan att

miljökvalitetsnormerna överskrids vid bostadsområden. Eftersom luftkvalitetsutredningen visar att utsläppen från Hertsöfältet kan vara i storleksordningen som utsläppen från Svartön, innebär det att de flesta typer av industriverksamheter kan inrymmas inom planområdet. Intentionen för Hertsöfältet är dock inte ett nytt Svartön utan smart och hållbar industri. Dessutom är de flesta industriverksamheter tillståndspliktiga och dess omgivningspåverkan kommer att utredas och villkoras i miljöprövningen. Typ av lämpliga industriverksamheter bedöms därmed inte relevant att utreda i planprocessen.

Eventuell påverkan på luftkvaliteten i Luleå centrum och mer detaljerade utredningar för trafiksituationen på centrumhalvön hanteras i den översiktliga planering och då främst i utvecklingsplanen för Centrum.

Dagvatten och snö

Länsstyrelsen konstaterar även här att den föreslagna höga exploateringsgraden kan leda till svårigheter när det gäller dagvatten och snö. Med en stor andel takytor och hårdgjorda ytor uppstår stora vattenvolymer som måste omhändertas, i synnerhet vid intensiva regnoväder med skyfall som dessutom förväntas öka med pågående klimatförändringar.

Det måste finnas tillräckliga markytor för dagvattenlösningar som klarar även mest extrema vädersituationerna.

Det måste också finnas tillräckliga markytor för tillfälliga eller mer långvariga snöupplag.

Kommentar: Yta som är planlagd för dagvattenhantering har utökats och uppgår nu till 22 ha. Till detta tillkommer ytor längs med gatorna som inte är utlagda i plankartan utan som bedöms inrymmas inom användningen GATA. För att förtydliga detta kompletteras plankartan med en figur av en gatusektion.

Det finns således väl tilltagna ytor för dagvattenhantering i planförslaget. I dagvattenutredningen framgår även att tillgänglig magasinvolym med råge överstiger erforderlig. Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att den föreslagna systemlösningen som främst utgörs av diken är en robust lösning som lämpar sig även för de mest extrema vädersituationerna och som även kan omhänderta ökade flöden som en följd av klimatförändringar.

Utrymme för snöupplag inryms inom användningen industri eftersom tekniska anläggningar som kompletterar verksamheten inom industriområdet inryms i ändamålet.

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att ett snöupplag för omhändertagande av snö från gatorna inom planområdet behöver en yta om ca 1300 m². Vid ett genomförande av detaljplanen kommer en sådan yta avsättas inom kvartersmarken. Exploateringsgraden inom kvartersmarken har också sänkts för att bland annat möjliggöra att snöupplag inryms inom den egna fastigheten.

Vatten

Länsstyrelsen vill, som information, påpeka att sänkning av grundvatten och att leda om en bäck kan vara klassat som vattenverksamhet och kan därför vara anmälnings- eller tillståndspliktigt.

Kommentar: I miljökonsekvensbeskrivningen framgår att markavvattning är tillståndspliktigt enligt miljöbalken och att tillstånd söks hos länsstyrelsen. Miljökonsekvensbeskrivningen och planbeskrivningen förtydligas med att även en sänkning av grundvatten kan vara vattenverksamhet och därmed anmälnings- eller tillståndspliktigt.

Förorenad mark

I kommunens utredningsmaterial framkommer att det har hittats föroreningar, främst PFOS/PFOA vid brandövningsfältet som angränsar till planområdet. Föroreningen har undersökts, men utifrån planbeskrivningen och MKB går det inte att avgöra om föroreningen är avgränsad. Det kan således inte uteslutas att PDFOS/PFOA har trängt in utifrån och förekommer även i planområdet.

Länsstyrelsen anser det vara viktigt att det säkerställs att marken inte är förorenad innan byggnationer uppförs eller schakt/grävning i marken påbörjas. Detta för att undvika vidare spridning av eventuella föroreningar eller att byggnationer uppförs på föroreningar som då kan försvåra en framtida sanering.

Kommentar: Inom planområdet har inga markföroreningar påträffats vid provtagning. Till granskningen av planförslaget har underlaget kompletterats med ytterligare markprover (Miljöteknisk markundersökning, Golder november 2019) i syfte att utreda eventuell påverkan av förorenings-spridningen av PFAS. Samtliga analyserade markprover understiger detektionsgränsen för PFAS-ämnena, inklusive PFOS.

Miljö kvalitetsnormer – MKN

I samrådsversionen av planförslaget saknas handlingar för att kunna avgöra hur plangenomförandet förhåller sig till miljö kvalitetsnormerna för vatten. I planunderlaget måste det framgå om genomförandet ändrar ekologisk- och kemisk status för närliggande vattenförekomster enligt Havs- och Vattenmyndighetens föreskrift HVMFS 2013:19.

Det framgår t ex inte hur framtida industriverksamheters eventuella utsläpp till vatten ska begränsas så att MKN för vatten kan uppfyllas och den ekologiska och kemiska statusen i vattenförekomsterna inte försämras. Planhandlingarna med MKB beskriver gällande MKN för vattenförekomsterna i området och utreder konsekvenser och hantering av dagvatten men tar inte upp konsekvenser eller åtgärder, hantering och begränsningar gällande eventuella direktutsläpp till vatten. I planbeskrivningen behöver framgå att verksamheter får anläggas eller att åtgärder får vidtas under förutsättning att sådana åtgärder vidtas (även om det specificeras först i en tillståndsprövning). Detta också för att visa på att detaljplanen inte antas i strid med MKN för vatten i området. Vad som anses rimligt att vidta för åtgärder för

respektive verksamhet eller åtgärd inom detaljplanen är upp till aktuell tillståndsmyndighet att avgöra.

I de fall där ekologisk- eller kemisk status för någon kvalitetsfaktor i nuläget bedöms ligga på den lägsta statusnivån ("dålig" ekologisk status eller "uppnår ej god" för kemisk status) får inte kvalitetsfaktorns parametervärde försämrats överhuvudtaget enligt praxis (Havs- och vattenmyndighetens rapport 2016:30). För kvalitetsfaktorerna "särskilda förorenade ämnen" (som ingår i ekologisk status) är den lägsta möjliga statusnivån "måttlig" status.

Enligt MKB:n medför ett genomförande av planförslaget ökad föroreningshalt till luft. Bedömningen görs dock att påverkan inte kommer att vara av den omfattningen att fastställda miljökvalitetsnormer överskrids. Länsstyrelsen anser att kommunen bättre behöver motivera ställningstagandet när det gäller MKN luft.

Kommentar: I dagvattenutredningen som var framtagen inför samrådet av planförslaget (Dagvattenutredning Hertsön 11:1 m.fl., ÅF april 2019) fanns beräkningar av den då föreslagna dagvattenanläggningens reningseffekt i förhållande till miljökvalitetsnormerna för recipienten. Till granskningen av planförslaget har underlaget kompletterats med en recipientbedömning i vilken acceptabel belastning från planområdet har beräknats.

I den utredningen ingår även en utförlig studie av särskilt förorenade ämnen med måttlig status. För ämnena zink och koppar har underlaget (recipient- och provtagningsdata) som används vid bedömningen av gällande statusklassning ytterligare kontrollerats för att undersöka ifall att ämnena bör klassas till god ekologisk status istället för måttlig ekologisk status. Inget årsmedelvärde mellan 2013-2019 överskrider gränsvärdet för koppar, därmed bedöms att statusen för koppar i recipienten bör vara god istället för måttlig som den är idag. För zink har inget årsmedelvärde överskridit gränsvärdet mellan åren 2014-2019.

Klassningen måttlig status baseras på ett årsmedelvärde från en av mätstationerna i Sörbrändöfjärden år 2013. Recipientdata från 2013 bedöms ha låg och osäker tillförlitlighet eftersom mätdata från åren 2010-2017 endast innefattar totalhalter och gränsvärdet utgår från löst halt. Det medför att det är svårt att dra slutsatser om statusens validitet.

Kommunens ställningstagande är att den aktuella statusklassningen måttlig, som enligt Weserdomen utlöser förbud mot försämring på parameternivå, är baserad på otillförlitlig mätdata från 2013. Mätdata bedöms, baserat på framtagen recipientbedömning, inte vara nog tillförlitligt för att ligga till grund för aktuell klassning av zink. Om länsstyrelsen bedömer att de senaste sex årens mätvärden (2014-2019) inte kan ligga till grund för en omklassning av zink till god status anser kommunen, med stöd av ovanstående, att statusen för zink bör vara Ej klassad tills tillförlitliga mätvärden finns att tillgå.

Vid beräkning av föroreningspåverkan har schablonvärden för tung industri med hög grad av föroreningspåverkan använts. Då planområdet är omfattande kommer flera olika verksamheter inrymmas, men det är inte sannolikt att endast industrier med hög grad av förorening kommer att etableras inom området. Beräkningarna utgår ifrån 90 ha industrimark, medan kvartersmarkerna för industri och verksamheter i aktuellt planförslag

uppgår till drygt 70 ha. Det innebär att schablonvärdena för förväntade föroreningsmängder från kvartersmarken som använts i beräkningarna anses vara i överkant.

Storleksmässigt utgör Hertsöfältet endast en liten del av det totala avrinningsområdet till Sörbrändöfjärden. Jämförs förväntade föroreningsmängder från planområdet efter föreslagen rening med den totala belastningen till Sörbrändöfjärden ses generellt att planområdets påverkan utgör mindre än fyra procent av det totala utsläppet. Dessutom bygger beräkningen av vad industrimarken inom planområdet maximalt får släppa ut på att förorenande ämnen är jämt fördelat över hela avrinningsområdet, vilket inte är sannolikt då stor del av avrinningsområdet utgörs av naturmark. Det sannolika är att naturmarken förorenar i mindre grad än industriområdet vilket medför mindre belastning på Sörbrändöfjärden än vad som framgår i beräkningen.

I planförslaget har totalt ca 22 ha avsatts för rening och fördröjning av dagvatten. I beräkningen av föroreningsmängder efter föreslagen dagvattenlösning ingår endast diken. Innan dagvattnet når recipient rinner det även i naturliga system som renar dagvattnet ytterligare. Inom naturmarksytorna finns även möjlighet att anlägga kompletterande anläggningar såsom dammar eller våtmarker för att ytterligare förbättra eller komplettera dagvattenreningen. Ytor där det är möjligt att anlägga kompletterande reningsanläggningar uppgår till ca 11 ha.

Därmed kan utgående halter till recipient vara ännu lägre än dem som har redovisats. Dessutom har en recipient med Sörbrändöfjärdens storlek och vattenvolym en påtaglig utspädningseffekt på utgående föroreningskoncentrationer från planområdet. Till följd av utspädningseffekten kommer halterna i recipienten ytterligare att minska.

Den slutgiltiga bedömningen är att miljö kvalitetsnormerna för Sörbrändöfjärden inte överskrids av planerad markanvändning i kombination med föreslagen systemlösning för fördröjning och rening av dagvatten.

Miljökonsekvensbeskrivningen och planbeskrivningen kompletteras med text angående direktutsläpp till vatten.

Angående miljö kvalitetsnormer för luft se kommentar under rubriken luft.

Riksintressen

Hertsöfältet kommer fullt utbyggt få en stor påverkan på landskapet både med avseende på exploaterad yta och höga byggnaders vida påverkan på landskapsbilden. Särskilt känsligt i detta sammanhang är påverkan på skärgården och riksintresset Norrbottens skärgård enligt Miljöbalken 4 Kap 1,2 §§. Länsstyrelsen anser därför att kommunen behöver säkerställa naturmarken mot Harroiken och havet genom att denna införlivas i planområdet, så att det inte kan exploateras eller avverkas för att minska risken för påtaglig påverkan på riksintresset.

Kommentar: Stadsbyggnadsförvaltningen avsikt är att naturmarken mot Harroiken och havet ska bevaras. Planområdet har utökats med naturmark mot Harroiken för att befästa dessa

intentioner. Vidare har Stadsbyggnadsförvaltningen föreslagit att området ska avsättas som naturmark i utvecklingsplanen för Hertsön och Lerbäcken.

Landskap

Hertsön är i dag redan påverkat av de stora industrierna på Svartön. Hertsöfältet kommer att öka denna påverkan på olika sätt bland annat när det gäller luftkvalité.

Länsstyrelsen konstaterar att kommunen avser kunna anvisa mark på planområdet för tung och störande industri. Det betyder i praktiken alla former av tillverknings- och processindustri. Föreslagen byggrätt om 60 procent per fastighetsarea och byggnadshöjder om 20-45 meter kommer att innebära en radikal förändring av stads- och landskapsbilden, sett från angränsande områden såväl som i ett större perspektiv.

Det finns otaliga exempel på förfulande effekter som tung industri kan innebära för platsen och omgivningen där de lokaliseras. I många fall kan de negativa effekterna avhjälpas eller lindras med lite extra planering och omsorg om gestaltning. Exempelvis kan en genomtänkt färgsättning och ljussättning göra stor skillnad, både utifrån och inifrån området. Likaså kan redan från början inplanerade grönytor bidra till en mer trivsamt upplevelse för de som arbetar och vistas i området. Länsstyrelsen anser att kommunen bör ta fram en strategi som behandlar de arkitektoniska och estetiska aspekterna, som underlag i dialoger med exploatörer, byggherrar och konsulter och som stöd i bygglovsprocessen. Strategin kan finnas i form av ett gestaltungsprogram med några enkla riktlinjer, målbilder och illustrationer.

Kommentar: Som framgår i tidigare kommentar har föreslagen byggrätt sänkts till 50 procent per fastighetsarea inom användningen industri och 40 procent inom användningen verksamheter.

I planförslaget är höjden begränsad till en totalhöjd på 45 m. Enligt bedömningen i miljökonsekvensbeskrivningen skulle byggnadsvolymer som överskrider 30 meter kunna medföra stora negativa konsekvenser på landskapsbilden. Inom användningen verksamheter regleras nockhöjd om 20 m för att hålla nere byggnadsvolymen. Det anses dock inte sannolikt att industrimarken enbart skulle bebyggas med höga byggnader, framförallt då det är industribyggnader som ska uppföras. Industribyggnader är ofta ytkrävande och delar som kan behöva vara höga är exempelvis master och skorstenar m.m. Industribebyggelsen på Svartön omfattas exempelvis mestadels av ytkrävande byggnader med höjd mellan 10–30 meter, enstaka högre byggnader och cisterner förekommer också med höjder uppåt mellan 60–90 meter. Master och skorstenar m.m. upp till 45 meter bedöms inte medföra samma påverkan på stads- och landskapsbilden som om byggnadsvolymer skulle bli 45 meter.

I markanvisningsavtalen kommer överenskommelser om gestaltning och utformning och grönstrukturer inom kvartersmarken att ingå.

Prövningsgrunderna i 11 kap. 10 § PBL (SFS: 900)

Länsstyrelsen anser att det saknas underlag i planhandlingarna för att avgöra om miljökvalitetsnormer för vatten kommer att överskridas. Kommunens bedömningar när det gäller luftkvalité är även dåligt motiverade och behöver kompletteras.

Länsstyrelsen kan därför inte utesluta att detaljplanen kan komma att prövas med utgångspunkt från miljökvalitetsnormerna för vatten och luft. Kommunens förslag till trafiklösning med konsekvenser behöver beskrivas bättre. Länsstyrelsen bedömer att det inte kan uteslutas föreslagen trafiklösning kan innebära risk för hälsa och säkerhet.

Kommentar: Stadsbyggnadsförvaltningen kommenterar synpunkter om miljökvalitetsnormer för luft och vatten under respektive rubrik av länsstyrelsen yttrande.

Sammanfattning

Länsstyrelsen anser att lokalisering av det nu aktuella industriområdet kan vara positiv med avseende på närheten till järnväg och hamn men att den är mer problematisk när det gäller behovet av vägtransporter. Kommunens förslag till trafiklösning påverkar befintliga boendemiljöer liksom planerade områden framförallt på Hertsön. Risken förefaller också stor att trafikökning uppstår även i övriga delar av staden bl.a. i centrum från trafik söderifrån. Länsstyrelsen anser att trafikfrågorna behöver utredas mer i detalj och ur ett helhetsperspektiv så att det säkerställs att lämpliga trafiklösningar som minimerar omgivningspåverkan genomförs.

Hertsön är i dag redan påverkat av de stora industrierna på Svartön. Hertsöfältet kommer att öka denna påverkan på olika sätt bland annat när det gäller luftkvalité. Grunderna till bedömningarna i MKB:n när det gäller luftkvalité behöver motiveras bättre. Länsstyrelsen anser att kommunens bedömning inte är rimlig då man inte i förväg kan veta vilken verksamhets som kommer att etableras inom området och därmed inte vilken påverkan den kan komma att medföra. De verksamheter som kommer att tillåtas inom området kommer att regleras av kommande miljöprövningar.

Länsstyrelsen anser att föreslagen exploateringsgrad på 60% för kvartersmarken inom hela planområdet är orimligt hög. Det framgår inte heller varför kommunen valt denna mycket höga exploateringsgrad. Länsstyrelsen konstaterar att det behövs ytor för trafik och parkering, dagvattenlösningar och grönytor mm. Kommunen behöver motivera ställningstagandet om den mycket höga exploateringsgraden.

Kommentar: Stadsbyggnadsförvaltningen kommenterar synpunkter om lokalisering, trafik, luftkvalitet, exploateringsgrad med mera under respektive rubrik av länsstyrelsen yttrande.

Trafikverket

Planen visar på möjligheten att skapa ett nytt industriområde. Däremot framgår det inte hur detta påverkar framkomligheten för in- och utfarter till Luleå. Det är viktigt att en utökning av trafik och framförallt tunga transporter inte påverkar framkomligheten till Luleå hamn, som är en hamn av riksintresse.

Det framgår inte konsekvenser av föreslagen plan för den trafik som alstras och som ska ta sig till och från Hertsöfältet. Den stora andelen ska in/ut E4 söderut via Bergnäbron alternativt väg 97/E4 norrut. Vad får det för konsekvenser för trafiken som ska kanaliseras in/ut till centrumhalvön med tanke på planerat bostadsbyggande i centrala delar av Luleå (inkl. bostadsområdet Hertsöheden med ca 3 300 fordon/dygn)?

I Trafikutredning Hertsöfältet (2019) rekommenderas Hertsövägen, Svartövägen och väg 97 Bodenvägen för trafik E4 söderut med tanke på att "detta vägval är rekommenderad väg för farligt gods och önskvärd väg för tung trafik för att minimera transportererna genom centrum". Hur tänker sig kommunen om behovet av att styra trafiken från centrumhalvön? Det är viktig kunskap för planeringen av en ny Bergnäbro som ska klara framtidens flöden.

Trafikfrågorna behöver utredas mer i detalj, med ett helhetsperspektiv. Trafikverket saknar en trafikanalys för de centrala delarna av kommunen. Detta för att undvika framtida problem även på t.ex. länkar och korsningar till/från centrala delar av Luleå samt för framkomligheten till Luleå hamn.

I samband med framtagande av detaljplan för delar av Svartön (Järnvägstekniskt centrum) föreslogs en ny väg, som skapar möjligheter för transporter mellan Hertsöfältet och hamnen att gå via Gräsörenbron. Kommunen framförde då att trafik ska fortsätta korsa i plan. Om det blir ökad trafik denna väg måste skyddsanordningar för vägen troligen kompletteras i anslutning till korsning av järnväg. Trafikverket har inget intresse av att finansiera en planskild korsning. En eventuell ombyggnation av korsning bekostas av kommun/exploatör.

I kommunens översiktsplan har mark reserverats för Norrleden. Hur ser kommunen på Norrleden som en alternativ väg för att avlasta Hertsövägen i framtiden? Är det aktuellt att i närtid börja utreda behovet av denna? Den nämns bara kort i trafikutredningen.

Kommentar: Trafikutredningen (Trafikutredning Hertsöfältet, Norconsult december 2019) har kompletterats efter samrådet av planförslaget. Bland annat har man noggrannare studerat framkomligheten till målpunkten E4 söderut. I utredningen kommer man fram till att väg 97 innebär bättre framkomligheten i form av färre signalreglerade korsningar och cirkulationsplatser och att högre hastighetsbegränsningar. Väg 97 är också rekommenderad väg för farligt gods. Utifrån detta bedöms det vara mer sannolikt att den tunga trafiken väljer att färdas vägen via väg 97 till målpunkten E4 söderut. Luleå kommun har i översiktsplanen

dessutom fastställt att huvudvägnätets (Södra Hamnleden) barriärsverkan ska minskas med fler passager och övergångsställen, smalare gatusektioner och andra hastighetsdämpande åtgärder. Vid ett genomförande av detta bedöms sannolikheten att den tunga trafiken till och från Hertsöfältet väljer att färdas genom centrum minska ytterligare. Övriga trafikfrågor och mer detaljerade utredningar för trafiksituationen på centrumhalvön hanteras i den översiktliga planering och då främst i utvecklingsplanen för Centrum.

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att en utbyggnad av Hertsöfältet inte påverkar framkomligheten till Luleå hamn på ett negativt sätt.

Inför samrådet av planförslaget hade Stadsbyggnadsförvaltningen kontakt med Trafikverket angående skyddsanordningar vid järnvägsöverfarten. Trafikverket meddelade att överfarten är försedd med bom och att en sådan skyddsanordning är tillräcklig för de transporter som är överenskomna i dagsläget.

En avsiktsförklaring mellan SSAB, LKAB, Luleå hamn och Luleå kommun har tagits fram som möjliggör för tio fordon per dygn från planområdet över Gräsörenbron och vidare genom Svartön. Det bedöms vara en marginell ökning som inte medför behov av kapacitetshöjande åtgärder, som en planskild korsning.

Norrleden är den långsiktiga lösningen för trafikmatning till och från Hertsöfältet. Syftet med Norrleden är att avlasta Hertsövägen, Svartövägen och Bodenvägen. I och med Hertsöfältet och utveckling av Luleå hamn kommer Luleå kommun att arbeta för att Norrleden får en högre prioritet i framtida nationella och regionala transportplaner.

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket noterar att planområdet inte berör vattenområden för sjötrafik och gör därför bedömningen att förslaget inte kommer att påverka sjöfarten negativt och har därför inget att erinra.

Om det inom planområdet kommer att anläggas höga byggnader, ex. master, bör det föregås av samråd med Sjöfartsverket så att dessa inte kan komma att förväxlas med utmärkningen för sjöfarten i Sandöleden.

Kommentar: Planbeskrivningen har kompletterats med en mening om att samråd bör ske med Sjöfartsverket innan höga anläggningar och byggnader uppförs.

Lantmäteriet

Markanvisningsavtal aktuellt men innehållet redovisas inte

I planbeskrivningen anges att markanvisningsavtal ska upprättas, men inget ytterligare anges om innehållet. Enligt 5 kap. 13 § 3 st. PBL ska kommunen, om avsikten är att genomföra markanvisningar, redan i samrådsskedet redovisa avtalens huvudsakliga innehåll liksom konsekvenserna av att planen helt eller delvis genomförs med stöd av ett eller flera sådana avtal i planbeskrivningen.

Planekonomi

Planekonomin beskrivs övergripande i genomförandedelen av planbeskrivningen. För att det ska vara möjligt att följa planområdets påverkan på den kommunala budgeten bör det vara lämpligt att det på ett tydligare sätt framgår vilka nämnder/instanser som får intäkter respektive utgifter vid plangenomförandet. Den del av beskrivningen om planekonomi gällande framtida byggherres utgifter skulle även kunna specificeras så att kopplingen till kommunens ekonomi blir tydlig.

Kommentar: Planbeskrivningen kompletteras med kommande markanvisningsavtals huvudsakliga innehåll.

Stadsbyggnadsförvaltningen delar inte Lantmäteriets synpunkt om att påverkan av planens genomförande behöver förtydligas. Vid exploateringsprojekt inom Luleå kommun är det främst exploateringsbudgeten som kommer belastas i och med ett genomförande av planen. Synpunkten leder inte till några ändringar i planhandlingarna.

Kommunala förvaltningar och bolag

Miljö- och byggnadsnämnden

Mark

Det viktiga är att planområdet inte förändrar föroreningsspridningen negativt jämfört med nuläget och att planen inte försvårar en eventuell sanering i framtiden.

Enligt konsekvensbedömningen i miljökonsekvensbeskrivningen bedöms inte föroreningarna (PFAS) spridas till planområdet eller på grund av detaljplanen öka spridningsgraden. Avdelning miljö och bygg anser att föroreningar redan berör delar av planområdet med värden över SGIs riktvärde för grundvatten. Vi bedömer att spridningen och spridningstakten kan påverkas av grundvattennivåerna och utformning av dagvattensystem. Sänks grundvattennivån inom planområdet söder om Gräsörvägen vid schaktning, grävning och byggnation av VA, vägar och byggnader är risken att föroreningar sprids med grundvattnet från förorenat område till områden som idag inte är förorenade.

I miljökonsekvensbeskrivningen är konsekvensbedömningen klassad till "Inga eller positiva konsekvenser". Med anledning av ovanstående anser avdelning miljö och bygg att det inte är tydliggjort på vilket sätt planområdet kommer att påverka föroreningsspridningen och därmed anser vi att konsekvensbedömningen för markmiljön bör klassas om.

Kommentar: Avdelning Stadsplanering delar Miljö- och byggnadsnämndens åsikt att det finns uppmätta halter av PFAS i grundvattnet inom planområdet och dess närhet (punkt 14GA121 och 14GA125). Efter samråd har underlaget till planförslaget kompletterats med en

grundvattenutredning. I den utredningen framgår att sänkningen av grundvattnet vid punkterna 14GA121 och 14GA125 beräknas bli mindre än 0,5 meter. Därmed bedöms det inte som sannolikt att den planerade exploateringen av Hertsöfältet skulle ge upphov till sådan sänkning av grundvattennivåerna att det skulle förändra föroreningsspridningen negativt i jämförelse med nuläget.

Konsekvensbedömningen för markmiljön klassas om till små negativa konsekvenser med begränsad påverkan på utpekade värden.

Trafik

Avdelning miljö och bygg anser att all tung trafik och framförallt all trafik med farligt gods bör gå genom Svartön. Vi har förståelse för att man inte vill ha in allmänheten (de som arbetar eller besöker Hertsöfältet) inom riskområdet för Seveso anläggningarna på Svartön. Men yrkesförare och särskilt de som kör farligt gods har en kunskap om risker kring detta. Däremot är det sämre med kunskaper om farligt gods bland allmänheten och särskilt då också barn som kommer att korsa eller färdas på eller invid Hertsövägen. Man kommer inte att få bort all tung trafik och inte heller alla transporter av farligt gods, men avdelning miljö och bygg anser att det är viktigt att få ner antalet tunga fordon och farligt gods. Ju mer trafik desto större olycksrisk.

Kommentar: I trafikutredningen (Trafikutredning Hertsöfältet december 2019) framkommer att Hertsövägen är rekommenderat vägalternativ för transporter till och från Hertsöfältet. En avsiktsförklaring mellan SSAB, LKAB, Luleå hamn och Luleå kommun skapar dock möjligheter för transporter mellan Hertsöfältet och hamnen att gå via Gräsörenbron. I trafikutredningen har även flera riskberäkningar gjorts för att utreda vad transporter av farligt gods resulterar i för risknivåer längs Hertsövägen. Riskberäkningen visar på tolerabla risknivåer längs Hertsövägen efter att Hertsöfältet är fullt utbyggt, förutsatt att skyddsåtgärder byggs mellan Svartövägen och Kronbacksvägen/Örnäsvägen.

Buller

Avdelning miljö och bygg anser att man måste komplettera bullerberäkningen med hur den ökande trafiken kommer att påverka befintliga bostäder på Skurholmen, Örnäset och Bredviken om trafiken ska gå längs Hertsövägen.

Kommentar: Efter samrådet har underlaget till planhandlingarna kompletterats med en trafikbullerutredning (Trafikbullerutredning Hertsövägen, Norconsult januari 2020) för bebyggelsen utmed Hertsövägen.

Plankartan

Planbestämmelsen om att ventilationsanläggning ska placeras på en höjd lägre än 12 meter över anslutande marknivå är inte möjlig på grund av att man inte får ställa tekniska egenskapskrav vid bygglovsskedet.

Avdelning miljö och bygg anser att man med fördel kan lägga till ett stycke som information på plankartan att "Vid bygglov ska det säkerställas att verksamhet som

etableras på platsen ej innebär betydande omgivningspåverkan vad gäller buller, vibrationer, ljus och luft” eller liknande text.

Kommentarer: Avdelnings Stadsplanering anser att föreslagen informationstext främst är formulerad utifrån användningen verksamheter och därför inte helt förenlig med planförslaget. Användningen verksamheter ska utifrån karaktär ha en begränsad omgivningspåverkan. Detta ska oavsett om informationstext finns på plankartan eller ej beaktas i kommande skeden så som bygglov.

Avdelning Stadsplanering delar Miljö -och byggnadsnämndens synpunkt angående planbestämmelsen om höjd på ventilationsanläggning och därför har den tagits bort. Enligt 3 kap 13 § PBF ska ett byggnadsverk vara projekterat och utfört på ett sådant sätt att buller ligger på en nivå som inte medför en oacceptabel risk för personers hälsa. Vidare regleras Bullerskydd i BBR (Boverkets byggregler) avsnitt 7 och följs upp under det tekniska samrådet och slutbeskedet.

Räddningstjänsten

Räddningstjänsten behöver minst två av varandra oberoende vägar in i industriområdet och till de olika industrierna om den ena vägen skulle spärras av t.ex. en brand.

Kommentarer: Planförslaget innebär att finns två av varandra oberoende vägar in till Hertsöfältet. Planbeskrivningen kompletteras med att det även behövs två vägar in på varje industrifastighet på grund av räddningstjänstens behov av framkomlighet.

Övriga

Skanova

Skanova har markförlagd kanalisation, opto och kopparkabel inom planområdet. Skanova önskar så långt som möjligt att behålla befintliga anläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Tvingas Skanova flytta anläggningarna förutsätter de att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Kommentarer: Skanova saknar ledningsrätt eller inskriven avtalsrättighet för ovan nämnda ledningar. Kopparmedningen som Skanova nämner bedöms ligga där med stöd av ett avtal mellan Televerket och Luleå kommun som träffades 1964. Avtalet innebär att ledningarna får ligga i kommunens mark utan kostnad men att Televerket (numera Skanova) får bekosta flyttning om kommunen påfordrar detta. Stadsbyggnadsförvaltningen förutsätter därför att Skanova bekostar eventuell flytt av omnämnda ledningar.

SSAB

SSAB har en gällande vattendom vad gäller dämning vid Gräsörenbron. Syftet är att vid händelse av en olycka ha möjlighet att förhindra utsläpp från Inre Hertsöfjärden

till havet genom dämning vid Gräsörenbron. Det är viktigt att denna funktion inte påverkas vid upprustning av Gräsörenbron.

Sedan många år tillbaka finns därutöver en provtagningspunkt i direkt anslutning till Gräsörenbron. Denna provtagningspunkt ingår i SSAB:s egenkontroll och provtas en gång i veckan. Detta resultat används vid månatlig uppföljning samt i samband med klassning av Inre Hertsöfjärdens vattenkvalitet.

Frågor gällande trafik, transport av farligt gods och Seveso har SSAB inga ytterligare synpunkter än de som vi tidigare har lämnat i samband med yttrandet om utvecklingsplan för Hertsön och Lerbäcken.

Kommentarer: Gräsörenbron är dimensionerad för att klara tung trafik och behöver således inte rustas upp. Dämningsfunktionen bedöms inte att påverkas av planens genomförande. Planbeskrivningen förtydligas med att dämningen finns och dess funktion.

Synpunkter som SSAB lämnat i och med utvecklingsplanen för Hertsön och Lerbäcken kommer hanteras inom den processen.

Luleå energi

Efter ytterligare beräkningar och för att klara framtida stora anslutningar behöver området för fördelningsstationen utökas till en 160 m lång yta.

Luleå energi önskar att planbeskrivningen förtydligas angående den befintliga 40 kV ledningen som det även finns ledningsrätt för. Inga beslut är tagna när det gäller flytt av ledningarna. Eftersom Luleå energi har ledningsrätt kommer kostanden belasta den part som begär förändringen. Kan detaljplanen godkännas trots att ledningsrätten ligger kvar? Om Luleå energi ska acceptera att ledningen inte är med i detaljplanen vill de ha ett färdigt avtal med kommunen där kommunen tar på sig genomförandekostanden. Fortsatt dialog om avtalets utformning behövs.

Kommentarer: Efter samrådet har en Luleå energi, Vattenfall och Luleå kommun fortsatt föra en dialog om placering av befintliga och nya ledningar samt ytbehov för ny fördelningsstation. Yta för ny fördelningsstation har i samspråk med Luleå energi och Vattenfall utökats till 100 m djup och 150 m bred, med möjlighet till en utökning upp till 200 meters bredd.

Luleå kommun och Luleå energi har även haft en fortsatt dialog om flytt och kostnader som uppstår i och med en flytt av befintlig 40 kV ledning. Som framgår av Luleå energis synpunkt är ledningen tryggad med ledningsrätt och Luleå kommun kommer därmed bekosta flytten från västra till östra sidan av Gräsörvägen.

Luleå Koloniträdgårdsförening

Luleå koloniträdgårdsförening, arrenderar sedan 1990 ett 46 000 m² stort markområde på Hertsön av Luleå kommun. Koloniområdet ligger strax söder om

Hertsö ängar, längs med Gamla Lövskärsvägen. Antal lotter på området är för närvarande 108 st varav majoriteten är sk. kolonilotter med stugor på.

Luleå koloniområde fungerar för många som en oas som erbjuder såväl utomhusvistelse i naturnära omgivning som trädgårds- och odlingsarbete. Många av föreningens medlemmar övernattar också i sina stugor under sommarhalvåret. Området är dessutom välbesökt av motionerande Hertsöbor såväl som andra luleåbor som har koloniområdet och den närliggande Miljögården som utflyktsmål.

Den västra gränsen för det planerade industriområdet på Hertsöfältet ligger ganska precis 1 km från koloniområdets östra gräns. Föreningen befarar - med det korta avståndet - att koloniområdet kommer att påverkas mycket negativt av sådana "kraftigt störande" (citat från planbeskrivning) verksamheter, dels på grund av det ökande bullret men även av ökade luftstörningar och en negativ landskapsbild/vy. Koloniområdet och dess omgivning är redan idag påverkat av industribuller och luftföroreningar från verksamheterna på Svartön, vilka ligger längre bort än det nu planerade området. Den ackumulerade effekten av industribuller- och luftpåverkan från två håll är en aspekt som i dagsläget inte går att förutse, men som inte kan bortses från.

Rekommenderade ljudnivåer för friluftsområden ligger - enligt kommunens egen utredning - på mellan 35-40 dB(A). Luleå koloniträdgårdsförening anser att koloniområdet med omgivande naturområde borde kunna ses som ett friluftsområde och därmed vara skyddad från störande ljud över den gränsen.

Sammanfattningsvis gör Luleå koloniträdgårdsförening bedömningen att buller och luftstörningar från det planerade industriområdet - tillsammans med en negativ landskapsbild - riskerar att göra koloniområdet och det omgivande naturområdet mindre attraktivt för friluftssändamål, för föreningens medlemmar såväl som besökande luleåbor.

Kommentarer: I planförslaget regleras användningen av kvartersmarken till industri och verksamheter. Industri är oftast tillståndspliktiga enligt miljöbalken vilket innebär att framtida industrier kommer miljöprövas, där villkor kommer ställas.

Inför granskning av planförslaget har området för SKYDD utökats för att öka avståndet till närmsta bostad men även för att säkerställa att ytterligare vegetation sparas mellan de värdeområden som finns väster om planområdet, däribland koloniområdet. Det innebär också att kvartersmarken för industri har minskats i granskningsversionen av planförslaget. Höjden på byggnader inom användningen verksamheter har reglerats till 20 meters nockhöjd. Förordningarna i planförslaget kan minska påverkan på landskapsbilden vid koloniområdet.

Skyddsområdet syftar förutom att vara en visuell barriär även till att dämpa industribuller. Buller avtar ju längre ifrån bullerkällan man befinner sig. Koloniområdet ligger så pass långt

ifrån industrimarken att Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att riktvärdena för friluftsområden kan innehållas.

Underlaget till detaljplanen har kompletterats med en luftkvalitetsutredning. I den har man studerat hur planområdet fullt utbyggt och alla industriverksamheter på Svartön sammanlagt skulle påverka luftkvaliteten i framtiden. Utredningen visar att det finns utrymme för etablering av industri på Hertsöfältet utan att påtagligt försämra luftkvaliteten på Hertsön.

Norrbottnens Ornitologiska Förening

Det föreslagna området innehåller en av Norrbottens bästa flyttfågeldområden och tillika en av länets få riktigt bra potentiella vitryggslokaler. Vi hoppas och förväntar oss att en av Sveriges mest hotade arter - den vitryggiga hackspetten - ska etableras via den finska populationen. Arten är starkt hotad i Sverige och både SNF, NOF och länsstyrelsen i Norrbotten arbetar aktivt för att hitta metoder för att gynna artens etablering i Norrbottens kustland. Om en etablering kommer att ske, vilket vi hoppas, så kräver det mycket starkt skydd för reviret/reviren. NOF bifogar en enkel karta över ett viktigt vitryggsområde som inte får exploateras på något sätt, området som ritats in här har ofta genom åren haft besök av vitryggig hackspett och har en bra biotop för arten.

NOF anser att irriterat område bör få vara intakt som det är nu, lokalen är så pass bra att det finns möjlighet att området får en trummande hane. Vi anser att kommunen tar i sin planering höjd för den situation som föreligger i Umeå vad avser bostadsområde -Öhn och vitryggshäckning.

Flyttfågelslokalen, dvs fjärden, är synnerligen viktig då det är ett av de första öppna vattnen i kommunen under våren där fåglarna först anländer för häckning i Gammelstadsviken och Mjökuddstjärn. Området är dessutom ett populärt besöksmål för fågelskådare, naturmänniskor och skolklasser. Visserligen har i detaljplanen det viktigaste ornitologiska området undantagits för exploatering genom att zoner som benämns "natur" har undantagits.

Det bästa skyddet för denna lokal är naturligtvis att industriområdet förläggs på annan plats. Sådana finns bl. a. inom SSAB-området. Om det ändå blir en exploatering så måste området som utpekats på bilagda karta ha ett förstärkt skydd.

En ev etablering av industrier med transportvägar, kraftledningar m m kommer dessutom att kräva andra skyddsåtgärder.

Eventuellt havsörnsrevir som vi får återkomma till kan också leda till krav på skydd och påverka kommunens fortsatta planering. I denna fråga återkommer NOF när vi har slutfört årets inventering av havsörn i kustkommunerna.

Kommentarer: Stadsbyggnadsförvaltningen delar Norrbottens ornitologiska förenings åsikt att den biotop som är mest betydelsefull är de lövrika områdena längs stranden mot

Hertsöfjärden och angränsande igenväxande odlingsmarker, tillika potentiell vittryggslokal. Det markerade skyddsområdet enligt bifogad karta i samrådsyttrande ges användningen NATUR och kommer därför inte att tas i anspråk för annan verksamhet. Det innebär ett stärkt skydd av området jämfört med idag och området bedöms kunna användas på samma sätt även i framtiden. Flyttfågelslokalen, det vill säga Inre Hertsöfjärden, bedöms inte påverkas av industriverksamhet på Hertsöfältet.

Naturresevatnen Gammelstadsviken och Ormberget-Hertsölandet är iordningställda för rekreation och populära besöksmål för fågelskådare, naturmänniskor och skolklasser. Vid Gammelstadsviken finns även fågeltorn som används vid fågelskådning.

För att ta hänsyn till havsörnsrevir och störningar under deras känsligaste period under häckningen har miljökonsekvensbeskrivningen kompletterats med en åtgärd som begränsar tid för avverkning inom 500 m från boplats. Under häckningsperioden kan havsörnen bli störd av plötsliga händelser eller förändringar, exempelvis avverkning av skog. En pågående störning så som trafikerad väg eller etablerade verksamheter bedöms inte påverka i samma utsträckning. Åtgärden innebär att området ovanför bäcken som går genom området inte får avverkas mellan 1 februari och 31 augusti.

Boende på Örnäset

Vilket otroligt dumt förslag! Ni förstör vackra stigar att promenera i på. Vad händer med skoterstugan? Vad händer med hamnen? Vet ni hur mycket människor som rör sig där ute, varje dag? Havsören jagar där och många andra fåglar. jag går där flera gånger i veckan, en del av min medicin för att må bra. Det förstör ni. ni bara förstör o jag hoppas verkligen att detta inte blir av. Ingen vill väl ha detta förutom er politiker.

Kommentarer: Naturmarken längs med vattnet säkras för dess naturvärden men även för rekreation. Det är även detta område som är de mest betydelsefulla för fågellivet. Att området planläggs som NATUR innebär att det inte kan få en annan användning och på så sätt säkras för att ianspråk tas för annan verksamhet. I närhet till bostadsområdet Hertsön och Örnäset finns naturresevatnet Ormberget-Hertsölandet som syftar bland annat till att säkerställa rekreativa kvalitéer för luleåborna. Sammantaget bedöms det fortsatt finnas goda förutsättningar för rekreation i närområdet.

Både skoterstugan och Getholmsskatans småbåtshamn ligger utanför planområdet och kommer finnas kvar efter ett genomförande av planförslaget.

Boende på Hertsön

Vi anser att denna nya industri på Hertsön inte överensstämmer med folkflertalets synpunkter. Området som ska tas i bruk ska vara 190 ha och det är alldeles för stort och gränsar till det viktiga vattendraget Gräsösundet och som gränsar till våra övriga industrier i närheten.

Vi har alldeles för många tunga industrier att stå ut med så det är helt fel att göra en ny industri i detta naturområde. Vi har sedan tidigare järnverket, koksverket,

pelletsverket, kraftverket, Uddebo m m trafik och störningar i området söder om oss. Därför behöver vi inte en till störande industri tillsammans med denna nya batterifabrik. Förslaget är att ett annat område utses för denna fabrik om den måste ligga i Luleå.

Läste en artikel om den förra batterifabriken som också skulle ligga på samma ställe som den som nu planeras. Där påstås att vi blev besvikna över att den inte blev av utan flyttades till ett annat ställe. Vi blev inte alls besvikna utan vi blev oerhört glada att slippa denna batterifabrik på grund av att vi har tillräckligt med störande industrier i närheten av samma område. Därför blev vi helt tagna på sängen när en ny batterifabrik måste ligga på exakt samma ställe som den tidigare.

Området som är aktuellt igen är en plats för fågel och djurlivet, och som inte har någon motsvarighet i Luleå kommun och överträffar t ex Gammelstadsvikens djurliv. De fåglar och djur som har observerats och som håller till i området är: alla rovfåglar, fiskgjuse, havsörn, kungsörn. Dessutom har observerats att trana, svan och gäss söker upp denna plats när de kommer på våren. Fisktärnan, finns där häckande och kommer ända från sydpolen. Som sagt hela detta område är lokal för så många djurarter som enbart är beroende av detta vattendrag, Gräsösundet. Gräsösundet är den enda platsen där det är öppet vatten tidigt på våren, och svanar, gäss och tranor söker sig dit när de kommer. Även Utter har observerats på området.

Om kommunen beslutar att kalhugga området försvinner ett naturområde som har blivit en lokal för ett stort antal djur och fåglar och dessutom en mycket vacker plats som har återhämtat sig från ett tidigare projekt, Stålverk 80. Fågellokalen som finns där slår även Nationalparken Sandskär... denna fantastiska Djur o Fågellokal går från Hertsö kyrkogård ut till udden på gamla Sandskär.

Nytt förslag på placering:

Inne på järnverkets och LKABs område på Gräsön finns lediga tomter som inte används totalt flera 100 ha. Om man river valsverket t ex blir det minst 70 ha till som blir ledigt. Därför är det onödigt att offra detta fina naturområde som gläder hertsöborna och luleborna och framförallt djurlivet i området.

Det finns redan nu ett 20-30tal mindre fristående företag inom SSABs industriområde och det rymmer hundratals till och det ligger en km söderut från Gräsören. Även LKAB har massor av ha som dom ej kommer att använda. Inne på SSABs Industriområde finns hundratals ha av oanvänd industrimark som ej kan användas, allt som behövs av infrastruktur : Vägar Järnväg Datakommunikationer vatten El o så vidare finns inne på SSABs område ... det här är ju ett mycket dåligt projekt ifall man inte utnyttjar befintliga platser för denna nya industrisatsning. Man kan även titta runt Luleå så finns det redan hundratals ha med oanvänd industrimark och det är helt klart att man måste använda den först. Det här förslaget var kanske aktuellt för 40 år

sedan när Stålverk 80 var på gång. Det finns heller ingen ekonomisk vinning av att bygga ett nytt industriområde när det redan finns platser för denna nya fabrik.

Att flytta den tunga trafiken från den befintliga vägen ut till Koksverksvakten och köra efter hertsövägen genom bostadsområden förbi skolor plus kommande bostadsområden är ju helt absurt. Det är ju ett otroligt dåligt industriprojekt när det ska byggas nya stora bostadsområden Efter Hertsövägen.

Kommentarer: I Luleå är det idag brist på industrimark för nya etableringar. Det finns flera industriområden i Luleå men dessa är till största del redan exploaterade och är i privat ägo. Hertsöfältet har sedan 1990-talet varit utpekade i översiktsplanen som ett framtida område för industri. Hertsöfältet är den plats som har goda förutsättningar att kunna etablera flera ytkrävande industriverksamheter samt har ett strategiskt läge med närhet till hamn och järnväg.

Naturvärdesinventering har gjorts för att identifiera och bedöma områdets betydelse för biologisk mångfald. Inventering har utförts både av konsult och av kommunens ekolog, som har god kännedom över områdets naturvärden. Det är framförallt i de strandnära områdena som högre naturvärden har identifierats. Det är även där som flest fågelobservationer har noterats. Planförslaget bedöms medföra att enstaka objekt eller mindre del av naturmiljöer som inte är betydelsebärande försvinner. De delar av planförslaget som planlagt som naturmark eller skyddsområde kommer inte påverkas. Det är främst i dessa delar som de högsta naturvärdena återfinns och det får ett starkare skydd när marken planläggs som naturmark.

Gräsörsundet bedöms inte påverkas av industriverksamhet på Hertsöfältet.

Planområdet uppgår till 200 ha varav 130 ha förblir naturmark och drygt 70 ha blir industrimark.

Den tunga trafiken till och från Svartöns industriområde kommer fortsatt gå via Svartövägen.

I miljökonsekvensbeskrivningen har trafik, luftkvalitet och buller med mera utretts. Den sammantagna bedömningen är att det finns utrymme för etablering av industri på Hertsöfältet utan betydande omgivningspåverkan avseende hälsa och säkerhet.

Ställningstagande och förändringar

Med anledning av inkomna synpunkter görs följande förändringar i detaljplanen inför granskningskedet

- Inför granskning av planförslaget har en luftkvalitetsutredning (*Luftkvalitetsstudie, Tyréns januari 2020*) tagits fram. Luftkvalitetsutredningen har arbetats in i miljökonsekvensbeskrivningen och planbeskrivningen och därigenom förtydligat motivering av att miljökonsekvensnormerna för luft inte överskrids.
- Inför granskning av planförslaget har en Miljöteknisk markundersökning (*Miljöteknisk markundersökning, Golder november 2019*) tagits fram. Markundersökningen har arbetats in i miljökonsekvensbeskrivningen och planbeskrivningen under avsnittet förorenad mark.
- Dagvattenutredningen av inför granskningen av planförslaget kompletterats med en utredning av höjder, grundvatten och recipientbedömning (*Utredning höjdsättning, grundvatten, dagvatten och recipientbedömning Hertsöfältet, AFRY januari 2020*). Kompletteringarna har arbetats in i miljökonsekvensbeskrivningen och planbeskrivningen.
- Områdena för användningen för dagvattendammar har tagits bort och ersatt med egenskapsbestämmelsen [dagvatten] inom allmän plats. Plankartan har kompletterats med ytterligare ytor för fördröjning och rening av dagvatten jämfört med samrådsförslaget.
- Miljökonsekvensbeskrivning och planbeskrivning förtydligats med att en sänkning av grundvatten kan klassas som vattenverksamhet och därmed tillståndspliktigt.
- Inför granskning av planförslaget har en trafikbullerutredning (*Trafikbullerutredning Hertsövägen, Norconsult januari 2020*) tagits fram. Slutsatser och resultat har arbetats in i miljökonsekvensbeskrivningen och planbeskrivningen.
- Miljökonsekvensbeskrivningen förtydligas angående trafikbuller och påverkan på fågellivet.
- Planbestämmelsen att ventilationsanläggning ska placeras på en höjd lägre än 12 m över anslutande marknivå, b1, har tagits bort.
- Trafikutredningen har inför granskningen av planförslaget kompletterats med barriäreffekter längs med Hertsövägen, studie av framkomlighet till målpunkt E4 södra och beräkningar av risknivåer för ett worst-case scenario. Kompletteringarna har inarbetats i miljökonsekvensbeskrivningen och planbeskrivningen.

- Miljökonsekvensbeskrivning och planbeskrivningen förtydligats med att trafikprognosen som är framtagen innefattar Hertsöfältet, Kronanvägen och Hertsöheden fullt utbyggda.
- Miljökonsekvensbeskrivningen har förtydligats med en beskrivning av de olika alternativa vägarna för att nå planområdet som har utretts i trafikutredningen.
- Planbeskrivningen kompletteras med att järnvägsöverfarten är försedd med bom.
- Planbeskrivningen förtydligas med att den långsiktiga trafiklösningen är att Norrleden byggs och blir således den naturliga kopplingen till E4:an.
- På plankartan har skyddsområdet [SKYDD] mot närmaste bostad på Hertsön utökats och kvartersmarken för industri [J] har minskats och delvis ersatts med användningen verksamheter [Z].
- I planbeskrivningen har syftet med användningen SKYDD förtydligats.
- Planbestämmelsen om utnyttjandegrad i byggnadsarea per fastighetsarea har sänkt till 50 procent för användningen industri och till 40 procent användningen verksamheter.
- Plankartan har kompletterats med en planbestämmelse om nockhöjd på 20 m inom användningen Z, verksamheter.
- I planbeskrivningar har syftet med planbestämmelserna prickmark och placeringsbestämmelsen förtydligats.
- Planbeskrivning förtydligas med att snöupplag inryms inom användningen industri.
- Planområdet har utökats med naturmark mot Harrviken.
- Planbeskrivningen kompletteras med en bild av en gatusektion.
- Planbeskrivningen har förtydligats med vilka aspekter som kommer hanteras i kommande markanvisningsavtal.
- Planbeskrivningen har kompletterats med att samråd ska ske med Sjöfartsverket vid uppförandet av höga objekt.
- Planbeskrivningen har kompletterats med räddningstjänstens behov av två av varandra oberoende vägar in på vardera industrifastighet.
- I planbeskrivningen förtydligas att det vid Gräsörenbron finns en dämpningsfunktion som reglerar utsläpp från Inre Hertsöfjärden till havet.
- Ytan för användningen transformatorstation [E₁] har utökats.
- Avsnittet *Planekonomi* i planbeskrivning har kompletterats med att kommunen bekostar flytt av befintlig 10 och 40 kV starkströmsledning.

- Miljökonsekvensbeskrivningen har förtydligats med att området längs med stranden bedöms vara en potentiellt god plats för en etablering av vitryggig hackspett.
- Miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats med en åtgärd som begränsar tid för avverkning inom del av planområdet.
- I miljökonsekvensbeskrivningen ändras konsekvensbedömningen för markmiljön till små negativa konsekvenser med begränsad påverkan på utpekade värden.

Därutöver görs även nedanstående förändringar:

- Precisering för användningen E₁ har ändrats från ställverk till transformatorstation.
- Precisering för användningen E₂ har ändrats från transformatorstation till nätstation.
- Ytterligare yta för E₃ har lagts ut inom planområdet för att möjliggöra för ny pumpstation.
- Området för användningen GATA₁ huvudgata har tagits bort.

Utöver dessa förändringar har miljökonsekvensbeskrivningen och planbeskrivningen reviderats av mer redaktionell karaktär där viss text och bild tillkommit och omdisponerats.

Kvarstående synpunkter

Följande skriftliga synpunkter har inte blivit tillgodosedda, dvs. har inte föranlett någon ändring i detaljplanen. Stadsbyggnadsförvaltningens motivering till varför synpunkt eller fråga inte har kunnat tillgodoses motiveras under respektive yttrande ovan.

- Länsstyrelsens råd och Trafikverkets synpunkt att trafikfrågorna för de centrala delarna av kommunen behöver utredas i mer i detalj och med ett helhetsperspektiv.
- Lantmäteriets synpunkt gällande tydligare beskrivning av planens påverkan på den kommunala budgeten och kopplingen till byggaktörernas utgifter.
- Miljö- och byggnadsnämndens förslag om informationstext på plankartan.
- Miljö- och byggnadsnämndens synpunkt om att all trafik med farligt gods bör gå genom Svartön.
- Skanovas synpunkt angående kostnad för eventuell flytt av opto och teleledningar.

- Norrbottens ornitologiska föreningens synpunkt gällande annan lokalisering av planområdet.
- Boende på Örnäset synpunkt att området inte ska exploateras.
- Boende på Hertsön synpunkt gällande om annan lokalisering av planområdet.

Stadsbyggnadsförvaltningen

Avdelning Stadsplanering och infrastrukturdrift 2020-02

AnneLie Granljung

Johanna Lundmark

Mia Sundström

Planchef

Planarkitekt

Planarkitekt