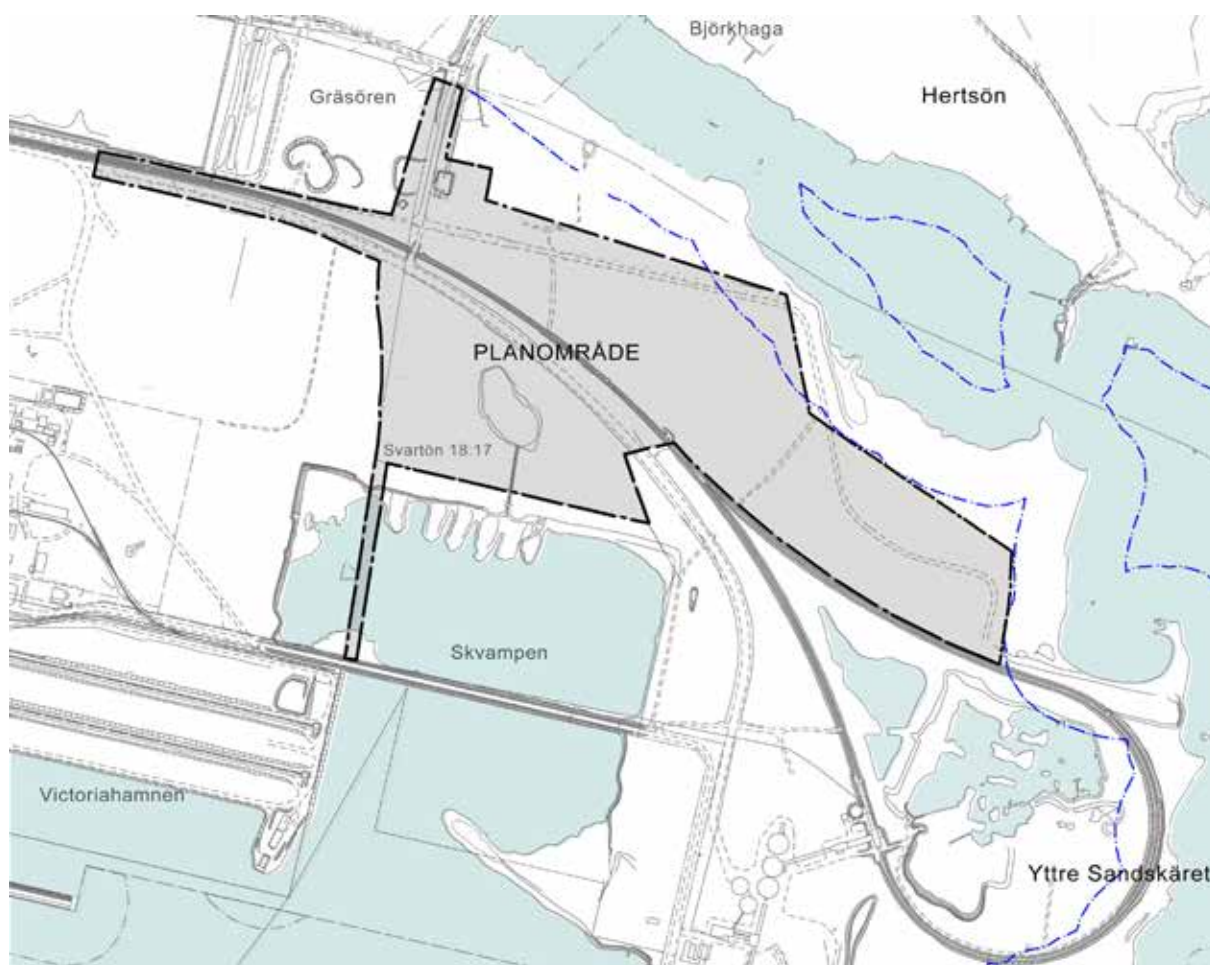


Planbeskrivning

Detaljplan för del av Svartön 18:17 m.fl.

Järnvägstekniskt centrum

Luleå kommun Norrbottens län



ANTAGANDEHANDLING

2014-12-05

REV 2015-02-16

Innehåll	
Planens syfte och huvuddrag	3
Planområdet läge och areal	3
Planförfarande och tidplan för arbetet	5
Handlingar	5
Detaljplan	5
Övriga handlingar	5
Utredningar	5
Tidigare ställningstaganden	5
Planer	5
Kommunala beslut i övrigt	6
Riksintressen	6
Strandskydd	7
Övriga intresse	7
Bedömning av miljöpåverkan	8
Förutsättningar	8
Huvudfrågan	8
Markägförhållanden	9
Naturvärden	9
Detaljplanens innebörd	15
Planens övergripande struktur	15
Arbetsplatser och övrig bebyggelse	15
Gator och trafik	17
Teknisk försörjning	18
Naturvärden	19
Detaljplanens genomförande	20
Organisatoriska frågor	20
Fastighetsrättsliga frågor	20
Ekonomiska frågor	21
Tekniska frågor	21
Bygglov	21
Miljökonsekvenser	21
Riksintressen och skyddade områden	22
Hälsa och Säkerhet	22
Sociala konsekvenser	23
Medverkande	23
Revideringar 2015-02-16	24

Planens syfte och huvuddrag

Planens huvudsakliga syfte är att ange förutsättningar för etablering av ett Järnvägscentrum på Svartön. Etableringen innebär att en depå för tåg med uppställningshallar, tvätthallar, verkstäder, lager mm byggs på fastigheten Svartön 18:17. Anläggningen byggs i etapper.

Detaljplanen kommer även att säkerställa vägförbindelsen mellan Gräsörenbron och Uddebovågen. Södra delen av föreslagen vägförbindelse är planlagd sedan tidigare för hamnändamål. Detaljplanen innebär att markanvändning för detta område ändras från hamnverksamhet till område för industritrafik. Mark reserveras för en planskild korsning över järnvägen i förlängning av Gräsörenvägen.

Område söder om järnvägen planläggs för industri- och hamnverksamhet med syfte att möjliggöra för Luleå Hamns expansion.

Detaljplanens syfte är också att skapa förutsättningar för framtida utbyggnad av järnvägen och möjliggöra för Trafikverket att förvärva järnvägsområde.

Detaljplanen kommer att möjliggöra för LKAB att utöka sin fastighet fram till den nya järnvägsväxel som byggs 143 meter norr om befintlig växel. Den nya växeln kommer att utgöra gränsen mellan statens järnväg och LKAB. Se bild 2

Planområdet läge och areal

Planområdet är beläget ytterst på Svartön, ca 9 km fågelvägen från Luleå centrum och omfattar obebyggd industrimark. Planområdet avgränsas i väst av SSAB:s verksamhetsområde. I norr och öster avgränsas planområdet av strandområde mot Hertsöfjärden. I söder avgränsas området dels av en järnväg som ägs av LKAB och som nyttjas för transport av malm till malmhamnen och dels av Luleå Hamns verksamhetsområde.

Planområdet berör ca 47,5 hektar, varav 0,7 ha är detaljplanlagt för Hamnverksamhet sedan tidigare.

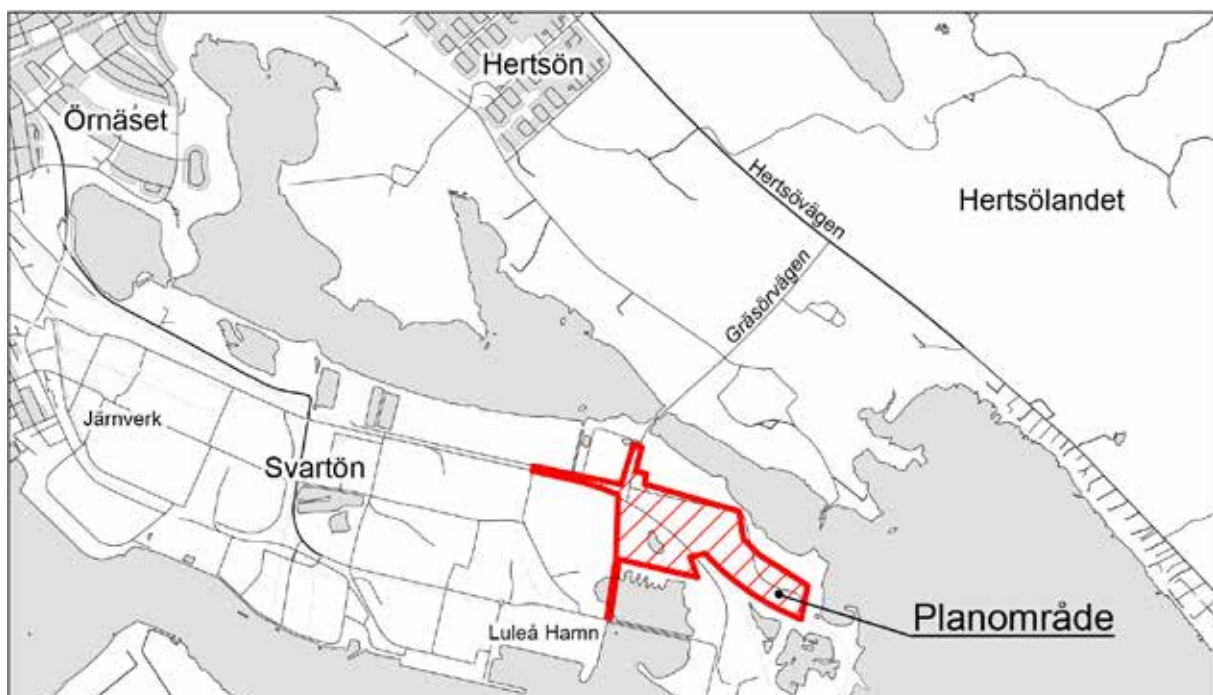


Bild 1: Översiktskarta med redovisning av planområdet .

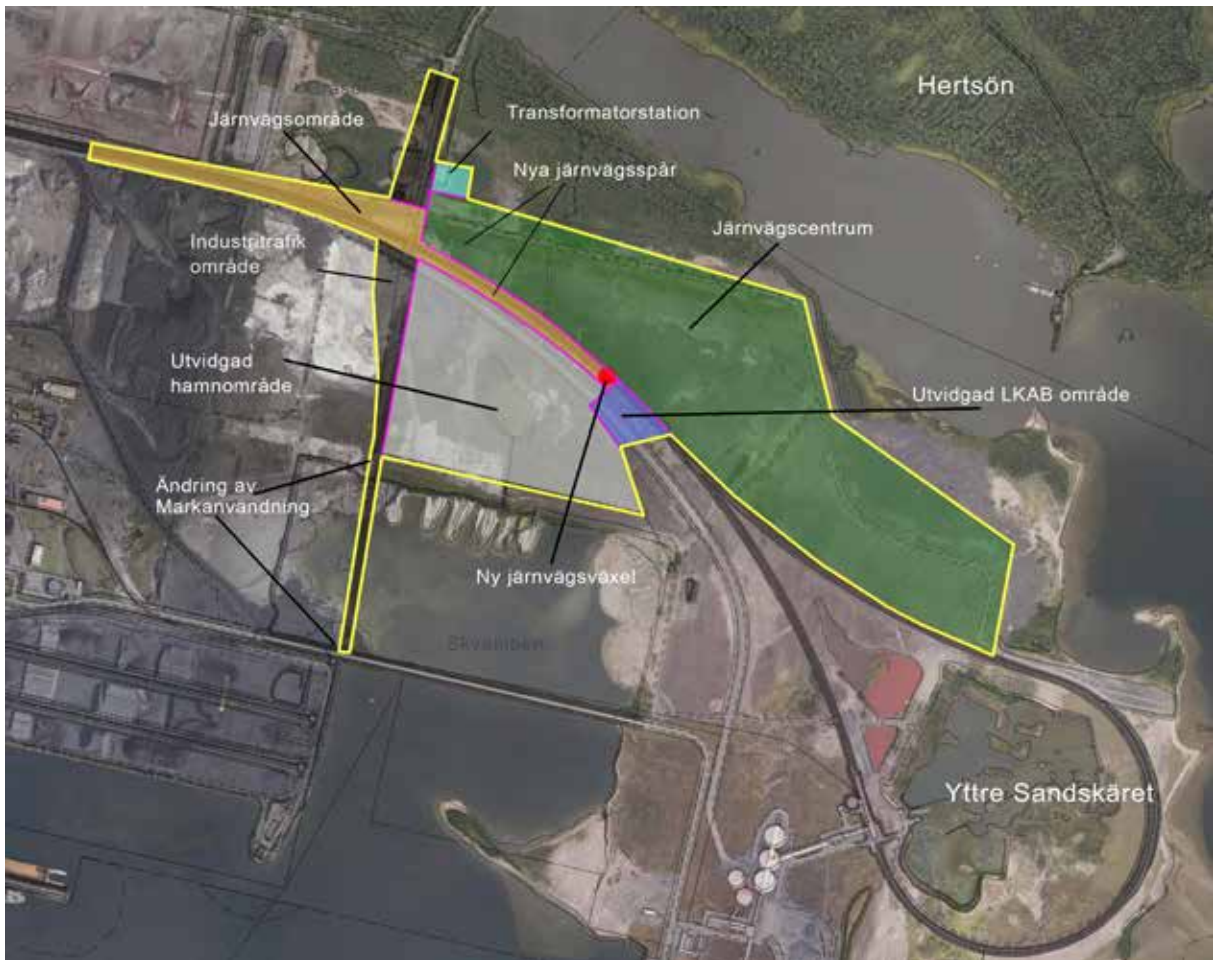


Bild 2: Illustration med redovisning av detaljplanens innebörd.

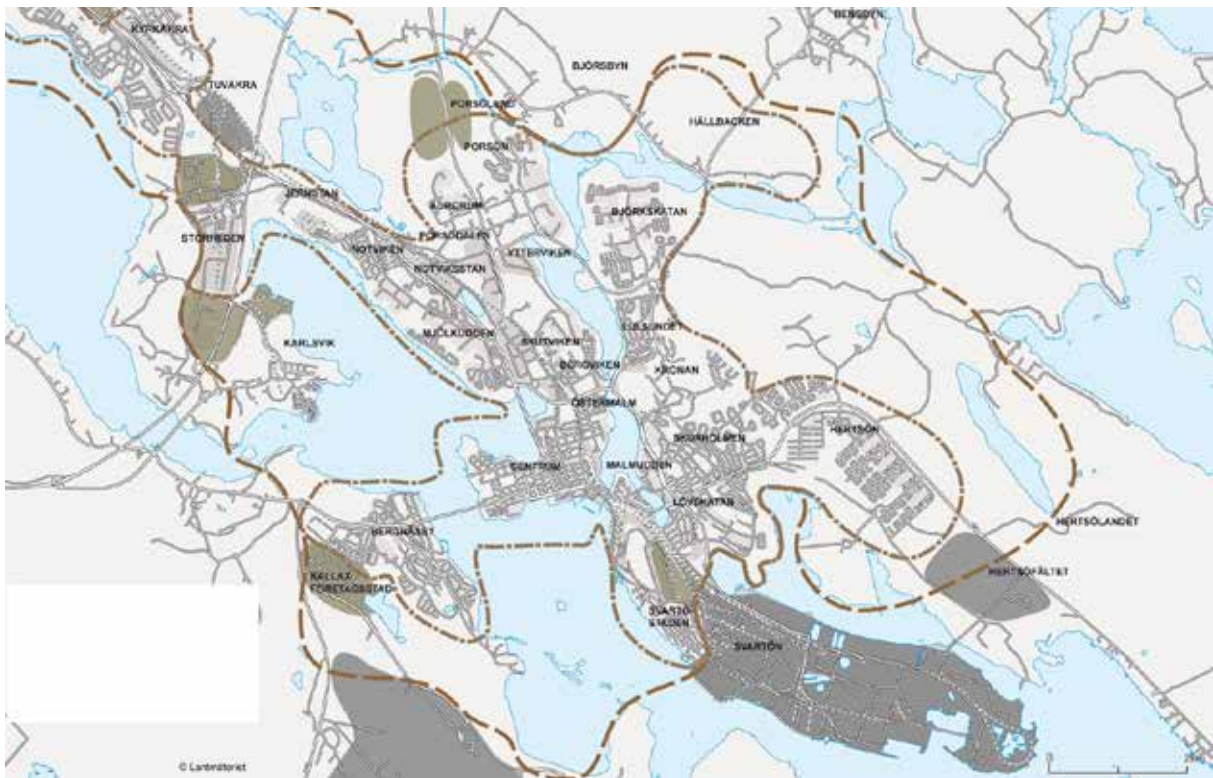


Bild 3: Utdrag av översiktsplanens program "Plats för mer". Områdena som bedömts lämpliga för lokalisering av kraftigt störande verksamhet redovisa med mörk grå färg.

Planförfarande och tidplan för arbetet

Planen handläggs enligt gällande regler för normalt planförfarande. Samråd och granskning sker under hösten/vintern 2014. Detaljplanen förväntas vinna laga kraft under första kvartal 2015.

Handlingar

Detaljplan

Detaljplanen består av en **plankarta med bestämmelser**. Plankartan och planbestämmelserna är juridisk bindande.

Övriga handlingar

- Planbeskrivning. Denna handling

Utredningar

- Bullerutredning av planerad lokdepå, ÅF 2014
- Marteknisk undersökning MUR för Underhållsdepå Svartön, WSP 2014
- PM hantering av dagvatten, Train Alliance 2014
- Geoteknik, WSP 2014
- Fågelfauna och Playa Plannja, Amalina Natur & Miljökonsult, 2008
- Artportalen
- Miljögeoteknisk markundersökning. Malmporten Luleå, Reinertsen Sverige AB 2014
- Miljöteknisk markundersökning. Golder 2015

Tidigare ställningstaganden

Planer

Översiktliga planer

Luleå kommun översiktsplan godkänd av kommunfullmäktige i maj 2013. Översiktsplanen består av 6 program och områdesrekommendationer

Svartön pekas ut i översiktsplanen som område för Kraftigt störande verksamheter som inte bör blandas med bostäder. Detta innebär att området är avsett för verksamheter med säkerhetsrisker som kräver större skyddszon, dvs tung och störande industri.

På Svartön ska befintliga verksamheten förtätas och vidareutvecklas. Verksamheter som hamn, stålframställning och energiproduktion prioriteras.

Detaljplaner, områdesbestämmelser och förordnanden

Planen berör eller tangerar områden med gällande planer enligt nedan:

Nr	Namn	Laga kraft	Lantmäteriet
PI 133	Detaljplan för del av Svartön, Sandskärhamnen	1994-04-25	
PI 375	Detaljplan för del av 18:17, Utökning av Malmhamnen	2012-01-20	
A 326	Detaljplan för Gräsöreleden	1974-10-28	

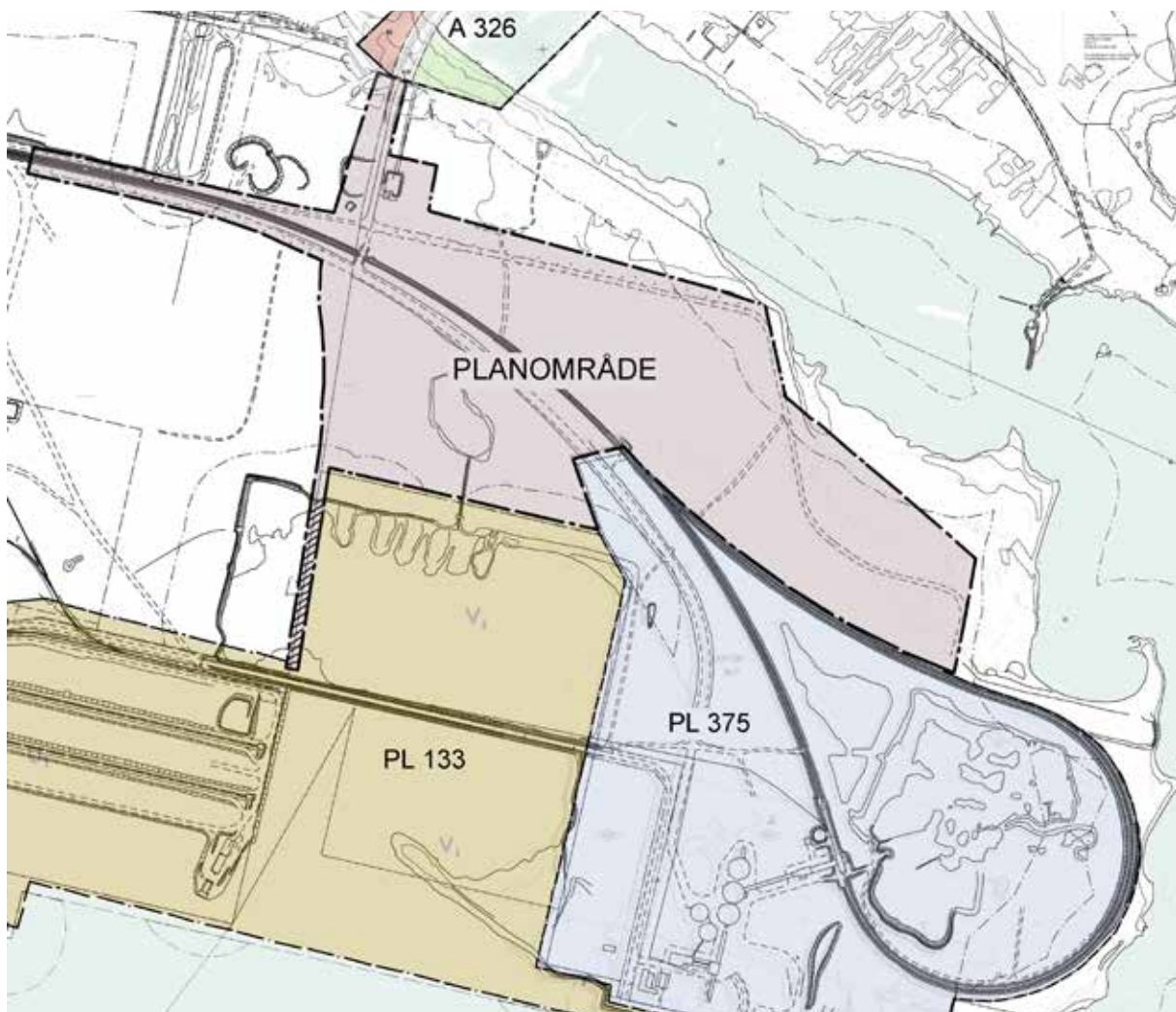


Bild 4: Gällande detaljplaner som berörs eller tangerar med detaljplaneområdet. Övriga angränsande områden saknar detaljplan. Markanvändning för skrafferat område ändras från Hamnverksamhet till Industri genom denna detaljplan.

Kommunala beslut i övrigt

- Kommunstyrelsen beslut 2013-10-14 § 13 om markanvisning och försäljning av del av fastigheten Svartön 18:17 till Train Alliance Sweden AB
- Plan- och tillväxtutskottet beslut att uppdra till stadsbyggnadskontoret att upprätta en detaljplan för del av Svartön 18:17 inför försäljning.

Riksintressen

Området ligger inom riksintresset Norrbottens kust och skärgård (MB 4 kap 2 §) samt friluftsliv (MB 3 kap 6 §).

Områden med riksintressen för Järnväg (MB 3 kap 8 §) och hamn (MB 3 kap 8 §) ligger utanför detaljplaneområde.

Detaljplanens genomförande bedöms inte ha negativ påverkan på berörda riksintressen.

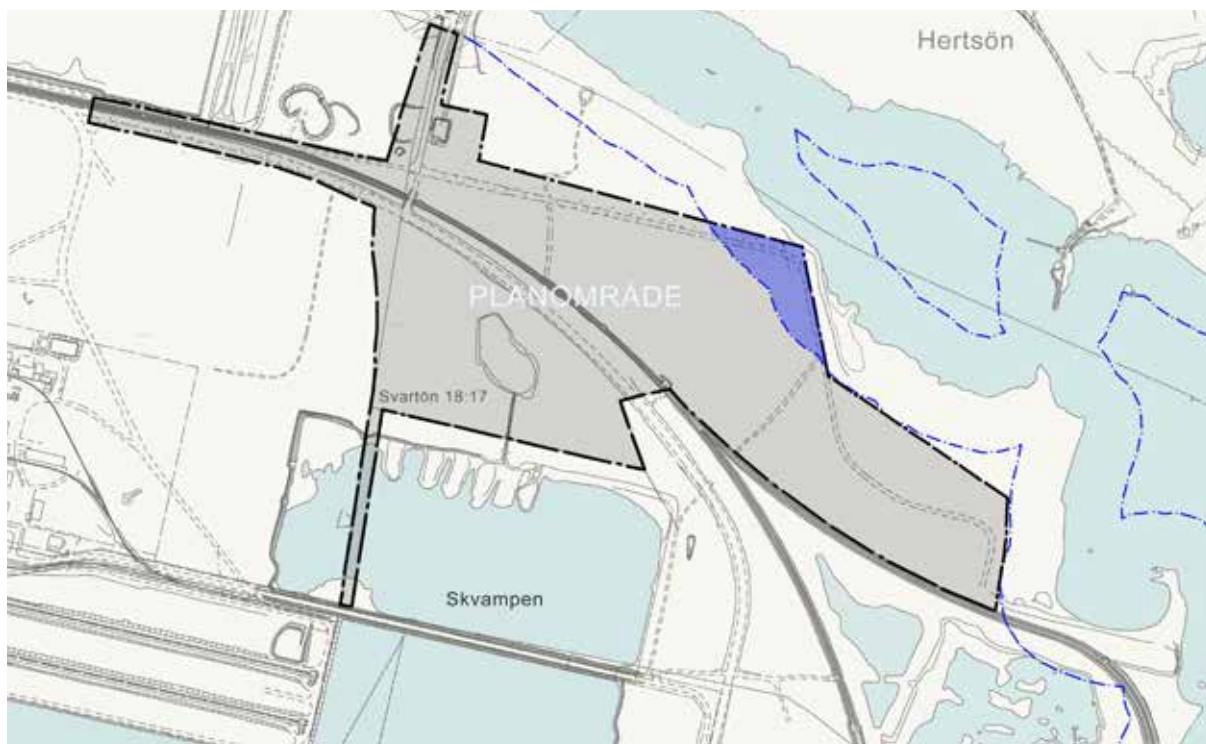


Bild 5: Bilden redovisar del av planområdet som berörs av strandskydd. Strandskyddsgränsen redovisas med blå linjer.

Strandskydd

Delar av detaljplaneområdet berörs av det generella strandskyddet enligt miljöbalkens MB 7 kap 18 §. Strandskyddets syfte är att långsiktigt trygga medborgarnas tillgång till strandområden genom allemansrätten. Dessutom ska strandskyddet bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet.

I samband med detaljplaneläggningen kommer strandskyddet inom detaljplaneområdet att upphävas.

Övriga intresse

Försvaret och Luftfarten

Planområdet ligger inom stoppområde för höga objekt runt flygplatsen därmed berörs av Luftfartsförordning (2010:770) 6 kap 25§ som innehåller föreskrifter om skyldigheten att göra en så kallad flygghindersanmälan.

Förordningen innebär således att samråd med Försvarmakten ska hållas vid uppförande av byggnad eller anläggning vars sammanlagda höjd kommer att överstiga 45 meter, inom sammanhållen bebyggelse, eller 20 meter, inom annat område. Flygghinderanmälan görs till Försvarmakten.

Planområdet ligger inom MSA-ytan (Minimum Sector Altitud) för Luleå Airport. Detta innebär att samråd med Luftfartsverket ska hållas vid uppförande av byggnadsobjekt med ansevärd höjd.

Bedömning av miljöpåverkan

Stadsbyggnadskontoret har genomfört en behovsbedömning för detaljplanen för del av Svartön, Svartön 18:17 m fl.

Behovsbedömningen är ett verktyg för att bedöma om planen riskerar att innebära betydande miljöpåverkan. Finns en sådan risk ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas till planen.

Järnvägstekniskt centrums verksamhet är inte tillståndspliktigt men kan vara anmälningspliktigt enligt miljöbalken.

Bedömning av miljöpåverkan har gjorts för detaljplanen med tillgängligt kunskap om platsens miljöförutsättningar och materialet om den tilltänkta verksamhet som tillhandlahållits av exploatören som underlag.

Kommunens sammanvägda bedömning är att genomförandet av detaljplanen inte medför risk för betydande miljöpåverkan och att en miljökonsekvensbeskrivning enligt Miljöbalken 6 kap 11 och 12 §§ inte behöver upprättas.

Ställningstagande till behovet av miljöbedömning grundas på följande:

- Planområdet utgörs av industrimark som inte är tillgängligt för allmänheten. Den nya etableringen avviker inte från områdets karaktär
- Förslaget till detaljplan medger inte verksamhet eller åtgärder som kräver tillstånd enligt miljöbalken.
- Den föreslagna markanvändningen bedöms inte medverka till att någon miljö kvalitetsnorm överskrids.
- Genomförandet bedöms inte innebära risker för människors hälsa.

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning. Påpekar dock att det är viktigt att kommunen är öppen för att senare i planprocessen ändra sitt ställningstagande ifall att det visar sig att under planarbetet tillkommer ny information som kan innebära att miljökonsekvensbeskrivning kan behöva upprättas.

Under planarbetet har detaljplanens gränser reviderats med syftet att säkerställa en framtida förbindelse mellan Gräsörenbron och Uddebovägen. Området som berörs utgörs dels av mark som är detaljplanelagd för hamnverksamhet, dels av mark som används för industriändamål men som saknar detaljplan. Kommunen bedömer att ändringen är av begränsad miljöpåverkan och att ursprunglig ställningstagande till behovet av miljöpåverkan inte behöver ändras.

Förutsättningar

Huvudfrågan

Planen innebär att tidigare obebyggd industrimark tas i anspråk för att möjliggöra etablering av en järnvägstekniskt centrum för underhåll i området, utbyggnad av befintligt hamnverksamhet och för att säkertställa väg- och järnvägskommunikationer till och från området.

Befintlig transformatorstation byggs ut och en pumpstation för VA byggs för att försörja de nya etableringar.

Markägoförhållanden

Luleå kommun äger fastigheten Svartön 18: 17. Fastigheten Svartöstad 13:36 ägs av SSAB EMEA AB.

Naturvärden

Planområdet ligger ytterst på Svartön och utgörs till stor del av ruderatmark som har skapats genom utfyllnad med muddermassor i samband med förberedelserna för projektet Stålverk 80.

Områdets landskap har industrikaraktär och är i sin helhet konstgjort. Terrängen är mycket låglänt och flack med vissa förutsättningar för biologisk mångfald knutet till strandskogar, ruderatmarken och små dammar med strandvegetation. Naturvärdena i området stärks av att det inte nyttjats eller brukats, och vegetationen är därmed fritt utveckling och fågellivet kan också fortgå relativt ostört.

De mest värdefulla områdena finns dock utanför planområdet. Hertsöfjärden med anslutande stränder är ekologiskt betydelsefull, främst för fåglar. Planområdet är inte tillgängligt för allmänheten och även angränsande strandskogsområden kännetecknas av frånvaro av skötsel vilket har bidragit till höga värden för fågellivet.

Biotoper och fågelfauna

Strandskog. Norr om planområdet är en relativt tät lövskog som domineras av björk, gråal och sälg. Området är bitvis örtrikt och i delar finns det rikligt med död ved i olika nedbrytningsstadier. Här häckar mindre hackspett och ringduva tillsammans med mer eller mindre vanliga tättingar som koltrast, björktrast, lövsångare, talgoxe, blåmes och bofink.

Primär lövskog. Innanför strandskogen finns en bård med ung björkdominerad lövskog.

Strandhed och strandsand. Öster om planområdet finns bitvis en bård med sandhed med bland annat strandvial och strandråg. Utmed stränderna häckar drillsnäppa och sävsparv, medan ängsoplärka häckar på sandhedarna.



Bild 6: Strandvegetation vid Hertsöfjärden norr om planområde. Vegetationen består i stor del av lövträd.

Ruderatmark: Kännetecknar malmhamnens spårområde och omkringliggande mark, delvis uppbyggt av slagg från järnverket. Planområdet upptas i stort sett i sin helhet av denna naturtyp. Området saknar mer eller mindre vegetation. Sädesärla och stenskvätta hör till fågelarter som häckar här men även en koloni med tärnor ska tidigare ha häckat i denna miljö, bland annat den sällsynta småtärnan



Bild 7: Vy över mot söder över planområdet med LKAB:s anläggning i bakgrunden

Dammarna/vattensamlingar. Finns söder om planområdet. I den största finns flera mindre öar och här häckar måsar och tärnor. Området används som ruggningsplats.

Strandängarna. Innanför järnvägslingan domineras av gräs. Häckningar av grågås, kanadagås, bläsand, knipa och salskrake har konstaterats i området.

Det öppna vattnet. Nära Gräsörensbron är en värdefull rastplats för svanar, gäss, änder och måssar. Området med dess stränder har generellt bra förutsättningar för rastande fåglar, men ligger i sin helhet utanför planområdet.

Området med specifika naturvärden

Angränsande till planområdet finns flera platser med höga ornitologiska värden – både för häckande, näringssökande och rastande arter. Dessa fågelområden framgår av bild 8 och redovisas nedan

A. **Strandskogen på Gräsören:** Strandskog som växer ut med Gräsören utgörs av en relativt olikåldrig och delvis flerskiktad lövnaturskog som domineras av björk, gråal och sälg. Skogen håller nyckelbiotopklas.

Områdets naturvärde beror delvis på att det inte bedrivs något aktivt skogsbruk då området är reserverat för industriändamål. Förekomst av död lövved bidrar till att höja värdet för fågellivet men även orördheten i sig och att det ligger otillgängligt för besök av människor höjer värdet. I området har ett permanent revir av den sällsynta och rödlistade mindre hakspetten funnits de senaste åren. Strandskogar likt denna finns sprida utmed Bottenvikskusten, Dessa är dock oftast betydligt mer påverkade av skogsbruk.

B. **Området utanför Gräsörensbron:** Hela vattenområdet norr om etableringsområdet är en viktig rast fågelokal om våarna. Områdets för regionen unika isfria förhållanden torde



Bild 8: Illustrationen redovisar kulturlämningar och naturvärdena som berörs eller tangerar till detaljplanområdet.

kunna tillskrivas de utsläpp av varmt vatten och inpumpning av älvvatten som sker längst in i Hertsöfjärden (Aronstorpssviken). Det rika fågellivet beror delvis på de ovan nämnda unika förhållanden i området. I vattnet ligger ofta relativt gott om änder, även av den för Norrbottens mer sällsynta arterna snatterand och årtal liksom skedand och stjärtand. Antalet arter som rapporteras från området är relativt stort för Norrbottensförhållanden.

C. Dammarna i den centrala delen av området: De dammar som ligger innanför järnvägs-slingan har ett högt ornitologiskt värde då de utgör en häckfågellokal för vissa rödlistade arter. Måsar, tärnor och några vadararter häckar på öarna i området. Några av dessa arter är rödlistade. Under sommaren nyttjas dessutom som ruggningslokal för änder och enstaka vadare torde även rasta där.

D. Tidigare häckningsplats för småtärna: Den rödlistade arten småtärna verkar inte ha häckat i utredningsområdet de senaste åren. Tidigare har detta skett på ruderatmarken mellan järnvägsspåret och stranden i norr. Området bedöms därför ha ett högt ornitologiskt värde.

Geotekniska förhållanden

Området utgjordes tidigare av mindre öar och havsvikar som senare fylldes med muddringsmassor på 1970-talet inför planerna på Stålverk 80.

Nu är landskapet relativt flackt med marknivåer, mätt vid borrpunkterna, mellan +3,2 till +4,2 meter över nollplanet i RH 2000. Markytan utgörs i huvudsak av slaggfyllningar som på stör-

re delen av ytan är grov. I princip saknas matjordstäckte. Lokala lägre partier förekommer.

Grundvattnet i området ligger omkring 0,5 - 1,4 meter under markytan, vilket motsvarar nivåer ca +2,5 och +3,1 meter i RH 2000. Inga berg nivåer har identifierats, bergfritt djup bedöms vara minst 4 meter. Grundvattnet ligger lokalt väldigt ytligt, omkring 0,5 meter under markytan.

En översiktlig geoteknisk utredning är utförd för området där ny underhållsdepå på Svartön i Luleå planeras. Syftet är att översiktligt bedöma förutsättningarna för grundläggning av byggnader, planer och vägar. Undersökningar är av översiktlig karaktär och kompletterande undersökningar kommer att krävas för genomförande av detaljplanen.

Grundläggning för lätta konstruktioner som inte är känsliga för sättningar, bedöms kunna grundläggas med platta på mark. Vid tunga och/eller sättningkänsliga konstruktioner, samt vid stora koncentrerade laster, ska utskiftning till fast botten göras. Beroende på placeringen på området, kan byggnaderna behöva pålas. Källarkonstruktioner avråds på grund av grundvattnets relativt höga nivåer.

Inga geotekniska förstärkningar behöver göras för vägar och planer.

Området bedöms ha en god pålibarhet med låg blockhalt. Detta måste utredas ytterligare om pålibning blir aktuell.

Risk för skred/ höga vattenstånd

I översiktsplanens program D - stad och landsbygd har man studerat ny bebyggelse i strandnära lägen. Rekommendationerna från program D är att ny bebyggelse tillåts +1,96 meter över normalvattenstånd vilket definieras som 100 års vattenstånd.

Nivån för 100 - årsvattenstånd, ca +2.0 meter i RH 2000, ska beaktas vid lokalisering av bebyggelse. Med hänsyn till pågående klimatförändringar samt rimlig säkerhetsmarginal ska därför bebyggelse utformas översvämningssäkert upp till +2.5 meter i RH 2000.

Området är låglänt och havsnära. Detta ska beaktas vid utformning av byggnader och anläggningar så att inte skada eller olägenhet uppstår. Prövningen av byggnadernas lämplighet sker genom bygglovprövning.

Landskapsbild

Landskapet är storskaligt med långa siktlinjer, stora sammanhängande ytor och få jämförelseobjekt i mänsklig skala. Markområdet har bildats genom en landskapsförändring i industriell skala. Inom Svartön återfinns de högsta och största byggnadsverken inom tätorten. Hamnverksamheten har också gett upphov till storskaliga byggnader, främst kajer och hamnbassänger.

Planområdet utgör en entré till Luleå stad för sjöfarande.

Fornlämningar

Planområdet utgörs i stor del av utfyllnaden som tillkom under 1970- talet varför bedöms att det ska inte finnas några lämningar från förhistorisk tid. Två kända kulturlämningar från början på 1900 - talet finns registrerade i angränsande strandområde. Den ena består av en förtöjningssten (473) som enligt uppgift nyttjades för att förtöja prämar från Altappens sågverk som förstördes i en brand 1908. Den andra består av en ristning (446) på ett stenblock med initialer och årtal inristade. *Se bild 8*

Förorenad mark

Enligt länsstyrelsens inventering av förorenad mark i Luleå (2010), finns det inga registrerade potentiella föroreningar i planområdet. Det finns inga registrerade markundersökningar inom planområdet.

Landområdet öster om Svartön saknades genom den omfattande utfyllnaden som skedde i samband med Stålverk 80 projektet under 1970-talet. Fyllnadsmassor som användes för att skapa industrimarken finns inte dokumenterade.

Området söder om järnvägsspåret samt området väster om Gräsörevägen används idag för industrirelaterade verksamheter. Norra och västra delar av planområdet har varit opåverkad sedan Stålverk 80 projektet stoppades 1976.

Området detaljplanläggs för industriverksamhet vilket innebär att marken ska uppfylla riktvärden för förorenad mark motsvarande Mindre Känsligt Markanvändning MKM.

En översiktlig miljögeoteknisk markundersökning har utförts för att kontrollera förekomsten av förorenade ämnen i mark. Undersökningen gjorts genom provtagningar i jord.

Markundersökningen visar låga föroreningshalter på den överliggande grövre fyllningen (ca 0-0,5 m) med undantag för området "A" (se bild 7), där vanadin har påträffats i halter över riktvärden för MKM.

Krom och vanadin samt PAH M och PAH H i halter över riktvärden för MKM har påträffats på området "B" (0,9-1,2 m) se bild 9. Skiktet är svart och liknar grov sand och är lätt att skilja från de andra visuellt.

Den underliggande fyllningen av sand från 1970 -talet bedöms inte vara förorenad.

De representativa halterna inom undersökt område visar generellt att risken för hälsa, markmiljö och spridning utifrån planerad markanvändning är liten.

De påträffade föroreningar saneras innan marken tas i anspråk för bebyggelse.



Bild 9: Illustrationen redovisar schematiska områdena där markföroreningar har påträffats. Område "A" används idag som tillfälligt upplag av "pellets fines". Område "B" har inte brukats och har varit orört sedan 1976.

Befintliga bebyggelseområden

Planområdet saknar nästan helt bebyggelse. En transformatorstation, som ägs av Luleå energi AB, finns i anslutning till Gräsörenvägen norr om järnvägen och är den enda befintliga byggnad inom område. Närmaste bebyggelse är storskalig och är av industri karaktär.

Avståndet till närmaste bostad (fritidshus) är ca 0.8 km och 1.4 km till närmaste samlad bebyggelse. Angivna avstånd anges från planområdets gränser. se bild 10

Gator och trafik

Gatunät

Inga kommunala gator finns i området. Översiktsplanen lämnar utrymme för att bygga ut Gräsörenvägen för en mer omfattande trafik. Industritrafik mellan verksamheterna sker på grusväg. En enkel grusväg förbinder fastigheten Svartön 18:17 med Gräsörenvägen.

Gång och cykelvägar

Området saknar gång och cykelvägar.

Biltrafik

Området nås med bil via Uddebovaktens. Gräsörenbron är avstängd för biltrafik.

Yttre delen av Svartön är stängd för allmänt trafik. Fordon till och från industrierna måste passera vakt. Grindar, stängsel, diken och vattenområden bildar gräns så att obehöriga kan inte komma in i området.

Järnväg

Trafikverkets spåranläggning söder om Luleå centrum ansluter till Luleå hamn. Malmbangården hanterar den största delen av godstrafiken. Många tåg har Victoriahamnen, Uddebo oljeterminal eller koksverket som destination. Från Malmbangården fortsätter industrispåret i en slinga ut mot Sandskär och LKAB:s utlastningskaj för järnmalm. Den sydvästra delen går in mot Cementakajen och Gamla malmhamnen.



Bild 10: Planområdet och angränsande verksamheter. Närmaste bostäder (fritidshus) finns nordost om planområdet.

Hamnområdena vid Victoria och Uddebo är anslutna till järnvägen via kommunala industrispår.

Hamn

Hamnverksamhet bedrivs söder om samt på södra delen av planområde. Luleå Hamn består av fem hamndelar. Victoriahamnen och Uddebo oljehamn är allmänna kajer. Cementas anläggning för lossning av cement och LKAB:s utlastningskaj för malm vid Sandskär är industrikajer. Dessutom används den gamla malhamnen vid Svartön som kajplats för isbrytare och kryssningsfartyg.

I Malhamnsområdet bygger LKAB en bentonitanläggning. Planer finns på att utöka hamnverksamheten både inom LKAB:s område och i anslutande Luleå hamns område.

Flyg

Planområdet ligger inom stoppområde för höga objekt runt flygplatsen samt MSA-ytan för Luleå Airport.

Kollektivtrafik

Industriområdet på Svartön saknar reguljär kollektivtrafik. Två särskilda busslinjer trafikerar mellan bostadsområdena och Svartöns Industriområde:

- Linje 50 Sunderbyn - SSAB via Mjölkudden
- Linje 51 Hertsön - SSAB via Knöppelåsen, Örnäset.

Busslinjerna fungerar som personaltransport och avgångar är direkt kopplade till en industriarbetsdag.

Närmaste hållplats är på koksverket ca 800 meter från planområdet.

Tillgänglighet

Av säkerhetsskäl och för att förhindra person- och egendomsskada är tillgängligheten till området begränsad. Det krävs tillstånd från verksamhetsutövaren för att vistas i område.

Detaljplanens innebörd

Planens övergripande struktur

Landskapsbild

Storskaliga landskap och industrilandskap tål oftast landskapsbildsförändringar och ny bebyggelse i stor skala. Den tillåtna höjden för byggnader i området gör att de blir synliga på lång avstånd. Industrilandskapet kan ur landskapsbildssynpunkt förbättras med olika tillägg i form av landskapsförändringar eller byggnader.

Byggnadshöjden regleras till 20 meter ovan marknivån.

Arbetsplatser och övrig bebyggelse

Järnvägscentrums fullbyggda anläggning kommer att bestå av ca 6500 m² järnvägsinfrastruktur och ca 32 000 m² byggnader. Järnvägscentrumet som planeras skall kunna hantera en mängd olika fordon såsom malmtågslok, gods- och persontågslok, resandevagnar samt motorvagnar (EMU). Depån kommer att byggas upp i etapper beroende dels på kundintresset, dels på kapacitetsförutsättningar för att komma till/från området.

I plankartan redovisas området för järnvägscentrum som kvartersmark för trafik- och indu-



Bild 11: Illustration av depåområdet:

Överst ser vi en lokverkstad för både malmtrafikens- och konventionella loks behov.

Den stora byggnaden avser en sammanslagning av flera verksamheter – verkstad för malmvagnar, verkstad för konventionella godsvagnar, verkstad och depå för resande vagnar, verkstad för motorvagnståg samt hall för avisning, sanering, korgtvätt mm.

Lilla byggnaden parallellt med den stora byggnaden avser svarvanläggning för hantering av hjulpar monterade på fordon.

Slutligen finns ytterligare en byggnad i den högra delen på illustrationsbilden vilket avser en lokverkstad för tyngre underhåll. *Källa Train Alliance.*



Bild 12 Visualisering av järnvägsanläggningen. Vy mot Hertsöfjärden.

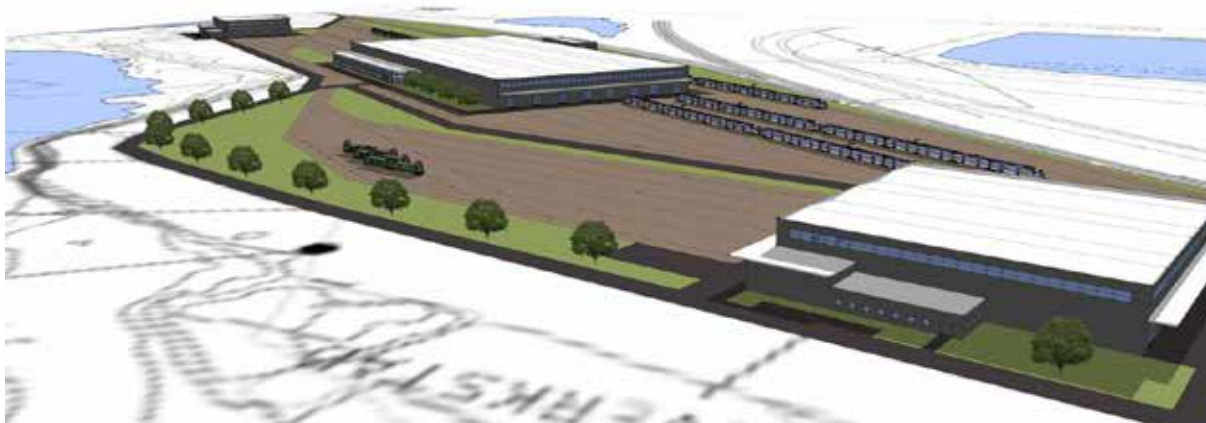


Bild 13: Visualisering av järnvägsanläggningen vy över planområde från nordväst.

striändamål "T₁J". Angiven markanvändning möjliggör depå för tåg med tillhörande byggnader och anläggningar.

Områdets infrastruktur byggs om och anpassas för att klara nya förutsättningar.

Luleå Hamn utökar sin verksamhet med ytterligare godshantering genom att bygga nya lossningsspår i Skvampenområdet. Detaljplanen möjliggör hamnens expansion genom att planlägga Skvampenområdet för hamn- och industriändamål "VJ".

Med "J" betecknas området för industriändamål.

Byggnadshöjden begränsas till 20 meter över marknivån.

Byggnadsarean begränsas inte i detaljplanen.

Anläggningar för hantering av dagvatten anordnas i form av dammar och gröna ytor. Detta regleras inte i detaljplanen.

Tillgänglighet

Markområdet är idag inte tillgängligt för allmänheten. Planen innebär ingen förändring av detta.

Detaljplanen lämnar utrymme för att tillgodose de generella utformningskrav avseende tillgänglighet för såväl tomter som byggnader enligt plan- och bygglagen (PBL) och plan- och byggförordningen (PBF) samt Boverkets byggregler (BBR) om tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga.

Gator och trafik

Gatunät

Inga allmänna gator byggs till följd av detaljplanens genomförande. Industritrafik ska även i fortsättningen ske på kvartersmark.

Ny väg anläggs över järnvägen i förlängning av Gräsörenbron mot hamnen. Med "J₁" betecknas området som avsatts för industritrafik. Personbiltrafik tillåts i området.

Befintlig korsning väg/järnväg i plan byggs om och anpassas efter trafiken som tillkommer efter detaljplanens genomförande. Korsningen planläggs för båda järnväg och industritrafik T₁J₁. En bro över järnvägsspår ska även kunna byggas i framtiden utan att strida mot detaljplanen.

Södra delen av detaljplanen berör vattenområde som är detaljplanelagd sedan tidigare för hamnverksamhet. Utfyllnaden av området har prövats i tidigare detaljplan. Ändringen av markanvändning innebär ingen ny prövning.

Biltrafik

Trafiken inom Svartön domineras av tunga transporter och transporter av farligt gods. Persontrafiken är relativt begränsad.

En fullbygd järnvägsanläggning beräknas generera 150 personbilar och 14 lastbilar/dygn. För vägtrafiken inom kvarteretsmark föreslås hastigheten 30 km/h. Hastigheten inom området regleras ej i detaljplanen.

Parkering

Parkeringsbehovet anordnas inom kvarteretsmark i enlighet med kommunens parkeringspolicy

Järnvägsspår

I anslutning till planområdet bedriver LKAB järnvägstrafik. Trafiken berör främst malmtransporter som fraktas på järnväg för att sedan omlastas till båt i Viktoriahallen. Det är väsentligt att järnvägsverksamheten inte påverkas negativt av förändringar.

Trafiken på järnvägssträckan kommer att öka på grund av nya etableringar samt Luleå Hamns utbyggnad och LKAB:s utökade verksamhet i området. Järnvägen bedöms, inräknat de planerade utbyggnaderna, klara framtida belastning.

Genom detaljplanen bekräftas befintlig markanvändning av järnvägsområdet samtidigt som det skapas förutsättningar för utbyggnad av statens järnväg. Järnvägscentrum, bentonitläggningen och hamnen anslutas till statens järnväg via nya spår och växeln.

Befintligt järnvägsområde bekräftas i detaljplan. Förutsättningar för utbyggnad av järnvägen säkertställs, mark som avsätts för ändamålet planläggs för järnvägsändamål "T". Se bild 2

Redovisning av trafikverkets beräkning av järnvägens kapacitet:

Järnvägskapaciteten på befintlig spår i nuläget är 1 tåg per timme.

Med ett nytt 800 m långt mötesspår (2-spårstation) väster om läget för nya planskilda korsningen blir kapaciteten 2-6 tåg per timme.

Med dubbla nya 800 m långa mötesspår (3-spårstation) väster om läget för nya planskilda korsningen blir kapaciteten 5-6 tåg per timme.

Med dubbla nya mötesspår och efter att tågledningssystem har bytts 2021 till ERTMS klarar sträckan teoretiskt 10-12 tåg per timme (högre hastighet)

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Befintliga vatten, avlopps och fjärrvärme nät i området har kapacitet för att ansluta planområdet. Närmaste möjliga anslutningspunkter ligger på Uddebovägen ca 700 meter söder om etableringsområdet. Genomförandet av detaljplanen innebär att befintliga ledningar byggs ut. Mark för syftet avsätts under beteckning industrigata. Kommunen äger och kommer att ansvara för industrigata. Därför inrättas ingen U område för syftet

En ny pumpstation för VA byggs på kvarteretsmark för Hamn och industri.

Dagvatten

Genomförande av detaljplanen innebär att befintlig öppen mark tas i anspråk för bebyggelse och att de naturliga infiltreringsytorna reduceras. Huvudprincipen är att dagvatten hanteras lokalt och inom fastigheten. Verksamhetsutövarna ansvarar för teknik som krävs för detta.

Dagvatten inom järnvägstekniskt centrum föreslås av Train Alliance kunna hanteras som följande.

Hantering av dagvattnet från verksamhetsområdet delas upp i olika delar efter markanvändning; spårområde, tak, parkering och hårdgjorda ytor. Utanför dessa ytor är det ruderat mark, vilken upptar en stor del av planområdet.

Vatten från takytor är rent och föreslås att fördröjas via en dagvattendamm innan det släpps ut från området.

Vatten från hårdgjorda ytor och parkeringar kommer att ledas via vegetationsbeksidda

diken och dräneringar till en försedimentationsdamm. Denna damm förses med skibord som gör att ett eventuellt oljespill lätt kan stoppas och avskiljas från vattenytan.

Flöden och föroreningshalter i dagvatten från spårområdena är osäkra. Förslaget är att dagvatten fördröjs i makadamlagret för efterföljande infiltration till grundvattnet.

El/Värme/Tele/IT-nät

Befintligt transformatorstation öster om Gräsörevägen byggs ut för att öka kapaciteten och klara efterfrågan av den växande industrin i området. Utbyggnaden av transformatorstationen sker under hösten 2014.

Transformatorstationen regleras i planen och utbyggnaden av anläggningen möjliggörs. Området redovisas i plankarta med "E".

Förutsättningar finns för att ansluta järnvägscentrum och industriområdet till befintlig fjärrvärme, tele och IT nät.

Avfall

Avfallshanteringen sköts i enlighet med kommunens lokala föreskrifter och avfallsplan.

Naturvärden

Landskap och ekosystem

Landskapet kommer att förändras när öppna ytor bebyggs med storskalig industribebyggelse. Planteringar, gröna ytor och anläggningar annordnas för omhändertagande av dagvatten.

Vegetation och djurliv

De områden som har störst betydelse för fågelfaunan ligger vid stranden norr om planområdet och innanför järnvägsslingan i sydost(dammar och öar).

Observerade fåglar är knutna till de områden som pekats ut i inventeringen (strandskog, grundområden, dammar innanför järnvägsslinga, etc) och, dessa område ligger samtliga utanför exploateringsområdet.

Den påverkan man kan tänka sig av planens genomförande är indirekt, genom buller eller fordonsrörelser.

Svartön är ett industriområde redan idag och arten av den planerade verksamheten kommer knappast att tillföra någon ytterligare störningskomponent. Verksamheten kommer i huvudsak att bedrivas inomhus. Det som tillkommer är ytterligare rörelser från långsamtgående (30 km/h) tåg. Skillnaden är att de kommer närmare stranden och strandskogen än befintlig järnväg. Sådana regelbundna tågrörelser, som ju oundvikligen alltid sker längs givna stråk, torde dock inte störa fåglarna i någon nämnvärd omfattning. Erfarenhetsmässigt vänjer sig fåglar vid den typen av regelbundna rörelser i deras närhet.

En grusyta som möjligen kan ha någon grad av betydelse för ett fåtal arter, som kan se en sådan ruderatmark som en tillgång, tas i anspråk.

Området med höga naturvärde är inte tillgängligt för allmänheten. Detta förblir oförändrat.

Strandskydd

Delar av planområdet omfattas av MB:s regler om strandskydd. Enligt 7 kap 14 § omfattar strandskyddet land- och vattenområden intill 100 meter från strandlinjen vid normalt medelvattenstånd.

Genom en administrativ bestämmelse upphävs strandskyddet inom planområdet.

Särskilda skäl som åberopas för strandskyddets upphävande är:

- Området har redan tagits i anspråk på ett sådant sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften. Planområdet är avskilt genom en grind på Gräsörenbron och är inte tillgängligt för allmänheten. Området inom planområdet har begränsade biologiska värden/speciella naturvärden.

Detaljplanens genomförande

Organisatoriska frågor

Genomförandetid

Detaljplanens genomförandetid är 15 år från det datum planen vunnit laga kraft. Efter genomförandetidens slut fortsätter planen att gälla, men den kan då ändras eller upphävas utan att rättigheter som uppkommit genom planen behöver beaktas.

Ansvarsfördelning och huvudmannaskap

Luleå kommun ansvarar för att upprätta detaljplanen.

Verksamhetsutövaren ansvarar för utbyggnad av nödvändig infrastruktur och utredningar som kan tillkomma under detaljplanens genomförande.

Luleå kommun/den som har bedrivit verksamhet ansvarar för sanering och efterbehandling av de påträffade markföroreningar enligt miljöbalkens 2 kap 8 §. och 10 kap. Det är den som bedriver eller har bedrivit en verksamhet eller vidtagit en åtgärd som medfört skada eller olägenhet för miljön som ansvarar för att skadan avhjälpas i den omfattning det kan anses skäligt enligt 10 kap. MB

Fastighetsrättsliga frågor

Ett antal fastigheter bildas utifrån ändamålet inom planområdet. Frågan avgörs i samband med lantmäteriförrättningen som sker i samförstånd mellan säljaren, köparen och lantmäteriet.

Gemensamhetsanläggning för väg bildas vid behov bland annat för att säkerställa åtkomst till kommunal mark ytterst på Sandskär.

Markområden som planläggs för Järnväg och Industri "T₁J", kommer att överlåtas till verksamhetsutövare genom försäljning.

Mark för Hamn och industri "VJ" kommer att upplåtas till Luleå Hamn. Arrendeavtal tecknas mellan Luleå kommun och verksamhetsutövaren. Lokalisering av en pumpstation för vatten och avlopp i området regleras i arrende avtalet.

Mark för järnväg "T" kommer att överlåtas av berörda fastighetsägare genom avtal till Trafikverket.

Kommunen köper in den del av planområdet som sträcker sig över fastigheten Svartöstad 13:36 med syftet att möjliggöra överfarten över järnvägen i Gräsörensbrons förlängning

Ekonomiska frågor

Planekonomi

Kommunen bekostar detaljplanen.

Tekniska frågor

Behov av utredningar

Exploatören ansvarar för de kompletteringsutredningar som krävs för genomförandet av detaljplanen.

Bygglov

Byggnadsverk, som bedöms medföra begränsad påverkan på omgivningen, föreslås bygglovsbefrias. Bedömning har gjorts med hänsyn till planområdets lokalisering, avstånd till närmaste bostadsbebyggelse och att detaljplaner för angränsande område redan minskad lovplikt.

Bygglov kommer följaktligen inte att krävas för:

- Tillbyggnad eller annan ändring av en industribyggnad.
- Cisterner eller andra fasta anläggningar för förvaring av kemiska produkter.
- Upplag eller material gård, för att annordna utomhusparkering, murar, plank och vallar.

Rivningslov krävs inte för industribyggnad

Miljökonsekvenser

Natur

Detaljplanens påverkan på landskapet, vegetation och fauna bedöms som begränsad.

Område med specifika naturvärde och med hög betydelse för fågelfaunan finns på strandskog, grundområden och dammar innanför järnvägsslinga. Samtliga ligger utanför exploateringsområdet.

Den påverkan man kan tänka sig är i så fall indirekt, genom buller eller fordonsrörelser. Svartön är ett industriområde redan idag och arten av den planerade verksamheten kommer knappast att tillföra någon ytterligare störningskomponent. Verksamheten kommer att huvudsakligen bedrivas inomhus. Det som tillkommer är ytterligare rörelser från långsamtgående (30 km/h) tåg. Skillnaden är att de kommer närmare stranden och strandskogen än befintlig järnväg. Sådana regelbundna tågrörelser som ju oundvikligen alltid sker längs givna stråk, torde dock inte störa fåglarna i någon nämnvärd omfattning. Erfarenhetsmässigt vänjer sig fåglar vid den typen av regelbundna rörelser i deras närhet.

Det finns långa artlistor från observationer, redovisade i en naturinventering från 2008 och från Artportalen. Den absoluta majoriteten av dessa arter är knutna till strandskog, grund- och vattenområden och även dammarna som ligger innanför järnvägsslingan – samtliga dessa platser ligger utanför planområdet. En kompletterande slagning i Artportalen för 2009-2014 tillför inga ytterligare arter utan bekräftar den bild av fågelfaunan som redovisats.

Marken som tas i anspråk för industri kan ha någon grad av betydelse för ett fåtal arter, vilka kan se en sådan ruderatmark som en tillgång. Den enda art som kan vara intressant att förhålla sig till ur artskyddsförordningens perspektiv är enligt kommunens bedömning småtärnan. Dock är fynduppgifterna osäkra angående exakt på vilken plats inom området

fågeln häckat.

Den enda dokumenterade uppgiften är att den under ett år (före 2008) häckat på i inventeringen utpekad ruderatmark mellan järnvägsspåret och stranden i norr. På senare år finns inga kända observationer. Andra "grusarter" är mindre strandpipare och stenskvätta som båda förekommer häckande i området. De är dock varken rödlistade eller omnämnda i Fågeldirektivet.

Artskyddsdispens enligt artskyddsförordningen (2007:845) bedöms inte som aktuell vid genomförandet av detaljplanen.

Kommunen bedömer att detaljplanens påverkan på fågelfaunan är begränsad. De kvalitéer som försvinner och den indirekta påverkan på området som bevaras bedöms acceptabla utifrån etableringen betydelse för Kommunen.

Vatten

Dagvattnets kvalitet i området kommer att förändras i samband med ianspråktagande av mark. Verksamheterna som kommer att bedrivas inom detaljplaneområdet kan förorena grundvattnet och recipient.

Dagvattenhanteringsdammar och övriga tekniska anläggningar för syftet bör utformas i samråd med kommunens tekniska förvaltning och miljökontoret.

Riksintressen och skyddade områden

Riksintressena påverkas inte av detaljplanens genomförande.

Hälsa och Säkerhet

Buller

En bullerutredning har upprättats för att belysa tågdepåsens bidrag till industribuller och påverkan på bostadsbebyggelse norr om planområde.

Bullerkällor som bidrar till industribuller är lokrörelser, personbilar och lastbilar under en normalsituation.

För den planerade verksamheten är riktvärdena nattetid (kl. 22-07), 40 dB(A) ekvivalent ljudnivå och 55 dB(A) maximal ljudnivå, dimensionerande. Övriga tidsperioder, dagtid (kl. 07-18) samt kvällstid (kl. 18-22), tillåts 10 dB(A) respektive 5 dB(A) högre ekvivalent ljudnivå. Inget riktvärde för maximal ljudnivå finns för dessa tidsperioder. Den dimensionerande tidsperioden under natten är kl. 05-06 då verksamheten på anläggningen är mest omfattande.

En bedömning av ljudkällor inom verksamhetsområdet har gjorts utifrån en möjlig utformning av anläggningen. Med en antagen placering av dessa ljudkällor har beräkningar av ljudspridningen till omgivningen utförts. Byggnader inne på depåområdet kommer vara stängda med portar och ligger på ett stort avstånd till bostäder. (närmaste fritidshus ligger ca 800 meter från planområdet).

Gällande riktvärden för externt industribuller dagtid, kvällstid och nattetid klaras för samtliga bostäder.

Förorenad mark

De representativa halterna inom område visar generellt att risken för hälsa markmiljö och spridning är liten utifrån planerad verksamhet.

De påträffade föroreningar som överskrider riktvärden för MKM saneras innan tas i anspråk för ändrat markanvändning.

Sanering av förorenad område görs i samråd med tillsynsmyndigheten. Miljökontroll utförs på eventuella överskottsmassor vid schaktning.

Risikfaktorer

Transporter på järnvägen kommer att öka i och med att verksamheterna i området byggs ut.

Trafiken inom Svartön domineras av tunga transporter och transporter av farligt gods. Persontrafiken är relativt begränsad. Planområdet är stängt för allmän trafik och fordon till och från industrierna måste passera vakt och grindar. Stängsel, diken och vattenområden bildar gräns så att obehöriga inte kan komma in i området. Trafikriskerna som kan uppstå i samband med genomförandet av detaljplanen är kopplade till korsningen väg/järnväg. Risken bedöms kunna förebyggas och hanteras genom gestaltning av korsningen. Denna gestaltas i samråd med trafikverket med stöd i gällande lagstiftning.

Svartön är ett område avsett för miljöstörande verksamheter och verksamheter med omfattande säkerhetsrisker med krav på en större skyddszon. Detaljplanen möjliggör bland annat utveckling av en redan etablerad verksamhet i området (Luleå Hamn). Risker som medföljer hamnens expansion hanteras i tillstånd för utökad verksamhet.

Ny etablering som möjliggörs genom detaljplan hanterar farliga ämnen i begränsad mängd. Risker bedöms kunna hanteras med stöd av gällande lagstiftning för transport och hantering av farliga ämnen.

Området är stängt för allmänheten. Risker för personskador vid olyckor avgränsas till personal som arbetar inom området. Vid eventuella olyckor bedöms den största skadan komma att drabba egendom.

Sociala konsekvenser

Etableringen av järnvägscentrum och utbyggnad av Luleå hamnen skapar nya arbetstillfällen och bidrar till stadens tillväxt.

Medverkande

Tjänstemän

Christer Svärd, Annika Vesterlund Rönnebro, Örjan Spansk

Konsulter

Hans Lindberg, TA

Stadsbyggnadskontorets planavdelning 2014-12-05

AnneLie Granljung
Planchef

Nelli Flores Nilsson
Planarkitekt

Revideringar 2015-02-16

Efter granskningen har planbeskrivningen justerats och kompletterats med text och bilder för att tydliggöra detaljplanens innebörd.

Planbeskrivning

- Övriga intresse, sida 7
- Förorenad mark, sida 13 och 22
- Flyg, sida 15
- Naturvärden, avsnitt Vegetation och djurliv, sida 19 - 20
- Miljökonsekvenser, avsnitt Natur, sida 21
- Hälsa och Säkerhet, avsnitt Förorenad mark, sida 22

Plankarta

- Bygglov för väsentlig ändring av markens användning får inte ges förrän markföroreningar har avhjälpats
- Byggnadshöjd motsvarande 20 m införs för område som planläggs för Hamn och Industri "VJ".

Upplysningar vid plankarta

- "Vid Schaktning av ytliga fyllnadsmassor ska miljökontroll ska utföras".
- "Planområdet berörs av försvarets stoppområde för höga objekt runt flygplatsen samt Luleå Airports MSA-yta".

Förändringarna 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).

Stadsbyggnadsförvaltning, avdelning stadsplanering, sektion plan.