

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 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 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)
- Försvarsmakten (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 miljö kvalitetsnormerna 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 riksintressesperspektiv. 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 scenarior, 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 utdelningsforbättringar@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 ianspråkats 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 miljöstatsningarna 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. Värdet 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 granskningsskedet

- 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