



# Detaljplan för del av Porsödalen, del av Ytterviken 17:32 m.fl. Kvarteret Risslan

Luleå kommun      Norrbottens län

## SAMRÅDSREDOGÖRELSE

### Bakgrund

Kommunstyrelsens arbetsutskott (KSAU) beslutade den 14 mars 2016 (§ 116) att ge Stadsbyggnadsnämnden i uppdrag att upprätta en detaljplan för del av Porsödalen, del av Ytterviken 17:32 och del av Råfsan 2.

Detaljplanen har inte föregåtts av något detaljplaneprogram.

### Hur samrådet 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. Vid utökat förfarande ska samrådstiden vara minst tre veckor.

Ett förslag till detaljplan har därför visats för samråd under perioden 23 december 2016 – 29 januari 2017. Planhandlingarna har funnits tillgängliga på Luleå kommuns webbplats, på Stads- huset och på Stadsbiblioteket. En kungörelse om planförslaget och samrådet har dels anslagits på kommunens anslagstavla, dels införts i lokaltidningarna Norrbottens Kuriren och Norrländska Socialdemokraten den 23 december 2016.

Information om samrådet skickades dessutom den 22 december 2016 till samtliga fastighetsägare angränsande 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 samrådstiden inkom 15 skrivelser.

## **Skrivelser utan invändningar har inkommit från:**

- Skanova , 2017-01-23.

## **Skrivelser med synpunkter och/eller frågor har inkommit från:**

- Luleå energi ,2017-01-03 och 2017-01-26,
- Fritidsförvaltningen ,2017-01-13,
- Galären, 2017-01-23,
- Beijer byggmaterial, 2017-01-23,
- Nyhléns Hugosons, 2017-01-24,
- 3GIS, 2017-01-27,
- Räddningstjänsten, 2017-01-27,
- Trafikverket, 2017-01-27,
- Teracom, 2017-01-27,
- Luleå lokaltrafik AB, 2017-01-27,
- Miljö-, och byggnadsnämnden, 2017-01-27,
- Ferruform AB, 2017-01-27,
- Lantmäteriet, 2017-01-27.
- Länsstyrelsen, 2017-02-03.

Synpunkterna sammanfattas och kommenteras nedan.

## **Inkomna synpunkter med kommentarer**

Inkomna synpunkter redovisas här i sammanfattad och förkortad form. Synpunkterna i sin helhet finns att tillgå på stadsbyggnadsförvaltningen. Länsstyrelsens yttrande bifogas (bilaga 1).

*Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer skrivs med kursiv stil för att tydligt skilja dem från inkomna synpunkter.*

## **Myndigheter**

### **Länsstyrelsen**

Planförslaget berör område av riksintresse för kommunikation, dvs stambanan genom Övre Norrland och planerad järnväg, Norrbotniabanan. Enligt miljöbalkens regler ska sådana utpekade anläggningar skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av sådana anläggningar. Länsstyrelsen bedömer att planförslaget, såsom plankartan och dess bestämmelser nu är utformade, medger åtgärder som påtagligt kan försvåra utnyttjandet och tillkomsten av anläggningen och att kommunen därför behöver se över möjligheten att omarbota planförslaget så att det framkommer tydligare att riksintresset kan tillgodoses. Kommunen kan exempelvis precisera markanvändningen ytterligare så att eventuella fördyrande omständigheter kan bedömas, samt väga in fler aspekter än anläggningens behov av mark. Länsstyrelsen anser att dessa uppgifter, dvs motivet till att anläggningen är utpekad som riksintresse (funktionsbeskrivningen), också behöver framkomma av planhandlingen då det har betydelse för den kommunala intresseavvägningen.

Både kommunen och Länsstyrelsen har bedömt att påverkan på riksintresset kommunikation behöver utredas särskilt i en miljökonsekvensbeskrivning. Detta framkom i samband med behovsbedömningen. Länsstyrelsen anser att frågan fram tills nu har hanterats förhållandevis sparsamt. Av miljökonsekvensbeskrivningen framkommer i stort sett bara kommunens bedöm-

ning, dvs att ett genomförande av planen inte påtagligt påverkar riksintresset och att hänsyn till riksintressena behöver tas när detaljplanen ska genomföras. Länsstyrelsen anser att det behöver bättre framkomma vilka bedömningsgrunder kommunen bygger sitt ställningstagande på och vilken form av hänsyn som avses vidtas vid exempelvis sprängning, borttagning av berg och byggnation. Anläggningens påverkan på SOS-alarms verksamhet och kravet på störningsökansliga byggnader, bör också framkomma.

Kommunen kan med fördel ta del av järnvägsutredningen JU160 och referera till den i planhandlingen. Av betydelse för bedömningen av om riksintresset kan tillgodoses kan vara att det går att utläsa av planhandlingen vilka parametrar som ligger till grund för det utpekade markanspråkets ytomfattning, sträckan Luleå centrum – Notviken.

Enligt planbeskrivningen anser kommunen att staten behöver ta ett ansvar vid avvägning av statliga intressen för att främja bostadsbyggande. Det förhåller sig så att om det föreligger en risk för att ett riksintresse kan påtagligt skadas/påtagligt försvåra utnyttjandet eller tillkomsten så följer ett formellt hinder mot att tillämpa andra lagars avvägningsregler och krav. Det är endast vid en avvägning mellan olika oförenliga riksintressen som en skada på ett riksintresse kan tillåtas.

I översiktsplanen är området utpekade som förtättningsområde för arbetsplatser, vilket kommunen också anger i planbeskrivningen. I översiktsplanen framkommer det även att kommunen ska säkra utrymmet för kustjärnvägen genom stadsbygden, både östlig och västlig dragning, samt att det finns en konflikt mellan Norrbotniabanan och andra intressen men att järnvägsintresset ska prioriteras. Kommunen behöver även lyfta in och kommenterar detta i planbeskrivningen.

*Kommentar: Luleå kommun anser att tillkomsten av Norrbotniabanan är angelägen och arbetar för dess tillkomst. Riksintresset är dock en funktion av en järnvägsanläggning, Trafikverket har i järnvägsutredning 160 - Norrbotniabanans infart till Luleå, beskrivit vilken funktion som den nya järnvägen behöver uppfylla. På sträckan förbi Notviken är det ett dubbelspår enligt Järnvägsutredning 160.*

*Detaljplanen lämnar utrymme för fler spår än vad som uppges vara nödvändigt för en framtida Norrbotniabanan enligt JU 160. En förtätning med arbetsplatser vid regionaltågsstationen Notviken C innebär dessutom ett effektivare nyttjande av en tidigare järnvägsinvestering genom möjlighet för att fler personer på sikt kommer nyttja järnvägen för kollektivresande. Inför granskning har de ytor som föreslås exploateras inom Norrbotniabanans utredningskorridor minskats till att endast utgöras av en ny lokalgata, samt komplementbyggnader på kvartersmarken för ny räddningstjänst.*

*Ett avtal mellan Trafikverket och Luleå kommun har upprättats för att tydliggöra ansvarsfördelningen vid en utbyggnad av järnvägsspåret.*

*Planbeskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen kommer kompletteras med ytterligare underlag gällande hur hänsyn tagits till riksintresset Norrbotniabanan.*

*Sammanfattningsvis anser Stadsbyggnadsförvaltningen att syftet med riksintresset Norrbotniabanan är tillgodosett och användning och/eller tillkomst av järnvägsanläggningen inte kan anses ta skada i och med detaljplanens genomförande.*

### Strandskydd

Planområdet berör område med strandskydd. Mjölkkuddtjärnen ligger inom 100 m från planområdet och såvitt Länsstyrelsen kan se så är tjärnen inte undantagen från reglerna om strandskydd enligt Länsstyrelsens avgränsningsbeslut från 1999. Kommunen behöver därför hantera frågan om upphävande av strandskydd i detaljplanen.

*Kommentar: Strandskyddet har upphävts i plankartan. Planbeskrivningen har kompletteras med text om strandskyddets upphävande.*

### Naturmiljö

Kommunen anger att en stor del, eventuell all, befintlig skog och markvegetation kommer behövas tas bort och att befintliga biotoper försvinner och ersätts med till stor del hårdgjorda ytor. En konsekvens av detta är att naturmarken till övervägande del försvinner och att området förlorar sitt värde som promenadstråk. Länsstyrelsen anser att kommunen även behöver konsekvensbeskriva grönområdets betydelse i ett större sammanhang. Kommunen kan med fördel referera till den grönplan som är under upprättande i det fall det kan förutses att resultatet av arbetet med grönplanen kommer att ha betydelse för planförslaget.

Kommunen anger även en ambition att området ska ha tydliga inslag av grönska och koppling till den övergripande strukturen. Länsstyrelsen anser att kommunen bör överväga att införa planbestämmelser som säkerställer att denna ambition kan förverkligas.

*Kommentar: Naturmarken inom planområdet har inte bedömts utgöra en del i det som översiktsplanen benämns som ekologiskt värdefulla stråk. Området ligger i ett industriområde inringat av infrastrukturkorridorer och har trots närheten till Mjölkuddstjärn och Gammelstadsviken ingen tydlig koppling med andra grönområden. Grönområdet inom planområdet bedöms inte utgöra en stor betydelse i ett större sammanhang.*

*Planförslaget har justerats sedan samråd så att mer naturmark bevaras. Det promenadstråk som finns runt berget planeras bevaras och bergets nordöstliga sluttning kommer fortsätta fungera som naturmark med befintlig vegetation. Exploateringsgraden på kvartermarken har justerats från 50 % till 25 respektive 35 % vilket bör leda till mindre hårdgjorda ytor inom kvartermarken.*

*Plankarta och planbeskrivningen kompletteras med text enl ovan.*

### Mark och vatten

I miljökonsekvensbeskrivningen anges att en mer grundlig utredning av grundvattensänkningen och dess miljöpåverkan kommer att ske under ett senare skede. Länsstyrelsen anser att denna utredning behöver göras innan det är möjligt att bedöma påverkan från oxiderande sulfidjord i den nordvästra delen av planområdet. Denna påverkan handlar främst om metalltransport till omgivande vatten och våtmarker. Utredningen är viktigt för bedömningen av såväl miljökvalitetsnormer för berörda vattenförekomster som för miljömålen "Levande sjöar och vattendrag" och "Myllrande våtmarker".

I miljökonsekvensbeskrivningen anges att föroreningsbelastningen för planområdets dagvattenrecipienter behöver utredas ytterligare för att kunna bestämma dagvattensystemets utformning. Länsstyrelsen anser att en sådan utredning är nödvändig eftersom det är svårt att utifrån nuvarande planförslag bedöma dagvattnets påverkan på de berörda vattenförekomsterna. Denna bedömning beror även till stor del på ovan nämnda utredning av grundvattennivåerna eftersom föroreningsbelastningen kan komma att omfatta metaller från sulfidjordsoxidation.

Ovan nämnda utredning bör omfatta en prognos för förändrade flödesförhållanden samt den kemiska sammansättningen för det framtida dagvattnet. Vattenförekomsten Gammelstadsviken (SE729651-178887) är hårt belastad med avseende på fosfor. Detta bedöms bero på dels naturligt höga fosforhalter, dels på hög belastning från dagvatten och närliggande dränerade områden. Förekomsten har också klassats med miljöproblemet 'Försurning' på närliggande dränerade sulfidjordsområden. Eftersom kommunen överväger att deponera förorenad sulfidjord (från muddringsprojektet vid Karlsvik) på västra sidan om Gammelstadsviken (via utmynnande

recipientdike), är det viktigt att göra en sammanvägd bedömning för påverkan av dessa ämnen på Gammelstadsviken.

När det gäller de tekniska lösningarna för dagvattenhanteringen och rening som är tekniskt möjliga och ekonomiskt rimliga så behöver de beskrivas närmare i miljökonsekvensbeskrivningen. Kommunen behöver beakta att allt dagvatten som belastar eller kommer att belasta de olika tekniska systemen finns med i underlaget för de beräkningar som görs för att bestämma kapaciteten hos t.ex. fördröjningsmagasin och andra tekniska installationer. Utifrån detta så kan kommunen vidare reservera tillräckliga ytor i planområdet för att kunna uppföra dagvattenreningsanläggningar inom eller i närheten av planområdet.

Miljökonsekvensbeskrivningen anger att verksamheten ska genomföras så att risken för spridning av miljögifter till omgivande miljöer minimeras. Länsstyrelsen ser det som positivt att denna aspekt finns med i planen och vill här understryka vikten av detta. Spridning av kända och okända miljögifter är ett av de svåraste miljöproblemen vi har att hantera nu och i framtiden.

*Kommentarer: Senare skede som det hänvisas till i MKB är granskningsskedet. Detaljplanen hade inför samråd för stora osäkerheter i hur området skulle komma att exploateras. Därav ansågs det bättre att invänta en mer detaljerad utredning innan del 2 av dagvattenutredningen togs fram. Inför granskning har fördjupade utredningar gällande dagvatten, berguttag, höjdsättning och påverkan på naturområdet genomförts. Mindre naturmark tas i anspråk vilket i sin tur innebär färre hårdgjorda ytor och därmed mindre dagvatten som behöver kunna tas om hand. Berguttagen är även betydligt mindre än i samrådsförslaget.*

*Del 2 dagvattenutredningen och PM förtydligande dagvattenhantering Plogen 2 och 3 innefattar beräknade flöden, föroreningskoncentration och åtgärdsförslag för att motverka de negativa effekter som detaljplanen annars kan medföra.*

*MKB kompletteras med bedömning av påverkan på Gammelstadsviken.*

### Klimatanpassning

I planförslaget refereras till kommunens riktlinjer för klimatanpassning och till Svenskt Vattens publikation P100. Till såväl kommunens riktlinjer som Svenskt Vattens publikations följer rekommendationer för hantering av ökade nederbörds mängder till följd av framtida klimatförändringar. Länsstyrelsen anser att kommunen bör bättre redovisa på vilket sätt dessa rekommendationer för hantering av ökade nederbörds mängder till följd av framtida klimatförändringar har beaktats i planförslaget. Till granskningsskedet bör det gå att utläsa av planförslaget hur kommunen har beaktat förändrade och ökande flöden av dagvatten från området kopplat till säkerheten för banvallen samt om förändrade och ökande flöden av dagvatten från området kan orsaka översvämningar eller andra vattenrelaterade olägenheter för handels-, tillverknings- och byggnadsområdet i planområdets norra del.

*Kommentar: Hänsyn till förändrad nederbörd, enl SMHIs klimatscenarier, är inarbetat i dagvattenutredning och därmed i planförslaget.*

### Tillstånd till markavvattning

Kommunen behöver redovisa i planhandlingen ifall det kommer att krävas tillstånd till markavvattning enligt 11 kap miljöbalken.

*Kommentar: Anmälan om vattenverksamhet kan behöva göras, text om detta förs in i planhandlingen.*

## Buller

Kommunen anger i planbeskrivningen att trafikbuller och industribuller kommer att utredas vidare till granskningskedet. Länsstyrelsen vill i det avseendet uppmärksamma kommunen på det buller som kan uppkomma kvälls- och nattetid samt under helger från verksamheter inom planområdet. Buller som under dagtid vardagar maskeras av annat ljud kan framträda när övriga bullerkällor inte är aktiva. I kommande hantering av bullerfrågan behöver kommunen även räkna med det buller som uppstår vid användning av sirener m.m. på de utryckningsfordon som kommer att vara stationerade inom planområdet. Kommunen bör då utgå från det maximala antalet utryckningsfordon (räddningstjänst + ambulans) som vid en "normal" utryckning använder sirener, signalhorn m.m. för att påkalla fri väg.

*Kommentar: Bullerutredningen är framtagen. Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer inte att det är relevant att ta med buller från sirener. Planområdet ligger i ett industriområde omgivet av de trafikleder som utryckningsfordonen nyttjar.*

## Miljö kvalitetsmål

De planerade verksamheternas påverkan på respektive miljömål har bedömts, men behöver kompletteras med avseende på miljömålen "Levande sjöar och vattendrag" och "Myllrande våtmarker".

*Kommentar: MKB kompletteras med bedömning mot ovanstående mål.*

## Planbestämmelser om höjd

Mot bakgrund av planområdets nuvarande topografi och förutsägbarheten av planförslaget så bör kommunen ange högsta nockhöjd i meter över ett angivet nollplan.

Kommunen bör även överväga att införa plushöjd som planbestämmelse, bland annat med tanke på att påverkan på landskapsbilden och kommunens ambition att skogsridåer ska kunna bevaras.

*Kommentar: Plankartan kompletteras med byggnadshöjd eller nockhöjd för byggnader samt totalhöjd för master.*

## Prövningsgrunderna i 11 kap. 10 § PBL

Under förutsättning att kommunen till granskningskedet kan visa att riksintresset för kommunikation kan tillgodoses och att miljö kvalitetsnormer för vatten följs så har Länsstyrelsen i detta skede av planprocessen inte några ytterligare invändningar mot planförslaget som skulle kunna leda till att Länsstyrelsen överprövar kommunens beslut om antagande av detaljplan.

## Trafikverket

Stora delar av detaljplaneområdet ligger inom Norrbotniabanans korridor som utgör riksintresse för kommunikationer. Trafikverkets princip är att åtgärder och byggande inom riksintressekorridoren som försvårar och/eller fördyrar genomförandet av en järnvägsplan skall undvikas. Trafikverket behöver i nuläget ta hela utredningskorridorens bredd i anspråk för kommande planering. Trafikverket bedömer att den tilltänkta detaljplanen innebär en stor risk för påtaglig skada för riksintresset och ställer sig därför negativ till detaljplanen i detta samrådsförslag. Denna detaljplan innebär risk för fördyringar för kommande järnvägsprojekt. Påtaglig skada handlar således om att den planerade järnvägsfunktionen inte går att uppnå till rimlig samhällskostnad. Kostnader som belastar Norrbotniabaneprojektet påverkar samhällsekonomin på sådant sätt att Norrbotniabanans genomförande kan äventyras. Om denna detaljplan vinner laga kraft kan det dessutom få vidare konsekvenser för möjligheter att hindra andra fördyrande

åtgärder och byggande inom riksintressekorridoren. Det kan innebära nya tidskrävande plan- och byggprojekt, vilket kan medföra stopp för järnvägsplan för lång tid.

Norrbotniabanan är av stor betydelse utifrån såväl lokalt, regionalt, nationellt och europeiskt perspektiv.

#### Lokalisering och omfattning av denna detaljplan

Trafikverket anser att kommunen inte ska planlägga byggrätter i riksintressekorridoren och inte heller vägar/ gator som är en förutsättning för verksamheternas funktion. Om kommande järnvägsplan skulle innebära att lokalgatorna i detaljplanen tas i anspråk kan inte verksamheternas funktion säkerställas. Det är möjligt att få plats för några av verksamheterna i planområdet utanför korridoren och på sätt påverkas inte riksintresset. Trafikverket förordar att kommunen fortsätter att utreda alternativa placeringar för återstående alternativt för alla verksamheter.

Den valda lokaliseringen innebär även risker och störningar för järnvägsanläggningen både under byggtiden och i övrigt. Bergsprängningar samt eventuell risk på förändrade grundvattennivåer kan påverka både befintlig och framtida järnvägsanläggning.

#### Kapacitet och ytbehov

Notvikens stationsläge är aktuell i både östligt och västligt korridoralternativ. Trafikverket vet i dagsläget inte vilken yta som krävs för fungerande trafiklösning i framtiden. För att upprätthålla och säkerställa framtida kapacitetsanspråk kan det uppkomma behov av sidotågspår. Sträckan Notviken station - Luleå C är i framtiden kritisk ur kapacitetssynpunkt.

#### Övrigt ytbehov och risker

Att bygga intill järnvägen innebär att bebyggelsen utsätts för både miljö- och säkerhetsrisker. Det kan även försvåra infrastrukturhållares möjligheter att säkerställa sitt uppdrag, då säkerhet, drift och underhåll kan äventyras. För att kunna upprätthålla säkerhet, sköta tillsyn, drift och underhåll ställs vissa krav vid byggnation intill infrastrukturanläggningar. Detta gäller för både befintlig och kommande järnväg och det är viktigt att alla riskanalyser även behandlar framtida järnväg.

*Kommentarer: Se kommentar om riksintresse norrbotniabanan till länsstyrelsens yttrande ovan.*

#### **Lantmäteriet**

Lantmäteriets arbetsuppgifter, efter det att planen har vunnit laga kraft, är att med stöd av detaljplanen genomföra följande fastighetsbildningsåtgärder. Efter ansökan om lantmäteriförrättning kan avstyckning av kvartersmark utlagd som JZT1 i planförslaget ske. Fastighetsägaren initierar och bekostar lantmäteriförrättningen. I samband med fastighetsbildningen kan befintligt servitut upphävas.

Efter ansökan om lantmäteriförrättning kan den del av Räfsan 2 som enligt planförslaget är utlagd som allmän platsmark överföras till Ytterviken 17:32 genom fastighetsreglering. I planförslaget saknas redogörelse för vem som initierar och bekostar lantmäteriförrättningen.

Efter ansökan om ledningsförrättning kan ledningsrätt komma att bildas. I planförslaget saknas redogörelse för vem som initierar och bekostar eventuella ledningsförrättningar.

*Kommentar: Planbeskrivningen kompletteras med en redogörelse för vem som initierar och bekostar lantmäteri- och ledningsförrättningar.*

#### **GRUNDKARTA**

Grundkartans kvalitet är bristfällig då det saknas beteckningar på servitut, ledningsrätter och

dylikt. Grundkartan bör kompletteras med för detaljplanen väsentlig information.

Inom planområdet finns ledningsrätt för fjärrvärmeledningar som gäller till förmån för Luleå Energi AB (25-F2000/79.1) samt ledningsrätt för starkströmsledningar som gäller till förmån för Luleå Energi AB (25-F2994-104.1). Grundkartan bör förtydligas med en redovisning av ledningsrätterna och dess beteckningar.

Inom planområdet finns ett servitut som avser rätt att använda serviceväg till järnvägsområdet som gäller till förmån för Trafikverket (2580-10/53.1). Grundkartan bör förtydligas med en redovisning av servitutet och dess beteckning.

*Kommentar: Grundkartan kompletteras med saknade uppgifter om ledningsrätt och servitut.*

## PLANKARTA OCH PLANBESTÄMMELSER

Detaljplanen tas fram enligt de regler som gäller enligt PBL för detaljplaner med planstart efter 2015-01-01. För denna typ av detaljplaner bör som bekant Boverkets allmänna råd (2014:5) om planbestämmelser för detaljplan, tillämpas. Plankartans utformning uppfyller inte dessa rekommendationer på nedanstående områden.

Laghänvisning På plankartan hänvisas till PBL. För att underlätta för den som inte är insatt i terminologin kan det vara bra att någonstans på plankartan förtydliga vilken lag som menas med förkortningen PBL samt ange lagens SFS-nummer.

*Kommentar: Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer inte att det är nödvändigt att ange SFS-nummer på plankartan. Beskrivning av lagstiftning kring PBL finns i planbeskrivning.*

Kombinationer av markanvändningar bör enligt Boverkets rekommendationer betecknas med samtliga relevanta planbestämmelsebeteckningar och redovisas var för sig i listan med planbestämmelser. I planförslaget är markanvändningsbestämmelserna JZT1 redovisade på samma rad i listan med planbestämmelser. Lantmäteriet menar således att markanvändningsbestämmelse J för Industri, Z för Verksamheter samt T1 för Räddningsstation bör redovisas var för sig i listan med planbestämmelserna i enlighet med Boverkets rekommendationer.

Markanvändningsbestämmelserna HUVUDGATA respektive LOKALGATA för allmän platsmark finns inte längre med bland rekommendationerna. Enligt rekommendationerna skall numera markanvändningsbestämmelserna VÄG respektive GATA användas.

*Kommentar: Stadsbyggnadsförvaltningen har följt Boverkets rekommendationer i den mån det bedömts underlätta förståelsen av plankartan. Boverkets allmänna råd är som bekant rekommendationer. Upprättande av detaljplan ska ske enl gällande PBL.*

Planbeskrivningen saknar redogörelse för vilken markanvändningsbestämmelse återvinningscentral och återvinningsmarknad samt drift- och underhållsverksamhet inryms inom. I plankartan finns markanvändningsbestämmelserna J för Industri och Z för Verksamheter utlagt. Planbeskrivningen saknar en tydlig redogörelse för skälet till att dessa markanvändningsbestämmelser används.

Enligt boverkets rekommendationer bör anläggandet av inhägnade och bemannade återvinningscentraler och miljöcentraler säkerställas genom utläggandet av kvartersmark med markanvändningsbestämmelsen E för Teknisk anläggning. Lokala och obemannade återvinningsstationer bör utläggas med markanvändningsbestämmelse ÅTERVINNING på allmän platsmark.

*Kommentar: Inför granskning har antalet aktuella verksamheter minskat. Återvinningscentral och återvinningsmarknad har preciserats i plankarta med användningen E<sub>1</sub>.*



I listan med planbestämmelser finns markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar med planbestämmelsebeteckning u angivet. Markreservat är en administrativ bestämmelse och i plankartan finns en kombination av administrativ gräns och egenskapsgräns utlagd på två ställen inom kvartersmark JZT1. I plankartan saknas dock planbestämmelsebeteckningen u.

En redogörelse för vem som är ledningshavare samt hanteringen av hur ledningarna säkerställs saknas i planbeskrivningen.

Därutöver finns luftburna kraftledningarna inom planområdet. Kraftledningarna är lokaliserade inom kvartersmark JZT1. I plankartan saknas markreservat för allmännyttiga luftledningar (l-område). Utan markreservat blir ledningarna planstridiga. Om avsikten är att ledningarna ska tas bort vid plangenomförandet bör detta redogöras för i planbeskrivningen. I annat fall bör plankartan kompletteras med markreservat. För att säkerställa att ledningarna får vara kvar behöver normalt sett ledningsrätt eller servitut upplåtas. I planbeskrivningen saknas redogörelse för vem som är ledningshavare samt hanteringen av hur ledningarna säkerställs alternativt att de ska tas bort.

*Kommentar: Markreservat (u-område) finns med i plankartan men teckenstorleken gör den svårsläst vilket har justeras till granskningsskedet. Planbeskrivningen kompletteras med text om vem som är ledningshavare och hur ledningarna säkerställs. De luftburna ledningarna är riona, synpunkten leder således inte till några revideringar av planen.*

I illustrationskartan är det inte angivet vilket utskriftsformat som ska användas för att den angivna skalan ska stämma. Utskriftsformat bör anges alternativt skalstocken borttagas.

*Kommentar: Inför granskning kommer illustrationen revideras. Synpunkten noteras.*

Enligt planhandlingarna är kommunen huvudman för allmän platsmark inom planområdet. Lantmäteriet har noterat att Haparandavägen utgör allmän väg och planbeskrivningen kan således förtydligas med att Trafikverket är väghållare för allmänna vägar.

*Kommentar: Kommunen är väghållare för Haparandavägen vid planområdet. Synpunkten föranleder inga ändringar.*

#### Markägoförhållanden

Planbeskrivningen bör kompletteras med information att även Ytterviken 17:7 omfattas av planområdet. Fastigheten utgör en specialenhet för distributionsbyggnader som ägs av Luleå Energi Elnät AB och markområdet är utlagt med markanvändningsbestämmelse E2 för Nätstation.

*Kommentar: Information om fastigheten Ytterviken 17:7 tas med i planbeskrivningen.*

Enligt planbeskrivningen ska befintlig basstation med tillhörande teknikbodar flyttas vid plangenomförandet. I plankartan finns ett markområde utlagt med markanvändningsbestämmelse E1 för Kommunikationsmast för att möjliggöra flytten. I planbeskrivningen anges att ledningshavaren har arrende för den nuvarande lokaliseringen. För att säkerställa att anläggningarna får vara kvar rekommenderar Lantmäteriet att ledningsrätt eller servitut upplåtas. En redogörelse för vem som är ledningshavare samt hanteringen av hur ledningarna säkerställs saknas i planbeskrivningen. I planbeskrivningen saknas även redogörelse för vem som bekostar flytten av anläggningarna.

*Kommentar: Planbeskrivningen kompletteras med text om flytt av kommunikationsmasten.*

I planbeskrivningen anges att privat mark inom Räfsan 2 kan komma att påverkas för att möjliggöra anläggandet av ny trafikanslutning. Planbeskrivningen anger även att fastighetsreglering berörande Räfsan 2 och Ytterviken 17:32 kan komma att ske vid plangenomförandet. Planbe-

skrivningen bör förtydligas med information att Råfsan 2 kan bli föremål för inlösen om frivillig överlåtelse inte kan nås. Såväl juridiska som ekonomiska konsekvenser av inlösenförfarandet bör redovisas i planbeskrivningen. Planbeskrivningen bör således ange att kommunen med stöd av detaljplanen har rätt att lösa in den allmänna platsmarken även utan överenskommelse med den berörda fastighetsägaren. I övrigt bör den avvägning som gjorts mellan olika intressen redovisas samt principerna för ersättning enligt 4 kap. expropriationslagen.

*Kommentar: Stadsbyggnadsförvaltningen för en dialog med fastighetsägaren för att nå en överenskommelse om markförvärvet. Inlösen av fastigheten är i dagsläget ej aktuellt.*

I enlighet med redovisningen i planbeskrivningen finns ett servitut som avser rätt att använda serviceväg till järnvägsområdet som gäller till förmån för Trafikverket (2580-10/53.1) inom planområdet. Då nya vägar med kommunalt huvudmannaskap ska anläggas vid plangenomförandet noterar Lantmäteriet att servitutet kan upphävas. Planbeskrivningen bör förtydligas med information om att det krävs lantmäteriförrättning för upphävandet.

Under fastighetsrättsliga frågor kan förtydligande ske beträffande vem som initierar och bekostar den fastighetsbildning som behövs vid plangenomförandet.

*Kommentar: Planbeskrivningen kompletteras med text om att servitut kan upphävas vid ett genomförandet av planen samt ett förtydligande om vem som initierar och bekostar fastighetsbildning vid plangenomförandet.*

## **Kommunala förvaltningar och bolag**

### **Fritidsförvaltningen**

Ändra skrivningen enligt "Det kan även bli aktuellt med att flytta delar av Fritidsförvaltningen andra kommunala verksamheter till de nya lokalerna" då det behövs en grundlig utredning angående fritidsförvaltningens framtida behov och lokalisering.

Viktigt att knyta ihop G/C vägar i området på ett naturligt sätt för att underlätta gång/cykel pendling till arbetsplatserna som skapas och för besökare till återvinningen, men även att området inbjuder till rekreation/motion.

Prioritera Mjölkuddsberget och Gammelstadsviken högre då grönområdet Lilla Mjölkuddsberget "försvinner".

*Kommentarer: Beskrivningen av vilka verksamheter som är aktuella för nya lokaler i planområdet justeras till granskning och utifrån yttrandet. Stadsbyggnadsförvaltningen håller med om vikten av att GC-vägarna i området ska upplevas effektiva för pendlare men även kunna nyttjas för rekreation och motion. Mjölkuddsberget och Gammelstadsviken är viktiga att bevara på grund av naturvärden och rekreationsändamål.*

### **Miljö- och byggnadsnämnden**

Miljö- och byggnadsförvaltningen anser att det är beklagligt att ytterligare ett centrumnära naturområde försvinner och exploateras. Inte bara det att ett naturområde försvinner, stora delar av berget måste även sprängas bort, vilket miljö- och byggnadsförvaltningen inte anser är god hushållning av naturresurser. Vår förhoppning är att man terränganpassar verksamheterna så mycket som möjligt för att minimera sprängning av berg, samt sparar så mycket träd och trädri-dåer som möjligt.

Vad gäller miljö kvalitetsnormerna måste man visa hur man kommit fram till hur mycket de kommer att påverkas och vilka konsekvenser det kommer att medföra. Miljö kvalitetsnormerna för vatten får inte försämrats och miljö kvalitetsnormerna för luft får inte överskridas.

*Kommentar: När detaljplanen gick ut på samråd var inriktningen att planspränga hela berget för att inrymma flera verksamheter. I samrådshandling framgår även att alternativ med ett minskat berguttag undersöks. Efter samråd har olika faktorer medfört att den mängd berg som nu är aktuell att ta ut har minskat betydligt. Planförslaget är anpassat till befintlig terräng och kommer nyttja de lutningar som finns inom området. Detta har reviderats i plankarta och planbeskrivning.*

*Påverkan på miljökvalitetsnormer för såväl luft som vatten har tydliggjorts i MKB, dagvattenutredning och planbeskrivning inför granskning utifrån ett mer genomarbetat planförslag.*

### Vatten

Dagvattenutredningen del 2 vill vi ska bland annat visa på tänkta dagvattenlösningar för området vad gäller utformning, placering, behov av ytor, flöden och funktion. Vi ser gärna att det blir hållbara lösningar med tanke på lokalt omhändertagande (t ex gröna tak, regnbäddar) men också med tanke på att de ska vara robusta.

Det är viktigt att för alla vattenområden som kan komma att påverkas ta reda på dagens halter och beräkna om eller hur miljökvalitetsnormerna kommer att påverkas av planförändringen.

Katastrofskydd, beredskapsprogram och att provtagningspunkter anläggs (som omnämns i del 1) är viktigt då vi har känsliga recipienter i närheten och verksamheter där olyckor kan ske med t ex farligt avfall och bränsle. Även här beskriva utformning, placering, behov av ytor, flöden och funktion.

Beskrivning av hur man avser att omhänderta dagvatten under tiden som man markplanerar (spränger och ev krossar berg). Det är viktigt med tanke på att det lösgörs mycket partiklar och sprängämnesrester vid sprängning och krossning som sedan följer med dagvattnet. Hur avser man att rena detta dagvatten?

Kommer mark- och/eller grundvattnet att sjunka och i så fall hur mycket? Vilken påverkan kommer det att bli på plan- och närområdet? Hur påverkas Mjölkkuddstjärnen, järnvägen, närliggande byggnader, samt kommer sulfidjorden att exponeras för luft?

*Kommentar: Nytt planförslag och de nya förutsättningarna underlättar omhändertagande av dagvatten inom området. I del 2 dagvattenutredning beskrivs befintligt dagvattensystem, analys av avrinningsområden, flödesberäkningar, erforderlig fördröjningsvolym samt föroreningsutvärdering samt förslag på dagvattenhantering efter exploatering av området har tagits fram.*

*Påverkan på grundvatten bedöms inte ske, ovanstående tydliggörs i miljökonsekvensbeskrivningen. Utgångspunkten är att vattenkvaliteten inte ska påverkas i omkringliggande recipienter och att dagvatten inte ska riskera att påverka befintlig infrastruktur.*

### Påverkan under byggtiden

Det behövs en beskrivning av vad man avser att göra med massorna som ska sprängas och fraktas bort. Utöver sprängning, kommer även skutknackning och krossning att ska på platsen?

Sprängsten och damning från sprängning, schaktning och under byggtiden, hur kommer man att hantera det? Vilken påverkan kommer det att vara för närområdet?

Hur kommer man att ta hand om dagvatten under tiden för sprängning, schaktning och byggtid? Vilken påverkan kommer detta att ha?

Längs Depåvägen vid Praktiska gymnasiet står idag mycket bilar parkerade. Det kommer att bli problem under byggtiden om man inte löser detta. Detta gäller även när verksamheterna är igång.

*Kommentar: Efter att planen varit ute på samråd har mängden berg som bedömts komma att tas ut minskat betydligt. Det har även av hänsyn till Norrbottenbanan och miljöpåverkan inneburit att det område av berget som föreslås att exploateras minskat i omfattning. Planeskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen kompletteras inför granskning med de nya förutsättningarna.*

*I miljökonsekvensbeskrivningen tydliggörs effekterna av berguttaget och de störningar som kan uppkomma under byggtiden. Avsikten är att berget ska tas i lämpligt i tid så att det går att flytta överskottsmassor till annat kommunalt projekt.*

*Depåvägen kommer påverkas av ett genomförande av detaljplanen. Parkering längs gatan är inte en rättighet för de verksamheter som finns längs gatan och på sikt ska gaturummet även inrymma en gång- och cykelväg.*

*Tillstånd för sprängning hanteras separat.*

### Hälsa och säkerhet

En återvinningscentral med mottagning av farligt avfall kräver ett visst skyddsavstånd till bostäder och andra verksamheter. Det behöver preciseras vilket det avståndet ska vara.

Det behöver säkerställas att skolan, Praktiska gymnasiet, inte kommer att påverkas av buller från verksamheterna och trafiken till och från planområdet.

Om räddningstjänstens personal har sovutrymmen måste man säkerställa att de inte påverkas av vibrationer och buller från tåg- och fordonstrafik, samt har tillräckligt avstånd med tanke på transport av farligt gods och förvaring av farligt avfall.

Trafiksituationen med räddningsfordon i uttryckning kan vara en säkerhetsrisk vid mycket trafik och många människor i rörelse.

Buller kommer att uppkomma under tiden man skutknackar, krossar och lastar berg, byggtiden, samt när verksamheterna är igång. Utöver det kommer det att bli buller från schakt- och byggtrafik samt senare från trafik till och från ÅVC/ÅVM, räddningstjänst (ibland med sirener) och de andra verksamheterna. Bullerutredningar bör utföras för åtminstone buller från schaktverksamheten, byggtiden, normal verksamhet och för trafik.

*Kommentar: Det finns inget exakt skyddsavstånd för den hantering av farligt avfall som sker på en återvinningscentral. Det farliga avfallet som hanteras under kontrollerade former på återvinningscentralen, är det som hushållen själva lämnar in. För att få bedriva denna hantering måste tillstånd från myndigheter införskaffas. Närmaste bostad är vid Mjöludden/Notviken ca 400 meter från planområdet, för nuvarande återvinningscentral på Kronan bedömdes 150 m utgöra ett lämpligt skyddsavstånd till skola och bostäder. Inom planområdet bedöms ett tillräckligt säkerhetsavstånd kunna erhållas.*

*Efter samrådsskedet har utformningen och dispositionen av planområdet förändrats.*

*Buller från byggskedet är oundvikligt men normalt sett inget som utreds i planskedet. Planområdet ligger i ett befintligt industriområde ca 400 meter från närmaste bostad. Stadsbyggnadsförvaltningen anser inte att en bullerutredning behöver tas fram för berguttag och byggskede. På grund av områdets lokalisering inom ett befintligt industriområde anser inte Stadsbyggnadsförvaltningen heller att buller från utryckningsfordon är nödvändiga att utreda.*

*En bullerutredning som redovisar påverkan från normal verksamhet samt trafik har tagits fram och inarbetas i planförslag och MKB.*

### Förorenad mark

Vid tidigare schaktarbeten intill norra delen av Traktorvägen har skräp hittats i marken. Vid

markundersökningar i området har petroleumföroreningar påträffats. Detta har förklarats här- röra från en soptipp i området. Vid eventuella grävarbeten i den norra delen av planområdet bör detta beaktas. Påträffas avfall eller föroreningar vid schaktning ska tillsynsmyndigheten informeras.

*Kommentar: Synpunkten om eventuell förorenad mark noteras.*

### Plankartan

U-området; markeringen av u-området på plankartan är mycket svår att se. I och med att byggnader inte får placeras närmare än 6 meter från högspänningsledningarna bör u-området utökas alternativt att prickområdet utökas.

Masthöjd; ska den regleras i planen?

Träd; en inventering, planering av området och därefter reglering av värdefulla träd bör utföras.

*Kommentar: U-området redovisas tydligare granskningshandlingar. Höjdbestämmelse om masthöjd för kommunikationsmast och mast till brandstation införs i plankartan. Den ursprungliga intentionen att planspränga området innebär att det i princip var omöjligt att spara träd. Den nya dispositionen av området medför att vegetation kommer att sparas bland annat på den nordvästra sidan av berget.*

### Övrigt

Plats för snöupplag för både korttids- och långtidsupplag bör planeras. Detta bör planeras och beräknas med tanke på vart smältvattnet kommer att rinna och hur det kommer att påverka recipienterna. Plats för snöupplag bör regleras i plan.

Det kommer att krävas tillstånd eller anmälan till tillsynsmyndigheter för flera åtgärder beroende på hur man avser att utföra dem. Till exempel täktverksamhet, sprängning av berg, krossning av berg, lagring av avfall, hantering av sulfidlera, sänkning av mark- och/eller grundvatten, dagvattenanläggningar, samt återvinningscentral.

Vad är samordningsvinsterna med att samlokalisera alla dessa verksamheter?

*Kommentarer: Samordningsvinsterna som tidigare identifierades avsåg såväl ytbehov för lokaler och utomhusytor, exploateringskostnader för trafiklösningar och övrig infrastruktur och möjligheten att dela byggherrekostnader. De tidigare identifierade samordningsvinsterna har minskat på grund av att det inte längre är möjligt att bygga lokaler för flera verksamheter inom planområdet då hänsyn tagits till Norrbotniabanans korridor samt att tidplan för ny brandstation försvårat samplanering med annan verksamhet. Snöupplag bedöms gå att inrymma.*

### **Luleå Lokaltrafik AB**

Nuvarande hållplatser vid Depåvägen och Haparandavägen är de hållplatser som används idag i det planerade området. I anslutningen till den planerade rondellen/infarten ser vi ett behov av gång- och cykelväg till och från hållplatserna. Hållplatsläget Depåvägen måste vara stort nog för att inrymma två bussar samtidigt, alternativt att det finns en påfartsträcka från hållplatsen. Som LLT kan tolka ritningen vad gäller rondellen, så verkar det vara endast ett körfält mot Rutvik, vilket kan ge negativa konsekvenser för flödet.

*Kommentarer: Stadsbyggnadsförvaltningen noterar LLT:s behov av gång- och cykelförbindelser vid hållplatserna, dessa överensstämmer med det behov som identifierats vid planarbetet. Stadsbyggnadsförvaltningen noterar även LLT:s bedömning av ytbehovet vid hållplatserna. I den föreslagna cirkulationsplatsen vid Haparandavägen föreslås endast ett körfält på sträckan mot Rutvik.*

## Räddningstjänsten Luleå

Markbrandposter ska finnas i området med max 150 meters avstånd mellan varandra. Det ska finnas minst två av varandra oberoende markbrandposter för att säkerställa att man har tillgång till vatten även om en ledning av någon anledning inte fungerar. Brandposterna ska ha en kapacitet på minst 1200 liter/minut då återvinningscentral samt brandstation finns i området. Enligt uppgift från Bertil Suup, sektionschef VA, finns brandposter vid Bejer och Ferruform där brandbelastningen är hög vid en brand. Brandposterna har en kapacitet på minst 2400 liter/minut, varför det är tillräckligt med en kapacitet på 1200 liter/minut på detta planområde.

*Kommentarer: Hänsyn till brandvattenposter kommer tas vid projektering av VA- och gata.*

## Luleå energi

Föreslagen cirkulationsplats vid Haparandavägen kan komma i konflikt med den huvudledning för fjärrvärme som ligger i gång- och cykelvägen öster om Haparandavägen. Det behöver i ett tidigt skede utredas om det uppstår någon konflikt med fjärrvärmeledningen och vilken hänsyn alternativt åtgärder som behöver vidtas.

Regionnätskablarna är svåra att flytta och är markerade i bifogad karta. Kablarna behöver passera rakt genom den planerade rondellen. Övriga nät går att flytta, även nätstationer. Tomten Ytterviken 17:7 är lämplig för att ställa nätstationen. Luleå energi har även kablar som är i behov av att bytas, särskild vid rondellen vid Beijers.

*Kommentarer: Fortsatt planering kommer ske i samarbete med Luleå energi för att säkerställa ledningarnas funktion men även för att hitta en bra placering av nätstation inom planområdet.*

## Övriga

### Galären i Luleå AB

Galären äger genom det helägda dotterbolaget Lejontassens Fastighets AB flera fastigheter i området bl a räfsan 5, uppdelat på två områden, förutom Räfsan 5 även tidigare Räfsan 3, de är nu sammanlagda. Galären äger även genom samma dotterbolag ett flertal fastigheter på Ytterviken. Bindaren 5 och 20, Ytterviken 17:9, 11, 33, 39, 42, 43 samt 17:45.

Vi är mycket positiva till den nya detaljplanen och har två synpunkter som vi vill ska beaktas.

Idag finns en GC-väg mellan Räfsan 2 och Räfsan 5 (tidigare Räfsan 3). Området för GC-vägen är upplåten från Räfsan 5, (3) sedan några år tillbaka. Markupplåtelsen har inneburit stort men för nyttjandet av Räfsan 5 (3) men har stått tillbaka för det allmänna intresset för en GC förbindelse.

I det nya detaljplaneförslaget flyttas denna GC-väg till ett nytt läge väster om Räfsan 2. Galären har ett mycket starkt intresse av att återköpa den mark som tidigare upplåtits från Räfsan 5 (3) och vill att så sker.

Det nya planförslaget innebär en ny rondell mot Haparandavägen i Depåvägens förlängning. I förslaget har rondellen fyra ben. Det finns ett starkt behov av att ansluta Yttervikens arbetsplatsområde öster om Haparandavägen via en förlängning av Gårdsvägen till den nya rondellen. Området har idag endast en och svår anslutning mot björkskataleden med köbildning. Området är utpekad i riktningar för 2050 som ett omvandlingsområde. Redan idag finns det ett mycket starkt behov av denna nya anslutning som dessutom är en mycket liten förändring i arbetet nu när det görs en ny plan. En ny anslutning tar dessutom bort behovet av en cirkulationsplats i Gårdsvägens förlängning mot Björkskataleden.

*Kommentarer: Planförslaget har omarbetats efter samråd. I granskningsförslaget föreslås en gång- och cykelväg gå parallellt med ny lokalgata genom området. Detta ersätter inte den gång- och cykelväg som idag finns mellan Räfsan 2 och Räfsan 5.*

*En ny anslutning till Gårdsvägen via en ny cirkulationsplats vid Haparandavägen har studerats och bedöms inte vara genomförbar med hänsyn till höjderna inom området, påverkan på den befintliga gattunneln och möjligheten till att bibehålla busshållplatser längs Haparandavägen.*

### **Beijer Byggmaterial**

Eftersom vi inte vet hur anslutningen kring vår fastighet skall lösas reserverar vi oss mot den föreslagna detaljplanen.

Anslutningen till oss har varit en visa under ett antal år som bekant och sen rondellen kom på plats har det äntligen blivit en viss ordning på trafiken och tillgänglighet till vår fastighet.

Vi har väldigt svårt att se att anslutningen kan ske via rondellen vid vår fastighet utan att trafiksituationen blir kaotisk så det vänder vi oss mot.

*Kommentarer: Trafikmatningen till planområdet från Björkskataleden har studerats vidare från samrådsversionen av planförslaget. Cirkulationsplatsen vid Björkskataleden är byggd för att kunna ansluta ytterligare en gata. En trafiklösning som uppfyller god standard för en kommunal gata till planområdet som även ger en fortsatt möjlighet för att ansluta besöksparkeringen och infarten till Beijers, samt ny infart för leveranser ha tagits fram tillsammans med Beijer byggmaterial.*

### **Nyhléns Hugosons chark AB**

Vi ser tre risker för vår verksamhet på Depåvägen 4, vilka samtliga berör framförallt byggfasen, som vi vill särskilt ska beaktas:

Ökat dagvattenflöde riskerar att orsaka problem på vår verksamhet, både utanför och inne i fastigheten.

Dammbildning kan bland annat täta igen våra filter till friskluftsintag. Sprängningar orsakar vibrationer, vilka kan skada vår fastighet.

*Kommentarer: Depåvägen 4 är en av de närmaste grannarna till planområdet. I dagvattenutredning del 2 har föreslagen dagvattenhantering utgått ifrån att dagvatten som uppkommer inom planområdet ej ska belasta omkringliggande fastigheter. Detta är säkerställt bland annat i plankarta med planbestämmelse som reglerar att dike/damm/kantsten eller annan teknisk åtgärd ska finnas mot angränsande fastighet.*

*En riskanalys har tagits fram som visar på att närliggande fastigheter inte ska påverkas till följd av sprängarbeten. Inför granskningsskedet har fördjupade utredningar gjorts gällande hur mycket berg som ska tas ut samt hur dagvatten från området ska hanteras. Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att det med ett minskat berguttag och en lägre exploatering av naturområdet går att genomföra planen utan att närliggande verksamheter ska drabbas av oacceptabla störningar.*

### **3GIS (3G Infrastructure Services AB)**

Det 3GIS vill tillägga är att det är förenat med stora kostnader att flytta en anläggning av aktuellt slag. Därför förutsätter vi att kommunen tagit detta i beaktande och tagit hänsyn till den olägenhet som uppstår för operatörerna vid bedömningen av om en flytt av anläggningen är absolut nödvändig.

*Kommentarer: Stadsbyggnadsförvaltningen är medvetna om att en flytt av dessa anläggningar medför olägenheter för operatörerna. Alternativa gatusträckningar som inte berör kommunikationsanläggningarna har söks men föreslagen sträckning har visat sig medföra fördelar som motiverar en ny placering av masten och tillhörande teknikbyggnader.*

## Ferruform AB

Ferruform bedriver industriell verksamhet på båda sidor om Björkskataleden. Verksamheten medför korsande av Björkskataleden av gående personal och Ferruforms fordon. Korsningen med infart till Ferruform och infart till fastigheten Råfsan 4, samt övergångsställe för fotgängare, är försedd med trafiksignal som kan styras av Ferruforms personal. Trots detta inträffar tillbud vid korsningen varje vecka. Fordon på Björkskataleden respekterar ej trafiksignalen utan kör mot rött. Hastigheten på fordon som kommer från Porsörondellen är ofta hög, förmodligen för att hinna passera korsningen innan signalen slår om till rött. Vintertid händer det att fordon med för hög hastighet ej lyckas få stopp vid rödljus utan glider in i korsningen/övergångsstället med risk för kollision med Ferruforms gående personal eller fordon. Detta har vid ett flertal tillfällen påtalats för Stadsbyggnadsförvaltningen.

Planbeskrivningen (sid 25) visar en tänkt anslutning till planområdet vid befintlig cirkulationsplats väster om Beijer Bygg. Denna lösning kan medföra ökad trafikmängd på Björkskataleden vid korsningen till Ferruform och därmed ytterligare risk för Ferruforms personal.

Det är av yttersta vikt att trafikmängden på Björkskataleden ej ökar utan snarare minskar. Skyltning för tillträde till återvinningen måste tydligt visa att infarten via Haparandavägen skall användas för att minimera trafik på Björkskataleden. För att reducera riskerna för Ferruforms personal måste det tas fram tekniska lösningar ex. nedsatt hastighetsbegränsning, fysiska fARTHINDER (vägbulor) etc. som skulle minska risken för olyckor redan vid nuvarande trafikmängd.

*Kommentarer: Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer inte att den tillkommande trafik som planförslaget kan medföra påverkar trafiksäkerheten på Björkskataleden. Gatan är byggd för att fungera som en uppsamlade trafikled utformad för att tillåta högre trafikmängder jämfört med det omgivande underordnade gatunätet. Därför är det inte aktuellt med att göra några ytterligare fysiska ombyggnationer på gatan för att sänka hastigheten. Övergångsstället över Björkskataleden är reglerad med trafiksignal vilket i grundläget visar rött för bilister. Åtgärderna vid övergångsstället är desamma, eller av högre standard, som vid många av kommunens skolor vilket gör att ytterligare fysiska ombyggnationer inte kan motiveras.*

*Trafikmatning till planområdet ska ske från Haparandavägen och Björkskataleden för att minska störningar i trafiksystemet i stort och för att om möjligt minska det totala trafikarbetet inom staden.*

*Ovanstående synpunkter medför inga ändringar i planförslaget.*

## Teracom

Teracom har i dagsläget inget att erinra mot föreslagen detaljplan. Teracom önskar dock att få information om höjd och koordinater till den planerade masten för Brandstationen. Detta för att försäkra sig om att den tilltänkta mastens höjd och placering inte kan komma att störa Teracoms radiolänkstråk som passerar genom området.

*Kommentarer: Stadsbyggnadsförvaltningen har efter samråd stämt av föreslagen placering och höjd på tillkommande master inom planområdet med Teracom.*



## Ställningstagande och förändringar

Med anledning av inkomna synpunkter och nya förutsättningar görs följande förändring /-ar i programmet:

- Inför granskning har de ytor som föreslås exploateras inom Norrbotniabanans utredningskorridor minskats till att endast utgöras av en ny lokalgata, samt komplementbyggnader på kvartersmarken för ny räddningstjänst.
- Efter samråd har kommunen fått möjlighet att förvärva två intilliggande fastigheter, Plogen 2 och Plogen 3. Räddningstjänstens verksamhet har därför flyttats till detta område.
- Planområdet har anpassats utifrån tillkommande fastigheter.
- Kvartersmarken som föreslås fungera för industri/verksamhet och/eller återvinningscentral/återvinningsmarkna har anpassats i terräng och yta.
- Planerat berguttag har minskat betydligt och naturmark bevaras på bergets västra sida.
- Ytor inom planområdet har reserverats för hantering av dagvatten för att säkerställa att Gammelstadsviken samt övriga recipienter ej påverkas negativt.
- Byggrätten och höjd har justerats för att tillkommande byggnade bättre ska anpassast till terrängen och påverkan på landskapsbilden minskas.
- På ny fastighet för räddningstjänst tillåts en 30 meter hög mast uppföras.
- Strandskyddet har upphävs i delar av planområdet.

Därutöver görs även nedanstående förändring /-ar:

- Redaktionella ändringar i plankarta och planbeskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen.

### Kvarstående synpunkter

Följande skriftliga synpunkter har inte blivit tillgodosedda, dvs. har inte föranlett någon ändring i detaljplanen. Stadsbyggnadsförvaltningens motivering skrivs med kursiv stil.

- I bullerutredning behöver buller som uppstår vid användning av sierner mm beräknas på de utryckningsfordon som kommer att vara stationerade inom planområdet. (Länsstyrelsen och Miljö- och byggnadsnämnden).

*Motivering: Bedömer inte att buller från utryckningsfordon är relevanta att ta med i en bullerutredning. Planområdet ligger inom ett befintligt industriområde omringat av trafikleder. Det är inga bostäder inom planområdets närhet och under kvälls- och nattetid och helger bör inte personer som verkar inom planområdet påverkas av utryckningsfordon.*

- Den föreslagna rondellen mot Haparandavägen i Depåvägens förlängning bör utredas om den även kan ansluta mot Gårdsvägen vid Yttervikens arbetsplatsområde Galären AB vill förvärva det område mellan Råfsan 2 och Råfsan 5 som befintlig gång- och cykelväg går igenom. (Galären i Luleå AB).

*Motivering: Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer inte att den föreslagna trafikanslutningen vid cirkulationsplatsen är genomförbar. Önskat markförvärv är inte möjligt då ny gång- och cykelväg inte ska ersätta bef. gång- och cykel mellan Råfsan 2 och Råfsan 5.*

- Reservation mot den föreslagna detaljplanen på grund av osäkerheter kring hur trafik och tillgänglighet till fastigheten kan lösas. (Beijer Byggmaterial).

*Motivering: Cirkulationsplatsen vid Björkskataleden är byggd för att kunna ansluta ytterligare en gata. En trafiklösning som uppfyller god standard för en kommunal gata till planområdet som även ger en fortsatt möjlighet för att ansluta besöksparkeringen och infarten till Beijers, samt ny infart för leveranser har tagits fram tillsammans med Beijer byggmaterial.*

- Trafikmängderna längs Björkskataleden får inte öka, snarare minska. Vid befinligt övergångsställe sker incidenter och tekniska lösningar krävs för att reducera riskerna för Ferruforms personal (Ferruform AB).

*Motivering: Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att nuvarande åtgärder kring passage över Björkskataleden är tillräcklig och att ytterligare åtgärder inte kan motiveras. Björkskataleden är utformad som en trafikled där ökade trafikmängder bör vara acceptabla.*

Stadsbyggnadsförvaltningen  
Avdelning stadsplanering 2017-11-03

Daniel Rova  
Tf Planchef

Frida Lindberg  
Planhandläggare

Bilaga 1 Länsstyrelsens synpunkter