

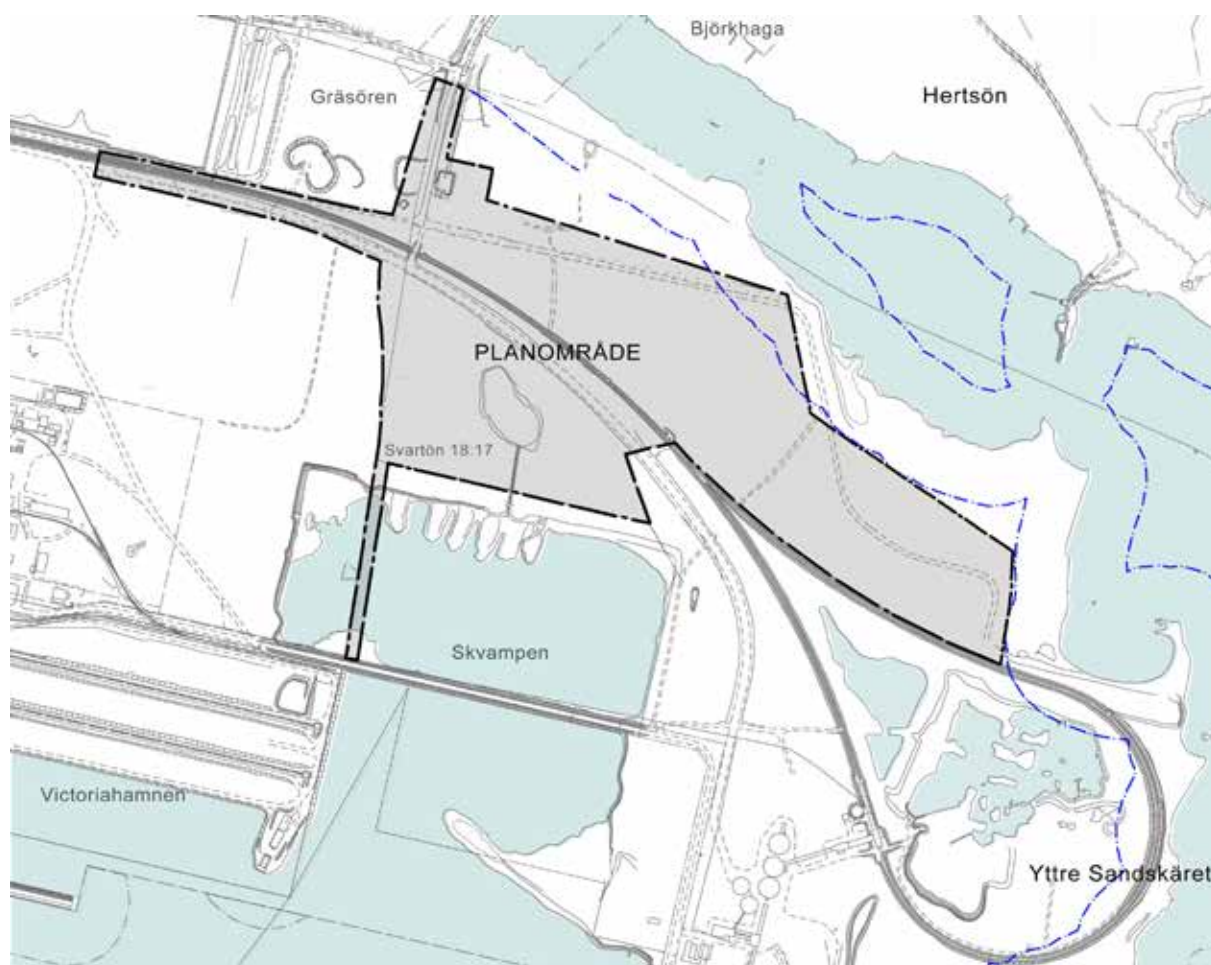


Planbeskrivning

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

Järnvägstekniskt centrum

Luleå kommun Norrbottens län



GRANSKNINGSHANDLING

2014-11-17

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

Planens syfte och huvuddrag

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

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

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

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

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

Planområdet läge och areal

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

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

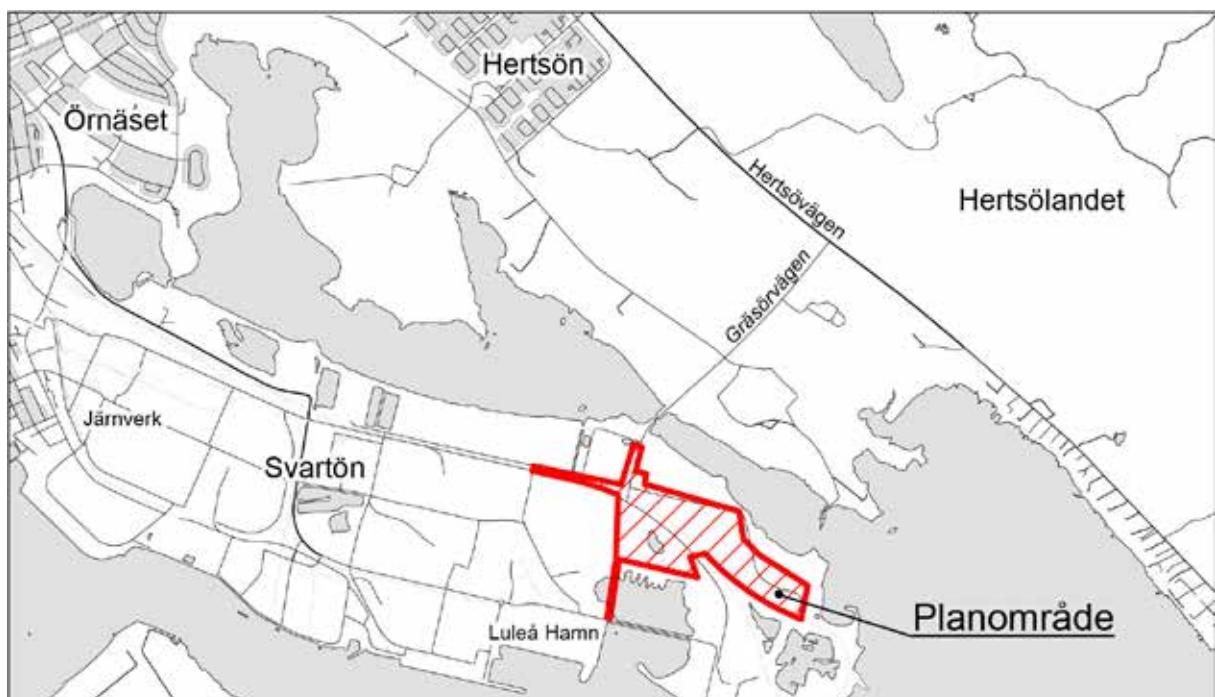


Bild 1: Översiktskarta med redovisning av planområdet .

Planförfarande och tidplan för arbetet

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

Handlingar

Detaljplanen består av:

- Plankarta med planbestämmelser. Plankartan är juridisk bindande.

Övriga handlingar

- Planbeskrivning. Denna handling
- Fastighetsförteckning.

Utredningar

- Buller utredning
- Martekniskundersökning
- PM hantering av dagvatten
- Geoteknik

Tidigare ställningstaganden

Planer

Översiktliga planer

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

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

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

Detaljplaner, områdesbestämmelser och förordnanden

Planen berör eller tangerar områden med gällande planer enligt nedan:

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

Kommunala beslut i övrigt

Kommunstyrelsen beslut 2013-10-14 § 13 om:

- Markanvisning och försäljning av del av fastigheten Svartön 18:17 till Train Alliance Sweden AB
- Plan- och tillväxtutskottet beslut att uppdra till stadsbyggnadskontoret att upprätta en detaljplan för del av Svartön 18:17 inför försäljning.

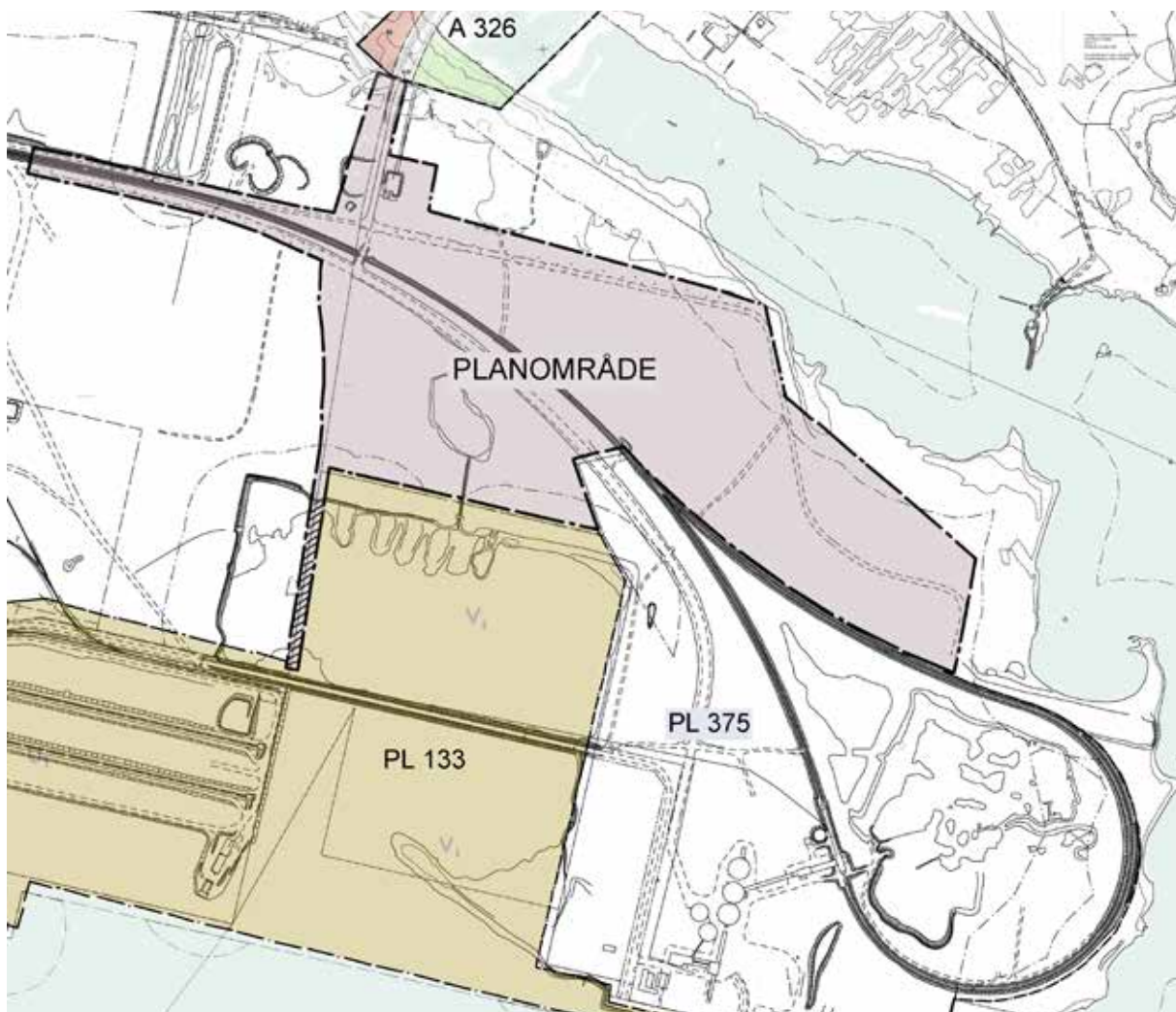


Bild 4: Gällande detaljplaner som berörs eller tangerar med detaljplaneområdet. Övriga angränsande område saknar detaljplan. Markanvändning för Skrafferade område ändras från Hamnverksamhet till Industri genom denna detaljplan.

Riksintressen

Området ligger inom riksintresset Norrbottens kust och skärgården i Norrbotten, Riksintresse för båtsport, bad, kulturstudier och fritidsfiske. Järnvägen och hamn är av Riksintressen för kommunikationer. Området för kulturmiljövård (Svartösten) ligger 7 km från planområdet.

Detaljplanens genomförande bedöms inte ha negativ påverkan på riksintressen.

Strandskydd

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

I samband med detaljplaneläggningen kommer strandskyddet inom detaljplaneområdet att upphävas.

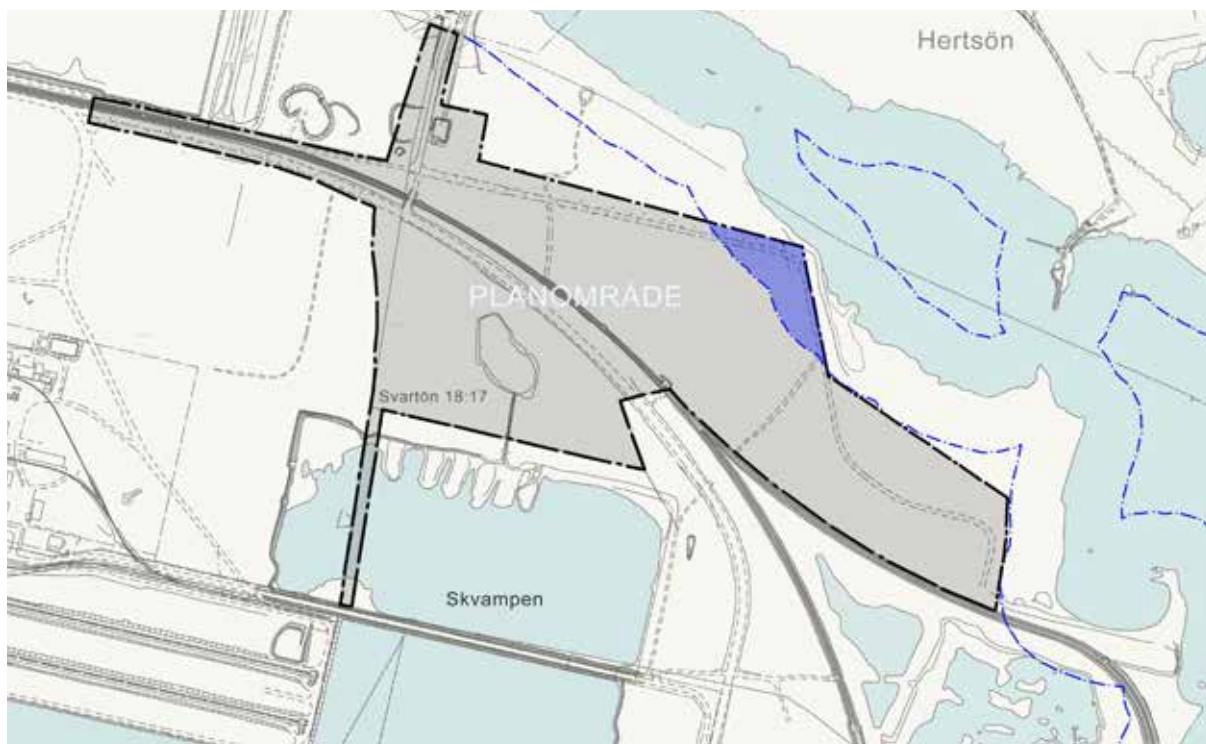


Bild 5: Bilden redovisar del av planområdet som berörs av strandskydd. Strandskyddsgränsen redovisas med blå linjer.

Bedömning av miljöpåverkan

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

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

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

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

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

Ställningstagande till behovet av miljöbedömning grundas på följande:

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

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

Under planarbetet har detaljplanegränser reviderats med syftet att säkerställa framtida förbindelsen mellan Gräsörenbron och Uddebovägen. Området som utvidgat plangränser utgörs dels av mark som är detaljplanelagd för hamnverksamhet och mark som används för industriändamål men som saknar detaljplan. Kommunen bedömer att ändringen är av begränsad miljöpåverkan och att ursprunglig ställningstagande till behovet av miljöpåverkan kvarstår.

Förutsättningar

Huvudfrågan

Planen innebär att tidigare obebyggd industriområde tas i anspråk för att möjliggöra etablering av en järnvägstekniskt centrum för underhåll samt utbyggnad av hamnverksamhet.

Markägoförhållanden

Luleå kommun äger fastigheterna Svartön 18: 17 som berörs av planen. Svartöstad 13:36 ägs av SSAB EMEA AB.

Naturvärden

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

Områdets landskap har industri karaktär och är i sin helhet konstgjort. Terrängen är mycket låglänt och flackt med goda förutsättningar för biologisk mångfald i form av strandvegetation, fågelsjöar och dammar. Naturvärdena i området är en följd av att området inte nyttjats eller brukats, så att en fri utveckling kunnat ske för vegetationen och fågellivet.

Hertsöfjärdarna är ekologiskt värdefulla områden, främst för fåglar. Stränderna har en värdefull vegetationsbård mot vattnet. Planområdet är inte tillgängligt för allmänheten och frånvaron av skötsel i bland annat lövskogen har bidragit till höga värden för fågellivet i området.

Biotoper och fågelfauna

Strandskog norr om planområdet är en relativt tät lövskog som domineras av björk, gråal och sälg dominerad strandskog. Området är bitvis rikt med olika högre örter och gräs. I delar finns det rickligt med död ved i olika nedbrytningsstadier. Här häckar mindre hackspett och ringduva tillsammans med mer eller mindre vanliga tätningar av som koltrast, björktrast, lövsångare, talgoxe, blåmes och bofink.

Primär lövskog innanför strandskogen består av en bård med ung björkdominerad lövskog. **Strandhed och strandsand**, öster om planområdet, innanför stranden finns det bitvis en bård med sandhed här växer stranvial och strandråg. Utmed stränderna häckar drillsnäppa och sävsparv medan ängspiärlar häckar på sandhedarna.

Ruderatmark, utgörs av malmhamnens spårområde och mark där slag från järnverket plattats ut. Område saknar mer eller mindre vegetation. Sädesärla och stenskvätta hör till få-



Bild 6: Illustrationen redovisar kulturlämningar och naturvärdena som berörs eller tangerar till detaljplanelområdet.

gelarter som häckar här men även en koloni med tärnor uppges ska ha häckat i denna miljö. Bland de allmänna silvertärnor och fisktärnorna häckade även ett par med den sällsynta smätärnan.

Dammarna/vattensamlingar finns centralt i området. I den största finns flera mindre öar i de häckar måsar och tärnor. Området används som ruggningsplats.

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

Öppet vatten nära Gräsörensbro används som rastplats av svanar, gäss, änder och måsar. Generellt har hela området bra förutsättningar i landskapet för rastande fåglar i våren.

Området med specifika naturvärden

Områdets naturvärde som helhet har höga ornitologiska naturvärden och detta för både häckande, näringssökande och rastande arter. Område med specifika naturvärde har illustrerats på Bild 6 .

Nedan redovisas naturvärdena ur ett fågelfauna perspektiv.

A. Strandskogen på Gräsören: Strandskog som växer ut med Gräsören utgörs av en relativt olikåldrig och delvis flerskiktad lövnaturskog som domineras av björk, gråal och sälg. Enligt Skogsstyrelsens naturvärdeklacifissiering bör strandskogen klassas som nyckelbiotop.

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

B. Området utanför Gräsörenbron: Hela vattenområdet norr om etableringsområdet är en viktig rast fågellokal om våarna. Områdets för regionen unika isfria förhållanden torde kunna tillskrivas de utsläpp av varmt vatten och inpumpning av älvvatten som sker längst in i Hertsöfjärden (Aronstorpssviken). Det rika fågellivet beror delvis på de ovan nämnda unika förhållanden i området. I vattnet ligger ofta relativt gott om änder, även av den för Norrbottens mer sällsynta arterna snatterand och årtal liksom skedand och stjärtand. Antalet arter som rapporteras från området är relativt stort för Norrbottensförhållanden.

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

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

Geotekniska förhållanden

Området utgjordes tidigare av mindre öar och havsvikar som senare fylldes med muddringsmassor på 70-talet inför planerna på Stålverk 80.

Nu är landskapet relativt flackt med marknivåer, mätt vid borrhöjningarna, omkring +3,2 till +4,2 (RH 2000). Markytan utgörs i huvudsak av slaggfyllningar som på större delen av ytan är grov. I princip saknas matjordstäckning. Lokala lägre partier förekommer.

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

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

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

Inga geotekniska förstärkningar behöver göras för vägar och planer.

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



Bild 7: Planområdet och angränsande verksamheter. Närmaste bostäder (fritidshus) finns nordost om planområdet.



Bild 9: Bilder över planområdet. Ovan vy mot söder, Malmtågen och LKAB:s anläggning. Nedan vy mot Hertsöfjärden.



Förorenad mark

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

Området avses användas för industriverksamhet vilket innebär att riktvärden för mindre känslig markanvändning ska tillämpas när det gäller föroreningar i mark.

Risk för skred/ höga vattenstånd

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

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

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

Landskapsbild

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

Planområdet utgör en entré till Luleå stad för sjöfarare.

Fornlämningar

Planområdet utgörs i stor del av utfyllnaden som tillkom under 1970- talet varför bedöms att det ska inte finnas några lämningar från förhistorisk tid. Två kända kulturlämningar från början på 1900-talet finns registrerade i angränsande strandområde. Den ena består av en förtöjningssten (473) som enligt uppgift nyttjades för att förtöja prämar från Altappens sågverk som förstördes i en brand 1908. Den andra består av en ristning (446) på ett stenblock med initialer och årtal inristade. *Se bild 7*



Bild 8: Till vänster bild över SSAB:s verksamhet väster om planområde. Bilden till höger redovisar LKAB:s verksamhet söder om planområde.

Befintliga bebyggelseområden

Planområdet utgörs av befintlig obebyggd industri mark. Närmaste bebyggelse är storskalig och är av industri karaktär. . En transformatorstation, som ägs av Luleå energi AB, finns i anslutning till Gräsörenvägen norr om järnvägen. Det finns även ett par grusvägar inom området.

Avståndet till närmaste bostad (fritidshus) är ca 0.8 km och 1.4 km till närmaste samlad bebyggelse. Angiven avstånd möts från planområdets gränser.

Gator och trafik

Gatunät

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

Gång och cykelvägar

Området saknar gång och cykelvägar.

Biltrafik

Området nås med bil via uddebo vakten. Gräsörenbron är avstäng för bil trafik.

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



Bild 9: Illustration av depåområdet:

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

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

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

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



Bild 10: Visualisering av järnvägsanläggningen. Vy mot Hertsöfjärden.



Bild 11: Visualisering av järnvägsanläggningen vy över planområde från nordväst.

Järnväg

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

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

Hamn

Svartöns södra del domineras av hamnverksamhet. Luleå Hamn består av fem hamndelar. Victoriahamnen och Uddebo oljehamn är allmänna kajer. Cementas anläggning för lossning av cement och LKAB:s utlastningskaj för malm vid Sandskär är industrikajer. Dessutom används den gamla malmhamnen vid Svartön som kajplats för isbrytare och kryssningsfartyg. I Malmhamnsområdet bygger LKAB en bentonitanläggning. Planer finns på att utöka hamnverksamheten både inom LKAB:s område och i anslutande Luleå hamns område.

Kollektivtrafik

Industriområde på Svartön saknar reguljär kollektiv trafik. Två särskilda busslinjer trafikerar

mellan bostadsområdena och Svartöns Industriområde.

Linje 50 Sunderbyn - SSAB via Mjölkudden

Linje 51 Hertsön - SSAB via Knöppelåsen, Örnäset.

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

Närmaste hållplats är på koksverket ca 800 meter från planområdet.

Tillgänglighet

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

Detaljplanens innebörd

Planens övergripande struktur

Landskapsbild

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

Byggnadshöjden till 20 meter ovan marknivån.

Arbetsplatser och övrig bebyggelse

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

I plankartan redovisas området för järnvägscentrum som kvartersmark för trafik- och industriändamål "T_J". Angiven markanvändning möjliggör depå för tåg med tillhörande byggnader och anläggningar.

Områdets infrastruktur byggs om och anpassas efter nya förhållandena

Luleå hamn vill ha möjlighet att utöka hamnverksamheten med ytterligare godshantering genom att nya lossningsspår planeras i Skvampensområdet. Detaljplanen möjliggör hamnens expansion, Skvampensområdet planläggs för hamn- och industriändamål "VJ".

Redovisning av trafikverkets beräkning av järnvägens kapacitet:

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

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

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

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

Med "J" betecknas området för industriändamål.

Byggrätten begränsas till en total höjd på 20 meter över marknivån.

Anläggningar för hantering av dagvatten anordnas i form av dammar och gröna ytor.

Tillgänglighet

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

Gator och trafik

Gatunät,

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

Befintlig korsning väg/järnväg i plan byggs om och anpassas efter trafiken som tillkommer efter detaljplanens genomförande. Trafikplatsområde planläggs för järnväg och industrigata T_{J1}. En bro över järnvägsspår ska även kunna byggas i framtiden utan att strida mot detaljplanen.

Ny väg anläggs över järnvägen i förlängning av Gräsörenbron mot hamnen. Med "J₁" betecknas området som avsatts för industritrafik. Personbiltrafik tillåts i området. Södra delen av området berör vattenområde och är detaljplanlagd sedan tidigare för hamnverksamhet. Utfyllnaden av område har prövats i tidigare detaljplan ändring av markanvändning innebär ingen ny prövning.

Järnvägsspår

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

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

Genom detaljplanen regleras befintlig markanvändning av järnvägsområde samtidigt som det skapas förutsättningar för utbyggnad av statens järnväg. Järnvägscentrum, bentonitanläggning en och hamnen anslutas till statens järnväg via nya spår och växeln.

Befintligt järnvägsområde regleras i detaljplan. Förutsättningar för utbyggnad av järnvägen säkertställs, mark som avsatts för ändamålet planläggs för järnvägsändamål "T".

Biltrafik

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

En fullbygd järnvägsanläggning beräknas generera 150 personbilar och 14 lastbilar/dygn. För vägtrafiken inom kvarteretsmark föreslås hastigheten 30 km/h.

Parkering

Parkeringsbehovet anordnas inom fastigheten i enlighet med kommunens parkeringspolicy.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Befintliga vatten och avlopp och fjärrvärme (VA) nät i område har kapacitet för att ansluta planområdet. Närmaste möjliga anslutningspunkter ligger på Uddebovägen ca XX meter söder om etableringsområde. Genomförande av detaljplanen innebär att befintliga ledningar byggs ut. Mark för syftet avsätts under betäckning industrigata. Kommunen är huvudman för industrigatan, ingen U område inrättas för syftet

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

Dagvatten

Genomförande av detaljplanen innebär att befintlig öppen mark tas i anspråk för bebyggelse och att de naturliga infiltreringsytorna reduceras.

Genomförandet av detaljplanen ställer krav på att dagvatten hanteras lokalt och inom fastigheten. Detta innebär att verksamhetsutövarna ansvarar för teknik som krävs för detta.

Dagvatten inom järnvägstekniskt centrum föreslås hanteras som följande.

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

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

Vatten från hårdgjorda ytor och parkeringar kommer att ledas via vegetationsbeklädda diken och dräneringar till en försedimentationsdamm. Denna damm förses med skibord som gör att ett eventuellt oljespill lätt kan stoppas och avskiljas från vattenytan.

Från spårområdena är både flöden och föroreningshalter i dagvattnet osäkra. Dagvatten från spårområdena fördröjs i makadamlagret för efterföljande infiltration till grundvattnet.

EI/Värme/Tele/IT-nät

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

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

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

Avfall

Avfallshanteringen sköts i enlighet med kommunens lokala föreskrifter och avfallsplan.

Naturvärden

Landskap och ekosystem

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

Vegetation och djurliv

Biotopområdena med stort betydelse för fågelfaunan ligger vid strandet och innanför järn-

vägsslingan (dammar och öar).

Observerade fåglar är knutna till de områden som pekas ut i inventeringen (strandskog, grundområden, dammar innanför järnvägsslinga, etc) samtliga ligger utanför exploateringsområdet. Den påverkan man kan tänka sig är i så fall indirekt, genom buller eller fordonsrörelser. Det är ett industriområde redan idag och arten av den planerade verksamheten kommer knappast att tillföra någon störningskomponent ytterligare. Verksamheten kommer att bedrivas inomhus. Det som tillkommer är ytterligare rörelser från långsamtgående (30 km/h) tåg. Skillnaden är att de kommer närmare stranden och strandskogen. Sådana regelbundna tågrörelser som ju oundvikligen alltid sker längs givna stråk torde dock inte störa fåglarna i någon nämnvärd omfattning. Erfarenhetsmässigt vänjer sig fåglar vid den typen av regelbundna rörelser i deras närhet.

Det finns långa artlistor från observationer, redovisade i inventeringen från 2008 och från Artportalen. Den absoluta majoriteten av dessa arter är knutna till strandskog, grund- och vattenområden och även dammarna som ligger innanför järnvägsslingan – samtliga dessa platser ligger utanför planområdet. En kompletterande slagning i Artportalen för 2009-2014 tillför inga ytterligare arter utan bekräftar den bild av fågelfaunan som redovisats. Det är riktigt att det förekommer flera rödlistade arter och sådana som finns med i Fågeldirektivet. Dock är kommunens bedömning, enligt ovan, att ingen av dem kommer att påverkas mer än mycket marginellt av planens genomförande.

Det som tas i anspråk är en grusyta som möjligen kan ha någon grad av betydelse för ett fåtal arter, vilka kan se en sådan ruderatmark som en tillgång. Den enda art som kan vara intressant att förhålla sig till ur artskyddsförordningens perspektiv är enligt vår bedömning småtärnan. Dock är fynduppgifterna osäkra angående exakt på vilken plats inom området fågeln häckat. Den enda dokumenterade uppgiften är att den under ett år (före 2008) häckat på i inventeringen utpekad ruderatmark mellan järnvägsspåret och stranden i norr. På senare år finns inga kända observationer. Andra "grusarter" är mindre strandpipare och stenskvätta som båda förekommer häckande i området. De är dock varken rödlistade eller omnämns i Fågeldirektivet.

Kommunen bedömer att detaljplanens påverkan på fågelfaunan är begränsad. Det förlorade kvalitéer som försvinner och den indirekta påverkan på området som bevaras bedöms acceptabla utifrån etablerings betydelse för staden.

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

Strandskydd

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

Genom en administrativ bestämmelse upphävs strandskyddet inom detaljplanegränser.

Särskilda skäl som åberopas för strandskyddets upphävande är:

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

Detaljplanens genomförande

Organisatoriska frågor

Genomförandetid

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

Ansvarsfördelning och huvudmannaskap

Luleå kommun ansvarar för att upprätta detaljplanen.

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

Fastighetsrättsliga frågor

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

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

Markområden som planläggs för Järnvägstekniskt centrum, Industri och Trafik kommer att överlåtas till verksamhetsutövare genom försäljning.

Mark för Hamn- och industriändamål kommer att upplåtas till Luleå Hamn. Arrende avtal tecknas mellan markägare/Luleå kommun och verksamhetsutövaren. Lokalisering av en pumpstation för vatten och avlopp i området tas med i arrende avtalet.

Mark för järnvägsändamål ska överlåtas av berörda fastighetsägare/kommunen genom avtal till Trafikverket.

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

Ekonomiska frågor

Planekonomi

Kommunen bekostar detaljplanen.

Tekniska frågor

Behov av utredningar

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

Bygglov

Byggnadsverk som bedöms inte medföra negativ påverkan på omgivningen föreslås bygglovsbefrias. Bedömning har gjorts med hänsyn till planområdets lokalisering, avstånd till närmaste bostadsbebyggelse och detaljplaner för angränsande område som medger ändrat lovplikt för åtgärder enligt PBL:s 9 kap.

Bygglov kommer följaktigen inte att krävas för:

- Tillbyggnad eller ändra användning av en industribyggnad.
- För att uppföra cisterner eller andra fasta anläggningar för förvaring av kemiska produkter.
- För att anordna upplag eller material gård, för att annordana utomhusparkering, murar, plank och vallar.
- Rivningslov krävs inte för industribyggnaden

Miljökonsekvenser

Natur

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

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

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

Ruderatmark som tas i anspråk för industri kan ha någon grad av betydelse för ett fåtal arter, vilka kan se en sådan ruderatmark som en tillgång. Den enda art som kan vara intressant att förhålla sig till ur artskyddsförordningens perspektiv är enligt vår bedömning småtärnan. Dock är fynduppgifterna osäkra angående exakt på vilken plats inom området fågeln häckat. Den enda dokumenterade uppgiften är att den under ett år (före 2008) häckat på i inventeringen utpekad ruderatmark mellan järnvägsspåret och stranden i norr. På senare år finns inga kända observationer. Andra "grusarter" är mindre strandpipare och stenskvätta som båda förekommer häckande i området. De är dock varken rödlistade eller omnämns i Fågeldirektivet.

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

Kommunen bedömer att detaljplanens påverkan på fågelfaunan är begränsad. Det förlorade kvalitéer som försvinner och den indirekta påverkan på området som bevaras bedöms acceptabla utifrån etablerings betydelsen för staden.

Vatten

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

Förslag till åtgärder

Dagvattenhanterings dammar och övriga tekniska anläggningar för syftet utformas i samråd

med kommunens tekniska förvaltning och miljökontoret.

Riksintressen och skyddade områden

Riksintressena påverkas inte av detaljplanens genomförande.

Hälsa och Säkerhet

Buller

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

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

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

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

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

Risikfaktorer

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

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

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

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

Området är stängt för allmänheten. Risker för personliga skador vid olyckor avgränsas till personal som arbetar inom området. Vid eventuella olyckor bedöms den största skadan

komma att drabba egendom.

Sociala konsekvenser

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

Medverkande

Tjänstemän

Christer Svärd, Annika Vesterlund Rönnebro, Örjan Spansk

Konsulter

Hans Lindberg, TA

Stadsbyggnadskontorets planavdelning 2014-12-05

AnneLie Granljung
Planchef

Nelli Flores Nilsson
Planarkitekt