

Detaljplan för Hamre 3:5 med flera, INDUSTRIOMRÅDE, Sollefteå kommun

GRANSKNINGSUTLÅTANDE

Syftet med planen är att ändra nuvarande användning, från verksamhetsområde till industriområde för etablering av elintensiva och ytkrävande industrier. Planområdet utökas österut så att området ansluter till stambanan för att möjliggöra transporter via järnväg. Planen skapar förutsättningar för etablering av anläggningar med behov av stor andel byggbar yta och höga byggnadshöjder.

Planförslaget har varit ute på samråd under tiden 12 december 2022 – 20 januari 2023.

Allmänt samrådsmöte ägde rum den 15 december på Hullsta Gård.

Efter samrådstiden har det hållits ett möte med fastighetsägare på Villavägen och Strömvägen där 10 personer närvarade. Vid mötet diskuterades de synpunkter som fastighetsägarna framfört under samrådstiden.

Under samrådstiden har handlingarna varit tillgängliga för allmänheten i kommunhuset och på kommunens webbsida. Kungörelse om samråd har funnits på kommunens anslagstavla. Ett meddelande om samråd skickades till samtliga sakägare enligt fastighetsförteckningen. Planhandlingarna fanns att ta del av även på hantverkscafét Made in Ådalen i Långsele.

Under samrådstiden kom det in 19 skriftliga yttranden.
Framförda synpunkter vid samrådet finns redovisade i en separat samrådsredogörelse.

Planförslaget har varit utställt för granskning under tiden 14 mars till 14 april 2023. Under granskningstiden har handlingarna varit tillgängliga för allmänheten i kommunhuset och på kommunens webbsida. Planhandlingarna fanns att ta del av även på hantverkscafét Made in Ådalen i Långsele. Kungörelse om granskningen har funnits på kommunens anslagstavla. Ett meddelande om granskningen skickades till samtliga sakägare enligt fastighetsförteckningen.

Under granskningen kom det in 10 skriftliga yttranden.

SAMMANSTÄLLNING AV SYNPUNKTER FRÅN GRANSKNINGEN

Statens geotekniska institut framför i sitt yttrande att de bedömer att tidigare givna kommentarer har beaktats och ser från geoteknisk säkerhetssynpunkt inga hinder för fortsatt planläggning.

Ohredahke sameby framför i sitt yttrande att de inte har några synpunkter på planförslaget.

E.ON Energidistribution AB (E.ON) har tagit del av inkomna handlingar i ovan rubricerat ärende och har följande synpunkter.

- Komplettering av en illustration i planbeskrivningen där det framgår hur man tänker att väg till och från ny fördelningsstation (E_1 -området) ska säkras. E.ON noterar att det beskrivs i text, men det är lite otydligt, varför en illustration kan vara bra för att tydliggöra det hela.
- Illustrationerna i MKB måste uppdateras så att de omfattar den justerade stationsplaceringen.
- För vårt lokalnät saknar vi u-område (4 meter brett med ledningsstråket i mitten) för mellanspänningskablar som går in till den kundägda stationen GT48201 samt till planerad transformatorstationen i L-område för Odling. För den planerade regionnätskabeln saknar vi u-område. E.ON vill att Kommunen lägger in u-område även i den prickade marken i den i den västra och norra delen samt in till vår nya fördelningsstation, se gulmarkering i den inklippt bild nedan.



- E.ON noterar de u-områden som är utlagda för våra mellan- och högspänningskablar. Dock måste områdena anpassas/justeras efter våra inmätta lägen för kabelstråken. Önskar ni ta del av DWG-fil så återkom.
- Saknar E-område (6x6 meter) för transformatorstationen GT48101 MOIN.
- Plankartans skala är svår att läsa av och därmed så måste det i plankartan med planbestämmelser förtydligas att hinder med höjd över 50 meter får ej placeras närmare kraftledningen än 200 meter samt att hinder med höjd 20-50 meter får ej placeras närmare kraftledning än 100 meter.
- E.ON noterar Kommunens kommentarer i samrådsredogörelsen om att en planbestämmelse införs för kraftledningen så att denna inte är planstridig fram till att den raseras. E.ON vill upplysa om att vi kommer att ansöka om dispens från elsäkerhetsföreskrifterna om det krävs.

För att E.ON ska kunna lämna planförslaget utan synpunkter så vill vi få ta del av den uppdaterade plankartan för godkännande innan planen antas.

E.ON förutsätter att man ta hänsyn till ovan samt tidigare yttranden.

Bemötande: *De synpunkter som framförts har blivit tillgodosedda genom revideringar och tillägg i plankartan och planbeskrivningen.*

Länsstyrelsen anser att planförslaget fortfarande saknar redovisning av dess påverkan på riksintresset för kommunikationer. Länsstyrelsen kan därför komma att överpröva detaljplanen enligt 11 kap. 10 § plan- och bygglagen (2010:900, PBL).

Detaljplanen angränsar mot stambanan som är ett utpekat riksintresse för kommunikationer. Länsstyrelsen har inhämtat synpunkter från Trafikverket. Länsstyrelsen anser att planförslaget fortfarande saknar tillräcklig redovisning av påverkan på riksintresset. Inför detaljplanens antagande behövs klargöranden kring åtgärder som rör befintlig järnväg. Den funktionsutredning som håller på att tas fram för att utreda möjligheterna för att ett industrispår ska kunna ansluta till stambanan bör med fördel vara klar innan detaljplanen går till antagande.

Länsstyrelsen har inhämtat synpunkter från statens geotekniska institut, SGI. Synpunkterna som lämnades vid samrådet har beaktats och länsstyrelsen har inga anmärkningar på planförslaget ur geoteknisk säkerhetssynpunkt.

Likt i samrådet vill länsstyrelsen framhålla betydelsen av att kommunen fortsätter verka för att kommande transporter med farligt gods till/från planområdet sker på järnväg.

Bemötande: *Trafikverket har framfört i sitt yttrande att sker det djupare schakter eller uppfyllnader kring Trafikverkets anläggningar kan dessa påverkas. Avtal avses att skrivas mellan kommunen och Trafikverket där Trafikverket kommer att vara remissinstans i*

framtida bygglov/marklov inom ett specifikt avstånd från stambanan, i syfte att säkerställa att stambanan, som utgör ett riksintresse, inte påverkas.

Den funktionsutredning som Trafikverket har beställt angående anslutning av ett industrispår till stambanan är under framtagande men kommer inte att vara klar innan detaljplanen planeras antas. Detaljplanen reglerar inte utformningen av industrispåret och dess anslutning till stambanan. Det är i funktionsutredning som industrispåret anslutning till stambanan utreds.

Trafikverket framför följande i sitt yttrande:

Finansiering av åtgärder och avtal

Eftersom den föreslagna detaljplanen inte ska medföra att trafiksäkerheten försämras för oskyddade trafikanter utmed den statliga vägen 952 genom Långsele tätort behöver det signeras ett avtal mellan Sollefteå kommun och Trafikverket innan detaljplanen antas. Avtalet ska innehålla en beskrivning av åtgärder samt ansvar för finansiering och utförande av åtgärder på den statliga infrastrukturen som följer av planerad exploatering. Utöver det behöver det skrivas avtal angående ytterligare utredningar kopplat till ev. anslutning av industrispår till stambanan.

Bemötande: *Kommunen och Trafikverket är överens om att ett avtal ska upprättas gällande åtgärder som behöver vidtas gällande trafiksäkerhet och finansiering. Ett utkast till avtal har upprättats och en dialog kring avtalet har inletts. Parterna är även överens om att upprätta ett avtal om att Trafikverket ska vara remissinstans för framtida bygglov eller marklov inom ett specifikt avstånd från stambanan. Dessa avtal ska vara klara innan detaljplanen antas av Kommunfullmäktige.*

Trafikutredningen - oskyddade trafikanter på väg 952

Trafikverket bedömer att det fortfarande inte framgår tydligt hur detaljplanen kan komma att påverka trafiksäkerheten på väg 952 utifrån hur mycket trafik som genereras från området.

Trafikverket har följande synpunkter:

- Trafikutredningen saknar utbyggnadsscenario och därför blir det otydligt vilka åtgärder som ska göras i vilket skede. Planbeskrivningen behöver utifrån resultatet av trafikutredningen konkretisera vilka åtgärder som behöver utföras i samband med att planområdet exploateras i olika skeden, d.v.s. det måste finnas en koppling mellan planbeskrivningen och trafikutredningen. Trafikutredningen eller planbeskrivningen visar inte heller någon karta, bild eller beskrivningar på läge eller utformning av åtgärderna. Det blir därför svårt att komma överens om åtgärderna, samt beskriva dem i detalj i det avtal som behöver tas fram.

Bemötande: *Planbeskrivningen har kompletterats med kartbilder och text om vilka åtgärder som bör vidtas gällande trafiksäkerheten.*

- Det föreslås separerade gång- och cykelbanor mellan centrala Långsele och exploateringsområdet. I trafikutredningen och planbeskrivningen behöver det förtydligas var ny GC-väg ska anläggas, ex med hjälp av karta, Det behöver också

förtydligas hur lång sträcka det gäller. Någon sådan åtgärd finns inte med i nuvarande regional transportplan 2022-2033, därför behöver ansvaret för finansiering av en sådan åtgärd tydliggöras i det gemensamma avtalet. Kommunen bör ha en dialog med planupprättaren, d.v.s. Region Västernorrland om detta.

Bemötande: *Karta på föreslagna gång- och cykelbanor har lagt redovisas i planbeskrivningen. Kommunen och Trafikverket är överens om att ett avtal ska upprättas gällande åtgärder som behöver vidtas beträffande trafiksäkerheten och finansiering. Kontakt har tagits med Region Västernorrland*

- I planbeskrivningen anges att den ökade andelen tung trafik genom samhället medför att samtliga passager över väg 952 bör förbättras. De behöver utvecklas till säkra övergångsställen med mittrefuger. Trafikverket ser det som svårt att göra övergångställena/passagera säkra, då krävs någon slags hastighetssäkring med gupp eller liknande. Här skulle man också behöva se över om någon av passagera ska tas bort eller flyttas. Det är inte säkert att alla passager ligger på rätt ställe idag.

Bemötande: *I avtalet mellan kommunen och Trafikverket kommer erforderliga åtgärder att tas upp.*

- Kommunen har muntligt framfört till Trafikverket att hastighetsbegränsningen bör sänkas till 30 km/h över bron efter dialog med skolan. Detta är inget som föreslås i trafikutredningen eller i planbeskrivningen kopplat till trafiksäkerheten. Trafikverket förordar att man använder sig av jämna hastigheter, men gör bedömningen att det inte aktuellt att t.ex. sänka hastighetsbegränsningen till 40 km/h på den sträcka där det 70 km/h idag. I tätorten är det kommunen själv som beslutar om hastigheter, och utanför är det Länsstyrelsen. Om kommunen planerar att sänka hastigheten behöver det remitteras till Trafikverket, eftersom vi är väghållare. Om hastighetsbegränsningen t.ex. sänks till 40 km/h blir utmaningen att få en efterlevnad av den. Utredningen föreslår gupp eller hastighetskameror för att undvika hastighetsöverträdelser på vägen genom Långsele. Gupp brukar av flera skäl inte vara lämpligt där det går tunga fordon, bl. a ur bullersynpunkt. Hastighetskameror prioriteras nationellt i först hand på vägar med högre hastighetsbegränsningar.

Bemötande: *Förändringar i hastighetsbegränsning över bron, till 30 km/h, har tagits upp till diskussion efter att trafikutredningen togs fram. Något ställningstagande till detta har ännu inte gjorts. Kommunen föreslår en sänkning av hastighetsbegränsningen, från 50 km/h till 40 km/h genom Långsele samhälle på en sträcka av en kilometer. Syftet är att förbättra trafiksäkerheten och minska bullernivåerna.*

Synpunkter på trafikutredningen – kapacitet

Trafikutredningen har delvis uppdaterats men för att Trafikverket ska kunna göra en bedömning hur detaljplanen kommer påverka kapaciteten på väg 952 samt vilka åtgärder som kommer behöva göras i samband med detaljplanen, behöver kommunen komplettera utredningen med följande;

En kapacitetsanalys har gjorts för korsningen mellan väg 952 och ersättningsvägen. Resultatet av denna bedöms som rimligt men det är inte denna korsning som bedöms påverkas mest av exploateringen. I kap 6.2.1 står att "Lastbilstransporterna behöver

komma in på området ordentligt från väg 952 och få möjlighet att parkera på en avställningsyta med plats för flera lastbilar samtidigt. Annars finns risk för köbildning och inverkan på väg 952 om flera lastbilstransporter anländer samtidigt.”

Utredningen behöver kompletteras med en kapacitetsanalys för korsningen mellan väg 952 och anläggningens planerade in- och utfart. I kapacitetsanalysen vill Trafikverket att man utreder UA för två scenarier: trolig och max (gällande trafikalstringen till/från området baserat på antalet anställda, t.ex. se max är 700 anställda och se trolig är 300 anställda). Redovisa vilka antaganden som görs gällande svängandelarna i korsningen. Gällande användning av Trafikverkets uppräkningsstal så gäller ökningen mellan åren 2017–2040. I utredningen har mätningar från 2019 och 2020 använts men uppräkningsstalen har inte räknats om till ökningen mellan 2019–2040 respektive 2020–2040 för personbil och lastbil. Motivera i så fall varför detta inte har gjorts.

Kapacitetsberäkning

- Varför har man inte analyserat infarten? Det är rimligen där vi får störst påverkan på kapacitetsutnyttjandet. Inte åtgärdat
- Det saknas UA (efter exploatering) i analysen. Hur påverkas belastningsgraderna när industrierna etablerats? Inte åtgärdat
- Det saknas antagande om hur stor trafikalstringen blir av industrietableringen. Eventuellt ca 300 anställda hyfsat snart, och 700 framåt år 2035. Trafikalstringsverktyget är avsett för precis denna typ av etableringar. Detta lär ge relativt stora fordonsflöden på väg 952 eftersom infarten till industriområdet är på denna väg. Eftersom infarten är på samma väg som den väg som analyseras lär detta också ge påverkan på korsningen. Delvis åtgärdat, beräkning har gjorts för 300 anställda
- Hur har svängandelar antagits? Räkning på plats? Jämviktsberäkning? Gissat? Inte åtgärdat
- Hur har man validerat att Trafikverkets uppräkningsstal är rimliga att använda i det område som analyseras? Inte åtgärdat, i kompletteringen skriver Sweco att prognosen för 2040 inte bör ligga i underkant utan snarare tvärtom. Men de skriver också att de inte har lagt någon bedömning i om Trafikverkets uppräkningsstal är relevanta för området, vilket är metoden de använt för att ta fram prognosen. Det kan tolkas som lite motsägelsefullt. Ett alternativ för att validera om trafikuppräkningsstalen är relevanta är till exempel genom att titta på trafikmätningar som gjorts i närheten av Långsele för att bedöma hur trafiken har förändrats genom åren.

Bemötande: En kapacitetsanalys för korsningen mellan väg 952 och anläggningens planerade in- och utfart har genomförts och redovisas i planbeskrivningen.

Kapacitetsanalysen har inte gjorts på olika scenarion utan utgått utifrån 300

fordonsrörelser per dygn med anställda, materialtransporter och servicetransporter.

Planerad anläggning bedöms medföra ca 100 anställda inom planområdet och maximalt 40 intranporter av material. Området är sedan 1973 planlagt som industriområde och tidigare har det varit över hundra anställda i de befintliga industrilokalerna. 2017 utökades

området med verksamhetsområde med en byggrätt på 12 hektar. Det nya planförslaget för industriändamål kommer att medföra att transporter kan flyttas över från fordonstransporter på väg till transporter på järnväg. Föreslagna ändringar av 2017-års detaljplan till den nu föreslagna detaljplanen medför att trafikbelastningen sammantaget med all sannolikhet kommer att minska på Trafikverkets Väg 952 och det övriga allmänna vägnätet.

Geoteknik

Trafikverket anser fortfarande att de geotekniska förhållandena inte är helt utrett för planområdet och lämnar därför följande synpunkter:

- Kommunen har gjort beräkningar för djupa schakt nära järnvägen, men i övriga delar på planområdet har beräkningarna utgått ifrån att markens nivå inte kommer förändras. Den geotekniska utredningen säger att det är stabilt för befintliga slänter, men uppfyllnad nära släntröner och schakt som gör slänterna brantare påverkar stabiliteten. Detta är inte utrett eller begränsat i planen med nivåer eller användningsområdesgränser.
- Området för detaljplanen har kuperad terräng men det finns inga begränsningar av fyllnadshöjder som regleras på planen närmst slänter, som exempelvis mot Stordiket.

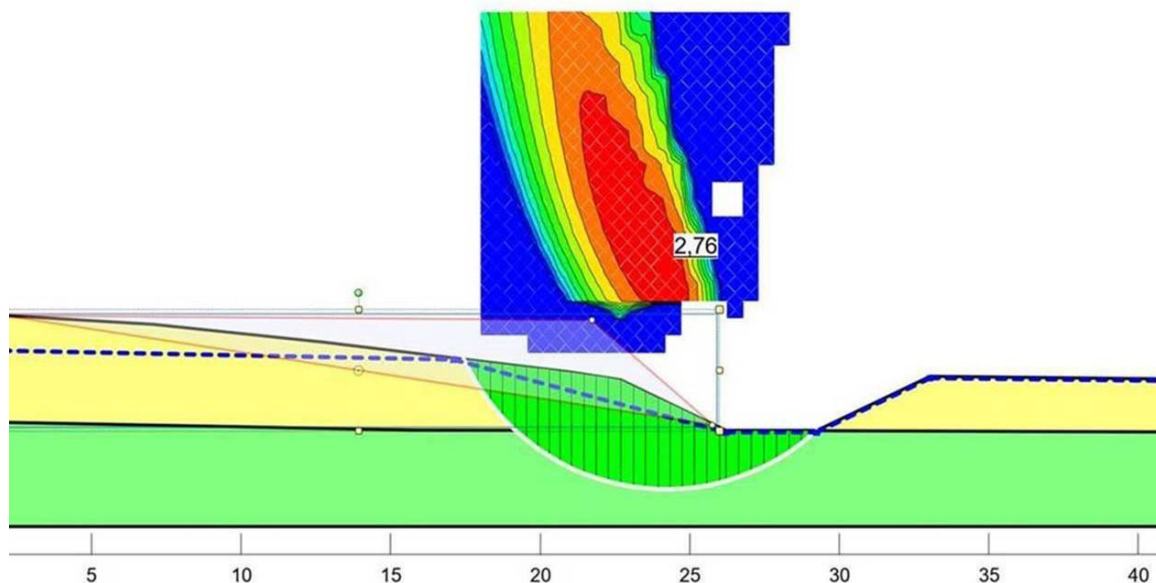
Det är inte bara för byggnader som marken behöver jämnas ut, utan det gäller även för andra användbara ytor som t.ex. parkeringar. Sker djupare schakter eller uppfyllnader kring Trafikverket anläggningar kan dessa påverkas.

Plankartan tillåter att man fyller ut och gör planare mark längs bäckravinen i norr som ligger nära Trafikverkets trumma under järnvägen. Belastningen kan förorsaka skred som i sin tur påverkar trumman och Trafikverkets anläggning.

- Det saknas fortfarande hur byggnader placeras och grundläggs, samt markutfyllnader som ger belastning och val av slänthöjningar både i skärningar och bankar som påverkar områdets stabilitet i planområdet när man formar stora plana ytor. Eftersom det finns mycket lermark i området är det viktigt att detta behandlas i detaljplanen. Hur säkras detta i byggskedet om det inte har behandlats i planen nu? Trafikverket ser stora risker med detta, eftersom kommande bygglovsansökningar förmodligen inte kommer att remitteras till Trafikverket.

Byggbarheten och begränsningar bör framgå av plankartan, efter att när planen vunnit laga kraft så möjliggör den byggnationer och åtgärder.

Exempel nedan från bäckravinen närmast trumman i nordöst (område h2 på plankartan) där planen möjliggör uppfyllnader och andra slänter på leran, som blir instabil om man får fylla för högt. Dagens mark är stabil men tål inte alltför höga fyllnader för nära bäckravinen.



Exempel på fyll som kan förorsaka rörelse

Bemötande: Detaljplanen tas fram för att skapa förutsättningar för etablering av industri. Att i detalj reglera byggnader och anläggningarnas läge och grundläggningsätt i detta skede anses kommunen inte vara lämpligt eller möjligt. Vid kommande bygglovskede ska fördjupade geotekniska utredningar genomföras för att säkerställa att stabiliteten inom området inte påverkas av förändringar av marknivåer eller nya byggnader och anläggningar. Avtal avses att skrivas mellan kommunen och Trafikverket där Trafikverket kommer att vara remissinstans i framtida bygglov/marklov i inom ett specifikt avstånd från stambanan.

Avvattning

Plankartan behöver inrymma plats för dagvattenlösningar, ex fördröjningsdammar. Det verkar inte finnas någon yta avsatt i det norra planområdet för dagvattenhantering i norra delen av området.

- Det står i Planbeskrivningen s. 33 att ett eventuellt utloppsdike "... hamnar delvis utanför det tänkta planområdet". Föreslagna lösningar behöver få plats inom planområdet.
- Det står i Planbeskrivningen s. 34 att "Det är också ett alternativ att anlägga en större trumma under järnvägen och delvis minska eller helt ta bort fördröjningsvolymerna.". De föreslagna lösningarna behöver få plats inom planområdet.

Bemötande: I dagvattenutredning redovisar lösningar för omhändertagandet av dagvattnet. I utredningen finns det redovisat ytor avsatt för omhändertagande av dagvattnet. Utformningen av dagvattenlösningen är beroende av hur exploateringen av området kommer att ske. Kommunen ser inte behovet att i detaljplanekartan exakt lägga

fast ytor för dagvattenhanteringen. Exakt utformning av dagvattenlösningen kommer att hanteras i kommande bygglovsprövningar. Utloppsdiken från planområdet eller exakta lägen för dagvattenrummor anser kommunen inte behövas regleras i detaljplanen utan att det redovisas i planhandlingarna utifrån dagvattenutredningen.

Bärighet väg 952

Väg 952 är klassad som BK1 väg, vilket innebär att max 64 tons bruttovikt tillåts. Väg 952 har sprickor och det är "lappat" på många ställen vilket tyder på att bärigheten är dålig, sprickor och lagningar finns efter hela väg 952 fram till korsningen med väg 953. I och med exploateringen inom planområdet förväntas den tunga trafiken öka med ca 30 %, vilket kommer göra att vägen slits fortare och det kan i sin tur leda till att vägen inte blir farbar. Denna väg bör därför förstärkas (till BK 4) om den ska kunna trafikeras med transporter till och från området. Sträckan finns i nuläget inte med i bärighetsanslaget. Åtgärden behöver därför finansieras kopplat till exploateringen. Alternativet är om vägen blir prioriterad av näringslivet och därmed inryms i kommande bärighetsanslag. Det är därför bra om kommunen lyfter detta behov till Handelskammaren.

Avvattningsåtgärder och ny beläggning kommer att göras under 2023, men endast fram till korsningen 951/952 dvs. inte förbi hela planområdet. För gång- och cykelbanorna kommer det att göras åtgärder där de är i dåligt skick.

Bemötande: *Kommunen avser att lyfta frågan om bärighet med handelskammaren.*

Industrispår kopplat till stambanan

En funktionsutredning håller på att tas fram för att utreda möjligheterna för ett industrispår inom planområdet som ska ansluta till Stambanan. Utredningen förväntas att vara klar tidigast i slutet på maj 2023.

FU ska klargöra genomförbarhet och kostnadsuppskattning. Avtal med kommunen kommer att behöva skrivas för de kostnader som krävs för att kunna stänga plankorsningen. Trafikverket har inga medel avsatta för att bygga om plankorsningen i Västerflo. I funktionsutredningen kommer Trafikverket att ställa krav på kommunen att om man vill stänga plankorsning Forsvägen måste kommunen vara beredd på att möta upp kostnaderna för att bygga om plankorsning Västerflo med en ALEX-anläggning. Trafikverket kommer inte släppa igenom en stängning av plankorsningen om kommunen/exploatören inte står för alla kostnader.

Trafikverket vill tydliggöra att det inte finns någon finansiering för att bygga om plankorsningen i Västerflo. I planbeskrivningen under fastighetsrättsliga frågor på sida 42 skriver man att plankorsningen i Västerflo måste därvid förses med en bomanläggning och ljud- och ljusanläggning. Kommunen bör tydliggöra vem som ska finansiera nya ALEX-anläggningen i Västerflo.

Innan plankorsningen Forsvägen kan slopas behöver den nya ersättningsvägen vara på plats samt plankorsningen Västerflo vara ombyggd. Detta för att trafiken som blir påverkad av stängningen behöver kunna ta sig till ex. sin bostad. Industrispåret behöver anpassas till befintligt spårs uppbyggnad och konstruktion så att dränering av bankroppen inte försämras och att det inte uppstår ojämna tjällyft eller ger oönskade sättningar på befintligt spår. En breddning med ett eller flera spår innebär även att befintliga trummor

behöver förlängas och grundläggas på sådant sätt att det inte uppstår problem i skarvar, samt tillses att dess kapacitet inte blir för liten p.g.a. längre trummor.

Vid planering av industrispår är det viktigt att man planerar så att det finns en markyta mellan industrispår och närmsta räl på stambanan som skapar tillräckligt med utrymme för att kunna gå på ett säkert sätt mellan spåren, plats för avvattning av spåren, åtkomst av anläggning mm.

Bemötande: Gällande kostnaden för ALEX-anläggningen sker en dialog mellan exploatör och kommunen. En funktionsutredning gällande utformningen av industrispåret pågår och planeras vara klar i slutet av maj. Den är beställd av Trafikverket men bekostas av kommunen. Detaljplanen reglerar inte hur industrispåret ska utformas.

Risker kopplat till farligt gods

Efter samrådet har kommunen planlagt prickmark 30 meter närmst järnvägen för att säkerställa byggnadsfritt avstånd, vilket Trafikverket anser är positivt.

Trafikverket bedömer att det kan finnas risk för påverkan på den statliga infrastrukturen beroende på vilken verksamhet som kommer att bedrivas på industriområdet.

Säkerhetsavstånd mellan hanteringen av flygbränsle och andra brandfarliga/explosiva ämnen och Stambanan måste säkerställas i enlighet med Elsäkerhetsverkets föreskrift ELSÄK-FS 2022:1. Det kan t.ex. finnas behov av varningssystem eller liknande för snabb avstängning av järnväg. Detta är frågor som behöver beaktas vid kommande miljöprovningar.

Trafikverket instämmer med trafikutredningens åsikt om att det första alternativet bör vara att transportera på järnväg. Att köra farliga transporter genom en tätort som Långsele med skola, bostäder, affärer mm är inte så lämplig lösning.

Bemötande: Avtal avses att skrivas mellan kommunen och Trafikverket där Trafikverket kommer att vara remissinstans i framtida bygglov/marklov i inom ett specifikt avstånd från stambanan.

Spårspring

För att ett industrispår ska få plats kommer den befintliga plankorsningen att behöva stängas, idag används plankorsningen för både bilister och gående. I planbeskrivningen nämner man att det finns ett gångstråk under järnvägsbron. Trafikverket ser positivt på om det är genomförbart att använda sig av gångvägen under bron, annars försämras möjligheterna att gå och röra sig i området. I avtalet för funktionsutredningen har man gjort bedömningen att i samband med slopning av plankorsningen kommer sträckan mellan Faxälven och Byströms väg att behöva stängslas, detta för att undvika spårspring.

Bemötande: Detaljplanen kommer inte att reglera stängselfrågan. Om det uppstår ett framtida behov av stängsling kan den frågan hanteras oberoende av detaljplanen. I pågående funktionsutredning ingår att se på möjligheterna att utföra en säkrare gångväg under järnvägsbron.

Anslutning mot väg 952

I den trafikutredning som är upprättad för detaljplanen förespråkar man den norra anslutningen som primär, vilket Trafikverket också förordar då den har bäst uppfyller siktkraven enligt VGU.

Trafikverket anser att samtliga anslutningar mot väg 952 inte är redovisade på detaljplanen. Om befintliga anslutningarna behöver ändras kräver det tillstånd enligt 39 § väglagen, vid upprättande av ny anslutning mot 952 krävs det också tillstånd.

Trafikverket strävar efter att begränsa antalet anslutningar till allmänna väg och att befintliga anslutningar ska användas i första hand.

Trafikverket står fast vid tidigare yttrande att anslutningen längst söderut om planområdet (Gata på plankartan) att det behövs siktröjas inom trädområdet lite norr om anslutningen sly för att uppnå siktkraven. Sikttriangel på plankartan bör därför kompletteras för att säkerställa att siktkraven uppfylls och då klarläggs det vilken part (ex. fastighetsägare, verksamhetsutövare eller kommun) som har skyldighet att utföra denna rökning.

Bemötande: Detaljplanen medför inte några förändringar gällande väganlutningar till väg 952. Detaljplanen ger möjlighet att reglera markanvändning och utformningsfrågor. Kommunen anser att i detaljplan bör man inte införa bestämmelser där annan lagstiftning gäller. När det gäller träd eller buskar intill vägområde som medför olägenheter för trafiksäkerheten regleras det i väglagens §53.

Kollektivtrafik

Efter samrådet har kommunen lyft att det endast är busshållplatsen vid skolan som behöver rustas upp. TRV föreslår att kommunen lyfter detta så snart som möjligt till RKM som gör en prioritering av vilka busshållplatser på statlig väg i länet som bör förbättras. I trafikutredningen beskriver man att hållplatsen behöver utvecklas med ”ordentligt hållplatsläge”. Trafikverket vill uppmärksamma kommunen att hållplatserna behöver byggas enligt RKMs standard (hållplatshandboken). Det behöver också finnas medel i regionala planen för att göra detta, utgångspunkten är annars att det måste finansieras kopplat till exploateringen via det avtal som upprättas.

Bemötande: Behov av att rusta upp busshållplats vid skolan är lyft till RKM.

Bullerutredning

Trafikverket tar inte ställning till industri- och annat verksamhetsbuller, då bullerpåverkan från den tillkommande verksamheten är okänd.

Trafikbullerutredningen föreslår en hastighetssänkning till följd av ökad trafik till och från området. Trafikverket motsätter sig förslaget, eftersom det inte är aktuellt att sänka hela vägsträckan ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Om åtgärder krävs för att klara riktvärden för trafikbuller bör kommunen antingen säkerställa att exploatören genomför skyddsåtgärder eller själv genomföra och bekosta skyddsåtgärder. Det ska framgå med redovisade värden i planbeskrivningen och eventuella skyddsbestämmelser i plankartan.

Inom tätbebyggt område (dvs. söder om etableringen) finns möjlighet för kommunen att besluta om lokala trafikföreskrifter som t.ex. lägre hastighet. Gällande riktvärden för trafikbuller är Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader Svensk författningssamling 2015:2015:216 t.o.m. SFS 2017:359 - Riksdagen vilket ska framgå av planbeskrivningen. Det finns endast riktvärde vid fasad för ekvivalent ljudnivå (se 3 §). Det går inte att följa resonemanget i tabell 3 i granskningshandlingen. Resonemanget till Trafikverket med ”väsentlig ökning av störning” är felaktig. Det gäller klassning av infrastruktur (alltså vägplaner eller liknande).

Bemötande: En sänkt hastighet från 50 km/h till 40 km/h genom Långsele samhälle medför att det inte uppstår en väsentlig ökning av bullerstörningen. Sträckan där bullerfrågan är aktuell ingår inte i planområdet, vilket innebär att det inte är möjligt att införa skyddsbestämmelser i plankartan.

”Om kommunen inte inkommer med följande kompletteringar innan planen är antagen, överväger Trafikverket att överklaga planen”.

Lantmäteriet har framfört följande synpunkter i sitt yttrande:

- Precis som kommunen beskriver i planhandlingarna så behöver gemensamhetsanläggningarna Hamre ga:3, Västerflo ga:3 och Västerflo ga:4 omprövas som en följd av planförslaget. När omfördelning eller minskning av de upplåtna utrymmena sker gäller ersättningsreglerna i 40 a § anläggningslagen. Dessa regler innebär att ägaren till den mark som blir av med belastning av en ga ska betala ersättning till de fastigheter som deltar i ga:n, i det fall att det uppkommer en skada. I planbeskrivningen nämns inget om dessa ersättningsregler som inte är dispositiva och numera alltid gäller när en gemensamhetsanläggning minskas i omfattning. Eftersom detta kan komma att bli aktuellt för i vart fall Hamre ga:3 bör dessa ersättningsregler beskrivas i planbeskrivningen.
- Under avsnitt ”Markägoförhållanden” i planbeskrivningen anges att planområdet omfattar fastigheter som ägs av kommunen samt tre privatägda fastigheter (Hamre 4:185, 4:189 och 3:61). Detta stämmer dock inte och bör givetvis åtgärdas. Förutom de under ”Markägoförhållanden” angivna privatägda fastigheterna så finns även följande privatägda fastigheter inom planområdet: Hamre 1:3, 1:9, 2:13, 2:36 och 3:32.
- Det är ofta lämpligt att även skriva ut fastighetsbeteckningarna på de kommunägda fastigheterna inom planområdet fastigheter som är belägna inom respektive utom planområdet. Det anges att Västerflo 5:1 är belägen inom planområdet, men denna fastighet är rätteligen belägen utanför planområdet. Fastigheterna Hamre 1:3, 1:9, 3:32 och 5:13 anges vara belägna utanför planområdet, men dessa är rätteligen belägna inom planområdet. Sammanfattningsvis bör kommunen göra en översyn av dessa frågor.

- När kommunen uppdaterat grundkartan med fastighetsgränser för Hamre 5:71 har inte den norra delen av fastighetens gränser kommit med. Det saknas även en del av fastighetsgränsen mellan Hamre 3:5 och 5:13.
- Inom planområdet finns ett servitut för väg till förmån för Hamre 5:71 (2283-2020/16.1). Det saknas redogörelse för detta servitut i planbeskrivningen. Det aktuella området är i plankartan utlagt som allmän plats GATA med enskilt huvudmannaskap och delvis som kvartersmark. Om det är tänkt att servitutet ska upphävas vid genomförandet av detaljplanen så bör detta redogöras för i planbeskrivningen. Delar av planen som skulle kunna förbättras
- Beträffande de ledningar som har ledningsrätt **och** ska flyttas vid plangenomförandet krävs också att ledningsrätten omprövas, vilket sker vid en förrättning hos Lantmäteriet. Detta kan med fördel förtydligas i planbeskrivningen.
- Del av bostadsfastigheten Hamre 3:32 läggs i plankartan ut som E1-område (Fördelningsstation). Avser kommunen (eller exploatör) att förvärva denna fastighet? Planbeskrivningen kan med fördel kompletteras med information kring hur denna fastighet är tänkt att hanteras vid plangenomförandet.
- Det är en stor fördel för samhället i stort om kommunen i möjligaste mån följer rekommendationerna i Boverkets allmänna råd BFS 2020:6 för den tvådimensionella redovisningen av planens innehåll i en plankarta. Enligt de allmänna råden stycke "2.1 Redovisning av planbestämmelser m.m." bör texten om genomförandetid redovisas bland planbestämmelserna på plankartan med rubriken "Genomförandetid" på **samma rubriknivå** som till exempel rubriken "Egenskapsbestämmelser för kvartersmark". Genom att rätt **rubriknivå** på rubriken används, så framgår det att genomförandetid inte är en egenskapsbestämmelse.
- På plankartan finns det inte angivet vilket utskriftsformat som ska användas för att den angivna skalan ska stämma.

Bemötande: De synpunkter som framförts har blivit tillgodosedda genom revideringar i plankartan och planbeskrivningen.

Följande synpunkter har framförts **av fastighetsägare på Ärebovägen**, söder om planområdet:

"I mars 2023 fick vi, "berörda sakägare" ett brev, daterat 6/3 med information om att det fanns ett planförslag över det planerade industriområdet, Hamre 3:5 m.fl. Planförslaget skulle finnas tillgängligt i kommunhuset i Sollefteå och på kafeet "Made in Ådalen" i Långsele. Dessutom via en länk på kommunens hemsida under tiden 14/3 – 14/4. Tyvärr var det en länk som visade sig inte fungera!

Jag hade inte heller möjlighet att använda flera dagar för att sitta på fiket eller i kommunhusets foajé och studera handlingarna eftersom jag har jobb att sköta. Efter att i

ett mejl ha påpekat att länken inte fungerade fick jag 11/4 ett meddelande med en fungerande länk från Matti Heino. Att nu klara av att läsa och reflektera över dessa 383 sidor på en liten skärm eller mobil under kortare tid än en vecka fungerar tyvärr inte för mig. Jag bad då att svarstiden skulle förlängas en månad eftersom jag inte hade fått meddelande från kommunen med den nya länkadressen förrän efter påsk. Jag önskade också att få tillgång till handlingarna i pappersform. Jag fick då meddelande att jag kunde få respit tre dagar - ända till måndag 17/4 – med att svara, men inte få handlingarna i pappersform! Jag vet inte heller om övriga sakägare har fått tillgång till den nya, fungerande länkadressen. Jag yrkar att vi får förlängd svarstid med en på grund av kommunens missar i hanteringen och att samtliga sakägare får skriftligt meddelande med en fungerande länkadress”.

Bemötande: *Kravet på att förlänga granskningstiden med 1 månad har inte tillgodosetts. Planförslaget har varit utställt för granskning under tiden 14 mars till 14 april 2023. Brev med information om att planen skulle ut på granskning skickades den 6 mars till samtliga sakägare enligt fastighetsförteckningen. I brevet informerades att planen kommer att vara tillgänglig på kommunens webbsida, i kommunhuset och lokalt i Långsele på hantverkscafét Made in Ådalen.*

Den 7 april påpekades att länken enligt utsänt brev inte fungerade. Rätt länk skickades den 11 april och förlängd svarstid gavs till den 17 april. Det framfördes även att yrkande på att planförslaget skulle sändas ut till samtliga berörda i pappersformat. Denna bedömdes inte möjligt då sakägarkretsen är på över 150 personer och att planhandlingar med utredningar består av närmare 400 sidor. Kommunen anser sig ha uppfyllt kravet på information om granskningen genom att informationen om granskning skickades ut med brev om att planen kommer att vara tillgänglig på kommunens webbsida, i kommunhuset och lokalt i Långsele på hantverkscafét Made in Ådalen. Information om granskningen fanns även på kommunens digitala anslagstavla.

”Även om den aktuella samrådsprocessen anges/anses som fristående från den planerade industrisatsningen “SkyFuelH2”, så hänger de i alla fall ihop. Detta beroende på att både storleken på området, höjd på byggnader, tillgång till elektricitet och skogsråvara samt tillgång till järnvägstransporter anges som viktiga faktorer. Detta är behov som krävs för “SkyFuelH2”. Det måste därför erkännas att samrådsprocessen och industrisatsningen hänger ihop! Kommunen är väl medveten om att jordbruksmark ska användas till odling och inte asfalteras. Detta framkommer i både kommunala-, nationella- och EUdokument. Eftersom det aktuella området är bra odlingsmark kommer den att behövas för matproduktion i framtiden. Detta har blivit allt mer aktuellt beroende på den globala uppvärmningen med klimatförändringar och missväxt. Att då bygga och asfaltera denna mark är därför inte av något som helst samhällsintresse!! In sin presentation av projektet i broschyren “SkyFuelH2 startskottet för en hållbar flygbransch” skriver det statliga, tyskägda företaget Uniper att för första gången ska Fischer-Tropschtekniken användas i industriell skala. OM det skulle stämma att den planerade anläggningen är den första i industriell skala är det **inte** smart att satsa på den. Risken för bakslag i både process och för miljön är för stora. Om det inte stämmer, att det är första gången tekniken används i industriell skala eftersom tekniken är över 100 år

gammal, så är tveksamheten stor om hur pass seriös den här bolagskonstellationen är. Enligt olika källor har tekniken använts i Tyskland under andra världskriget och både i Sydafrika och i Malaysia för bl.a. tillverkning av olika syntetiska bränslen.

Att använda GROT som kolkälla måste anses som allt annat än miljövänligt. Här kommer det både att bli ökade körskador i skogen och avgaser från maskinerna vilka drivs av fossila bränslen. Även risken för utarmning av skogsmarken är betydande om inte skogsresterna lämnas kvar för nedbrytning så näringsämnen kan frigöras. För den biologiska mångfalden är dagens storskaliga kalhyggesbruk mycket skadligt. Här finns det visst diskussioner inom EU om regeländringar...

Ska skogen fungera som kolsänka måste vårt skogsbruk ändra teknisksystem!

All förbränning ger koldioxid – även förbränning av biobränslen. Detta är välkänt för alla skolelever. Att varje energiomvandling ger energiförluster i form av värme borde även högstadieelever vara medvetna om. Vid "tillverkningen" av vätgas förloras minst 30% av energiinnehållet i form av värme. Jag har inte fått se någon energibalansberäkning när det gäller den GROT varifrån kolet i processen är tänkt att komma. Hur mycket energi försvinner från skogen till det tänkta bränslet?

Här finns det också en rapport vilken mer eller mindre "sågar" den strategi som Sverige har med "övertron" på biobränslen. Att minska behovet av transporter är ett måste – inte att satsa på elslukande industrier. När det gäller flyget är de nu viktigaste "spåren" elektricitet och vätgas. Vilket bränsle och vilken teknik som kommer att dominera för flyget i framtiden vet vi ännu inte. Däremot kan ett eventuellt "elöverskott" användas för vätgastillverkning. Vätgasen fungerar då som ett "energilager" om elektriciteten från vindkraftverken inte används momentant.

Bemötande: Området planlades som industriområde redan 1973. 2017 utökades området som verksamhetsområde. Kommunens bedömning är att mellan en avvägning att bevara åkermarken eller skapa möjligheter för en stor etablering av ny industri är det ett väsentligt samhällsintresse och viktigt för kommunens framtid att skapa möjligheter för etablering av ny industri och nya arbetstillfällen. Ianspråktagande av jordbruksmark utökas inte till följd av den nya detaljplanen. Hamre industriområde är det enda område som är utpekad i översiktsplanen som ett lämpligt område för elintensiv industri.

Detaljplanen tas fram för att skapa ett industriområde för elintensiv verksamhet då det på platsen finns möjlighet till stora uttag av elenergi. Detaljplanen styr inte vilken slags industri och tillverkning som kan etableras i området. Kommande verksamheter kommer att genomgå en miljöprövning där verksamheter och dess processer prövas.

Fastighetsägarna till en fastighet på Villavägen framför följande synpunkter gällande detaljplan:

"Med vetskap om att detta samråd avser endast detaljplan och inte gäller samråd avseende eventuell tillverkning av flygbränsle. Lämna vi ändå synpunkter avseende det, då vi anser att det är svårt avskilja från varandra. Oavsett vad som kommer att finnas på industriområde anser vi att dessa synpunkter bör beaktas.

Vi vill passa på att tacka de inblandade för det bemötande vi fått under samrådstiden och de ändringar som gjorts utifrån våra synpunkter.

Vi ställer oss positiva till utökning av industriområdet men anser:

- Att den väg som är tänkt till reningsverket skall vara en gräns mot villaområdet på Villavägen samt Strömvägen och inte bebyggas utan skall utgöra en grön barriär i form av trädplantering mot området.
- Att område L mot Villavägen skall vara odlingsmark och inte bebyggas med tanke på närhet av befintlig bebyggelse i Hamre området.

Ytterligare synpunkter gällande varför vi anser att det skall var odling på mark:

- Den byggnad som i dagligt tal kallas gulafabriken, ”producerar” via fläktar ett intensivt ljud dygnet runt speciellt sommartid. Detta ljud studsar mot byggnader på Villavägen vilket gör att det förstärks ytterligare. Skulle det tillåtas exempelvis växthus av större modell kommer det behövas både kylning och värme som avger ljud. När man tittar på scenariot gällande bullernivå som finns i handlingarna så finns inte redan befintliga byggnader med.
- Växthus med större odlingar avger väldigt mycket störande ljus.

Bemötande: Efter samråd med boende på Villavägen har det i planförslaget lagt in ett naturområde, 100 meter bred och med en yta på 2,5 hektar som en skyddszon mellan ”Odling” och bostadsbebyggelsen. Planbestämmelsen tillåter verksamheter som avses växtodling, till exempel plantskolor, växthus, lantbruk, trädgårds-, koloni- och odlingslotter.

För befintliga byggnader inom nuvarande detaljplan finns gällande bullernivåer som ska följas.

Vid framtida eventuella bygglovsprövningar för nya byggnader och anläggningar kommer hänsyn tas till närboende gällande risk för störningar såsom buller och ljusstörningar.

- Att eventuell bearbetning av råvara skall vara placerad så långt som möjligt ifrån bebyggelse för att förhindra ljud och eventuell lukt nära bostäder.
- Att det behöver övervägas hur man skall avskärma ljus och ljud från den verksamhet som kommer att tillåtas på området. Sid 12 i granskningshandling så skriver man ”medföra fri skorstensflamma bör flamman avskärmas” Det anser vi ska vara ett krav på skall.

Bemötande: Detaljplanen är en generell plan för industri och reglerar inte utformningen av kommande verksamheter i den detaljeringsgraden. Utformning av kommande verksamhet kommer att granskas i samband med miljötillstånd där samråd kommer att ske med berörda sakägare som där har rätt till att framföra synpunkter.

- I avsnittet buller finns en tabell 1. Där står att störande ljud ”inte bör förekomma annat än vid enstaka tillfällen” vad menas med enstaka? det bör vara angivet tex. antal tillfällen / vecka eller månad.

Bemötande: Boverket och Naturvårdsverket har valt att inte ange antalet acceptabla tillfällen, bedömning bör göras i det enskilda fallet beroende på ljudnivå, ljudets karaktär och så vidare.

- Sid 22 gällande gång och cykelväg finns punktsatser som innehåller två bör vilket vi anser ska ändras till skall.

Bemötande: Synpunkten har blivit tillgodosett i planbeskrivningen.

- Att den nu föreslagna plankartan skall finnas i samtliga dokument som avser underlag för beslut tex. MKB daterad 20230306 är den föregående kartan inte den nu föreslagna med nya naturområden.

Bemötande: Aktuell plankarta har lagt in i MKB:n som ingår i planhandlingarna.

- Att kommunen bör ha en beredskap för, om det visar sig att husen kommer att sjunka i värde på vilket sätt man kan kompensera de boende i området.

Bemötande: Prisutvecklingen på bostäder handlar om många faktorer som ränteläget, arbetslöshetsnivåer och befolkningsutveckling i orten m.m. I grunden handlar dock prisutveckling för alla kategorier fastigheter om tillgång och efterfrågan. Ökar efterfrågan på fastigheter och det finns begränsad eller låg tillgång på objekt så är det sannolikt att vi får en positiv prisutveckling. Med en etablering av en förhållandevis stor produktionsanläggning i Hamre som bedöms skapa ca 100 direkta arbetstillfällen medför att ca 300 arbetstillfällen skapas totalt med indirekta arbetstillfällen inräknat. Långsele tätort hade 2020 en befolkning på ca 1500 invånare enligt SCB. Värderingssakkunnig som kommunen kontaktat anser att en planerad verksamhet av den omfattning som beskrivits ovan kommer att medföra en betydande positiv prisutveckling för inte bara Långsele tätort utan även för till planerat industriområde intilliggande bostadsområden i Hamre.

Ägare och boende på en fastighet på Villavägen framför följande synpunkter:

Boende i närområdet avstyrker beslut att fastställa detaljplan för Hamre 3:5 m fl, INDUSTRIOMRÅDE, Sollefteå kommun och motsätter sig den tilltänkta byggnationen av elintensiv industri. Hela projektet bör omprövas.

Byggnationen av elintensiv industri strider mot nationella och lokala miljömål, Sveriges åtagande på klimatområdet samt riksintresse för friluftsliv och skulle innebära följande negativa aspekter:

- Intrång i skog och natur vilket skulle missgynna friluftslivet
- Stor exploatering av värdefull natur
- Ökat buller för boende i närområdet både under byggtiden för den elintensiva industrin och när den elintensiva industrin är färdigställd
- Den ökade bullernivån kommer att vara negativ för både människor och djur
- Försämrade luftkvalitet för boende i närheten
- Skadliga utsläpp, konsekvenser för boende i närområdet på lång sikt

- Ökad biltrafik pga transporter med tunga fordon till och från platsen både under byggtiden och när byggnationen är färdigställd
- Ökad klimatpåverkan till följd av utsläpp från ökade transporter till och
- Ökad klimatpåverkan till följd av utsläpp från den elintensiva industrin
- Minskade fastighetsvärden för boende i närområdet

Boende i närområdet anser att byggnation av elintensiv industri strider mot

- Miljökvalitetsnormer i 5 kap. Miljöbalken
- Riksintressen i 3-4 kap. Miljöbalken
- De allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. Miljöbalken
- Miljöbedömning och MKB i 6 kap. Miljöbalken
- Miljöfarlig verksamhet i 9 kap. 1 § miljöbalken.
- Klimatlagen

Bemötande: Till granskningshandling har en Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) utförts i enlighet med kapitel 6 i Miljöbalken (1998:808) (MB), detta då planen har bedömts att ha en betydande miljöpåverkan. Miljökonsekvensbeskrivningen beskriver bland annat detaljplanens förväntade påverkan på miljökvalitetsnormen för luft och vatten. Området är inte utpekad som ett riksintresse enligt kapitel 4 i MB, det är inte heller att betrakta som ett särskilt attraktivt område för friluftsliv då den ligger mellan ett befintligt industriområde och järnvägen. Området har tidigare varit utarrenderat som jordbruksmark för odling av vall. En inventering av eventuella naturvärden på platsen är utförd och den visar att detta inte är en känslig miljö utifrån ett ekologiskt perspektiv.

Miljötillståndsprocessen är en fristående del från detaljplaneprocessen som det företag som ska etablera sig inom det detaljplanelagda området ansöker om. Detaljplan och Miljöprövningen är två olika prövningar med vissa likheter men även med en hel del olikheter. I Miljöprövningen kommer det att finnas mer detaljerad beskrivning av miljöpåverkan från den industri som kommer att etablera sin verksamhet på platsen medan planen har en mer övergripande beskrivning som är av ett mer generellt slag. Generellt gäller att industrier inte får försämrade miljökvalitén, varken för luft eller vatten. Miljöprövningen för en industri i den storlek som Detaljplanen för Hamre medger, ligger ofta för prövning hos Mark och miljödomstolen, så kallad A-prövning. Buller kommer att utredas mer ingående i miljöprövningen eftersom olika industrier genererar olika typer av buller vilket gör det omöjligt att utreda spridningen över området. Det finns uppsatta riktvärden som alla industrier ska hålla sig inom när det gäller buller för att förhindra negativa effekter utav detta. Gällande transporter under byggtiden kan dessa komma från olika håll vilket gör det svårt att veta vilken störning detta kommer att innebära. Det beror ju även på om transporterna kommer att ske på tåg eller väg.

Till detaljplanen redovisas en riskanalys för att bedöma risken för skadliga utsläpp samt dess konsekvenser. Denna riskanalys får ses som generell och kommer att vara mer tydlig när miljöprövningen sker eftersom det då finns en verksamhet som kan förklara vilka utsläpp som industrin kommer att ha och hur det motverkar att utsläpp kan ske.

I Klimatlagen finns bestämmelser om regeringens klimatpolitiska arbete, det är inget som beaktas i en detaljplan för industri utan är regeringens dokument för hur landet Sverige ska arbeta med klimatfrågan och hur detta arbete ska redovisas.

Prisutvecklingen på bostäder handlar om många faktorer som ränteläget, arbetslöshetsnivåer och befolkningsutveckling i orten m.m. I grunden handlar dock prisutveckling för alla kategorier fastigheter om tillgång och efterfrågan. Ökar efterfrågan på fastigheter och det finns begränsad eller låg tillgång på objekt så är det sannolikt att vi får en positiv prisutveckling. Med en etablering av en förhållandevis stor produktionsanläggning i Hamre som bedöms skapa ca 100 direkta arbetstillfällen medför att ca 300 arbetstillfällen skapas totalt med indirekta arbetstillfällen inräknat. Långsele tätort hade 2020 en befolkning på ca 1500 invånare enligt SCB. Värderingssakkunnig som kommunen kontaktat anser att en planerad verksamhet av den omfattning som beskrivits ovan kommer att medföra en betydande positiv prisutveckling för inte bara Långsele tätort utan även för till planerat industriområde intilliggande bostadsområden i Hamre.

Följande synpunkter har framförts av **Fastighetsägare på Strömvägen**, söder om planområdet har framfört följande synpunkter:

- "Har inget emot planerat bygge. Varken förslag eller dylikt då det vet berörda parter bättre. Ska något utvecklas till de bättre måste det offras något oavsett mark och omgivning".

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Denna handling har upprättats av planhandläggare Matti Heino, miljö- och bygg, Sollefteå kommun.