

Samrådsredogörelse

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

Sammanfattning

Sammanlagt har 19 yttranden inkommit under samrådstiden.

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. 10 personer närvarade. Vid mötet diskuterades de synpunkter som fastighetsägarna framfört under samrådstiden.

Ställningstagande

En avvägning har gjorts mellan olika enskilda och allmänna intressen vilket har resulterat i en samlad bedömning. Planhandlingarna har justerats enligt kommentarerna nedan och miljö- och byggheten anser därmed att detaljplanen kan ställas ut för granskning enligt PBL 5 kap 18§.

Synpunkter och bemötande

Trafikverket lämnar följande synpunkter på planförslaget:

Närhet till Stambanan

Geoteknik

- Geotekniken är dåligt beskriven i planbeskrivningen detta är extra viktigt för planområdet eftersom det verkar finnas mycket lermark i området. Därför är det viktigt hur byggnader placeras och grundläggs samt markutfyllnader som ger belastning och val av släntlutningar både i skärningar och bankar som påverkar området stabiliteten i planområdet när man formar stora plana ytor. Hur säkras detta i nästa skede om det inte har behandlats i planen nu?

Bemötande: Efter samrådet har kompletterande stabilitetsutredningar genomförts.

Planbeskrivningen har kompletterats med tydligare beskrivning av de geotekniska förhållandena inom planområdet.

- 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.

Bemötande: Kompletterande stabilitetsutredningar har utförts inom området. Planbeskrivningen har kompletterats med beskrivning av stabilitetsförhållanden inom planområdet.

- Generellt så är det inte begränsat i planen var och hur nära man får ställa byggnader samt att det inte är satt några höjdbegränsningar på marken. Sker djupare schakter eller uppfyllnader kring våra anläggningar kan dessa påverkas. På plankartan borde det framgå att ytan närmast befintlig järnväg är avsedd för järnvägsändamål, eller att det är en yta med restriktioner (prickmark).

Bemötande: En byggnadsfri zon på 30 meter närmast järnvägen har införts på plankartan med hänsyn till framförda synpunkt. En kompletterande släntstabilitetsutredning har utförts, vilken redovisas i planbeskrivningen.

- 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 kan tolkas som att bäckenravinerna kan fyllas ut och bebyggas enligt planen, är det avsikten? Trafikverket vill uppmärksamma om att dammar nära järnvägen och väganläggningar kan påverka stabilitet och avvattning.

Bemötande: Höjdsättning av planområdet behöver göras så att sekundär avrinning (flöden som överskrider ledningsnätets kapacitet) har möjlighet att avrinna ytligt på ett säkert sätt mot recipient utan att inestängas i lågpunkter eller skada bebyggelse inom eller nedströms planområdet. I dagvattenutredningen redovisas hur dagvattnet kan omhändertas inom området. I plankartan har inte ytor för dagvattenhanteringen fastslagit då planen är generell för industriändamål och behovet av dagvattenlösning kan se olika ut beroende på vilken verksamhet som etableras inom området. Dagvattenutredningen visar att dagvattenfrågan kan lösas inom området. Planbeskrivningen har kompletterats med redovisning från dagvattenutredningen.

- Trafikverkets system ger indikation att det finns 2 st trummor under järnvägen i närheten av varandra, medans det anges 1st trumma i utredningen som dessutom har en annan dimension. Är befintlig anläggning och dess mått säkerställda?

Bemötande: Dimension och antal trummor under järnvägen har kontrollerats. Det finns tre trummor, två med dimensionerna 400 mm och en med dimension 800 mm.

- Varför är 100-års regnet dimensionerande för industriområdet och att det är utifrån det som fördröjning dimensioneras? Det innebär ett rejält, förmodligen överdimensionerat, va-system. Är det inte rimligare att vid så stora regn borde avledning komma att ske på ytan och därmed spridas ut. Men då borde det även kontrolleras tillsammans med det stora avrinningsområdet, för att avgöra ev. risk för järnvägen. För Trafikverkets del är det 50 eller 100-års fallet som är dimensionerande, men då behövs att man undersöker hela avrinningsområdet, om man vill lyfta fram ett behov att byta trumma under järnväg. Trafikverkets anläggningar är dimensionerade för att avleda vatten enbart från respektive järn- och väganläggning.

Bemötande: Bedömningen har gjort att avvattningssystem i form av diken, ledningsnät, brunnar och sekundära rinnvägar behöver utformas för att kunna hantera 100-årsregn med klimatfaktor.

Dagvatten som rinner till Stordiket kulverteras i en trumma under den befintliga järnvägen. Det är därför en förutsättning att följa Trafikverkets riktlinjer för dagvattentrummor och kapaciteten i trumman som i dagsläget kulverterar Stordiket under järnvägen blir styrande dimensioneringskriterie för den del av planområdet som kommer att avvattnas norrut till diket. Möjlighet finns även att anlägg en större trumma för delvis eller helt ta bort fördröjningsvolymen.

Målsättningen blir att inte öka flödet genom Stordikets trumma under järnvägen vid ett 100-årsregn från den delen av planområdet jämfört med dagens oexploaterade situation. Fördröjning av dagvatten behöver utformas baserat på denna förutsättning. Den del av planområdet som kommer att avvattnas söderut förutsätts kunna avvattnas mot recipient utan fördröjning. Planbeskrivningen har kompletterats gällande dagvattenlösningen.

- Utsläppspunkter för dagvatten borde beskrivas tydligare och vilka krav som kopplas till dessa utifrån risk för påverkan på vattendraget med ex. igenslamning som följd som kan påverka trumma under järnväg.

Bemötande: Dagvatten från exploateringen föreslås ledas till sedimentationsdammar för flöden upp till 2-årsregn. Medan dagvattenavledning och fördröjning dimensioneras för relativt långa återkomsttider utformas reningsanläggningar för betydligt kortare återkomsttider. För reningens skull är det viktigt att rena en stor del av årsnederbördsvolymen, medan kraftiga flöden med fördel bräddas förbi anläggningen. Genom att leda in 2-årsregn till sedimentationsdammarna kan 99 % av årsnederbörden renas, utan att sedimentationsdammarnas processer behöver störas av för stora inkommande flöden som riskerar att erodera eller resuspendera tidigare sedimenterade föroreningar. Det innebär att en bypassfunktion behöver anläggas dit flöden överskridande 2-årsregn kan avledas.

- Dränering av befintlig järnväg måste säkerställas med tanke på ett parallellt stickspår, vilket borde beskrivas någonstans. Utrymme behöver säkerställas så att dräneringskrav kan uppfyllas samt ryms så att dräneringslösningen (öppet dike eller dräneringslösning mellan befintlig jvg och stickspår) är åtkomlig i driftskede för Trafikverket, utan att Trafikverkets järnväg eller nytt stickspår påverkas.

Bemötande: Placering och utformning av industrispåret regleras inte i detaljplanen. Detaljer kring utformningen av industrispåret kommer att hanteras i den påbörjade funktionsutredningen.

En funktionsutredning håller på att tas fram för att utreda möjligheterna för ett industrispår inom planområdet som ska ansluta till Stambanan.

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 tar höjd på plankartan så det finns mark mellan industrispår och närmsta räl på stambanan så det finnas tillräckligt med utrymme för att kunna gå på ett säkert sätt mellan spåren, avvattnings, åtkomst av anläggning mm.

Bemötande: Planen reglerar inte utformningen av industrispåret. Ett byggnadsfritt avstånd på 30 meter från stambanan är inlagd på plankartan.

Finansiering av åtgärder och avtal

Det kommer behövas ett eller flera gemensamma avtal mellan Sollefteå kommun och TRV innan detaljplanen antas gällande utförande och finansiering av åtgärder på infrastrukturen som följer av planerad exploatering.

Bemötande: Avtal kommer att upprättas mellan kommunen och Trafikverket gällande finansiering och åtgärder.

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. Om plankorsningen stängs så ser Trafikverket behov av stängsling för att förhindra spårspring.

Bemötande: Detaljplanen kommer inte att reglera stängselfrågan. Om det uppstår ett framtida behov av stängsling kan den frågan hanteras oberoende av detaljplanen. Kommunen utreder, inom ramen för pågående funktionsutredning, möjligheterna att utföra en säkrare gångväg under järnvägsbron.

Byggnadsfritt avstånd järnväg

Enligt Trafikverkets riktlinjer bör ny bebyggelse generellt inte tillåtas inom ett område på 30 meter från järnvägen, (räknat från spårmittpå närmaste spår). Ett sådant avstånd ger utrymme för räddningsinsatser om det skulle ske en olycka, och det möjliggör en viss utveckling av järnvägsanläggningen. Verksamhet som inte är störningskänslig och där människor endast tillfälligtvis vistas, till exempel parkering, garage och förråd, kan dock finnas inom 30 meter från spårmittpå. Hänsyn bör dock tas till möjligheterna att underhålla järnvägsanläggningen och bebyggelsen.

Bemötande: På plankartan har en bestämmelse lagts i om att inga byggnader får uppföras närmare än 30 meter stambanan.

Väg 952

Anslutning till 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.

I detaljplaner provas läget för anslutningar till allmän väg som betraktas som redovisade. Då plangränser inte ligger i vägområdet för de två norra anslutningarna bedömer Trafikverket att dessa inte är redovisade på plankartan. Om man behöver göra ändringar på dessa befintliga anslutningar kräver det därmed tillstånd enligt 39 § väglagen, det gäller även om man vill göra en ny anslutning mot 952. Trafikverket strävar efter att begränsa antalet anslutningar till allmänna väg och befintliga anslutningar ska användas i första hand.

Gällande den södra anslutningen så bedömer Trafikverket att den är redovisad eftersom planbestämmelsen GATA ansluter till den allmänna vägen. Om förändringar vill göras av

befintliga anslutningens utformning som att bredda eller förbättra vilplan (ej belägga) måste ett avtal upprättas mellan kommunen/exploatören och Trafikverket. Avtalet ska vara påskrivet innan några fysiska åtgärder utförs på anslutningen. Syftet med avtalet är att reglera anslutningens utformning samt medge tillåtlighet att utföra åtgärder inom Trafikverkets vägområde.

För anslutningen längst söderut om planområdet (väg på plankartan) bedömer Trafikverket att det kan behöva siktröjas inom trädområdet lite norr om anslutningen för att uppnå siktkraven. Sikttriangel på plankartan bör därför kompletteras för att säkerställa att siktkraven uppfylls och det bör klarläggas att någon part har skyldighet att utföra denna röjning.

Bemötande: Vid förändringar av anslutningar av kommunala gator mot Trafikverkets väg kommer kommunen att söka tillstånd. Marken där trädområdet är beläget som Trafikverket nämner ägs av kommunen. Kommunen kommer att se över behovet av siktröjning så att siktkraven uppfylls.

Bärighet

Bärigheten på befintlig väg 952 ser ut att vara dålig på sträckan förbi området. Denna bör förstärkas om den ska kunna trafikeras med transporter till och från området. Sträckan finns inte med i bärighetsanslaget men blir ett tydligt behov från näringslivet kan det behövas prioriteras in. En dialog mellan Trafikverket och kommunen om bl.a. finansiering kan behövas.

Bemötande: Bärighetsfrågan har tagits upp med Trafikverket och en vidare dialog kommer att ske.

Avstånd från plangräns till väg 952

Där det är planlagt för L, odling finns inget säkerhetsavstånd till väg 952. Enligt boverket är det möjligt att uppföra ex komplementbyggnader på mark som har planbestämmelsen odling. Trafikverket anser att det bör vara bebyggelsefritt område inom 12 meter från vägområdet vilket är den tillståndspliktiga zonen.

Bemötande: Ett bebyggelsefritt område om 12 meter från vägområdet har lagts in på plankartan.

Risker

En riskutredning har genomförts utifrån föreslaget planområdet och man har gjort den bedömningen att risknivåerna för personer i omgivningen är acceptabla och att riskreducerande åtgärder inte är nödvändigt. Eftersom föreslagen markanvändning för industriområde kan innefatta verksamheter som tex. omfattas av Seveso-lagstiftningen måste man ta höjd för att det kan komma hanteras farliga och/eller explosiva kemikalier/gaser som vid ev. utsläpp kan påverka riksintressena och dess trafikanter.

Bemötande: Dessa frågor kommer att hanteras i den miljöprovning som sker för kommande verksamheter inom planområdet.

Det saknas säkerhetsavstånd mellan Trafikverkets järnväg(Stambanan) och närmsta byggrätt på plankartan. Enligt plankartan är det möjligt att uppföra byggnationer i plangräns vilket är ca 7 meter från spårmiten som närmst vilket Trafikverket anser inte är godtagbart. Trafikverket anser att det behövs prickmark, alternativt att marken närmst plangräns har markanvändning

för järnvägsändamål (för framtida industrispår), för att förhindra att byggnader placeras för nära järnvägen.

Bemötande: En byggnadsfri zon på 30 meter närmast järnvägen har infört på plankartan med hänsyn till framförda synpunkter.

Det måste säkerställas tillräckligt avstånd mellan hanteringen av flygbränsle och andra brandfarliga och explosiva ämnen och Stambanan. Enligt Elsäkerhetsverkets föreskrift ELSÄK-FS 2008:1, 4 § ska en kontaktledning vara framdragen på betryggande avstånd från upplag medbrännbart material eller områden med explosionsrisk.

De mått som anges i 6 kap. 10 § tabell 6 kan ge vägledning vid bedömning av vad som kan anses vara betryggande avstånd till ett område med explosionsrisk.

Tabell 6. Minsta horisontella avstånd i meter från spänningsförande ledare till ett område med explosionsrisk.

Konstruktions-spänning kV	Avstånd till ett riskområde med brandfarlig vara med hänsyn till risken för elektrostatisk uppladdning	Avstånd till ett förråd med explosiv vara
12,0 - 72,5	15	50
82,5	30	50
145 - 170	30	100
245	45	100
420	60	100

Enligt Trafikverkets riktlinjer bör ny bebyggelse generellt inte tillåtas inom ett område på 30 meter från järnvägen, (räknat från spårmitt på närmaste spår). Ett sådant avstånd ger utrymme för räddningsinsatser om det skulle ske en olycka, och det möjliggör en viss utveckling av järnvägsanläggningen. Verksamhet som inte är störningskänslig och där människor endast tillfälligtvis vistas, till exempel parkering, garage och förråd, kan dock finnas inom 30 meter från spårmitt. Hänsyn bör dock tas till möjligheterna att underhålla järnvägsanläggningen och bebyggelsen.

För verksamheter som kan finnas inom 30 meter från järnvägen är det viktigt att man tar hänsyn till elsäkerheten. Byggnader eller någon byggnadsdel får av elsäkerhetsskäl normalt inte förekomma inom 5 meter från någon del av järnvägsanläggningen enligt Elsäkerhetsverkets föreskrifter, ELSÄK-FS 2008:1. För höga byggnader kan större avstånd eller särskilda skyddsåtgärder krävas.

Bemötande: En byggnadsfri zon på 30 meter närmast järnvägen har infört på plankartan med hänsyn till framförda synpunkter. Vid kommande miljöprövningar ska hänsyn tas till Elsäkerhetsverkets föreskrifter.

Trafikverket bedömer att det kan finnas risk för påverkan på den statliga infrastrukturen beroende på vilken verksamhet som kommer att bedrivas på industriområdet. Det kan tex. finnas behov av varningssystem eller liknande för snabb avstängning av järnväg. Detta är frågor som behöver beaktas vid kommande miljöprövningar.

Transportväg

Trafikverket instämmer med utredningens 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. Ett alternativt vägval som bedöms lämpligast bör utredas vidare.

Det är svårt att utläsa av utredningen hur ÅDT bedöms öka genom Långsele pga. etableringen samt andelen tunga fordon.

Bemötande: Planbeskrivningen har kompletterats med uppgifter om trafikpåverkan.

Oskyddade trafikanter

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 hastigheter.

Det föreslås separerade gång- och cykelbanor mellan centrala Långsele och exploateringsområdet, vilket nog kan behövas även om inte den tunga trafiken till och från exploateringsområdet går där. Någon sådan åtgärd finns inte med i den regionala transportplanen, så förmodligen behöver en sådan åtgärd finansieras på annat sätt.

Det föreslås också förbättrade passager/övergångsställen med refuger. Det är också ett behov, som precis som en gång- och cykelväg, behöver utredas vidare.

Ovanstående behov skulle behöva utredas vidare i någon slags ÅVS/utredning som förslagsvis utförs och finansieras gemensamt av kommunen/TRV.

De åtgärder som föreslås kräver förmodligen vägplan vilket är en process som tar flera år.

Bemötande: Kommunen och Trafikverket anser att upprätta ett avtal avseende åtgärder utmed väg 952 med anledning av ny detaljplan för Hamre industriområde.

Kollektivtrafik

Flera busshållplatser som ligger i Långsele föreslås 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. Det finns också medel i regionala planen för att göra detta, annars måste det finansieras på annat sätt.

Bemötande: Frågan om upprustning av busshållplatser har lyfts till RKM.

Kapacitetsberäkning – synpunkter av trafikanalytiker

Det saknas UA (efter exploatering) i analysen. Hur påverkas belastningsgraderna när industrierna etablerats?

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.

Varför har man inte analyserat infarten? Det är rimligen där vi får störst påverkan på kapacitetsutnyttjandet.

Hur har svängandelar antagits? Räkning på plats? Jämviktsberäkning? Gissat?

Hur har man validerat att Trafikverkets uppräkningsstal är rimliga att använda i det område som analyseras?

Bemötande: Trafikutredning med prognoser har utförts för detaljplanen. Planbeskrivningen har kompletterats med uppgifter och resultat från denna.

Länsstyrelsen anser att planförslaget saknar redovisning av dess påverkan på riksintresset för kommunikationer enligt 3 kap miljöbalken, dess påverkan på medborgarnas hälsa och säkerhet eller risken för olyckor, översvämning eller erosion. Länsstyrelsen har därför inte möjlighet att bedöma om det kan komma att bli nödvändigt att överpröva detaljplanen enligt 11 kap. 10 § plan- och bygglagen (2010:900, PBL).

Länsstyrelsens särskilda bevakningsområden

Synpunkter som rör Länsstyrelsens prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL.

Riksintressen

Detaljplanen angränsar mot stambanan som är ett utpekat riksintresse för kommunikationer. Länsstyrelsen saknar tillräcklig redovisning av planförslaget påverkan på riksintresset vilket behöver förtydligas inför granskningen.

I planbeskrivningen på sidan 32 framkommer att marknivåerna inom planområdet kommer förändras vid ett genomförande. Det som inte framkommer av planhandlingen är var marknivåerna förväntas komma att ändras, dvs var schaktning och uppfyllning kommer att vara aktuellt samt om och i så fall vilka konsekvenser detta kan få på exempelvis stabiliteten för järnvägsanläggningen. Detta behöver kompletteras.

Länsstyrelsen saknar också kommunens syn på de risker, konsekvenser och säkerhetsavstånd som kan vara nödvändiga att säkerställa mellan industribebyggelsen och stambanan så att ingen skada sker på anläggningen eller dess funktion. Detta gäller även från ett eventuellt industrispår. Planhandlingen behöver kompletteras. Se även Trafikverkets yttrande.

Bemötande: Planbeskrivningen har kompletterats med de uppgifter som efterfrågas.

Miljökvalitetsnormer

Länsstyrelsen bedömer att planförslaget inte riskerar leda till att miljökvalitetsnorm för vatten inte följs. Detta under förutsättning att den i dagvattenutredningen föreslagna reningen används.

Strandskydd

Inom planområdet rinner Stordiket som passerar områdets norra del. Stordiket omfattas av strandskydd. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att det finns ett angeläget allmänt intresse av att genomföra åtgärden. Länsstyrelsen ser inte heller någon anledning att ifrågasätta att en åtgärd av motsvarande omfattning inte kan lokaliseras till en annan plats utanför planområdet inom ett rimligt avstånd från den nu föreslagna platsen. Kriterierna som avses i 7 kap. 18 c § punkt 5 miljöbalken bedöms utifrån detta vara uppfyllda, vilket innebär att det finns särskilda skäl att upphäva strandskyddet.

Hälsa och säkerhet

Ras, skred eller erosion

Länsstyrelsen har inhämtat synpunkter från SGI.

En geoteknisk utredning har tagits fram som underlag till detaljplanen (2022-09-30). Valda värden för stabilitetsberäkningar redovisas i PM tabell 4. För att tydligare visa hur valda värden förhåller sig till undersökningsresultaten anser länsstyrelsen att valda värden även ska redovisas i diagram tillsammans med härledda värden och efterfrågar att PM Geoteknik kompletteras med detta.

Kommunen bedömer att stabiliteten för befintliga förhållanden är tillfredställande och att slänternas stabilitet ska utredas vidare vid en kommande projektering när lasterna är kända. Länsstyrelsen menar dock att detta behöver säkerställas redan i detaljplaneskedet och att utredningen behöver kompletteras inför granskningen.

I söder ligger planförslaget nära en slänt ned mot Faxälven, som av SGU bedöms som ett aktsamhetsområde med avseende på förutsättningar för skred i finkornig jordart. Den geotekniska utredningen behöver även klarlägga om denna slänt kan påverka stabiliteten från aktuellt planområde. Krävs det åtgärder eller restriktioner ska dessa på ett plantekniskt godtagbart sätt säkerställas i planen.

Bemötande: Kompletterande stabilitetsutredningar har utförts utifrån framförda synpunkter. Utredningen finns som bilaga i planhandlingarna och resultat redovisas även i planbeskrivningen.

Översvämning

Som underlag till detaljplanen har en dagvattenutredning tagits fram (2022-09-30).

Länsstyrelsen har inga synpunkter på dagvattenutredningen men saknar kommunens resonemang i planbeskrivningen kring området med egenskapsbestämmelse *b1, mark avsedd för dagvattenhantering*, som föreslås på plankartan. Det eftersom område b1 inte pekas ut som en lösning för dagvattenhanteringen i själva dagvattenutredningen. Se även länsstyrelsens synpunkter under rubriken Planbestämmelser.

Det framgår av planförslaget att höjdsättning av området behöver göras så att flöden vid skyfall som överskrider ledningsnätets kapacitet har möjlighet att avrinna ytligt på ett säkert sätt mot recipient utan att innestängas i lågpunkter eller skada bebyggelse inom eller nedströms planområdet. Länsstyrelsen menar att kommunen bör överväga om höjdsättning av marken inom planområdet behöver säkerställas med lämplig planbestämmelse i detaljplanen.

Bemötande: Planbeskrivningen kompletterats med en tydligare redovisning av området med egenskapsbestämmelsen b1. Områdets användning har även ändrats från industri till naturmark.

Kommunens bedömning är att det är svårt att fastställa exakta markhöjder då det är ett stort område för en generell detaljplan för industri. Vid kommande projektering av ny verksamhet så ska marknivåer höjdsättas så att flöde vid skyfall som överskrider ledningsnätets kapacitet har möjlighet att avrinna ytligt på ett säkert sätt mot recipient.

Förorenade områden

I planbeskrivningen har förorenade områden beaktats och bedömts. Länsstyrelsen har inga synpunkter som rör förorenade områden.

Risker och skyddsavstånd

Som underlag till detaljplanen har en riskutredning för etablering av industri tagits fram (2022-09-30 rev 2022-11-14). Utredningen bygger på ett exempel på en industri som kommer producera flygbränsle med bland annat vätgas.

Länsstyrelsen har i stort inga synpunkter på riskanalysen kopplat till planförslaget. Som kommunen också nämner i planhandlingen så kommer dock ytterligare bedömningar att göras i tillståndsprövning för den kommande verksamheten då placering av riskkällor, typ och mängd av kemikalier som ska användas, bullerpåverkan osv är känd. Det som länsstyrelsen dock saknar i planhandlingen och underliggande riskutredning är redovisning av risker, konsekvenser och säkerhetsavstånd som kan vara nödvändiga att säkerställa mellan industribebyggelsen och stambanan. Detta behöver kompletteras och vid behov säkerställas på plankartan.

I planförslaget saknas också reglering av säkerhetsavstånd mot väg 952 inom området för odling L1. Eftersom bebyggelse kan uppföras inom föreslagen reglerad markanvändning behöver kommunen säkerställa att byggnader inte kan uppföras närmast vägen. Detta behöver kompletteras.

Bemötande: En kompletterande riskutredning gällande stambanan har utförts vars resultat presenteras i planbeskrivningen. En byggnadsfri zon på 30 meter närmast järnvägen har införts på plankartan med hänsyn till framförda synpunkter.

Buller

I planbeskrivningen på sidan 23 framgår ett resonemang om verksamhetsbuller samt att naturvårdsverkets riktlinjer ska följas. Länsstyrelsen har inga ytterligare synpunkter gällande verksamhetsbuller.

När det gäller trafikbuller hade däremot Länsstyrelsen gärna sett att kommunen undersökt och redovisat konsekvenser av planens genomförande när det gäller bullerpåverkan från den ökande trafiken till och från planområdet. Detta kan med fördel kompletteras i planhandlingen.

Bemötande: En bullerutredning har utförts där resultatet redogörs för i planbeskrivningen.

Farligt gods

Kommunen har tagit fram en riskutredning för transport av farligt gods som underlag till detaljplanen (2022-11-11). Slutsatsen är att transporter av flygbränsle från planområdet bör ske på järnväg. Eftersom den saken inte är möjlig att säkerställa i en detaljplan vill Länsstyrelsen framhålla betydelsen av att kommunen på andra sätt fortsätter verka för att transporter med flygbränsle från planområdet ska gå på järnväg.

Länsstyrelsen Västernorrland har nyligen tagit fram en vägledning kring hur farligt gods kan hanteras vid detalj- och översiktsplanering (rapport 2022:6) vilken har delgivits kommunen. Länsstyrelsen anser därför att det är beklagligt att riskutredningen och planhandlingen inte tagit denna i beaktande. Nu används istället Länsstyrelsen Stockholms riktlinjer från 2016 som stöd. Dessa riktlinjer är olyckliga att hänvisa till eftersom de inte bara tar upp specificerade avstånd utan även ställer krav på olika åtgärder. Vägledningen från Länsstyrelsen Västernorrland bör därför användas som stöd i den aktuella detaljplanen.

Länsstyrelsen vill samtidigt understryka att slutsatsen, dvs att transport av flygbränsle bör ske på järnväg, hade varit densamma om Västernorrlands vägledning från 2022 hade använts.

Bemötande: I den riskutredning som tagits fram för DP Hamre lyfts riktlinjer för riskhantering från både Länsstyrelsen i Västernorrlands län från 2018 och Länsstyrelsen i Stockholms län från 2016. Då det framkommit att Länsstyrelsen i Västernorrland uppdaterade sina riktlinjer under år 2022 har dessa utvärderats i efterhand. Bedömning är att riktlinjerna från år 2022 påminner mycket om de som var aktuella år 2018, om än med bland annat tydligare zonindelning och riskreducerande åtgärder. Om riktlinjerna från 2022 hade använts i riskutredningen hade riskbedömningen och rekommenderade åtgärdsförslag därför troligtvis blivit desamma.

Anledningen till att riskutredningen har kompletterats med riktlinjerna från Stockholms län är för att de använder sig av en något tydligare zonindelning med meterangivelser. Dessa zoner delas även in i tre olika färger, vilket ansågs lämpligt för den analys som genomfördes i riskutredningen. De olika färgerna ger tydligare kartbilder över vilken zon som de olika byggnadstyperna längs med vägarna är placerade inom. Länsstyrelsen i Västernorrlands riktlinjer från 2022 har liknande zonindelning med samma färgsättning som i Stockholms riktlinjer, där det enbart skiljer lite mellan meterangivelsen för de olika zonerna. Den röda zonen, zon A, och den gula zonen, zon B, är något mindre i Västernorrlands riktlinjer. Däremot skulle detta inte påverka analysen i riskutredningen nämnvärt, då flera av byggnaderna ligger alldeles för nära transportvägen oavsett.

Stockholm läns riktlinjer kring riskhantering innefattar även förslag på åtgärder som bör säkerställas inom zon A, vilket ansågs passande att hänvisa till i detta uppdrag. Det hade varit möjligt att i stället hänvisa till de riskreducerande åtgärder som nämns i Västernorrlands riktlinjer från 2022. De rekommenderade åtgärder som föreslås i riskutredningen bör inte heller ses som krav, utan som rekommendationer.

Övriga synpunkter

Lämpliga råd om tillämpningen av 2 kap. PBL som länsstyrelsen särskilt vill ge.

Fornlämningar

Det finns inga kända fornlämningar inom planområdet. Det finns dock många kända fornlämningar i form av boplatser, lösfynd by- och gårdstomter mm inom några kilometers avstånd. Det sydexponerade läget vid Faxälven med jordarter bestående av lera-silt och närliggande fornlämningar gör att det sannolikt finns okända fornlämningar inom det aktuella området.

Länsstyrelsen bedömer därför att det kommer behövas en arkeologisk utredning inför en byggnation eller andra markarbeten för att säkerställa att inte några okända fornlämningar kommer till skada.

Bemötande: Kommunen avser att till våren beställa en arkeologisk utredning. Kontakt har tagits med Länsstyrelsen gällande detta.

Landskapsbild och kulturmiljö

Ett genomförande av detaljplanen kommer att innebära en stor påverkan på landskapsbilden. Kommunen redovisar möjliga konsekvenser både i text och med illustrationsmaterial samt

behandlar detta i MKB:n. Länsstyrelsen skulle dock gärna se att illustrationsmaterialet och redovisningen ytterligare utvecklas så att konsekvenserna på ett tydligare sätt framgår. Länsstyrelsen menar att det framförallt saknas perspektiv från marknivå där människor befinner sig då de illustrationer som redovisas i huvudsak visar ett uppifrån luften perspektiv (dröjar perspektiv). De vyer där kommunen kan överväga att komplettera materialet är framförallt i förhållande till Långsele kyrka och från bostadsbebyggelsen söder om planområdet där kommunen antar att den största förändringen kommer att ske. Eftersom kommunen också lyfter att en viktig fråga utifrån påverkan för närboende är att hålla nere höjden på belysningsmaster och avskärma eventuell skorstensflamma kanske kommunen även bör överväga att ta fram illustrationer som visar hur det kan se ut under dygnets mörka timmar.

Bemötande: Nya illustrationsbilder har tagits fram och finns redovisade i planbeskrivningen.

Naturmiljö

Som underlag till detaljplanen har en naturvärdesinventering genomförts (2022-09-07). Utifrån ett naturvårdsperspektiv har länsstyrelsen inga specifika synpunkter på planförslaget.

Jordbruksmark

Stor del av planområdet utgörs av jordbruksmark. Brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredställande sätt genom att annan mark tas i anspråk, enligt miljöbalken 3 kap 4 §. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att den tänkta etableringen kan betraktas vara en sådan anläggning som kan tillgodose väsentliga samhällsintressen. Att området redan är planlagt för industri och att det finns stöd i översiktsplanen samt att det finns god tillgång på el är aspekter som har stor betydelse för lokaliseringen. Länsstyrelsen skulle dock gärna se att de alternativa platser som kommunen utrett redovisas på ett något tydligare sätt i planhandlingen. Se även under rubriken Miljöbedömning.

Bemötande: Revidering av texten gällande alternativa lokaliseringar har gjorts i MKB:n.

Trafik

En trafikutredning har tagits fram som underlag till detaljplanen (2022-10-07). Den framtida verksamheten uppskattas komma generera cirka 40 lastbilstransporter till området per dygn. Men det framgår inte vilken trafikallstring ett genomförande av detaljplanen kan komma att innebära totalt sett. Kommunen menar att området kan möjliggöra att ca 300 arbetstillfällen skapas. Hur mycket fordonstrafik detta antas medföra saknas i utredningen. För att kunna bedöma belastningsgrader i korsningar samt andra eventuella konsekvenser på trafiksäkerhet etc bör detta kompletteras.

Bemötande: En kompletterande trafikutredning har utförts och resultat av denna redovisas i planbeskrivningen.

Miljöbedömning

Kommunen bedömer att förslaget innebär betydande påverkan på miljön och har därför upprättat en miljökonsekvensbeskrivning, MKB.

I MKB:n framgår att 15 alternativa platser har undersökts men att bara aktuellt område pekas ut för den här typen av industri i kommunens gällande översiktsplan. Länsstyrelsen anser att de alternativa platserna med fördel skulle kunna redovisas på ett övergripande men tydligare

sätt i handlingen. Det även utifrån tillämpningen av miljöbalken 3;4 ianspråktagande av brukningsvärd jordbruksmark där alternativa lokaliseringar ska utredas.

Bemötande: Revidering av texten gällande alternativa lokaliseringar har gjorts i MKB:n.

Planbestämmelser

Länsstyrelsen menar att det är tveksamt att bestämmelsen b1, *mark avsedd för omhändertagande av dagvatten*, används på ett tillämpligt sätt i det aktuella planförslaget. B1 är en egenskapsbestämmelse om utförande. Bestämmelser om utförande får endast användas för att säkerställa markens lämplighet för det som planeras. Tolkningen av den föreslagna bestämmelsen är således att kommunen menar att det är en förutsättning att dagvattenhanteringen anordnas inom det här området för att marken ska vara lämplig att bebygga. Eftersom det aktuella området inte omnämns i bilagd dagvattenutredning eller i själva planbeskrivningen så förmodar länsstyrelsen att detta inte är kommunens intention. Om marken snarare är menad att ses som en möjlig plats för kommande dagvattenhantering behöver planbestämmelsen ses över. Se även länsstyrelsens synpunkt under rubriken Översvämning.

Bemötande: Planbestämmelsen i plankartan har reviderats utifrån framförd synpunkt.

Försvarsmakten har ingen erinran på planförslaget.

Luftfartsverket har i egenskap av sakägare för CNS-utrustning inget att erinra mot detaljplanen.

”Detta yttrande gäller på utfärdandedatum. LFV förbehåller sig rätten att revidera yttrandet vid ny prövning om regelverk gällande störningar på CNS-utrustning förändras, eller om ny CNS-utrustning etableras i hindrets närhet.

Med CNS-utrustning menas utrustning för kommunikation, navigation och övervakning (Communication, Navigation, Surveillance). Analysen grundar sig på Svensk Standard 447 10 12 utgåva 1:1991 "Skyddsavstånd för luftfartsradiosystem mot aktiva och passiva störningar för elektrisk kraftöverföring och tågdrift", Standardiseringskommissionen i Sverige, samt på ICAO DOC 015.

VIKTIGT: I vårt remissvar har LFV inte analyserat konsekvenser för flygvägar till och från flygplatser, samt om CNS-utrustning ägd av flygplats kan riskera att bli påverkad. Berörda flygplatser skall därför alltid tillfrågas som sakägare om byggnadsverk över 20 meter ingår i planer, eller om flygplatserna av annan anledning misstänks kunna bli påverkade av en etablering. Med berörd flygplats avses att etableringen hamnar inom flygplatsens MSA-yta ca 60 km ut från flygplatsen. MSA är den hinderyta som är störst och står för "Minimum Sector Altitude".

LFV erbjuder produkten Flyghinderanalys, där vi utför kontroll av flygvägar, lufterum och all tänkbar radioutrustning för luftfarten. För mer information, se www.lfv.se/flyghinderanalys”.

Höga Kusten Airport har tagit emot flyghinderanalysen gällande Hamre 3:5 Sollefteå kommun och har inget att erinra mot denna.

Sundsvall-Timrå Airport har inget att erinra mot ny detaljplan för Hamre industriområde.

Sveriges geotekniska institut

Yttrande över samrådshandling Statens geotekniska institut (SGI) har från Länsstyrelsen i Västernorrlands län erhållit rubricerad detaljplan med begäran om yttrande. SGI:s yttrande avser geotekniska säkerhetsfrågor såsom ras, skred, erosion och geotekniska frågeställningar kopplade till översvämning. Grundläggnings- och miljötekniska frågor, såsom hantering av radon, ingår således inte. Syftet med detaljplanen är att ändra nuvarande användning, från verksamhetsområdet till industriområde för etablering av elintensiva och ytkrävande industrier. Planområdet utökas österut så att området ansluter till stambanan för att möjliggöra transporter via järnväg. Underlag: 1 Plankarta, 2022-12-05 2 Planbeskrivning, 2022-12-09 3 PM Geoteknik. Sweco, 2022-09-30 4 MUR Geoteknik. Sweco, 2022-09-30 5 Detaljplan Hamre Industriområde. MUR/Geoteknik. Tyréns, Rev A 2015-02-10 SGI:s synpunkter En geoteknisk utredning har utförts för planområdet [3, 4]. Valda värden för stabilitetsberäkningar redovisas i PM; i Tabell 4. För att tydligare visa hur valda värden förhåller sig till undersökningsresultaten anser SGI att valda värden även ska redovisas i diagram tillsammans med härledda värden och efterfrågar att PM Geoteknik kompletteras med detta. Stabiliteten för befintliga förhållanden bedöms i handlingen vara tillfredsställande. Avseende stabilitet för planändamålet kommenteras i PM Geoteknik kap 8.2 "Inga laster eller projekterade ytor har beräknats i detta skede. Vid en vidare projektering med kända laster bör slänternas stabilitet utredas vidare. SGI har inget att invända mot valt tillvägagångssätt under förutsättning att utredningen utförs inom ramen för det fortsatta planarbetet. Det geotekniska underlaget till en detaljplan ska användas för att planera området så att marken blir lämplig för den verksamhet och byggnation som det planeras för. Markens lämplighet för den avsedda bebyggelsen behöver således framgå i planhandlingarna.

I söder ligger planförslaget nära en slänt ned mot Faxälven, som av SGU bedöms som ett aktsamhetsområde med avseende på "Förutsättning för skred i finkornig jordart". Den geotekniska utredningen behöver även klarlägga om denna slänt kan påverka stabiliteten för aktuellt planområde. Sammanfattningsvis ser SGI från geoteknisk säkerhetssynvinkel att områdets stabilitet behöver klarläggas i det fortsatta planarbetet. Krävs det åtgärder eller restriktioner ska dessa på ett plantekniskt godtagbart sätt säkerställas i planen.

Bemötande: En kompletterande stabilitetsutredning har utförts. Resultat av den redovisas i planbeskrivningen.

E.ON Energidistribution AB (E.ON) framför följande synpunkter:

Sollefteå kommun redogör i denna samrådshandling för ett förslag på utökning av befintligt industriområde med nya elintensiva och ytkrävande etableringar. Etableringarna kräver att elnätet anpassas för att kunna möta behovet i området. Detta har föranlett att tre nya 130 kV ledningar behöver byggas mellan ny station Nässe fram till en ny station inom planområdet i Hamre. E.ON samarbetar med Sollefteå kommun för att på bästa sätt möjliggöra för denna utbyggnad och har som ett led i detta arbete påbörjat koncessionsarbetet för de nya ledningarna. Inom planområdet har E.ON både ett lokalt- och ett regionalt elnät. Lokalnät består av låg-, mellanspänningsledningar både i mark och i luft, samt en transformatorstation (GT48101 MOIN) och en kopplingsstation.

Regionnät har en 40 kV luftledning och en fördelningsstation (HAMR).

I samband med exploateringen av området så kommer luftledningar att raseras och nya markkablar förläggas i annan sträckning. Vilket även avser 40 kV- och 10 kV-luftledningen som går tvärs igenom området samt 10 kV markkabeln som går öster ut från vår fördelningsstation (HAMR).

Det är av stor vikt att bygglov inte beviljas innan luftledningarna inom planområdet är raserade, vilket bör framgå i planbestämmelserna.

Bemötande: Någon planbestämmelse om bygglov har inte införts enligt önskemål då detaljplanen även gäller för fastigheter som inte berörs av luftledningar. Vid bygglovsansökningar ska hänsyn tas till befintliga ledningar inom område.

Markkablar

Innan markarbete påbörjas måste kablarnas lägen säkerställas i fält. Kabelvisning beställs kostnadsfritt i fält via vår kundsupport 0771-22 24 24, se även vår hemsida:

www.eon.se/privat/kundservice/skydda-ledningar-och-djur/grava-nara-ledning.html

För elledning i mark får byggnad eller annan anläggning inte utan ledningsägarens medgivande och lämnade instruktioner uppföras på närmare avstånd än 3 meter från lokalnäts matarkablar och 5 meter från regionnäts 40 kV matarkabel. Upplag får ej anordnas och marknivån får ej ändras ovanför E.ONs kablar utan ledningsägarens medgivande, så att reparation och underhåll försvåras. Dessutom så krävs det bevakning av arbete vid markarbete närmare än 5 meter från aktuell 40 kV kabel, vilket bekostas av exploitören.

Schaktnings- och återfyllningsarbeten på ett avstånd understigande 5 meter från E.ON:s kablar ska utföras i form av handgrävning. Samt att kablarna ska vara i spänningslöst tillstånd.

Vid korsning av kablar med andra ledningar gäller följande dokument KJ41:15 samt Telestörningsnämndens publikation nr 21 rörande avstånd mellan andra ledningar mm.

Bemötande: Hänsyn till E.ON:s ledningar kommer att tas vid kommande bygglovsprövningar.

För att mellanspänningskablarna inom planområdet ska vara förenliga med detaljplanen yrkar E.ON på att det i plankartan sätts ut ett 4 meter brett u-område för samtliga mellanspänningskablar inom kvartersmark med kabeln i mitten. Befintliga mellanspänningsmarkkablar inom planområdet som kräver u-område går från befintlig fördelningsstation HAMR västerut till väg 952, samt ledningar norr om fördelningsstation HAMR. Tillkommande lokalnätskablar som kräver u-område kommer att följa den nya vägen österut från HAMR. Denna yta är i samrådsförslaget prickmark, men behöver även utgöra u-område.

För att regionnätskabeln i den sydvästra delen av planområdet ska vara förenlig med detaljplanen yrkar E.ON på att det i plankartan sätts ut ett 7 meter brett u-område med den befintliga regionnätskabeln i mitten.

Bemötande: U-områden har lagts ut i plankartan utifrån synpunkterna.

Den restriktion i markanvändningen som egenskapsbestämmelsen medför bör redovisas i planbestämmelserna. E.ON föreslår följande formulering i planbestämmelserna vid beteckningen u: *"Marken ska vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar. Inom området får inte bedrivas verksamhet eller vidtas åtgärd som kan hindra eller försvåra bibehållandet av elektriska starkströmsanläggningar"*.

Bemötande: Planbestämmelsen "u-område" innebär rätt att ha underjordiska ledningar, vilket medför att man inte får bedriva en verksamhet som hindrar eller försvårar bibehållande eller underhåll av ledningarna. Synpunkten om förtydligande av vad "u-område" innebär har inte lagts in i planbestämmelsen.

E.ON har beviljad koncession för byggnation av ny regionnätskabel. E.ON yrkar därmed att ett 7 meter brett u-område läggs ut i plankartan med planbestämmelser även för den nya ledningen i plankartan. Det är viktigt att u-området överensstämmer med denna koncessionsträcka i samtliga delar av detaljplanen.

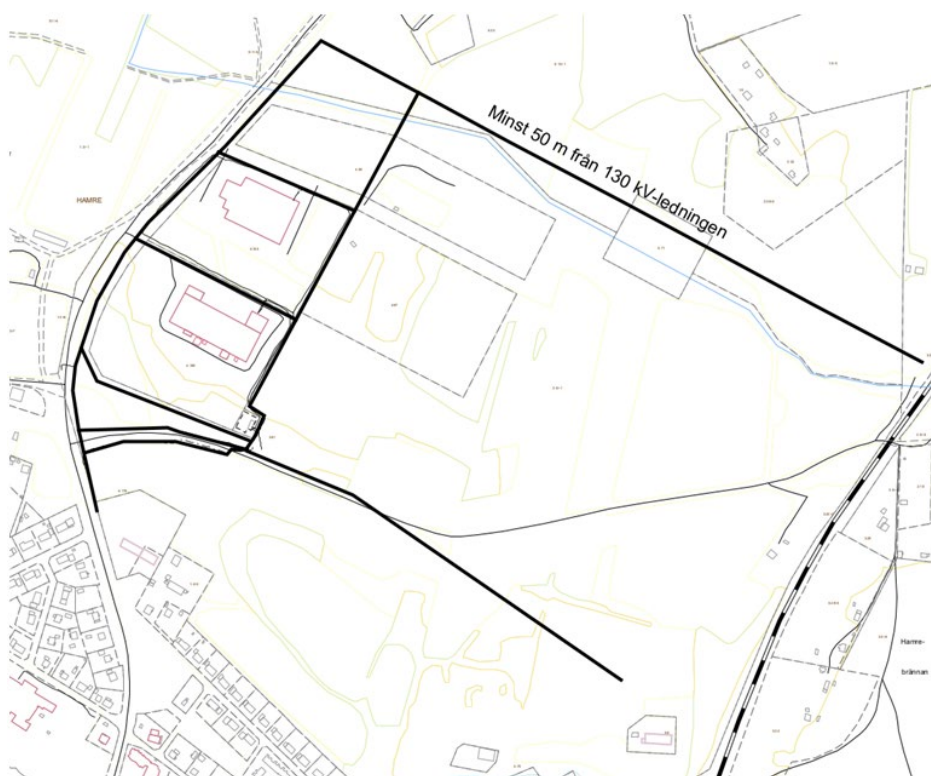
U-området i planområdets norra del måste förläggas minst 50 m från 130 kv-ledningen.

Sträckorna som E.ON yrkar u-område för enligt ovan är markerade med svart på nedanstående kartbild.

Bemötande: Synpunkterna har beaktats genom tillägg i plankartan.

E.ON önskar föra en dialog med kommunen om ytan mellan planområdet och väg 952 som omfattas av stadsplan 22-LÅN-1257 för Hamre industriområde från 1973. Det framgår inte i planbeskrivningen om stadsplanen kommer att upphävas eller fortsatt gälla i denna del. För att säkerställa att byggnationen av den kommande markkabeln kan ske utan planmässiga hinder önskar E.ON att kommunen och bolaget tillsammans utreder frågan inför granskningskedet.

Bemötande: Frågan har tagits upp i möte mellan kommunen och E.ON. Detaljplanen från 1973 fortsätter att gälla. Marken är planlagd som "allmän platsmark" vilket medger att ledningsrätter för allmänna underjordiska kan bildas inom området.



I samband med att stolpstationer raseras kommer en ny transformatorstation uppföras. Stationen (N153009 STÄLLVERKET) planeras inom område avsatt till odling (L) i plankartan. Varav E.ON hemställer om E₂-område för denna samt för de befintliga transformator- och kopplingsstationerna.

Enligt riktlinjer i Boverkets allmänna råd och planbestämmelser kan E-områden preciseras så att våra transformatorstationer får beteckningen E₂- ”transformatorstation”, vilket vi yrkar görs i detta fall. E.ON yrkar dessutom att ett minsta område på 6x6 meter ska vara fritt från hinder som kan försvåra normalt underhåll. Plankartan och planbestämmelserna ska säkerställa att det minsta tillåtna avståndet på 5 meter mellan transformatorstation och brännbar byggnadsdel eller brännbart upplag upprätthålls. Det ska vara möjligt att kunna ta sig till transformatorstationerna med tungt fordon.

Bemötande: E-områden för transformatorstationer har lagt ut i plankartan enligt önskemål. Möjlighet kommer att finnas att ta sig fram till områdena med tungt fordon.

Fördelningsstation

Fördelningsstationer är omgiven av stängsel och ska ha ett skydd enligt de regler som finns i SEK Handbok 438, utgåva 2 som bl.a inkluderar svensk standard SS-EN 61936–1. Stängslet ska bland annat skydda mot intrång, det måste vara besiktningsbart från båda sidor och minst 2 meter utanför stängslet ska vara fritt från vegetation.

För att kunna säkerställa elförsörjningen i det nya området behövs en ny fördelningsstation uppföras. Kommunen har i samrådshandlingen lagt ut E₁-område för ny stationsplacering, vilket vi är tacksamma för. Dock vill vi att E₁-området ändras och preciseras (enligt riktlinjerna i Boverkets allmänna råd om planbestämmelser) och istället får beteckningen ”E₃-Fördelningsstation”. Vilket även gäller för den befintliga fördelningsstationen (HAMR).

Den föreslagna placeringen av ny fördelningsstation är inte optimal och behöver därför justeras inför granskningsskedet. För att minska de tillkommande ledningarnas påverkan på områdets framtida expansion samt för att stationen ska kunna uppföras inom område med lämpliga markförhållanden så yrkar E.ON att E₃-områdets placering förskjuts österut. Detta i enlighet med vad som framförts i E.ONs dialog med kommunen under hösten.

E₃-området för ny fördelningsstation ska säkerställas så att området är 200x150 meter, vilket framgår av planbeskrivningen.

Bemötande: Efter samrådstiden utgång har en dialog först mellan kommunen och E.ON om placering och storlek på yta för fördelningsstationen. E.ON har vid denna dialog framfört att området bör utökas till 170 x 310 meter, vilket har gjorts i det förslag som går ut på granskning.

Under avsnittet om buller i planbeskrivningen redogör kommunen för de bullernivåer som verksamheten inom industriområdet ger upphov till. Även kring fördelningsstationer uppstår ett lågfrekvent buller. Detaljplanen kan omfattas av en olägenhetsbedömning med beräknade bullervärden enligt MB 26 kap 9a§. Verksamhetsutövaren ska ha möjlighet att inkomma med

synpunkter på en sådan olägenhetsbedömning. Oavsett vilken placering den nya fördelningsstationen får inom planområdet kommer den att ge upphov till buller och bör därmed inkluderas i den pågående bullerutredningen. E.ON är gärna delaktiga i framtagandet av olägenhetsbedömning och ser fram emot en fortsatt dialog med kommunen.

Bemötande: Buller från fördelningsstationen klassas som industribuller.

Transformatorstationen ska dimensioneras så att riktvärden för buller inomhus i kringliggande bostäder inte överskrider Folkhälsomyndighetens riktvärden för såväl ekvivalenta bullernivåer som lågfrekvent buller.

Kraftledningar

Kraftledningar omfattas av Elsäkerhetsverkets starkströmsföreskrifter, ELSÄK-FS 2022:1. Starkströmsföreskrifterna reglerar bland annat höjd över mark, avstånd från ledning till byggnad, brännbart upplag och parkeringsplatser. För att kunna bibehålla ledningarna måste ovannämnda föreskrifter följas. Det får inte göras avkall på el-, person- eller driftssäkerhet.

Föreskrifterna ställer högre krav på en luftledning som är framdragen inom detaljplanlagt område jämfört med motsvarande ledning inom icke detaljplanlagt område.

Vi vill påtala att befintlig 40 kV luftledning inte är anpassad för detaljplanlagt område och kan därför kräva dispens från och med att detaljplanen vinner laga kraft fram till dess att den nya markkabeln är förlagd och luftledningen kan raseras. Om dispens ej erhålls och luftledningen därmed måste kvarstå i befintligt läge under denna tid kan den behöva byggas om, vilket bör framgå i planbeskrivningen. Eventuella ombyggnadskostnader bekostas av exploatören.

Bemötande: En planbestämmelse införs för gällande ledningen så att ledningen inte är planstridig fram till att den raseras.

Inom planområdets södra del har E.ON luftledningar för mellanspänning.

För att luftledningarna för mellanspänning i den södra delen av detaljplanen ska vara förenliga med detaljplanen yrkar E.ON på att det i plankartan sätts ut ett 20 meter brett l-område med luftledningarna i mitten. Den restriktion i markanvändningen som egenskapsbestämmelsen medför bör redovisas i planbestämmelserna. E.ON föreslår följande formulering i planbestämmelserna vid beteckningen l: *”Marken ska vara tillgänglig för allmän luftledning. Inom området får inte bedrivas verksamhet eller vidtas åtgärd som hindrar bibehållandet av elektriska ledningar, ej heller finnas vegetation, flaggstänger eller dylikt som genom sin höjd kan utgöra fara för ledningen”*.

Bemötande: I plankartan har ett l-område för luftledning lagts till enligt framförd synpunkt.

För arbete under och bredvid kraftledningar gäller särskilda bestämmelser och både Elsäkerhetsverket starkströmsföreskrifter och Arbetsmiljöverkets föreskrifter måste iakttas. Därför måste, i god tid innan arbete i närheten av strömförande friledning, kontakt tas med Jonas Jonsson, konsult från ONE Nordic AB, tfn 0703-15 05 79, Jonas.Jonsson@one-nordic.se för utväxling av Elsäkerhetsföreskrifter (ESA). För lokalnät beställs ledningsbevakning via vår kundsupport på tfn 0771-22 24 24.

Plankartan i dess nuvarande utformning tillåter byggrätt alltför nära befintliga och tillkommande 130 kV luftledningar. Hinder med höjd 20-50 meter får ej placeras närmare kraftledning än 100 meter. Hinder med höjd över 50 meter får ej placeras närmare kraftledning än 200 meter. Byggrätten inom detaljplanen behöver justeras så att ovanstående uppfylls.

Om detta inte kan tillgodoses behöver ledningarna flyttas längre norrut, vilket behöver upptas i pågående koncessionsarbete.

Bemötande: Byggrätten är justerad i enlighet med framförda synpunkter.

Magnetfält

Med anledning av diskussionen kring magnetfälts eventuella hälsorisker så måste en skälighetsbedömning göras vid varje enskilt fall av samhällsplanering eller nybyggnation, där eventuella risker från magnetiska fält vägs mot tekniska och ekonomiska förutsättningar.

De myndigheter som ansvarar för hälsofrågor kopplat till magnetfält är Arbetsmiljöverket, Boverket, Elsäkerhetsverket, Folkhälsomyndigheten och Strålsäkerhetsmyndigheten. Myndigheterna mäter, utvärderar forskning samt tar fram råd, rekommendationer och föreskrifter avseende magnetfält.

Trots omfattande internationell forskning saknas idag entydiga resultat som påvisar ett samband mellan exponering av magnetiska fält och negativa hälsoeffekter. Med bakgrund i detta har svenska myndigheter inte kunnat fastställa några gränsvärden eller skyddsavstånd för allmänhetens exponering för magnetfält.

Ansvariga myndigheter rekommenderar dock en viss försiktighet vid samhällsplanering och exploatering genom att, såtillvida detta kan göras till rimliga kostnader:

- sträva efter att utforma eller placera nya kraftledningar och andra elektriska anläggningar så att exponering för magnetfält begränsas
- undvik att placera nya bostäder, sjukhus, skolor och förskolor nära elanläggningar som ger förhöjda magnetfält
- sträva efter att begränsa fält som starkt avviker från vad som kan anses normalt i hem, skolor, förskolor respektive aktuella arbetsmiljöer

I myndigheternas gemensamma broschyr "*Magnetfält och hälsorisker*", som kan läsas eller laddas ned på www.stralsakerhetsmyndigheten.se, finns mer information.

E.ON för en öppen och saklig dialog om magnetiska fält och eventuella risker. E.ON följer kontinuerligt pågående forskning inom området och strävar efter en kunskaphöjning beträffande magnetiska fält. E.ON beaktar berörda myndigheters rekommendation och miljöbalkens regler om försiktighet och tar människors oro på allvar. E.ON mäter, beräknar och redovisar vid behov magnetfältsnivåer kring våra anläggningar. E.ON har beställt en

magnetfältsberäkning och återkommer så snart den är färdigställd. Beroende på magnetfältsberäkningens resultat kan det behövas en begränsning av byggrätten närmast 130 kV-ledningen/ledningarna för byggnader med varaktig vistelse, t.ex kontor.

Bemötande: Närmast ledningen har en byggnadsfri zon på 100 meter lagts in på plankartan.

Övrigt

E.ON förutsätter att ovan nämnda restriktioner efterlevs, att överenskommelse träffas samt att den kommande byggnationen inte orsakar att våra anläggningar inte längre uppfyller starkströmsföreskrifterna. Alla eventuella kostnader för ombyggnation eller skada av E.ON:s anläggningar bekostas av exploatören, vilket bör framgå i genomförandebeskrivningen.

Bemötande: Synpunkten har beaktats i planbeskrivningen.

Kommunen beskriver i planbeskrivning och plankarta att syftet är att strandskyddet ska upphävas inom hela planområdet. Som plankartan ser ut nu upphävs dock strandskyddet enbart inom delar av planområdet, dvs inom det egenskapsområde där planbestämmelsen a1 är placerad. För att gälla inom hela planområdet behöver egenskapsbestämmelsen läggas till på nytt varje gång den bryts av en egenskaps- eller användningsgräns. E.ON yrkar särskilt att planbestämmelsen läggs till inom E1- området för den planerade fördelningsstationen för att säkerställa att strandskyddet upphävs i denna del. Alternativt kan planbestämmelsen upptas i planbestämmelserna, men ej sättas ut som planbeteckning på kartan. Detta för att planbestämmelsen ska gälla inom hela planområdet.

Bemötande: Planbeteckningen är borttagen på plankartan så upphävande gäller hela planområdet.

Lantmäteriet framför följande synpunkter på planförslaget:

Planområdesgränsen går enligt plankartan i fastighetsgränsen till Hamre 4:90, 4:185, 4:189 och 4:176. De aktuella gränserna saknar både enligt digitala registerkartan och grundkartan inmätta gränspunkter.

Lantmäteriet vill påminna om att detaljplanen inte påverkas om gränsen visar sig ha ett annat läge. Risken med att planlägga utan att ha koll på gränsens rätta läge är att antingen en del av planen ligger inne på grannfastigheten eller att det blir en remsa mellan den planlagda marken och fram till fastighetsgränsen.

I denna typ av fall handlar det om att gränsen är ett objekt av vikt för planbestämmelser enligt HMK Handbok Digital Grundkarta 2021 avsnitt 3.3. När en sådan gräns är osäker är det lämpligt att så snart som möjligt utreda gränsen och göra en gränsutvisning där man letar upp befintliga gränsmarkeringar. Visar sig gränsen vara juridiskt oklar krävs det en fastighetsbestämning för att bestämma dess läge. Läs gärna mer om förbättring av kvaliteten på fastighetsgränser i grundkartan i Lantmäteriets informationsblad via denna länk. När gränsens läge är klarlagd kan därefter eventuellt anpassning av planen till fastighetsgränsens rätta läge göras. Glöm inte att rapportera in eventuella förbättringar av gränspunkters lägesosäkerhet till Lantmäteriet. Är ni osäkra på hur det ska gå till - kontakta Lantmäteriets geodatasamordnare.

Bemötande: Kommunen har varit ute på plats och hittat en av gränsmarkeringarna till fastigheten Hamre 4:189. Efter anpassning till gränsens läge kan konstateras att

noggrannheten är god, inom några centimeter. Utifrån detta gör kommunen bedömningen att säkerheten på gränspunkterna längs plangränsen är fullt acceptabel.

Grundkartan

Trots att aktualitetsdatumet för grundkartan anges vara 2022-11-01 verkar Hamre 5:71 saknas. Denna fastighet är belägen inom planområdet och bildades 2020. Även servitut 2283-2020/16.1 för väg, till förmån för Hamre 5:71, saknas i såväl grundkarta som planbeskrivning.

Bemötande: Grundkarta och planbeskrivningen har kompletterats med saknade uppgifter.

Planbestämmelse om huvudmannaskap

Planbestämmelsen om enskilt huvudmannaskap framstår som otydlig. Eftersom huvudmannaskapet är en viktig planbestämmelse så borde den stå med i listan tillsammans med de andra planbestämmelserna, istället för nere till höger bland upplysningar (som inte är juridiskt bindande).

Bemötande: Kartan är reviderat utifrån framförd synpunkt.

Upphävande av strandskydd

Gällande planbestämmelsen om upphävande av strandskydd behövs inte någon beteckning (a1). När en planbestämmelse saknar beteckning innebär detta per automatik att planbestämmelsen gäller inom hela planområdet.

Bemötande: Beteckning a1 har tagits bort från plankartan.

Genomförandetid bör anges i anslutning till planbestämmelserna

Planens genomförandetid framgår inte av plankartan, vilket det bör göra på grund av följande skäl:

Kommunen ska enligt 4 kap. 21 § PBL ange vilken genomförandetid som gäller för detaljplanen. Om ingen genomförandetid anges blir den, enligt 4 kap. 23 § PBL 15 år från den dag då beslutet att anta planen får laga kraft.

Vid framtagande av detaljplaner som följer Boverkets föreskrifter respektive allmänna råd BFS 2020:5 respektive 2020:6 behandlas genomförandetid inte längre som en planbestämmelse. Det anges dock i konsekvensutredningen till BFS 2020:6 på sidan 24 att *"Genomförandetiden är inte en planbestämmelse men informationen om vilken genomförandetid som gäller behöver tydligt framgå av detaljplanens redovisning. Genomförandetiden kan därför, trots att det inte är någon planbestämmelse, redovisas under en egen rubrik i listan med planbestämmelser."*

Boverket föreslår i det [allmänna rådet](#), avsnitt 2.1, att rubriken ovanför texten om genomförandetiden ska vara *"Genomförandetid"* med samma **rubriknivå** som till exempel rubriken *"Egenskapsbestämmelser för kvartersmark"*.

Bemötande: Genomförandetiden har lagt till på plankartan.

Redovisning av hur befintliga planer påverkas

I planbeskrivningen finns en redovisning av vilka befintliga detaljplaner som finns inom planområdet. För att underlätta förståelsen för de som inte är insatta i hur systemet med detaljplaner fungerar bör det även framgå vad som sker med gällande detaljplaner som berörs av planarbetet. För en befintlig detaljplan där endast en del av området berörs av ett

planförslag kan detta till exempel beskrivas genom en text i stil med ”*Om föreslagen detaljplan antas och får laga kraft upphör tidigare detaljplan att gälla inom planområdet, men fortsätter att gälla som tidigare utanför det nu aktuella planområdet.*”

Glöm inte att kontrollera så att gällande planer fortfarande går att genomföra efter att den aktuella planen fått laga kraft.

Bemötande: Planbeskrivning har kompletterats utifrån framförd synpunkt.

Skanova (Telia Company) AB framför följande synpunkter:

Skanova har teleanläggningar inom detaljplaneområdet och önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning.

Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Bemötande: Planbeskrivningen har kompletterats med klarläggande enligt framförda synpunkter.

Fastighetsägare söder om planområdet har framfört följande synpunkter:

- ”Jag anser att ändringen i planerna beträffande Hamreområdet inte är bra, utan bör omprövas.”
- ”Att bygga ett industriområde – nu för tyngre industri – där närmaste granne är ett bostadsområde med både äldreboende och skola, är inte lämpligt. Det är absolut inte något som man, enligt min bedömning, skulle göra i andra kommuner! Nationellt försöker man också undvika att använda åkermark till industrier. Denna inställning bör man också anamma i Sollefteå kommun”.

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. Inspråktagande 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.

- ”Förutom transporter av ämnen till och från fabriken, utgör även användning och lagring av brännbara och explosiva ämnen till faromomenten”.

Bemötande: En riskutredning är utförd för detaljplaneförslaget. Beräkningar av individrisk och samhällsrisk med avseende på etablering av industrin och farliga ämnen som förväntas hanteras inom industrin samt transport av farligt gods på stambanan som passerar planområdet, visar att risken understiger angivna riskkriterier. Risknivån är under ALARP-området för både individ- och samhällsrisk, utan riskreducerande åtgärder, och bedöms således vara acceptabel.



- ”Är de nya ”gröna industrierna” verkligen bra användning av elektricitet? Just nu har vi en situation där vi, som medborgare, uppmanas att bl.a. sänka inomhustemperaturen och släcka lamporna. Glöm inte heller att all energianvändning till slut ger värme och att alla energiomvandlingar ger förluster i form av värme. Den globala uppvärmningen är nu en viktig fråga. Att kasta oss, från ett stort fossilberoende, in i ett ännu större elberoende - är inte ansvarsfullt”.
- ”Bränslefabriken och dess produktion är inte ”grön”. Att hämta GROT från skogen med energibehov både för att ta fram, frakta in och processa, kräver en inte försumbar mängd energi. Dessutom förloras energi i form av värme vid alla energiomvandlingar. Genom att ta ut även GROT från skogen riskerar vi också att få brist på näringsämnen för den nya skogstillväxten, genom att marken utarmas. Jag vet att våra myndigheter inte brukar räkna förbränning av ”biobränslen” som koldioxidskälla – trots att även förbränning av ”biobränslen” ger koldioxid. Naturen gör inte heller någon skillnad på koldioxidens ursprung! Det är betydligt ”grönare” att ta redan utsläppt koldioxid från luften. För att tillverka kolväten som flygbränslen så finns det nu försök med att direkt ta koldioxid från avgaserna från bl.a. fjärrvärmeverk. Detta är klokare och mer ”grönt” genom att koldioxiden då inte släpps ut i luften utan ”används” ytterligare en gång”.
- ”Jag bedömer att bränslefabriken i Långsele, med en ”oprövad” process i industriell skala, inte är något att satsa på! Syntetiskt flygbränsle riskerar också blir en parentes i utvecklingen. Det som nu kommer i flygbranschen är el och vätgas! Som en parentes kan nämnas att det, i början av förra mandatperioden, lämnades in ett medborgarförslag om vätgastillverkning i Sollefteå kommun. Detta förslag togs dock inte upp seriöst av kommunledningen. Själv har jag egen erfarenhet från en processindustri där industrin presenterades som ”världens modernaste”. I praktiken fick vi dock bl.a. gå med en halvmask som skydd mot bens(a)pyrener. Det släpptes även ut luftföroreningar i form av stoft, gaser och lukter till omgivningen. Löften och visioner från industriföreträdarna måste tas med väldigt mycket skepsis – speciellt när det gäller en oprövad process som den som nu planeras i Hamre!”

Bemötande: 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. En kommande verksamhet kommer att genomgå en miljöprövning där verksamheter och dess processer provas.

- ”Jag bedömer att den planerade bränslefabriken kommer att uppfattas som ett strategiskt ”militärt mål” vid ett eventuellt militärt anfall mot Sverige. Detta gör att vi som bor grannar med fabriken kommer att bli utsatta för stora faror. Att vår kommun medvetet planerar för detta, ser jag som både oroande och oansvarigt.”

Bemötande: Kommunen har inte möjlighet att göra en bedömning gällande militära mål. Samråd har skett med Försvaret och de har inte framfört några erinringar på förslaget.

- ”Om man ändå, trots farorna, vill bygga ut industriområdet i Långsele så måste man placera det betydligt längre från den nuvarande bebyggelsen. Då kan åkermarken istället användas för odling och/eller småhustomter. Industriområden brukar inte medvetet placeras i nära anslutning till bostadsområden. Med tiden kan det ibland



hända att bostadsområden byggs närmare industriområdet på grund av brist på mark. Se därför till att bygga de nya industrierna längre ifrån de nuvarande bostadsområdena så att det finns expansionsmöjligheter för bostäder för människor som i framtiden vill bosätta sig i Långsele.”

Bemötande: I planarbetet har hänsyn tagits till kringliggande bostadsbebyggelse. Bedömningar har gjort gällande risker för störningar för bostadsbebyggelsen från industriområdet. I planen har det lags ut naturmark mellan bostadsbebyggelsen söder om planområdet för att skapa en barriär mellan industrin och bostadsbebyggelsen.

Fem fastighetsägare söder om planområdet har inkommit med likadana yttrande med följande synpunkter:

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

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 bebyggs utan skall utgöra en grön barriär mot området.
- Att område L mot Villavägen skall vara odlingsmark och inte bebyggas med tanke på närhet av befintlig bebyggelse.

Bemötande: Planbestämmelsen L ger möjlighet att uppföra växthus. Vid framtida eventuella bygglovsprövningar kommer hänsyn tas till närboende gällande risk för störningar.

- Att höjden på byggnader bör vara högsta höjd av 60 meter då området ligger på högre höjd än villaområdet.

Bemötande: Maximal byggnadshöjd har efter samrådet sänkts från 80 till 70 meter.

- Att eventuell bearbetning av råvara skall vara placerad på den norra delen av området för att så långt det är möjligt förhindra ljud och eventuell lukt nära bebyggelsen.

Bemötande: Detaljplanen reglerar inte utformningen av kommande verksamheter i den detaljeringsgraden. Planen är en generell plan för industri. Exakt 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.

- Att se över säkerhetsavståndet vid järnvägen, vi anser att det bör vara ett längre avstånd, med tanke på de gnistbildningar som kan bli, speciellt vid kall väderlek.

Bemötande: En byggnadsfri zon på 30 meter har lagt in mellan järnvägen och industriverksamheten.

- Att det behöver övervägas hur man skall avskärma ljus och ljud från den verksamhet

som kommer att tillåtas på området.

Bemötande: Detaljplanen reglerar inte utformningen av kommande verksamheter i den detaljeringsgraden. Planen är en generell för industri. Exakt 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.

- Att ingen trafikökning får ske av tung trafik genom Långsele centrum. Det är redan nu en farlig väg för de barn som rör sig till och från skola.

Bemötande: En trafikutredning har utförts som visar att trafiken kommer att öka genom Långsele. I utredningen föreslås ett antal åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten, bland annat förbättrade gångpassager, utbyggnad av gång- och cykelbanor samt sänkning av högsta tillåtna hastigheter. Trafikverket, som väghållare, kommer att tillsammans med kommunen arbeta vidare med trafiksäkerhetshöjande åtgärder.

Kommunen har haft dialog med skolan gällande elevernas skolvägar. De synpunkter skolan framfört kommer att tas hänsyn till i det fortsatta arbetet.

- 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.

Fastighetsägare öster om planområdet har lämnat följande synpunkter:

- I en av utredningarna som kommunen gjort under rubriken 'Rekreation och friluftsliv' skriver man: "Påverkas kvalitéer för friluftslivet eller möjligheterna till rekreation inom området? Nej." Detta stämmer inte. Området används frekvent av motionärer och hundägare som promenadslänga/område. Hur hanterar kommunen det?
- Området används även i skolans verksamhet med lektion i naturen och vid utflykter. 3-4st grillplatser försvinner med förslagen detaljplan. Något som också påpekats tidigare. Hur hanterar kommunen det?



Bemötande: Möten har hållits både med skolan och boende söder om planområdet angående grönområdet mellan Villavägen och planområdet. Det område som skolan nyttjar ligger utanför planområdet och kommer inte att beröras. Efter dialogen med de boende har i planen införts ett naturområde som en avgränsning mot industriområdet. Inom naturområdet kan ytterligare växtlighet planteras och avskärmande kullar skapas. Under järnvägsbron finns ett gångstråk där man kan passera planskilt under järnvägen. Kommunen avser att se över möjligheten att förbättras stråket för att skapa ett trevligare gångstråk som även minskar risken för framtida spårspring.

- Kommunen har lovat att få fram illustrationer som är relevanta för de boende på Villavägen och andra gator kring det området. Detta bör rimligtvis produceras i god tid för att folk ska kunna ta ställning och komma med relevanta åsikter i en samrådsprocess. Annars faller liksom syftet med ett samråd. Ett samråd är inte en flytboj som bara ska rundas eller ett hinder som ska passeras. Det är där kommunens tjänstemän ska se till att medborgarna får det inflytande man har rätt till. När kommer dessa illustrationer? Hur långt planerar kommunen att förlänga samrådsprocessen med anledning av uteblivna relevanta illustrationer?
- **Bemötande:** Kommunen har tagit fram nya illustrationer som visades vid det allmänna möte som hölls speciellt för de boende på Villavägen och Strömgatan efter den formella att samrådstiden. De nya illustrationerna finns med i granskningshandlingarna.
- Vyer antas försämrats avsevärt för boende i området. Kanske även fastighetsvärden. Hur hanterar kommunen det? Kan det vara en idé att plantera ridåer? Det kan vara en bra lösning.

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.

På plankartan har det lagts ut ett naturområde mellan industrimarken och bostadsbebyggelsen söder om området. Detta har lagts till utifrån den dialog kommunen och de boende hade vid samrådsmöte.



Fastighetsägare öster om järnvägen påpekar att han varit i kontakt med E.ON angående ledningsgatan som ska byggas till planområdet. Eftersom han befärar att hans fastighet riskerar blir inlöst vill han att ledningsgatan ska tas med i detaljplanen. Han påpekar att han som fastighetsägare blir drabbad av nya ledningsdragningar och vill bli informerad om allt som sägs i dialogen med E.ON eller delta vid mötena mellan kommunen och E.ON.

Bemötande: Det är inte möjligt att ta med ledningarna i detaljplanen då E.ON just har påbörjat planeringsprocessen. Kommunen kommer att ha en löpande dialog med fastighetsägaren om den fortsatta processen.

En boende i Nordsjö har framfört att kommunens i riskutredningen för transport av farligt gods missat att det finns en kommunal vattentäkt i anslutning till den alternativa vägen via Nordsjö.

Bemötande: Synpunkten är noterad och tas med i den fortsatta planeringsprocessen.

Medverkande tjänstemän

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