

## Detaljplan för fastigheten Holmsund 2:65 m.fl. (Umeå hamn) inom Holmsund i Umeå kommun, Västerbottens län

---

Ett förslag till detaljplan för fastigheten Holmsund 2:65 m.fl. (Umeå hamn) har upprättats av Umeå kommun, Detaljplanering.

Syftet med detaljplanen är att inom området skapa planmässiga förutsättningar för en utvecklad hamnverksamhet och nödvändiga säkerhetsåtgärder samt att säkerställa allmänhetens tillgång till färjeläge och kopplingen mellan hamnen och Holmsund avseende kommunikationer. Syftet är också att säkerställa berörda riksintressen så att dessa inte blir påtagligt skadade.

Planförslaget följer inriktning och intentioner i översiktsplanen.

Planen handläggs med s.k. utökat planförfarande och har varit föremål för samråd under tiden 2021-10-04 t.o.m. 2021-10-24.

Sakägare, statliga och kommunala instanser, föreningar m.fl. har getts möjlighet att lämna synpunkter på förslaget.

Inkomna yttranden redovisas och besvaras nedan. Yttranden sammanfattas delvis, men finns i sin helhet som offentlig handling hos Detaljplanering, Umeå kommun.

Detaljplanering, Umeå kommun, mars 2022

Johanna Söderholm  
planarkitekt

Clara Ganslandt  
Planchef

## PLANPROCESSEN

Byggnadsnämnden beslutade 17 februari 2021 (BN §46) att byggnadsnämnden inleder planläggning av Holmsund 2:65 med flera.

Planen handläggs med utökat planförfarande eftersom genomförandet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Förfarandets olika steg redovisas nedan:

**Samråd.** Dialog med länsstyrelsen, berörda myndigheter, berörda kommuner, kända sakägare och boende, föreningar, allmänhet med flera. Syftet med samrådet är att förbättra beslutsunderlaget och att ge möjlighet till insyn och påverkan.

*Samråd hölls mellan 2021-10-04 och 2021-10-24.*

**Samrådsredogörelse.** Efter samrådet sammanställs inkomna synpunkter i en samrådsredogörelse och handlingarna revideras då det bedöms vara relevant (detta skede ingår formellt inte i processen men det förenklar och förtydligar inför granskningskedet).

**Granskning.** Innan planen antas ska kommunen låta förslaget till detaljplan granskas. Den som vill lämna synpunkter på förslaget ska göra detta skriftligen.

**Granskningsutlåtande.** Efter granskningstiden sammanställs inkomna synpunkter i ett granskningsutlåtande. Handlingarna revideras då det bedöms vara relevant.

**Antagande.** Detaljplanen antas av kommunstyrelsen.

**Laga kraft.** Om inget överklagande inkommit tre veckor efter antagandet vinner detaljplanen laga kraft. Bygglov med mera kan därefter medges.

Utökat förfarande



*Planprocessen vid utökat planförfarande (aktuellt steg redovisas med rött).*

## LÄNSSTYRELSEN

*Inkom 2021-10-24*

### Överprövningsgrunder enligt 11 kap PBL

#### **Förorening**

Inom planområdet finns flera ebh-objekt registrerade i ebh-stödet som potentiella/konstaterade förorenade områden. Länsstyrelsen noterar att kommunen uppger att två av objekten är sanerade. I Länsstyrelsens databas över förorenade områden (ebh-stödet) finns uppgifter om att fyra av objekten markerade på kartan över förorenade områden i planbeskrivningen (ID 139329, 138742, 138012 och 139318) är delvis åtgärdade, vilket indikerar att det kan finnas kvarvarande föroreningar. Kommunen anger även att delar av området består av fyllnadsmassor av olika ursprung, däribland muddermassor. Länsstyrelsen tolkar det som att det kan finnas misstanke om föroreningar i de utfyllda delarna.

I planhandlingarna finns inga uppgifter från genomförda provtagningar på området som beskriver den faktiska föroreningssituationen utan endast att det finns misstanke om föroreningar inom hela området. Det anges inte heller vilka typer av föroreningar som potentiellt kan förekomma. Länsstyrelsen efterfrågar om det genomförts några miljötekniska undersökningar på området och förväntar att kommunen redovisar resultaten från dessa i så fall.

Länsstyrelsen bedömer att föroreningssituationen i området inte är tillräckligt utredd för att det ska gå att avgöra om den planerade markanvändningen är lämplig. Trots att det planeras för fortsatt industrimark (mindre känslig markanvändning) ska föroreningssituationen undersökas och en bedömning göras om föroreningarnas nivå är sådan att den kan innebära en risk för människors hälsa och miljö utifrån planerad markanvändning, och om det föreligger behov av åtgärder eller ej. Föroreningssituationen är inte tillräckligt utredd för att kunna bedöma vilka ev försiktighetsmått eller saneringsåtgärder som kan krävas vid framtida exploatering/utveckling av markanvändningen.

I planhandlingarna framförs att alla markarbeten inom området innebär en risk för att påträffa föroreningar. Man skriver även att planen kommer innebära en positiv förändring gällande giftfri miljö då genomförandet av planen kommer skynda på efterbehandling av förorenade ytor. Länsstyrelsen anser dock att det förutsätter att man känner till vilka områden som är förorenade och att de efterbehandlas på lämpligt sätt. Planhandlingarna behöver därför kompletteras med en beskrivning över hur föroreningarna ska undersökas och hanteras vid exempelvis grävarbeten, t ex krav på §28-anmälan till tillsynsmyndigheten vid arbeten som kan innebära en risk för spridning eller exponering av föroreningar.

I planbeskrivningen nämns inte att sedimenten utanför hamnen, bland annat de delar som ska muddras, delvis är kraftigt förorenade och därmed

finns risk för negativ påverkan på miljökvalitetsnormen för vatten. Även om frågan hanteras i tillståndsansökan för vattenverksamhet ska planbeskrivningen och MKB:n redogöra för det.

**Kommentar:** Hela planområdet är utpekad som industriområde, både i nuvarande detaljplaner och i planförslaget. Markanvändningen inom planområdet är därför av typen mindre känslig markanvändning (MKM).

Utöver hamnverksamhet bedrivs även många andra typer av verksamheter inom hamnområdet. Här finns exempelvis stora olje-, bitumen- och avfallsverksamheter, tull och kustbevakning samt ett antal andra företag som inte ingår i hamnens verksamhet. Dessa bolag arrenderar mark eller hyr lokaler av hamnen och har vid behov egna tillstånd enligt miljöbalken. Bolagen ansvarar också för eventuella mark- eller grundvattenföroreningar som uppkommit inom deras verksamhetsområde, genom den egna eller tidigare verksamhet.

De flesta av de enligt miljöprövningsförordningen tillståndspliktiga verksamheterna har gjort egna miljötekniska utredningar av mark och grundvatten, dels genom så kallade MIFO Fas 2-utredningar, dels genom statusrapporter med mark- och grundvattenutredningar. MIFO Fas 2 omfattar en översiktlig undersökning av mark och grundvatten och riskklassning. I och med riskklassningen görs en översiktlig bedömning av de risker för människors hälsa och miljön som det förorenade området kan innebära idag och i framtiden. De bolag som genomfört MIFO Fas 2-utredningar är Nynäs AB, Preem Raffinaderi AB (finns inte längre kvar i hamnen), RagnSells AB, SAKAB (idag RagnSells depå 10), Svenska Statoil AB (idag Circle K AB), Norsk Hydro Olje AB (idag Circle K), Umeå Tank & Miljö (idag Stena Recycling AB) och Umeå hamn (idag Kvarkenhamnar). Information om dessa utredningar och riskklasser finns i länsstyrelsens Ebh-databas och har också redovisats i miljökonsekvensbeskrivningen.

En stor del av planområdet där det finns eller funnits verksamheter som kan gett upphov till föroreningar i mark eller grundvatten har undersökts. Utredningarna har visat att det förekommer föroreningar i mark och grundvatten hos vissa av dessa verksamheter. Föroreningarna utgörs i första hand av aromater och alifater som härrör från hantering av petroleumprodukter men även tungmetaller och PAH har påvisats. I de fall tillsynsmyndigheten har bedömt att det finns risk för hälsa eller miljö eller spridning av förorening har kontrollprogram upprättats med krav på grundvattenprovtagning med syfte att se om det finns behov av efterbehandlingsåtgärd eller inte. Det har även genomförts ett antal saneringar under åren, både av kända föroreningar och av sådana som inte

tidigare varit kända och som upptäckts i samband med schaktning eller liknande aktiviteter. Som exempel på stora saneringsprojekt kan nämnas sanering av den före detta träimpregneringsanläggning i Holmsund (arsenik, zink, PAH med mera) och sanering av Hillskär (olja och tungmetaller) och som utförts av Umeå kommun. Även dessa redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Flera saneringar och delsaneringar, såväl mindre som större, har också genomförts av bolag som arrenderar mark av Umeå hamn. Saneringarna har genomförts huvudsakligen som schaktsaneringar där förorenade massorna körts på godkänd deponi men även behandling av massor in-situ har förekommit. De har genomförts i nära samråd med tillsynsmyndigheten som lämnat synpunkter på upplägg av åtgärder och förelagt om försiktighetsåtgärder.

Hamnområdet är stort till ytan och det har bedrivits många olika miljöfarliga verksamheter inom området under lång tid. Flertalet av de områden där det bedrivits verksamhet som kan misstänkas ha gett upphov till föroreningar i mark och vatten har som nämnts undersökts. Områden där ingen verksamhet bedrivits kan inte förutsättas vara förorenade även om delar av hamnområdet skapats av fyllnadsmassor. Det är av denna anledning inte rimligt att i förväg utreda och redovisa vilka områden som kan vara förorenade eller inte. En sådan utredning kräver omfattande provtagning och därmed orimligt stora resurser.

Kommunen bedömer att det inte är kostnadsmässigt motiverat att göra fler utredningar som underlag till detaljplanen. Det finns i nuläget inget samlat register över vilka utredningar och saneringar som genomförts i planområdet. En åtgärdsutredning har dock tagits fram som underlag till detaljplanen sedan samråd med syfte att redovisa resultat från kända miljötekniska utredningar som gjorts inom planområdet. Planhandlingarna har kompletterats med information och utredningen som redovisas som bilaga.

Mot bakgrund av ovanstående vidtas idag försiktighetsåtgärder vid alla grävningar och åtgärder inom hamnområdet. Påträffade föroreningar hanteras i enlighet med gällande lagstiftning, det vill säga underrättelse till tillsynsmyndigheten och upprättande av saneringsanmälan. Processen inkluderar miljötekniska markundersökningar för att avgränsa förorening och minimera risk för spridning i samband med efterbehandling. Arbetet sker i nära samarbete med tillsynsmyndigheten.

Det är, som ovan nämnt, reglerat i lagstiftningen hur påträffade föroreningar ska hanteras och det pågår och har pågått

efterbehandlingsarbete av föroreningar löpande på samma sätt som på andra platser i kommunen. Därutöver upprättas statusrapporter med mark- och grundvattenutredningar i samband med omprövning av vissa av de miljöfarliga verksamheterna i hamnområdet (IED-anläggningar) enligt industriutsläppsförordningen (IUF).

Markarbeten som kan innebära risk för spridning eller exponering av föroreningar kommer att anmälas och utföras i enlighet med gällande krav i lagar och förordningar. Vid behov kommer provtagning att genomföras och om förorening påträffas tas beslut om lämplig åtgärd. Detta regleras i miljöbalken och i förordning (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd. Att reglera ytterligare krav i detaljplanen är därmed inte aktuellt.

Större delen av området används för samma syfte som ny detaljplan möjliggör. Detaljplanen bedöms vara genomförbar och det finns ingen anledning att misstänka att marken inte skulle vara lämplig för ändamålet.

Planhandlingarna har kompletterats med information om att sedimenten utanför hamnen delvis är förorenade. Frågan om det därmed finns risk för negativ påverkan på miljökvalitetsnormen för vatten hanteras i tillståndsansökan för vattenverksamhet.

### ***Strandskydd***

För upphävande av strandskyddet inom planområdet hänvisar kommunen till 7 kap 18 c § punkt 3 miljöbalken, att upphävandet avser ett område som behövs för en anläggning som för sin funktion måste ligga vid vattnet och behovet inte kan tillgodoses utanför området.

Länsstyrelsen vill påpeka att det inte är alla befintliga verksamheter som är belägna inom strandskyddat område som för sin funktion måste vara belägna vid vattnet. För de som redan är belägna inom ianspråktagna områden hänvisas till 7 kap 18 c § punkt 1 miljöbalken och för de som måste ta nya områden i anspråk så hänvisas till punkt 4, utvidgning av pågående verksamhet.

För de obebyggda områdena i den nordöstra delen av planområdet som inte är beroende av vattenläge ska det hänvisas till 7 kap 18 c § punkt 2 miljöbalken då områdena är väl avskilda från stranden av väg/GC-väg.

Motivering och vilket skäl som hänvisas till för upphävandet av strandskyddet inom W2 Hamn med vattenområde som får överbyggas saknas i planbeskrivningen. Planbeskrivningen ska kompletteras. Vidare är planbestämelsen otydlig och skapar tolkningsutrymme med vad som syftas till och i

vilken omfattning. Länsstyrelsen anser att planbestämmelsen måste specificeras.

Länsstyrelsen ställer sig undrande till skrivningen i sista stycket i avsnittet Strandskydd i planbeskrivningen. Att det enskilda intresset att ta området i anspråk såsom avses i planen, bedöms väga tyngre än strandskyddets intresse och av den anledning upphävs strandskyddet inom planområdet genom en generell bestämmelse. Länsstyrelsen bedömer att det inte finns förutsättningar som visar att det finns skäl att upphäva strandskyddet inom allmän platsmark i detta skede och förväntar sig att kommunen utvecklar motiveringen.

**Kommentar:** Planbeskrivningen har förtydligats med vilka särskilda skäl som åberopas för upphävande av strandskyddet för olika delar av detaljplanen.

Bestämmelse om upphävande av strandskydd på plankartan har förtydligats avseende att bestämmelsen gäller kvartermark, allmän platsmark och vattenområden.

### ***Hälsa och säkerhet- Trafik- och industribuller***

Bullerutredningen framtagen av Tyréns 2021-09-24 visar att planförslaget kommer att medföra en ökning av industri-och trafikbuller.

För trafikbuller har endast beräkningen och redovisning utförts för väg E12 som enligt bullerutredningen är den främsta transportvägen för gods till och från hamnen. Frågan om trafikbuller som den ökade trafiken genom Holmsund via Holmsundsvägen medför är inte utredd. Eftersom det inte endast är godstrafik via väg E12 som ska till och från verksamheterna inom planområdet, utan även arbetspendling, varutrafik och annan biltrafik till målpunkter i hamnområdet, är sannolikheten stor att även Holmsundsvägen kommer att få ökad trafik.

Bullerutredningen redovisar inte heller trafikbuller från järnvägen som går från hamnen genom Holmsund eller rangerområdet vid stationen. I Transportutredningen framtagen av Tyréns 2021-08-30 framgår det att Umeå Hamn AB förutsätter att en större andel av godset från hamnen kommer att transporteras på järnväg jämfört med idag.

Sammantaget anser Länsstyrelsen att bullerutredningen ska kompletteras med en redogörelse och redovisning av trafikbullerscenariot för Holsundsvägen och järnvägen genom Holmsund. Vidare ska planbeskrivningen och MKB:n även kompletteras med ett resonemang om påverkan av den ökade trafiken och trafikbuller genom Holmsund via Holmsundsvägen och järnvägen.

Kommunen planerar ett större industriområde med möjlighet för tillståndspliktig industri norr om Holmsund och det framgår inte av planhandlingarna om det kommer att finns samverkan mellan Umeå hamn och detta industriområde. Om så är tänkt ska planbeskrivningen kompletteras med ett

resonemang om detta samt att effekterna av godstransporter och annan trafik mellan hamnen och industriområdet även lyfts in i trafikbullerberäkningarna genom Holmsund.

Utöver att bullerutredningen belyser konsekvenserna av den ökade trafiken genom Holmsund behöver det även utredas om bullerreducerande åtgärder behövs mot bostadsområdena utmed vägarna och järnvägen.

#### *Industribuller*

Planen medger möjlighet för etablering av miljöfarliga och störande verksamheter där de flesta enligt planbeskrivningen ska tillståndsprövas enligt miljöbalken. Men med ändamålet J industri menas all slags industri och produktioner, vilket medför att industrier som inte är tillståndspliktiga kan uppföras. Samma gäller för ändamålet Z. Om det ska vara möjligt att uppföra industrier och verksamheter som inte regleras i verksamhetstillstånd gäller bullerriktvärdena för industri- och annat verksamhetsbuller, vilken relevant planbestämmelse ska ange.

#### *Övrigt buller*

Utbyggandet och anläggande av hamnen medför omfattande byggtrafik, transporter med uppfyllnadsmassor, muddringar mm vilket torde alstra en del trafik samt buller. Ett resonemang om detta saknas i planbeskrivningen, MKB:n och trafikbullerutredningen och de ska därför kompletteras med en beskrivning av buller under bygg- och anläggningstiden.

**Kommentar:** Bullerutredningen har setts över utifrån inkomna synpunkter. Utredningen har bland annat utvecklats så att dagens bullersituation tydligare kan jämföras med bullersituationen om hamnen byggs ut i enlighet med gällande detaljplaner respektive ny detaljplan. Redovisning sker med återkommande rubriker avseende dagens bullersituation, bullersituationen med gällande detaljplaner ("nollalternativet") samt bullersituation med ny detaljplan (prognos 2050). Olika riktvärden för olika bullerkällor har också förtydligats tillsammans med jämförelse mellan beräknade bullernivåer och gällande riktvärden.

För att säkerställa att riktvärden för buller hålls för verksamheter som inte tillståndsprövas enligt miljöbalken har plankartan försetts med bestämmelse som säkerställer gällande riktvärden för buller för de verksamheter som inte kräver tillstånd enligt miljöbalken.

#### Trafikbuller

Bullerberäkning har kompletterats för Holmsundsvägen. Även en uppskattning av ökad persontrafik i form av arbetspendling, varutrafik och annan biltrafik till målpunkter i hamnområdet, inkluderas (för både väg E12 och Holmsundsvägen).



Bullerutredningen har kompletterats med buller från järnvägen och hur det påverkar Holmsund. Trafikbuller (från väg E12 och Holmsundsvägen) samt järnvägsbuller redovisas i samma karta.

I bullerutredningen har konsekvenserna av den ökade trafiken genom Holmsund belysts. Om riktvärden för trafikbuller överskrids har Trafikverket och Umeå kommun åtgärdsprogram för att klara riktvärden.

Bullerutredningen har kompletterats med ett resonemang kring ökad bullernivå till följd av användning av dubbdäck.

Trafikverket ansvarar för hastighetsbegränsningen, skicket och slitaget på väg E12 och Obbolabron. Frågan är viktig och kommer att vidarebefordras till väghållaren, men kan inte hantera särskilt i aktuell detaljplan.

#### Buller från fartyg

Bullerutredningen har kompletterats med förtydligande om att buller från sjöfarten i anslutning till hamnen räknas som verksamhets-/industribuller.

#### Helhetsgrepp buller

En trafikutredning med syfte att beräkna trafikstring (uppskattning av ÅDT i olika punkter) för samtliga pågående, beslutade och planerade infrastruktur-, verksamhets- och bostadsprojekt i Holmsund/Obbola är under framtagande. I denna trafikutredning kommer en bedömning att göras för hur dessa trafikflöden fördelas i vägnätet i och kring Holmsund. Konsekvenserna av detta kommer också att bedömas. Det är i förhand emellertid svårt att förutse vilka detaljplaner som kommer att vinna laga kraft och genomföras samt hur de slutligen kommer att utformas och anpassas utifrån förutsättningarna och därmed beräkna hur mycket trafik som de kommer att generera. Det projekt som dock utmärker sig tillsammans med Umeå hamn är planerad utveckling av Märkpojken/Sjöstaden, norr om Umeå hamn. Eftersom det finns en osäkerhet i hur stor exploateringen av Märkpojken/Sjöstaden faktiskt kommer att bli avses två scenarier för beräknad trafikstring att redovisas, varav det ena är ett slags worst case scenario utifrån exploatörens version när området är fullt utbyggt.

Det är viktigt att känna till att utvecklingen av tätorterna sker i separata planprocesser. Hur varje detaljplan bidrar till den totala bullerbilden redovisas i respektive planprocess. Frågan om helhetsgrepp buller kommer därutöver att redovisas i arbetet med den fördjupade översiktsplanen för Holmsund och Obbola som är under framtagande. I aktuell detaljplan för

hamnen redovisas därmed i första hand det buller som utvecklingen av hamnen innebär.

På grund av svårigheten att i nuläget presentera en rättvis och samlad bullerbild av ett framtida Holmsund/Obbola kan den prognostiserade bullerbilden endast beskrivas översiktligt i aktuellt detaljplanearbete. Bullerberäkningarna (som bygger på trafikmätningar) som ligger till underlag för detaljplanen har dock bearbetats så att persontrafiken räknats upp på samma sätt som godstrafiken, det vill säga med 50% för nol-lalternativet (om utvecklingen av hamnen sker i enlighet med gällande detaljplaner) respektive 100% (en dubblering) för prognosår 2050, det vill säga utvecklingen av hamnen i enlighet med ny detaljplan. Med denna dubblering av persontrafikflödena bedöms trafikökningen, som ett led av den planerade befolkningsökningen och övrig utveckling i Holmsund, grovt inrymmas. Den samlade bedömningen av framtida trafikflöden kommer dock att göras i den kommande översiktsplanen.

Utveckling av kollektivtrafiken och möjligheten att gå och cykla bör kunna begränsa trafikalstringen i framtiden. Därutöver kan framtida åtgärder (i form av exempelvis bullerskydd) och ny teknik (exempelvis ökad mängd tystgående fordon) innebära minskat buller på sikt.

Det är därutöver svårt att ge en samlad bullerbild som inkluderar SCA Obbola AB. SCA:s bullerkrav styrs enligt verksamhetenstillståndet som innebär att verksamheten inte får överstiga 50 dBA (gäller alla dygnets timmar).

#### Övrigt buller

Bullerutredningen har kompletterats med information om buller under bygg- och anläggningstiden av hamnen. Byggbuller redovisas dock inte i detaljplanen då det hanteras enligt annan lagstiftning.

Bullerutredningen har kompletterats med information kring lågfrekvent buller.

Hänsyn till att decibel är en logaritmisk skala har tagits.

Information om indata (underlag) har kompletterats bullerutredningen.

Umeå Kommuns eget åtgärdsprogram för buller har lyfts.

Bullerutredningen har kompletterats med resonemang kring genomförda beräkningar i jämförelse med de faktiska mätningar som gjorts i närhet av hamnen.

Det industriområde länsstyrelsen hänvisar till bedöms vara det område som avses möjliggöras för industri med möjlighet

till spåranslutning strax norr om Holmsund. Förslag till detaljplan för fastigheterna Holmsund 5:1, 5:16 och 5:17 var föremål för samråd under oktober 2021. Aktuellt område pekats ut som lämplig markreserv för industri i den gällande fördjupade översiktsplanen för Umeå. Hamnen har idag ett upptagningsområde som täcker hela övre Norrland. Nya flöden till hamnen kommer att uppstå från samtliga verksamhetsområden och enskilda etableringar som är under utveckling i upptagningsområdet, inkluderat Lövön. Bedömningen är att det kommer att ske en proportionell/generell fördelning av den tunga trafiken som alstras från dessa tillkommande verksamhetsområden på de transportleder som ansluter till hamnen, vilket har beaktats i underlagen och ingår i den generella trafiktillväxt som tillämpats i bullerberäkningen.

### ***Farligt gods***

Det är viktigt att beakta en eventuell ökning av farligt gods både vid planområdet och även genom Holmsund utmed Holmsundsvägen och järnvägen. Särskilt när planområdet även kan inrymma andra industrier än de som kräver särskilt tillstånd och att det därmed inte heller kommer att framgå vilken typ av transporter som är att vänta. Planbeskrivningen och MKB:n saknar en beskrivning hur riskbilden för redan befintlig bebyggelse i Holmsund påverkas av ökade transporter av farligt gods till och från hamnen utifrån det underlag som har tagits fram. Resultatet ska också följas upp med en bedömning av ev. skyddsåtgärder.

**Kommentar:** En ny, anpassad, riskutredning har gjorts för Umeå hamn och planhandlingarna har uppdaterats i enlighet med kompletterande utredning (*Detaljerad riskbedömning – Transport av farligt gods på väg och järnväg, WSP, 2020-12-15*).

### ***Miljö kvalitetsnormer (MKN) för vatten***

Statusen är måttlig för kvalitetsfaktorerna konnektivitet och hydrografiska villkor i Österfjärden och för hydrografiska villkor i Fjärdgrundsområdet. Osäkerheter i klassningen gör att åtgärder inte föreslagits, utan då krävs minst otillfredsställande status. Verksamheter får dock inte försämra statusen.

Sökande konstaterar att de igenfyllnader av vatten som detaljplanen medger och ökningen av kvartersmark utanför kajer inte kommer att orsaka någon försämring av statusen för de hydromorfologiska kvalitetsfaktorerna i Österfjärden eller Fjärdgrundsområdet. Länsstyrelsen observerar dock att parametern "Grunda områdets morfologi" kommer att komma väldigt nära klassgränsen för måttlig status (15%) då den påverkade ytan ökar från

12,6% till 14,1%. Med tanke på osäkerheterna i bedömningen bör kommunen överväga att begära ett yttrande från Vattenmyndigheten enligt 22 kap 13 § MB, för bedömning av risk för försämring av statusen. Kommunen behöver även motivera varför verksamheten eventuellt behöver undantas från MKN på grund av ny verksamhet enligt 4 kap 11§VFF. Observera att kommunen därefter behöver delge Vattenmyndigheten beslutad detaljplan enligt 19 kap 3a-c§ MB, för statlig kontroll.

**Kommentar:** Kommunen noterar Länsstyrelsens observation om att parametern "Grunda områdets morfologi" kommer att komma nära klassgränsen för måttlig status (15%) då den påverkade ytan ökar från 12,6% till 14,1%. Kommunens bedömning är dock att den procent bottenyta som beräknats (14,07%) är överskattad då den beräknats utifrån ett "worst case" scenario och att den verkliga påverkan snarare är mindre än så. Beräkningarna har bland annat gjorts på all tillkommande kvartersmark, men eftersom erosionskydd i vatten (genom bestämelse) ska placeras inom kvartersmarken är den beräknade ytan något större än vad den i verkligheten kan bli. Därutöver är de underlag (geografiska data) som nuvarande status beräknats på inte tillgängligt. Istället är beräkningarna gjorda utifrån utskriften av kartor för respektive parameter. Baserat på aktuell markanvändning i strandzonen och de använda buffertytorna i dessa kartor har det största buffertavståndet tillämpats vid beräkning av påverkad yta. Kommunen vill också framföra att 1% av det grunda områdets areal motsvarar 115 529 m<sup>2</sup> i vattenförekomsten, vilket innebär att relativt stora ytor av det grunda området måste tas i anspråk för att procentsatsen ska förändras. Med bakgrund av detta bedömer kommunen att det inte föreligger en sådan osäkerhet att yttrande från Vattenmyndigheten enligt 22 kap 13 § MB är nödvändigt. Kommunen avser att delge Vattenmyndigheten beslutad detaljplan enligt 19 kap 3a-c§ MB, för statlig kontroll.

Synpunkten har inte föranlett någon revidering av planhandlingarna.

### **Övergödning**

Dagens status är måttlig för växtplankton i Österfjärden, men tillförlitligheten är låg. Det ökade utsläppet av fosfor som kommer att ske från SCA Packaging gör dock att vattenförekomsten bedöms vara i risk att inte nå god status för miljökonsekvenstypen övergödning till år 2027. Detaljplanens ökning av kvartersmark kan leda till ett ökat utsläpp av fosfor enligt kommunens dagvattenutredning, där grova beräkningar visar på en ökning på 43% respektive 100% för mängden fosfor från västra respektive östra området. Det är därför positivt att dagvattenutredningen rekommenderar rening av fosfor för dagvattnet.

**Kommentar:** Synpunkten noteras och har inte föranlett någon revidering av planhandlingarna.

### **Miljögifter**

Österfjärden har sänkt status för koppar, zink, icke dioxinlika PCB:er och flera PAH:er. Fjärdgrundsområdet har sänkt status för koppar, zink och krom och flera PAH:er. Åtgärder behöver sättas in för att minska belastningen av miljögifter för att kunna följa MKN för vatten och nå god status till 2027.

Utökningen av kvartersmarken samt ökad hamnverksamhet som planen medger kommer enligt kommunens dagvattenutredning att leda till en ökad belastning av olja och metaller om det inte sker rening. Detta riskerar förutom att inverka på möjligheterna att kunna följa normerna även att bryta mot vattendirektivets försämringsförbud. Det är nödvändigt med en bra dagvattenrening om detaljplanen ska anses vara tillåtlig.

### **Dagvatten**

Länsstyrelsen anser att ett genomtänkt helhetsgrepp och behöver tas över dagvattenhanteringen inom hela planområdet. Länsstyrelsen anser att det är kommunen som ska ansvara för den övergripande planeringen av dagvattenfrågan och att hamnområdet bör ingå i kommunens verksamhetsområde för dagvatten.

Kommunen skriver på sidan 43 i MKB:n att det inte varit möjligt att bedöma planförslagets påverkan på status och möjlighet att följa MKN. Länsstyrelsen kan inte godkänna detaljplaner som kan leda till en otillåten försämring av statusen eller bidra till att MKN för vatten inte kan följas. Dagvattenutredningen i MKB:n slår fast att rening av dagvatten behövs för att inte bryta mot vattenförvaltningens försämringsförbud. Planförslaget har dock inte lyckats säkerställa att detta blir av då frågan om dagvattenlösningar skjuts till kommande prövningar. Länsstyrelsen vill påpeka att frågan om dagvattenrening kan inte skjutas till prövningen av tillkommande verksamheter, eftersom det inverkar på planens tillåtlighet. Kommunen behöver därför tydligare visa hur planen kommer att säkerställa att behövlig rening kommer att ske.

Förutom att området ska ingå i kommunens verksamhetsområde för dagvatten behöver kommunen göra ett tydligt åtagande att utreda hela avrinningsområdet, vilket föreslås i dagvattenutredningen men inte i själva planen. Detta skulle också överensstämma med kommunens egen framgångsfaktor för en hållbar dagvattenhantering: ”Se dagvattenhanteringen som en helhet och att hela tillrinningsområdet tas i beaktning vid planering”.

Underlaget till dagvattenutredningen är undermåligt. Det är rimligt att schabloner behöver användas för kommande verksamheter som kan komma att etableras. Däremot är det är högst oroväckande och inte acceptabelt att den befintliga dagvattenhanteringen inte kunnat beskrivas utifrån ledningar, trummor, brunnar och utsläppspunkter. Detta och befintliga reningsanläggningar behöver ingå i den noggrannare dagvattenutredningen, tillsammans med mätningar av halter och mängder av föroreningar från olika fastigheter. Detta tillsammans med tillkommande ytor kommer att visa på behov av reningsanläggningar i hela planområdet. Utredningen behöver resultera i förslag på lösningar, deras placering, reningseffekter, resulterande utsläppsmängder och kostnader.

För att inte detaljplanen ska bryta mot försämringsförbudet rekommenderar Länsstyrelsen att det blir en kommunal anläggning som andra verksamheter får ansluta sig till. Kommunen bör ställa krav på vilka värden som ska nås vid förbindelsepunkt och utifrån resultaten i dagvattenutredningen för hela avrinningsområdet rekommendera dagvattenlösningar för de olika fastigheterna för att rena så nära källan som möjligt.

Enligt dagvattenutredningen är det främst suspenderade ämnen, fosfor, koppar, krom, zink, arsenik, PAH:er och PCB:er som behöver renas. Även bly och kadmium behöver renas då de överskrider Umeå kommuns riktvärden för utsläpp till känslig recipient och då de är prioriterade ämnen vars utsläpp gradvis ska minska.

Länsstyrelsen är positiv till att oljeavskiljare ska användas för dagvatten som kan innehålla olja, eftersom halterna av vissa PAH:er redan är förhöjda i Österfjärdens och Fjärdgrundsområdets sediment.

Det kan behöva utredas ifall PFOS behöver renas kopplat till tidigare brandövningar vid oljedepåer. Detta bör ingå i utredningen för hela avrinningsområdet, men krav kan behöva ställas på aktuella verksamhetsutövare i såväl prövning/tillsyn som i kommunens krav för att få ansluta dagvattnet till den kommunala anläggningen.

Kommunen behöver ta fram ett kontrollprogram för dagvattnet och följa dess innehåll av näringsämnen, suspenderade ämnen, metaller, olja/PAH och PCB. Kontrollprogrammet behöver ange vid vilka halter/årsmängder ytterligare skyddsåtgärder ska sättas in och vilka skyddsåtgärder som kan vara aktuella.

**Kommentar:** Utgångspunkten i plan- och bygglagen är att marken ska vara lämplig för det ändamål som detaljplanen anger. Det ska det vill säga redovisas att dagvattnet kan tas

om hand på ett acceptabelt sätt vid genomförande av detaljplanen. Detta kan redovisas/hanteras genom lämpliga planbestämmelser på plankartan eller att lösning redovisas i planbeskrivningen.

I en detaljplan går det att möjliggöra för de fysiska förutsättningar som behövs för att genomföra en viss dagvattenlösning. Detaljplanen i sig säkerställer dock inte hur hanteringen sker, exempelvis krav på rening. Kommunens ansvar innebär att kommunen vid detaljplaneläggningen ska försäkra sig om att dagvattenhanteringen går att lösa inom planområdet samt visa på hur det kan göras.

I genomförd dagvattenutredning har framkommit att det inte finns något primärt behov av att fördröja dagvattnet inom hamnområdet. Däremot finns visst behov av rening. Eftersom markanvändningen och de framtida verksamheterna inte är exakt fastlagda och kan förändras på sikt har lösningar för hantering av dagvatten angetts på ett övergripande plan med principiella åtgärder tillämpbara inom detaljplaneområdet. Sammanfattat har det bedömts vara möjligt att ta hand om dagvattnet på ett tillfredsställande sätt.

I aktuellt fall finns för närvarande inga planer att planområdet ska införlivas i det kommunala verksamhetsområdet för dagvatten eftersom frågan är komplex. Kommunen (via VA-huvudmannen) har bedömt att förutsättningarna för verksamhetsområde enligt 6 § LAV (lag om allmänna vattentjänster, 2006:412) inte är uppfyllda.

För detaljplaneområden som ligger utanför verksamhetsområde för dagvatten regleras inte ansvarsförhållandena genom reglerna i LAV. Då gäller miljöbalkens regler vilket innebär att den enskilde fastighetsägaren ansvarar för den verksamhet som denne bedriver inom fastigheten och den miljöpåverkan eller de risker verksamheten medför. Enligt miljöbalken räknas (förorenat) dagvatten inom detaljplanelagt område som avloppsvatten. Hantering av avloppsvatten utgör miljöfarlig verksamhet och lagen ställer därmed särskilda krav på den som är verksamhetsutövare. Avloppsvatten ska enligt miljöbalken avledas och renas eller tas om hand på något annat sätt så att olägenhet för människors hälsa eller miljön inte uppkommer. Ansvaret för avvattning och rening av dagvatten inom kvartersmark (hela hamnområdet) vilar därmed på de enskilda fastighetsägarna. Fastighetsägarna ansvarar därmed för att ordna de tekniska installationer som behövs för rening till acceptabel nivå. Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Umeå kommun ansvarar för att tillsynen av detta sker på ett tillfredsställande sätt.

Ansvar för de anläggningar som krävs för gemensamma behov inom ett planområde som inte ingår i ett verksamhetsområde för dagvatten kan regleras i detaljplan. Finns det behov av att en gemensamhetsanläggning bildas kan kommunen i detaljplan reglera detta liksom vilka fastigheter som ska ingå i anläggningen. Det finns inom hamnområdet en problematik att hantera dagvattenfrågan med gemensamhetsanläggningar eftersom en större del av hamnområdet ägs av Umeå hamn AB. Det är vidare korta avstånd mellan höjdrygg och hav vilket medför att flera gemensamhetsanläggningar skulle behövas vilket inte bedöms vara en praktisk lösning.

Storleken på recipienterna kopplade till avrinningsområdena minimerar risken för översvämning inom hamnområdet. Båda recipienterna är dock känsliga vilket betyder att en effektiv dagvattenhantering avseende dagvattenrening är primärt. Rening kan och bör ske i olika nivå beroende av vilka typer av föroreningar aktuellt dagvatten riskerar att föra med sig till recipienten. Rening kan också genomföras på olika sätt beroende av teknisk lösning. Det finns i dagsläget inget behov att med planbestämmelser reglera fysiska förutsättningar för dagvattenhanteringen på plankartan. Hamnområdets storlek och Umeå hamn AB:s rådighet över större delen av marken bedöms minimera risken att ytor för dagvattenrening saknas.

Dagvattenutredningen har bearbetats efter samrådet. Revideringen har gjorts med utgångspunkt i inkomna yttranden samt utifrån kompletterande underlag. Föroreningsberäkningarna har bland annat justerats avseende markanvändning för att bättre återspegla nuläget och efterläget. Det har även tillkommit en jämförande diskussion mellan dagvattensituationen om området byggs ut enligt gällande detaljplaner och enligt ny detaljplan. Utredningen redovisar vilka typer av ytor som behöver rening snarare än ytbehov eftersom kommande verksamhet inte är exakt fastslagen och kan förändras på sikt. Detta innebär också att det inte är möjligt att kostnadsberäkna dagvattenåtgärderna i detta skede.

Frågan om föroreningar av PFOS kopplat till tidigare brandövningar vid oljedepåer behöver renas har inte utretts särskilt. I dagvattenutredningen nämns att områden med markföroreningar inte är lämpliga för dagvattenhantering som avser infiltration. Markföroreningar hanteras i övrigt i särskild rapport som biläggs planhandlingarna till granskning.

Umeå hamn AB arbetar för närvarande med att skapa sig en helhetsbild av dagvattenhanteringen i området. När förutsättningarna är utredda behöver arbetet tas vidare för att planera för framtiden. En handlingsplan för fortsatt utbyggnad av hamnen behöver det vill säga tas fram där



dagvattenhanteringen säkerställs på olika nivåer. Arbetet bedöms vara en del för att uppnå miljöbalkens krav på fastighetsägaren så att olägenhet för människors hälsa eller miljön inte uppkommer.

Säkerställande av rinnvägar för påtryckande vatten uppströms är viktigt genom det nordöstra delen av planområdet. I samrådsförslaget avsattes en naturyta för hantering av dagvatten längs en del av den västra sidan av väg E12. På grund av osäkerheter hur exakt detta område kommer att utvecklas har denna yta utgått, men ersatts med ett bredare vägområde för att inrymma erforderliga diken vid behov. Det är viktigt att rinnvägarna säkerställs i samband med markprojektering av området. Rinnvägarna kan säkerställas på olika sätt, exempelvis genom kulvertering eller att mark öster om väg E12 (utanför planområdet) höjdsätts. Olika lösningar kan också komplettera varandra. Området öster om väg E12 regleras i gällande detaljplaner som allmän platsmark (park/plantering, natur och gata) vilket innebär att kommunen har rådighet över marken om åtgärder krävs.

### ***Miljö kvalitetsnorm (MKN) luft***

Den ökade trafik som planförslaget medför ger ett betydande tillskott av trafik genom Holmsund och i MKB:n görs bedömningen att det är osannolikt att den ökade trafiken kan leda till att MKN luft överskrids. Länsstyrelsen efterlyser en redogörelse i planhandlingarna om vilka underlag som ligger till grund för den gjorda analysen om hur luftmiljön kommer påverkas. Planbeskrivning och MKB ska kompletteras.

Skulle en brand inträffa är risken stor att ämnen inom industriområdet antänds med rökutveckling och förorening av luft som följd. Vilka är riskerna med den tilltänkta industrin och vilka ämnen kan tänkas komma ut i luftmiljön?

**Kommentar:** Beräkning av föroreningshalter i relation till MKN luft har gjorts. En redogörelse om vilka underlag som ligger till grund för den gjorda analysen av hur luftmiljön kommer att påverkas har kompletterats planhandlingarna.

Om material och ämnen som leder till farlig brandrök kommer att hanteras/förvaras inom planområdet kommer riskerna vid brand att hanteras i verksamheternas tillstånd enligt miljöbalken/i enlighet med gällande lagstiftning.

### **Översvämningar**

En redogörelse för risken för översvämningar kopplat till stigningar av havsnivån i samband med klimatförändringarna saknas i detaljplanen och MKB:n och handlingarna bör kompletteras med en beskrivning och en analys av ovannämnd risk. SMHI har tagit fram en kartvisningstjänst för framtida havsnivåer.

MKB:n tar upp risken för översvämningar kopplat till skyfall/kraftiga regn, vilket är positivt. Denna del skulle dock behöva kompletteras med de nyligen framtagna skyfallskarteringarna (Länsstyrelsen har tagit fram dessa), för att på så sätt kunna analysera risken djupare och föreslå ev. åtgärder.

**Kommentar:** Risk för översvämning nämns under egen rubrik under *Risker och störningar* i planbeskrivningen. Risk för översvämningar och erosion till följd av klimatförändringar som led av stigningar av havsnivån har kompletterats detta avsnitt.

Frågan om risker kopplat till klimatförändringar (exempelvis skyfall och översvämningar) ingår inte i avgränsningen för MKB varför frågan inte tagits upp särskilt i denna handling. Frågorna hanteras dock i dagvattenutredningen och planbeskrivningen.

### **Riksintresse kulturmiljövård**

Avvägningen mellan riksintresse för kommunikationer och kulturmiljö faller i riksintresseanalysen ut till fördel för kommunikationer. Området för Kamratvallen bör enligt planen och analysen kunna ianspråkta för hamnens verksamheter utan att riskera att påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljö uppstår. Som motiv för den bedömningen anges bl a att den nya motiveringen för riksintresset pekar på en särskild epok, 1800-talets andra hälft, en period vilken Kamratvallen inte ingår i. Länsstyrelsens uttolkning av riksintresset och nya motivtexten till riksintresset lyder emellertid

*”Industrimiljö som anlagts vid Baggböle sågverks tidigare lastageplats. Miljön speglar industrisamhällets etablering och framväxt med dess ekonomiska, sociala, religiösa och estetiska utveckling – från de patriarkala idealen vid skogsindustrins framväxt under 1800-talets andra hälft till folkbildningsidealen under första hälften av 1900-talet”.* Kamratvallen härstammar från 1920-talet. Idrottsplatsen har betydelse för förståelsen för samhällets utveckling då den visar på idrottsrörelsens framväxt under 1900-talets första årtionden och dess sociala betydelse. Att planen ianspråkta idrottsplatsen för hamnområdets verksamhet innebär att uttryck för riksintresset går förlorade och dess värden riskerar att påtagligt skadas. Kommunen måste tydligare beskriva konsekvenserna av detta och hur man planerar att hantera konsekvenserna.

Den föreslagna utbyggnaden av hamnområdet kommer att innebära ny och eventuellt högre bebyggelse inom området samt ökad trafik som alstrar

buller. För att minska den visuella och bullermässiga påverkan på riksintressemiljön på Västerbacken bör detaljplanen ange att de få grönstråk som idag finns kring och norr om järnvägsspåret mot bebyggelsen säkerställs som park- eller naturmark och att växtlighet i detta stråk eftersträvas.

**Kommentar:** Länsstyrelsens yttrande utgår från den nya, *föreslagna* motivtexten till riksintresset för kulturmiljövård - Västerbacken. Riksantikvarieämbetets beslut (RAÄ 1997-11-17) är det som har juridisk status och som den sammantagna slutsatsen av riksintresseanalysen bygger på. Riksintressena för kommunikationer har i det resonemanget bedömt väga tyngre i enlighet med 3 kap. 10 § miljöbalken. I aktuellt fall har det ändå bedömts motiverat att föra resonemang kring förslaget att utvidga riksintresseområdet med bland annat Kamratvallen. Riksintresseanalysen har kompletterats med ett förslag för hur förlusten av Kamratvallens immateriella kulturella värden kan minskas genom att platsen och värdena dokumenteras. Informationstavlor, som berättar om Arbetarnas idrottsverksamhet och om Kamratvallens historia, föreslås därefter sättas upp i anslutning till riksintresseområdets bebyggelsemiljö.

Området för Kamratvallen, som ägs av SCA, är av stor vikt för hamnens fortsatta utveckling varför det inte är aktuellt att avvakta planläggningen till en revidering av riksintresset för kulturmiljövård har kommit till stånd och beslutats. Hamnen i sig utgör även riksintresse för kommunikationer.

Det befintliga naturområdet (med höga naturvärden) närmast Västerbacken i norra delen av planområdet regleras i gällande detaljplan som gata/park. Eftersom området ligger inom hamnområdet och inte är en lämplig yta för allmänheten/gemensamma behov bedöms att området inte ska utgöra allmän platsmark (natur). För att säkerställa att området inte tas i anspråk för annat regleras dock att vegetationen ska behållas [n] samt att området inte får bebyggas (prickad mark). I övrigt får stor del av marken närmast Västerbacken inte bebyggas (prickad mark på plankartan). Höjd på de byggnader som får uppföras i detta område har också begränsats med hänsyn till bebyggelsen i norr. Synpunkten har inte föranlett någon revidering av planhandlingarna.

### ***Riksintresse för Kommunikationer – msa-yta för Umeå Airport***

Området för detaljplanen berör flygplatsens start- och landningsområde. Inom detta område finns höjdbegränsningar på byggnader och anläggningar mm för inte utgöra hinder för flygtrafiken.

För att inte påverka den hinderfria höjden ska plankartan kompletteras med relevanta bestämmelser där höjden gäller en begränsning av högsta byggnadsdel, vilket inkluderar ventilation, skorsten, antenner mm. Exempelvis bestämmelserna Högsta totalhöjd i meter alternativt Högsta totalhöjd i meter över nollplanet.

**Kommentar:** Planområdet innefattas i Umeå flygplats msa-yta. Inom MSA-ytan regleras lägsta flyghöjd, i aktuellt läge 183 meter över havet. Tillkommande anläggningar och bebyggelse inom planområdet riskerar inte att generera en negativ inverkan på flygplatsens inflygningsyta. Om tveksamhet råder ska samråd ske med Trafikverket. Beskrivningen av påverkan på riksintresset har reviderats i planbeskrivningen.

## **Övriga synpunkter**

### ***Naturmiljö***

Inom planområdet finns fyra vattenområden med ett relativt rikt fågelliv samt arter som omfattas av artskyddsbestämmelserna. Det framgår inte på ett tydligt sätt av planhandlingarna, vilket behov som finns av att fylla ut dessa vattenområden. Länsstyrelsen anser därför att det vore bra om vattenområdena eller delar av dem kan bevaras och säkerställas som naturområden med relevanta planbestämmelser.

Arter som omfattas av 4 § AFO och har påvisats i området och utfyllnad av vattenområdena påverkar arter som omfattas av artskyddsförordningen. Det blir nödvändigt att visa hur påverkan på dem ska kunna undvikas, och vilka skyddsåtgärder som kan vidtas. I första hand ska VU undvika påverkan, i andra hand vidta skyddsåtgärder, i sista hand söka dispens. Kommunen ska samråda med Länsstyrelsen när det gäller artskyddet. Detta ska lämnas in som ett separat samrådsärende till Länsstyrelsen.

Det befintliga naturområdet med höga värden mot Västerbacken i norra delen av planområdet är i gällande plan ett grönområde och i planförslaget är det ett industriområde med prickmark och med n, att vegetation ska behållas. För att säkerställa området fortsätta kommer att vara ett "naturområde" bör användningen anges som natur. Utöver att det möjligheterna för att de höga värdena i naturområdet kan säkerställas så skapar grönsstrukturen en avgränsning mellan Västerbacken och industriområdet.

**Kommentar:** Del av aktuella vattenområden kan idag fyllas igen med stöd av gällande detaljplaner. Igenfyllnad av vattenområden hanteras i dagsläget i separat process med

tillståndsansökan enligt miljöbalken för olika åtgärder (etapp 1 och 2). Kompletteringar av tillståndsansökan pågår för närvarande avseende artskyddet. Det kommer i denna tillståndsprocess sannolikt bli aktuellt att utreda kompensationsåtgärder för de områden med naturvärden som berörs.

Avseende lagunen i söder behöver dessa sannolikt på sikt helt eller delvis fyllas igen i och med hamnens expansion. Utredning hur det är möjligt att undvika negativ påverkan, eventuella skyddsåtgärder och behov om att söka dispens artskyddsförordningen har inletts parallellt med detaljplanarbetet. Eventuellt kan frågan hanteras i kommande tillståndsprocesser. Detta har förtydligats i planhandlingarna.

Det befintliga grönområdet i norra delen av hamnområdet regleras i gällande detaljplan som gata/park. Eftersom området ligger inom hamnområdet och inte är en lämplig yta för allmänheten/gemensamma behov bedöms att området inte ska utgöra allmän platsmark (natur). För att säkerställa att området inte tas i anspråk för annat regleras dock att vegetationen ska behållas [n] samt att området inte får bebyggas (prickad mark). Synpunkten har därmed inte föranlett någon revidering av planhandlingarna.

### ***Godstransporter***

Ur ett klimatperspektiv finns möjligheterna att minska godstransporter från och till hamnen på väg till fördel för godstransporter på järnväg både nu och i framtiden. Länsstyrelsen efterlyser därför ett resonemang om detta planhandlingarna.

**Kommentar:** Planbeskrivningen har kompletterats med ett kort resonemang om framtidens godstransporter ur ett klimatperspektiv.

### ***Transportutredningen***

Transportutredningen visar endast prognos för transporter från Umeå hamnområde via väg E12 och genom Holmsund. Eftersom Umeå kommun har en vision om att Holmsund ska växa med 5000 personer inom samma tid vore de transporter som denna tillväxt alstrar tas med i transportflödet i prognosen för 2050. Det skulle ge en tydligare bild av det framtida trafikflödet genom Holmsund.

**Kommentar:** Transportutredningen har bearbetats så att persontrafiken räknats upp på samma sätt som godstrafiken, det vill säga med 50% för nollalternativet (om utvecklingen av hamnen sker i enlighet med gällande detaljplaner) respektive

100% (en dubblering) för prognosår 2050, det vill säga utvecklingen av hamnen i enlighet med ny detaljplan. Med denna dubblering av persontrafikflödena bedöms trafikökningen, som ett led av den planerade befolkningsökningen och övrig utveckling i Holmsund, grovt inrymmas. Den samlade bedömningen av framtida trafikflöden kommer dock att göras i den kommande fördjupningen av översiktsplanen för Holmsund/Obbola.

### **Dagvatten**

Länstyrelsen anser att ytor för dagvattenhantering måste regleras i plankartan med relevanta planbestämmelser för att möjliggöra den dagvattenrening som krävs. Det är viktigt att säkerställa områden för dagvattenhantering så att det inte senare visar sig att lämpliga områden bebyggts. Plankartan måste även kunna redovisa områden som kan ianspråkta om dagvattenutredningen för hela avrinningsområdet visar på ett behov av ytterligare reningsanläggningar.

**Kommentar:** Se kommentar under rubriken *Överprövningsgrunder enligt 11 kap PBL – Dagvatten*.

### **Översvämning till följd av skyfall**

Det är positivt att man har genomfört en skyfallsanalys över planområdet för att kunna identifiera riskområden och har avsatt naturmark för att säkerställa att man i teorin ska kunna hantera kraftiga skyfall. I den fortsatta planeringen bör man dock ta höjd för att mer naturmark kan behövas avsättas. I den fortsatta planeringen behöver man också ta höjd för att dagvattensystemet kan anpassas för att på ett bra sätt kunna uppsamla släckvatten och spill vid en olycka.

**Kommentar:** Ytterligare allmän platsmark/naturmark är inte aktuellt inom hamnområdet, men rinnvägar måste säkerställas i samband med kommande markprojekteringar. Se även kommentar under rubriken *Överprövningsgrunder enligt 11 kap PBL - Dagvatten* ovan.

### **Stigande havsnivåer**

Områden med förutsättningar för erosion längs kusten finns bland annat inom Umeå kommun. Hur ser kommunen på risken för översvämningar och erosion till följd av klimatförändringarnas effekter? Dessa väntas först ske innan slutet av seklet då havsnivåhöjningen förväntas börja överstiga landhöjningen, men eftersom hamnar byggs för en livslängd på ca 70 – 100 år

så bör risken kunna bedömas och i planeringen ta höjd för detta. Underlag finns att tillgå/hämta på SMHI:s och MSB respektive hemsidor.

**Kommentar:** Se kommentar under rubriken *Överprövningsgrunder enligt 11 kap PBL - Översvämningar* ovan.

### **Geoteknik**

Även om stora delar av området planeras för utfyllnad i vattenområde och stora delar av det befintliga markområdet är utfyllnad sedan tidigare har inga geotekniska undersökningar kompletterats planförslaget. För att kunna bedöma stabiliteten för jord och berg utifrån ett geotekniskt perspektiv bör geoteknik redovisas för hela planområdet och att de viktigaste slutsatser kompletterats i planhandlingarna. Krävs det åtgärder eller restriktioner ska dessa säkerställas med relevanta planbestämmelser.

**Kommentar:** Ett stort antal geotekniska utredningar har gjorts i hamnen genom åren, både på land och i vattnet. I kommunens GIS-system finns en sammanställning av var undersökningar gjorts. Denna är dock inte komplett och redovisar heller inte resultaten, utan länkar till platser där informationen finns. Ett arbete pågår för närvarande med att sammanställa de utredningar som gjorts. En utredning med syfte att översiktligt redogöra för de geotekniska och geologiska förutsättningarna för planområdet har tagits fram som underlag till detaljplanen sedan samrådet. Utredningen beskriver grundläggningsförhållandena översiktligt. Planhandlingarna har kompletterats med information och utredningen redovisas som bilaga till planhandlingarna.

Kommunen bedömer det i övrigt inte vara kostnadsmässigt motiverat att göra mer utredningar eller att redovisa de geotekniska förutsättningarna ytterligare i detaljplanen. De geotekniska förutsättningarna har inte utgjort några anmärkningsvärda problem i samband med anläggande av de verksamheter som bedrivs i området idag, exempelvis stora cisterner för bränsle, farligt avfall och bitumen. Eftersom stor del av nuvarande hamnområde utgörs av utfylld mark mellan öar finns det därmed ingen anledning att misstänka att tillkommande områden inte skulle vara lämplig för ändamålet. Detaljerade utredningar kommer dock att genomföras i kommande tillståndsprocesser för utfyllnad i vattenområden med mera.

### ***Planbestämmelser***

För höjd på byggnadsverk anges högsta nockhöjd. Eftersom andra byggnadsverk uppförs utan nock vore det bra om bestämmelserna anger högsta totalhöjd då det innefattar även silor, skorstenar antenner mm.

I planbeskrivningen framgår att alla erosionsskydd i vatten utanför kajkanter etc ska placeras inom kvartersmarken. För att det ska kunna ha rättslig verkan så måste relevant planbestämmelse ange detta.

**Kommentar:** På plankartan reglerad bestämmelse om högsta nockhöjd gäller som nämnt endast byggnader. Ingen totalhöjd regleras vilket innebär att andra anläggningar inte begränsas i höjd förutom att hänsyn måste tas till Umeå flygplats msa-yta (inflygningsyta). Inom MSA-ytan regleras lägsta flyghöjd, i aktuellt läge 183 meter över havet. Tillkommande anläggningar inom planområdet bedöms inte riskera att generera en negativ inverkan på flygplatsens inflygningsyta. Om tveksamhet råder ska samråd ske med Trafikverket.

Att erosionsskydd utanför kajkant ska placeras inom kvartersmark regleras genom bestämmelse på plankartan.

Synpunkten föranleder ingen revidering av planhandlingarna.

### ***Karantänshamn***

Umeå hamn är också en karantänshamn. Planbeskrivningen bör därför kompletteras med denna information.

**Kommentar:** Informationen att Umeå hamn även är en karantänshamn har kompletterats planbeskrivningen.

### ***Totalförsvaret i planeringen***

Länsstyrelsen vill rekommendera att man i den fortsatta planeringen använder sig av vägledningen från MSB för att få vägledning/stöd för hur man kan ta tillvara på totalförsvarets intressen i samhällsplaneringen.

[Totalförsvarets intressen i samhällsplaneringen \(msb.se\)](https://www.msb.se)

**Kommentar:** Planbeskrivningen har kompletterats med information om totalförsvarets intressen.

Planhandlingarna remitteras Försvarsmakten under planprocessen. Försvarsmakten hade inget att erinra under samrådet.



## TRAFIKVERKET

*Inkom 2021-10-21*

Stycket om riksintressen bör justeras då Trafikverkets arbete med revidering av riksintresseanspråk samt uppdatering av geometrier pågår och väntas slutföras under 2022. I väntan på reviderat kartmaterial är det viktigt att påtala att vikten ligger på riksintressets funktion och möjligheten till godstransporter på järnväg samt gods- och persontransporter på E12 till och från hamnen.

Riksintresset ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller nyttjandet av anläggningarna.

För ny anslutning till E12 krävs tillstånd enligt väglagen, vilket behöver framgå av planhandlingarna.

**Kommentar:** Planbeskrivningen har uppdaterats med informationen i yttrandet.

## FÖRSVARSMAKTEN

*Inkom 2021-10-13*

Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.

**Kommentar:** -

## LANTMÄTERIMYNDIGHETEN

*Inkom 2021-10-22*

### Planfrågor som berör Lantmäterimyndighetens kommande arbete

#### *Planbeskrivning*

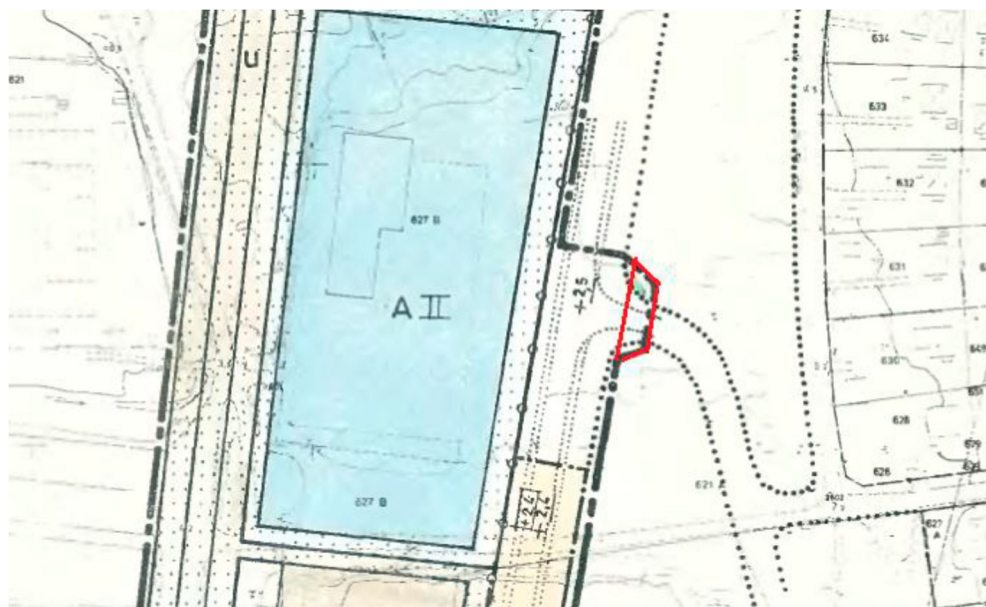
- Meningen om att detaljplanen inte föranleder behov av fastighetsbildningsåtgärder (sida 92) stämmer ej då FIB-servitut kräver förrättning.
- I konsekvenstabellen finns angivet under Holmsund 2:1 om en eventuell marköverföring (grönt område). Detta ska inte vara med då förrättning om detta inte sökts. Istället borde det omnämnas att Holmsund 2:1s utbredning med järnvägsspår går in på VJTZ området och att denna bör justeras. Även del av Holmsund 2:66 ska regleras i och med T-område löper på fastigheten.
- Gula områden i plankartan är bland annat del av kommunal gatu- och exploateringsfastighet. Planen möjliggör avstyckning av dessa.
- Planen möjliggör att E-områden kan avstyckas till egna fastigheter ej omnämnt.

- Omnämning om att fastighetsreglering mellan Holmsund 2:1 och 2:65 kan genomföras ska bort eftersom det inte är bestämt än om det blir fastighetsreglering eller avstyckning, beroende på vad terminalområdet har för funktion för järnvägen.
- Under Fastighetsrättsliga frågor/Servitut sida 96 bör prövningen av FIB-servitutet förtydligas.

### För plangenomförandet viktiga frågor där planen måste förbättras

#### *Plankarta*

- I plankartan och under konsekvenstabellen finns Umeå Hamn s:1 med men denna avregistrerades i förrättning i februari 2021. Hela samfälligheten överfördes och är en del av Holmsund 2:65.
- Angränsande detaljplaner Vid infarten till Ljumviksvägen borde planområdet utökas för att ta med sista planområdet av P85\_1974, se rödmarkering.



- För området VÄG<sub>1</sub> och GCVÄG<sub>1</sub> så vill man bygga en allmän väg&gc-väg ovan järnväg. Här blandar man alltså allmänt ändamål med enskilt. För att få ihop detta bör markreservat t istället användas. Marken ägs idag av Trafikverket och ingår i deras järnvägsfastighet som inte ska beträdas av allmänheten. Planbestämmelse t möjliggör bro för allmännyttig trafik.
- Planbestämmelsen p kan komma i konflikt med eventuella ledningsrätter för befintliga och framtida ledningar.

#### *Planbeskrivning*

- Under konsekvenstabellen finns inte Holmsund 3:1 angiven. Planen berör fastigheten längst uppe i nordöst.

## Delar av planen som bör förbättras

### *Plankarta*

- Rutnätet är väl tätt.
- En motivation varför ett mindre område närmast kyrkogården har n på prickmark och inte allmän platsmark natur/park.

### *Planbeskrivning*

- Omnämnda  $a_3$  (sida 49) ska vara  $a_2$ , se även över  $n_1$  och  $p_1$
- Det bör omnämnas att gällande planer från 2019 och 2020 inte sker någon förändring. Omnämna konsekvenserna på genomförandeti-der.
- Sida 96. Så står det två ledningsrätter och tre officialservitut-tut. El-ledningen 2480k-04/45.1 är en ledningsrätt.

## Övrigt

I de frågor där planen enligt Lantmäterimyndighetens mening måste förbättras är Lantmäterimyndigheten berett att som uppdrag vara behjälplig och diskussionspartner i arbete.

**Kommentar:** Planhandlingarna har setts över och reviderats utifrån Lantmäteriets synpunkter.

Grundkartan har uppdaterats.

Område för VÄG<sub>1</sub> och GCVÄG<sub>1</sub> (väg som får överbyggas med järnväg) har reviderats till användningen T<sub>1</sub> (järnväg) med bestämmelse om markreservat för allmännyttig körtrafik [z] samt allmännyttig gång- och cykeltrafik [x].

Planbestämmelsen p har utgått.

Det befintliga grönområdet i norra delen av hamnområdet regleras i gällande detaljplan som gata/park. Eftersom området ligger inom hamnområdet och inte är en lämplig yta för allmänheten/gemensamma behov bedöms att området inte ska utgöra allmän platsmark (natur). För att säkerställa att området inte tas i anspråk för annat regleras dock att vegetationen ska behållas [n] samt att området inte får bebyggas (prickad mark). Detta har förtydligats i planbeskrivningen.

## KOMMUNSTYRELSENS PLANERINGSUTSKOTT

*Inkom 2021-10-27*

Kommunstyrelsens planeringsutskott beslutar att tillstyrka att planförslaget förs vidare i planprocessen med beaktande av tjänsteskrivelsen.

### **Ärendebeskrivning**

Syftet med detaljplanen är att inom området skapa planmässiga förutsättningar för en utvecklad hamnverksamhet och nödvändiga säkerhetsåtgärder samt att säkerställa allmänhetens tillgång till färjeläge och kopplingen mellan hamnen och Holmsund avseende kommunikationer. Syftet är också att säkerställa berörda riksintressen så att dessa inte blir påtagligt skadade.

För planområdet gäller för närvarande översiktsplan Fördjupning för Umeå (reviderad 2018). Det fördjupade översiktsplanarbetet specifikt för Holmsund/Obbola är påbörjat men det finns inget första förslag till planhandling framtaget ännu.

I gällande översiktsplan beskrivs Umeå hamn som en strategisk logistiknod och en viktig komponent i kommunens funktionella kommunikationssystem som har betydelse för ett konkurrenskraftigt näringsliv och därmed även den framtida tillväxten. Det är en internationell hamn med färjetrafik till och från kontinenten via Kvarken. Hanteringen av godsvolymer är stadigt växande och tillgången till stora areella ytor inom hamnområdet skapar möjligheter till fortsatt vidareutveckling av verksamhetsområdet. Färjeförbindelsen till Vasa är en viktig länk i E12-stråket som stärkts successivt genom olika storskaliga satsningar med den nya färjan nu senast samt åtgärder kring väg och järnväg till färjeterminalen. Via Umeå hamn som brohamn kan olika transporter kombineras som tillsammans utformar en robust lösning för E12-kopplingen över Kvarken. I ambitionen att utveckla och stärka E12-stråket finns även en långsiktig vision om en fast broförbindelse vilket anges i översiktsplanen som reservat med ett antal korridorer som angör land i Umeå hamn för vidare anslutning till E12. I gällande översiktsplan pekas även ett verksamhetsområde ut benämnt Umeå uthamn (V5) som i stora delar ingår i planområdets södra del (exklusive Fjärdgrundet). I övrigt anges att oljehamnen och depåområdet är avsett för verksamheter med brandfarliga varor. Ett skyddsavstånd till annan verksamhet på minst 100 meter gäller. Planförslaget är förenligt med översiktsplanens intentioner och expansionen av Umeå hamn kommer även vara av principiell betydelse för det pågående fördjupade översiktsplanarbetet för Holmsund/Obbola.

I beslut KS-2015/00691 § 115 fastslogs att en generell försiktighetsprincip bör tillämpas i fråga om att tillåta ny bostadsbebyggelse inom hamnverksamhetens influensområden för att inte förhindra eller försvåra ett fullt utnyttjande av hamnen. Vägledningarna för industri- och annat verksamhetsbullen ska tillämpas vid prövning av ny bostadsbebyggelse och att riktlinjerna sedermera inarbetas vid en översyn av en översiktsplan för Holmsund/Obbola. Det som lade grund för detta beslut var att i första hand

hamnverksamheten inklusive transporternas påverkan på omgivningen avseende buller, sågs som en stor utmaning för verksamhetsområdets fortsatta expansion. En kartläggning av bullerkällor och beräkningar av ljudnivåer genomfördes därför för både nuläget och en framtida prognos med fördubblad hamnverksamhet samt en utökning av hamnverksamheten i både söder och norr. Detta i syfte för att simulera ett ”värsta-scenario” ur bullersynpunkt. Det går att konstatera att beräkningarna för prognostiserat industribuller för verksamhetsområdet i planförslaget överensstämmer i stort med det underlag som togs fram i samband med KS-beslutet. En viss skillnad i aktuellt förslag är att ytterligare bullerbelastning tillförts i den södra delen utifrån området benämnt Lagunen. Detta skulle möjligen innebära utökat buller vid kustlinjen på Obbolasidan söder om tätorten, men efter en övergripande bedömning är det ingen större skillnad i resultaten mellan underlagen. Förhållningssättet i det påbörjade översiktsplanarbetet för Holmsund/Obbola kan i grunden därför stå oförändrat utifrån det som beslutades tidigare om försiktighetsprinciperna.

Det är positivt att planförslaget möjliggör för fortsatta satsningar kring verksamhetsområdet och som bland annat bidrar till att än mer stärka Umeå hamns funktion som logistiknod samt E12-stråket över Kvarken. Det är även positivt att det i förslaget tas ett samlat grepp för hela verksamhetsområdet med målbild år 2050 vilket ger en mer sammanhängande bild för en möjlig successiv utbyggnad av delområdena på kort och lång sikt. Med en sådan tidshorisont och även omfånget av verksamhetsområdet är det en utmaning att behålla en någorlunda flexibel nivå i planen. Detta med tanke på alltifrån etableringar i olika skeden samt teknikutveckling i verksamhet och infrastruktur, till förändringar i lagrummet med mera, vilket kan prägla framtida utveckling och strukturer i området. En aspekt i detta skulle exempelvis kunna vara att vidhålla en handlingsfrihet för att i framtiden möjliggöra anpassningar för persontrafik på järnväg till färjeläget. Även den långsiktiga visionen om en fast broförbindelse utgör en ytterligare dimension i detta vars möjliga broanslutningar i Umeå hamn ej går att fastställa mer i detalj i detta skede. Det går att konstatera att planförslaget har en flexibel utformning som är rimlig och bör av ovanstående anledningar hållas så i den fortsatta processen.

Det är för hela hamnområdet ändamålsenligt och viktigt att skapa en ny entré och i övrigt ett homogent verksamhetsområde i den norra delen enligt förslaget. Angående länsstyrelsens förslag om att inkludera delar av det norra området med bland annat idrottsplatsen Kamratvallen i riksintresset för kulturmiljövård Västerbacken – Holmsund [AC 7], skulle påtagligt försvåra utvecklingen och nyttjandet av hamnen. Förslaget om utvidgning från år 2017 har dock ej beslutats av Riksantikvariearbetet och saknar därmed juridisk status. För övrigt är idrottsplatsen detaljplanerad för annan användning däribland storindustriändamål enligt gällande stadsplan för industriområdet.

Yttrandet har tagits fram av Övergripande planering samt Mark och exploatering i samverkan.

**Kommentar:** Synpunkten har noterats och har inte föranlett någon revidering av planhandlingarna.

## **GATOR OCH PARKER, UMEÅ KOMMUN**

*Inkom 2021-10-23*

### **Trafik och gata**

Huvudmannskapet för framför allt väg E12 inom planområdet samt placering och utformning av ev framtida g/c-väg behöver utredas/förtydligas.

### **Drift och underhåll**

-

### **Park och natur**

I samrådshandlingen föreslås ett område detaljpaneläggas som PARK. Eftersom området är litet och skilt från övrigt kommunalt markinnehav ser vi ingen nytta med att planlägga den som parkmark. Det vore bättre att planlägga den som prickmark.

I samrådshandlingen föreslås en remsa NATUR sparas med hänvisning till dagvattenutredningen som hör till samrådshandlingen. Meningen är att den ytan ska hantera regn vid extrema skyfall och gynna arter som identifierats vid naturvärdesinventering. Med hänsyn till att den naturmarken är en smal remsa som delvis ligger i brant slänt ser vi det som svårt att använda den här ytan för dagvatten. Ytan skulle behöva vara betydligt större för en sådan anläggning och gå hela vägen till utloppet till Patholmsviken.

Om detta dike ska användas för fördröjning är det även viktigt att den planerade nya bebyggelsen höjdsätts så att dess markytor inte avvattnas mot detta dike eftersom det är sannolikt att vattnet från verksamheterna innehåller föroreningar.

Det är även värt att notera att vid en ombyggnation av markytorna till dagvattenfördröjning förstörs de naturvärden som i naturvärdesinventeringen föreslås skyddas.

Möjlig utformning av dagvattenhantering i naturstråket behöver utredas och förtydligas.

**Kommentar:** Huvudmannskapet för de olika delarna av allmän platsmark har förtydligats i planhandlingarna.

Aktuell del som planlagts som park har ändrats till kvartersmark för hamn med mera som inte får bebyggas (prickad mark).

Syftet med nämnd remsa NATUR var att ytan skulle hantera genomströmning av vatten uppströms, övrigt är missuppfattning. Nämnd naturmark avsedd för dagvatten har dock utgått

även om behovet finns kvar. Rinnvägar måste säkerställas i samband med kommande markprojekteringar. Se även kommentar under Länsstyrelsen, rubriken *Överprövningsgrunder enligt 11 kap PBL - Dagvatten*.

## MILJÖ- OCH HÄLSOSKYDDSNÄMNDEN

*Inkom 2021-10-21*

Miljö- och hälsoskyddsnämnden tillstyrker planförslaget.

**Kommentar:** -

## BRANDFÖRSVARET

*Inkom 2021-10-21*

E 12 är primär transportled för transport av farligt gods, vidare transporteras farligt gods på järnväg till och inom planområdet. I planhandlingarna hänvisas till en riskutredning som tagits fram för detaljplaneprogrammet för fastigheterna Märkpojken 1 och 6. Den riskutredningen beskriver bland annat riskbilden med anledning av transport av farligt gods inom området.

Brandförsvaret anser att riskutredning som analyserar och beskriver det aktuella planområdet och vilka riskreducerande åtgärder som behöver vidtas bör tas fram i det fortsatta arbetet.

**Kommentar:** En ny, anpassad, riskutredning har gjorts för Umeå hamn och planhandlingarna har uppdaterats i enlighet med kompletterande utredning (*Detaljerad riskbedömning – Transport av farligt gods på väg och järnväg, WSP, 2020-12-15*).

## UMEÅ ENERGI

*Inkom 2021-10-20*

Umeå Energi har inget att erinra avseende ledningar för fjärrvärme, el eller bredband.

**Kommentar:** -

## VAKIN

*Inkom 2021-10-14/ 2021-10-21*

### Avfall och återvinning

Vakins Återvinningscentral ligger i närområdet till den nya detaljplanen för hamnen. Det råder osäkerhet om transportvägar till ÅVC kan påverkas av detaljplaneförslaget. I övrigt har vi inga synpunkter så länge avfallskapet i planbeskrivningen efterlevs och att anvisningarna i gällande NOA följs.

**Kommentar:** Vakins befintliga återvinningscentral bör på sikt flyttas till lämpligare område om ytan bedövas för hamnens expansion. Återvinningscentralen kan dock ligga kvar på platsen tills vidare och har av den anledningen säkerställs genom bestämmelse [E<sub>2</sub>, Avfallsanläggning] i detaljplanen. Infart till området säkerställs genom att denna del av Holmsundsvägen kvarstår som allmän platsmark [GATA], dock med enskilt huvudmannaskap. Detta är en ändring från samrådet där denna del av gatan föreslogs som kvartersmark hamn [V] med möjlighet till servitut avseende rätt till körtrafik.

### Vatten och avlopp

I planbeskrivningen framgår det inte vilken part som åläggs huvudmannaskapet för områdets försörjning av vatten och avlopp. Att införliva planområdet i verksamhetsområde för spill och vatten kan ej anses ekonomiskt försvarbart för VA-kollektivet. Vakin anser även att de rekvisit som avgör behovet av allmänna vattentjänster inte kan anses vara uppfyllda. Det avtal som idag reglerar nyttjandet av vattentjänsterna gäller endast för befintlig markanvändning. Notera att avtalet medger ingen utökad rätt att bruka vattentjänster. För att ansluta nya kunder måste detta godkännas av Vakin. Efter förfrågan om anslutning inkommit till Vakin utreds frågan där bland annat befintlig kapacitet på allmänna va-anläggningar utgör en avgörande faktor om anslutning är möjlig. Att hänvisa till detta avtal utan att säkerställa att anslutning är möjlig kan ej anses som en garant för att tillfredsställa behovet av vatten samt mottagande av spillvatten för tillkommande verksamheter inom hamnområdet.

Inom ramen för detaljplanen måste det säkerställas att utveckling av hamnens verksamhet kan försörjas med vatten och avlopp. Genom att lämna frågan om områdets VA-försörjning öppen kan möjligheten till att anordna vatten och avlopp inte anses prövad, därmed bör planens lämplighet ifrågasättas.

Gällande dagvatten gör Vakin bedömningen att det ur ett kommunalekonomiskt perspektiv ej är rimligt att införliva området i verksamhetsområde för dagvatten. Vakin anser inte heller att det föreligger behov att i ett större sammanhang att omhänderta dag- och dränvatten för området. Förslagsvis löses dagvattenhanteringen genom gemensamhetsanläggning eller lokalt omhändertagande inom kvartersmark.



**Kommentar:** Umeå hamn AB ska i nuläget fortsatt vara huvudman för områdets försörjning av vatten och avlopp. Detta innebär att befintliga avtal behöver ses över, vilket hanteras separat från detaljplanen. Umeå hamn AB har inlett denna process med syfte att säkerställa att hamnens verksamhet kan försörjas med vatten och avlopp. Beslut sker senast i samband med att detaljplanen antas. Informationen har kompletterats planbeskrivningen.

## VÄSTERBOTTENS MUSEUM

*Inkom 2021-10-22*

I den medföljande riksintresseanalysen påpekar kommunen att det är Riksantikvarieämbetets beslutade riksintressebeskrivning från 1987 som har juridisk status. I analysen utgår man dock från Länsstyrelsens förslag till ny avgränsning för riksintresset för kulturmiljö Västerbacken – Holmsund (AC 7) från 2017. Analysen inleds med konstaterandet att en intressekonflikt finns för idrottsplatsen Kamratvallen vilken Länsstyrelsen föreslagit ska inkluderas i riksintresset, och ett behov av att väga riksintressen mot varandra. En vägning görs mellan Kamratvallen och det motstående riksintresset hamnverksamheten, där hamnverksamheten bedöms vara den verksamhet som är lämpligast på platsen och som bäst främjar en långsiktig hushållning med marken, vattnet och den fysiska miljön i övrigt. Kamratvallen bedöms ”utgöra ett svagt och icke centralt uttryck för den reviderade motiveringen för riksintresset för kulturmiljö”. I den påföljande djupare analysen har Kamratvallen utelämnats. Den sammantagna slutsatsen av riksintresseanalysen är att den nya hamnentrén inte bedöms medföra påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljö och att en fördjupad kulturmiljöanalys därför inte krävs.

Kommunen konstaterar i analysen att det finns starka band mellan IFK Holmsund och Holmsunds AB; företrädare för bolaget var bland initiativtagarna till föreningens bildande och idrottsplatsen anlades på mark som upplåtits av bolaget, vilket kan ses som ett arv från de patriarkaliska ideal som under 1800-talets mitt präglade bebyggelsen på Västerbacken. Dock menar man att Kamratvallen saknar ”de kännetecknande patriarkaliska drag där den enskilde arbetaren har ett personligt kontrakt med bolaget: medlemmarna i IFK Holmsund förhåller sig förvisso lojalt mot bolaget, men som ett organiserat kollektiv” och att Kamratvallen därför kan ses som ett uttryck för epokskiftet 1918-19 då bolagets framträdande roll och makt minskade betydligt och arbetarrörelsen fick fäste. Museet instämmer i dessa slutsatser beträffande Kamratvallen men vi anser dock inte att anläggningens koppling till en senare, förändrad epok för denna senare epok också berättar om ett viktigt skede i bolagets och industrisamhället Holmsunds historia och är därför eniga med Länsstyrelsen i bedömningen att Kamratvallen bör ingå i det utökade riksintresseområdet. I riksintresseanalysen anförs vidare att Länsstyrelsens revidering inte diskuterar eller tar

hänsyn till de barriärer som skiljer Västerbacken och Kamratvallen åt. Här avses främst järnvägen med järnvägsvall, stängsel och tät växtlighet. Samtidigt påpekas att ett flygfoto från 1900-talets första hälft visar att de rumsliga och visuella sambanden var betydligt svagare vid tiden för Kamratvallens tillkomst än vad de är idag. Eftersom järnvägen som drogs från centrala Umeå till uthamnen på 1920-talet tillkom vid den tid då Kamratvallen anlades och idrottsplatsen redan då hade ett läge som upplevdes som avskärmat från omgivningen, anser museet inte att ett svagt rumsligt och visuellt samband mellan Kamratvallen och den övriga bruksmiljön är relevant som argument emot att inkludera idrottsanläggningen i riksintresset.

Sammanfattningsvis anser museet inte att de argument kommunen anför avseende Kamratvallens värde i förhållande till övriga delar av riksintresset Västerbacken – Holmsund enligt Länsstyrelsens reviderade avgränsning av riksintresset från 2017, är väl motiverade från antikvarisk synpunkt och att det därför inte är lämpligt att hänvisa till dessa argument vid en avvägning mellan riksintressena.

Vi förordar att kommunen avvaktar med planläggningen av det aktuella området till dess att revideringen av riksintresset Västerbacken – Holmsund (AC 7) är genomförd och beslut om avgränsning har tagits av Riksantikvarieämbetet.

**Kommentar:** Se kommentarer under länsstyrelsen yttrande.

## SKANOVA

*Inkom 2021-10-05*

Skanova har inget att erinra mot detaljplanen.

Skanovas teleanläggningar/rättigheter berörs inte/påverkas inte av rubricerat planförslag.

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

Om så önskas kan ledningarna skickas digitalt i dwg-format för att infogas på plankartan. Kontakta <https://www.ledningskollen.se>

Kabelanvisning beställs via <https://www.ledningskollen.se>

För ledningssamordning kontakta Nätcenter för det aktuella området på tfn (vxl): 020 – 50 50 00

**Kommentar:** Yttrandet noteras.

## SCA

*Inkom 2021-10-22*

Svenska Cellulosa Aktiebolaget SCA, KB Holmsund 2:66, och SCA Logistics nedan gemensamt kallade SCA, har beretts tillfälle att yttra sig rörande detaljplaneförslag för Umeå Hamn enligt ovanstående.

SCA tillstyrker förslaget i sin helhet som gynnande för en flexibel utveckling för Umeå hamn. Det bedöms av stor vikt att arbetet med detaljplanen slutförs inom kort, så att hamnen kan utvecklas för att möta det ökade behov som SCA:s expansion i Obbola medför.

SCA håller med i Umeå Kommuns bedömning att nyttjande av Kamratvalens idrottsplats inte på ett säkert sätt kan kombineras med hamnverksamhet och utveckling. Med hänsyn till markens belägenhet och att området inte längre ska nyttjas för idrottsändamål bedöms området lämpligast kunna användas för utveckling av hamnen och allmänintresset däri.

SCA vill även notera att i den mån den internväg genom hamnen belöper på bolagets fastighet Holmsund 2:66 har vägen ifråga en något rakare sträckning än markerat på plankartan.

**Kommentar:** Yttrandet noteras. Inga vägar regleras inom hamnområdet varför eventuellt fel på vägens sträckning ligger i grundkartan. Detta påverkar inte den juridiska plankartan. Grundkartan har uppdaterats efter samrådet och innan granskning av detaljplanen.

## HOLMENS SAMFÄLLIGHET

*Inkom 2021-10-24*

Det är undermåligt utrett i underlagen hur en utbyggnad av hamnen och den ökade verksamheten kommer påverka miljön på och runt Holma varken avseende luftföroreningar, utsläpp till vatten eller buller. Man har inte i planen tagit helhetsgreppet på miljökonsekvenserna (luftföroreningar, buller m.m.) av både utbyggnad av hamnen och den planerade Sjästadens som ju kommer påverka trafiksituation och annat. Bullret kommer öka på grund av att större, tyngre och fler fartyg angör i inre hamnen närmare Holma. Den typ av buller (lågfrekvent) som kommer från fartyg har man inte tagit hänsyn till och utrett i underlaget. Trafiken på E12 kommer öka med betydligt fler och tyngre fordon och man skriver ingenstans att bullerskydd krävs för att skydda boende nära bron från varken dagens eller framtidens ökade bullernivåer. Man nämner inte skicket på bron och de skador som blir varje år och det finns ännu inga planer på hur man ska hantera bullret från ännu mer och ännu tyngre trafik på bron. Trafiksituationen på bron och för oss som bor på Holma och behöver korsa körfälten regelbundet kommer påverkas av den tätare och tyngre trafiken. Detta har man inte nämnt eller tagit hänsyn till i planen. Man har i bullerberäkningar inte tagit med den ökning i bullernivå som dubbdäcken innebär. Studier visar på en dubblerad

ljudnivå från fordon med dubbdäck jämfört med utan. Här används ju dubbdäck stor del av året så det borde tas med i beräkningen men finns inte med när man presenterar hur mycket man tror att det kommer låta från bron.

Handlingarna är trots sitt omfång otydliga, opreciserade och svåra att greppa framför allt vad gäller summan av allt buller det kan handla om framöver. Det går inte att hitta vad man har tänkt för åtgärder för att se till att bullernivån blir rimlig (den är ju redan nu rätt orimlig både från Obbolafabriken, tunga trafiken på bron och från hamnen, speciellt när dessa bullerkällor adderas). Det går inte heller att hitta tänkta åtgärder för ökad trafik på en bro som inte klarar av dagens belastning, åtgärder för ökat buller både från hamnen och från vägen, och trafikverkets redan idag dåliga underhåll av sin europaväg. Vi efterlyser en konsekvensanalys av vad ökad hamnkapacitet kan innebära för vattenkvalitén i älvens in- och utlopp, vi ifrågasätter också hastighetsbegränsningen 70 km/tim på en väg som belastningsmässigt inte klarar av det.

### **Uppdaterad version av yttrandet:**

Det är undermåligt utrett i underlagen hur en utbyggnad av hamnen och den ökade verksamheten kommer påverka miljön på och runt Holma varken avseende luftföroreningar, utsläpp till vatten eller buller. Man har inte i planen tagit helhetsgreppet på miljökonsekvenserna (luftföroreningar, buller m.m.) av både utbyggnad av hamnen och den planerade Sjöstaden som ju kommer påverka trafiksituation och annat. Bullret kommer öka på grund av att större, tyngre och fler fartyg angör i inre hamnen närmare Holma. Den typ av buller (lågfrekvent) som kommer från fartyg har man inte tagit hänsyn till och utrett i underlaget. Trafiken på E12 kommer öka med betydligt fler och tyngre fordon och man skriver ingenstans att bullerskydd krävs för att skydda boende nära bron från varken dagens eller framtidens ökade bullernivåer. Man nämner inte skicket på bron och de skador som blir varje år och det finns ännu inga planer på hur man ska hantera bullret från ännu mer och ännu tyngre trafik på bron. Trafiksituationen på bron och för oss som bor på Holma och behöver korsa körfälten regelbundet kommer påverkas av den tätare och tyngre trafiken. Detta har man inte nämnt eller tagit hänsyn till i planen. Man har i bullerberäkningar inte tagit med den ökning i bullernivå som dubbdäcken innebär. Studier visar på en dubblerad ljudnivå från fordon med dubbdäck jämfört med utan. Här används ju dubbdäck stor del av året så det borde tas med i beräkningen men finns inte med när man presenterar hur mycket man tror att det kommer låta från bron.

Handlingarna är trots sitt omfång otydliga, opreciserade och svåra att greppa framför allt vad gäller summan av allt buller det kan handla om framöver. Det går inte att hitta vad man har tänkt för åtgärder för att se till att bullernivån blir rimlig (den är ju redan nu rätt orimlig både från Obbolafabriken, tunga trafiken på bron och från hamnen, speciellt när dessa bullerkällor adderas). Det går inte heller att hitta tänkta åtgärder för ökad

trafik på en bro som inte klarar av dagens belastning, åtgärder för ökat buller både från hamnen och från vägen, och Trafikverkets redan idag dåliga underhåll av sin europaväg. Vi efterlyser en konsekvensanalys av vad ökad hamnkapacitet kan innebära för vattenkvalitén i älvens in- och utlopp.

Vi ifrågasätter också hastighetsbegränsningen 70 km/tim på en väg som belastningsmässigt och trafiksituationmässigt inte klarar av det. In- och utfart till Holmen från Obbolabron är redan idag trafikfarlig. Sly växer vid monumentet som på sommaren skymmer all sikt vid utfart, de senaste åren är det privatpersoner som på eget initiativ håller efter den slyn. För att svänga av bron in till Holmen är det en risk att bli påkörd bakifrån då trafik kommer i hög hastighet bakom en och sällan förväntar sig att bilar ska svänga av där. Här skulle det hellre vara en sänkt hastighetsbegränsning, med fördel i kombination med en busshållplats istället för monumentet vid infarten, och med fördel i kombination med en fartkamera. Barn som bor på ön omringas av en farlig väg med tung trafik i hög hastighet, deras möjlighet att på ett säkert sätt transportera sig till Holmsund/Obbola och vidare med buss, till fots eller cykel bör ses över. När trafiken ökar ytterligare i samband med ombyggnationerna vid Hamnen kommer detta problem öka.

**Kommentar:** Se kommentarer under länsstyrelsen yttrande.

## YTTRANDE 1

*Inkom 2021-10-16*

Framför allt saknar jag en bild över den sammanlagda miljöpåverkan denna detaljplan medför på området runt och närheten av det detaljplanerade området. Med hänsyn taget också till de planer på exploatering och förändringar i näromgivningen som är aktuella.

Jag vill se utredningar som visar på den sammanlagda situationen, både idag och efter den tänkta förändringen.

Jag önskar betydligt mer detaljerade utredningar gällande den sammanlagda miljöpåverkan för omgivningen.

Jag vill även se en riskbedömning om vad den totala situationen innebär för människors hälsa och miljö, gällande bland annat buller samt preciserat vilka föroreningar och utsläpp till vatten och luft. Jag tycker också att underlaget till medborgarna bör innehålla mer information om hälsorisker kopplat till de bullernivåer och även andra miljöfaktorer som dagens situation och den förändring av verksamheten som detaljplanen syftar till innebär.

Underlaget motsvarar inte de utredningar man kan förvänta sig när man planerar bygga en stor hamn i nära anslutning till bostäder och dessutom planerar en helt ny stadsdel precis i anslutning. Jag tänker då både på befintliga bostäder i närområdet och de som planeras för i projektet Sjöstaden.

Mina synpunkter rör främst bullersituationen i och kring det aktuella området och brister i materialet gällande omgivningsbuller i relation till detaljplanen.

I närområdet finns redan idag stora industrier och verksamheter med höga bullernivåer. I bullerutredningen står att "De verkliga bullernivåerna kan på vissa platser bli högre än de beräknade, eftersom det kan tillkomma buller från verksamheter utanför planområdet"

Detta är väsentliga uppgifter. Det framgår inte av utredningen hur mycket högre de verkliga bullernivåerna kommer vara. Varken heller var eller när. Kommunens Miljö- och Hälsoskydd är väl medvetna om problematik med höga bullernivåer vid bostäder i närheten av det detaljplanerade området.

Bullerutredningen som finns i underlaget är dessutom vilseledande och ger inte beslutsfattare tillräckliga eller ens korrekta underlag för att fatta ansvarsfulla beslut för sina medborgare. Inte heller ger det medborgarna tillräckligt med underlag för att kunna förstå och ha synpunkter på planen.

### **Sammanlagd ljudnivå**

Det finns olika bullerkartor i utredningen som visar bullerpåverkan från vägtrafik respektive verksamhetsbuller i separata kartor från verksamheterna i hamnområdet. En uppdelning av vad respektive källa alstrar för ljudnivå är relativt ointressant i förhållande till vad totalen blir i verkligheten. Till exempel kommer SCA's fabrik i Obbola bidra till den totala bullernivån för omgivningen. SCA har dessutom bullervillkor som överskrider Naturvårdsverkets riktvärden.

För att veta vad detaljplanen i praktiken medför i bullernivåer för omgivningen samt för att medborgarna och boende i närheten skall ges möjlighet att förstå vad denna detaljplan innebär tycker jag att informationen skall presenteras och visualiseras utifrån den sammanlagda bilden. Då måste man också ta hänsyn till den kumulativa effekten. Man nämner denna i rapporten, men jag ser inte att man beaktar den i materialet och visualiseringen av nivåerna.

När man räknar ut den sammanlagda ljudnivån från flera ljudkällor måste man beakta att ljudtrycksnivå uttrycks i decibel, som är en logaritmisk skala. Detta innebär bland annat att om två lika starka ljudkällor läggs ihop ökar ljudnivån med cirka 3 dB. Två ljudkällor på 30 dB ger således en total ljudnivå på 33 dB. Lägg tio lika starka ljudkällor ihop ökar ljudnivån med cirka 10 dB. Med tio ljudkällor på vardera 30 dB blir således den totala ljudnivån 40 dB. Denna princip nämns i bullerutredningen, men jag ser inte att man tagit hänsyn till detta i beräkningar och visualiseringar av bullernivåerna i omgivningen.

I dokumentation från verksamheternas ansökan, tillstånd och bullerkarta från UmK så har SCA villkor på 50 dB(A), vilket enligt deras beräkningar och mätningar näppeligen innehålls. E12 bullrar närmare 50 dB(A) och även hamnen ligger på en nivå kring 50 dB(A). Inför antagandet av ny detaljplan

för hamnen tycker jag att oberoende och utförlig kartläggning som inkluderar mätningar skall tas fram för den totala ljudbilden i områdena runt hamnen. Inte minst då trots att utredningen inte tar hänsyn till samtidig påverkan och den kumulativa effekten så överskrids bullernivåer vid flera bostäder.

### Synpunkter på underlaget gällande buller

- MKB'n behöver som sagt kompletteras med bullerkarta som visar den sammanlagda bullernivån från samtliga verksamheter och bullerande aktiviteter i hamnområdet, trafiken på E12 och SCA. Även andra bullerkällor av betydelse för den totala bilden måste tas i beaktande.
- I utredningen saknas helt uppgifter om transporter inom hamnområdet. I riskbedömningen för Märkpojken nämns industrispår, men information om buller från detta återfinns inte i bullerutredningen. Det är känt sedan länge att boende öster om hamnen upplever stora störningar från tågtrafiken inom hamnen.
- De planer som finns för Märkpojken 1 och 6 där det planeras för en helt ny stadsdel. Klipp från exploatörens hemsida: "Den nya stadsdelen omfattar 3000-4000 nya bostäder, vilket tillsammans med det befintliga Holmsund och Obbola på andra sidan vattnet kommer att utgöra Västerbottens tredje största ort. Staden innehåller förutom attraktiva och varierade bostäder även skolor, förskolor, kontor och kommersiella lokaler, platser för kultur och sport samt transportmöjligheter både till sjöss och på räls." Bland annat planeras för ett "Stora Coop". Förutom att säkerställa att bullernivåer för boende i denna nya, tänkta, stadsdel möjliggör dessa planer så bör även en sammanvägd helhetsbedömning för miljöpåverkan i området göras. En helt ny stadsdel kommer innebära förändringar i trafiksituationen som också bör tas i beaktande när man planerar för en utbyggnad av hamnen. Denna bör finnas eller åtminstone tas i beaktande inför beslut om detaljplan för hamnen då dessa två exploateringar i hög grad kommer påverka varandra och innebära en helt ny trafik- och befolkningssituation i området.
- Information om indata är bristfällig i bullerutredningen. I Avsnitt 4.3 i står "Placering av bullerkällor och ljudeffekter för dessa har erhållits från bullerutredningar, inklusive ljudmätningar, från respektive verksamhetsutövare". Dessa utredningar finns inte redogjorda för så indata är inte spårbart vilket innebär att resultatet och slutsatserna i rapporten inte överhuvudtaget går att granska. Jag tycker att man skall redogöra för dessa utredningar i underlaget så de kan granskas av oberoende part.
- Jag tycker att bullernivåer presenteras alltför generellt i utredningen. Det saknas i bullerutredningen en nyansering av de ljudkarakterer som Naturvårdsverket och Folkhälsomyndigheten

preciserar med avvikande (lägre) riktvärden, precisering av bullernivåer och variation på både nivåer och ljudkaraktär. Bland annat så innebär hamnverksamheten återkommande lastning och lossning av metall då containrar är gjorda av metall. Metallramper används när fordon kör av och på och det förekommer andra aktiviteter med tydligt hörbara tonkomponenter. Jag saknar också hur bullernivåerna förhåller sig till riktvärdena för olika tider på dygnet. Jag saknar också precisering av buller i och kring bostäder som Boverket rekommenderar. Ex. buller inomhus, framför allt till följd av lågfrekvent buller, tyst sida, tillgång till tyst uteplats m.m. Samtliga med riktvärden under de beräknade nivåerna som återfinns i rapporten.

- Utredningen saknar helt information om lågfrekvent buller. Lågfrekvent buller är ofta karaktäriserande för bland annat, fläktar och ventilationsanläggningar, tung trafik, kompressorer, sjötransporter, och dieselmotorer. Källor som rimligen är frekventa i hamnens verksamhet.

Detta buller medför särskilda problem då störningen av lågfrekvent buller är mycket större än buller på högre frekvenser. Lågfrekvent buller dämpas också mycket sämre av en husfasad än buller med högre frekvens vilket innebär att bullernivån inomhus blir högre. När ljudet domineras av låga frekvenser påverkar det människor mer än andra ljud, vid samma A-vägda nivå. Exponering kan orsaka trötthet, irritation, huvudvärk, koncentrationssvårigheter och störd sömn. Symtomen och besvären kan komma redan vid relativt låga ljudnivåer, i nivå med den normala hörtröskeln.

- Underlaget och beräkningarna i utredningen avviker väsentligt från de faktiska mätningar som gjorts. En externbullermätning gjordes av Thyréns, december 2020, på uppdrag av Umeå Hamn vid vår fastighet. Mätningen visar att den ekvivalenta bullernivån utomhus i själva verket konstant ligger en bra bit över 50 och ända upp till 70 dB(A). Utredningen från 2020 konstaterar att huvuddelen av ljudnivån troligen kommer från Umeå Hamn och SCA, men någon vidare utredning av respektive verksamhets bidrag har inte gjorts. Bullerkartan för detaljplanen visar 38 dB(A) vilket är väldigt tyst.

Diskrepansen mellan uppmätt och beräknat värde utomhus är nästan 10 – 30 (!) dB(A) vilket är en mångdubbling av ljudnivån. Denna diskrepans måste utredas.

Mätningen visar också på betydande överskridanden av riktvärden för lågfrekvent buller inomhus, i en modern, välisolerad och nybyggd villa, när den vid tillfället uppmätta båten anlöper i den inre hamnen.

- Det detaljplanerade området ligger precis i närheten av ett Natura2000 område och naturreservatet Umeälvens delta. Jag saknar information om hur förändringen i det detaljplanerade området påverkar dessa. Jag undrar också om ön Holmen alldeles invid hamnen



räknas som ett område för fritidsbebyggelse och rörligt friluftsliv där NVV har lägre riktvärden för buller.

- I och med att dubbdäck används under en stor del av året i norra Sverige bör det tas med i beräkningen av bullernivåer. Påverkan på bullernivåer av dubbade vinterdäck är dåligt studerad, men sägs ge en ökning om ca 5 dB(A) enligt uppgift, det vill säga en näst intill fördubblad ljudtrycksnivå.
- Det framgår inte om skicket på E12 längs Obbolabron finns med i beräkningarna. Bron förefaller inte klara dagens trafikbelastning. Bron har skarvar vid vardera fäste som smäller med ett metalliskt högt ljud var gång ett fordon passerar. Ju tyngre fordon desto högre ljud. Varje säsong mjuknar också asfalten och trycks ihop i södra körfältet med stora gropar och gupp till följd. Sannolikt för att underlaget inte klarar de inbromsningar som tunga fordon gör vid infart mot Holmsund. Dessa ojämnheter orsakar oljud när fordon kör över och onödiga inbromsningar och accelerationer. Det södra körfältet liknar idag ett lapptäcke efter alla års många lagningar. Finns detta alls med i beräkningarna av bullret från bron? Vem tar ansvar för att bron/E12 klarar dagens trafik och den förväntade belastningen med den planerat ökande tunga trafiken? Och vem ansvarar för att säkerställa bullernivåerna som förefaller vara förhöjda till följd av brister i konstruktionen?
- Visst finns också ett ännu obemött beslut från MMD om att SCA skall komplettera sin MKB med uppgifter om vägsträckan mellan hamnen och SCA? Vad är status på den frågan?

### **Hälsorisker vid exponering av buller**

Jag vill också uppmärksamma er på att buller i omgivningsmiljön bedöms av WHO som en av de viktigaste miljöriskerna för befolkningens hälsa. Mycket ny forskning visar på bullrets negativa inverkan på vår hälsa. Det gäller i synnerhet effekter av långtidsexponering på hjärt-kärlsystemet, såsom högt blodtryck, hjärtinfarkt och stroke. WHO:s rekommendationer om ljudnivåer utomhus från trafik vid bostäders fasad är betydligt strängare än de riktvärden som idag tillämpas i Sverige. Det är viktig kunskap vid planering av en stor hamn i anslutning till bostäder, samhälle, grönområden och skyddad natur. Och av särskild vikt när planer på att anlägga en helt ny stadsdel finns i direkt anslutning till bullrande industrier. Se Buller-nätverkets temanummer om WHO's riktlinjer. Aktuellt på bullerområdet (sll.se)

### **Luftföroreningar**

Man förväntar sig efter utbyggnaden större och fler fartyg i den inre delen av hamnen. Hamnens representanter säger sig inte kunna ta ansvar för den miljöpåverkan besökande fartyg medför då man är en allmän hamn och man inte kan neka någon att lägga an. Vad kommer dessa större och tyngre

fartyg än närmare bostäder, samhälle och grönområden medföra i form av buller samt föroreningar och utsläpp till vatten och luft? Fler och tyngre fordon som skall hantera mer och tyngre gods.

**Kommentar:** Hamnen kan redan idag byggas ut i enlighet med gällande detaljplaner varför utredningsinsatsen för aktuell detaljplan, jämfört med att det avsåg en helt ny etablering av hamn, inte uppnår samma nivå. I aktuellt fall är det viktigt att visa på skillnaden idag, utbyggnad enligt gällande detaljplan samt vilken skillnaden blir med ny detaljplan. Planhandlingarna med utredningar, vilka har bearbetats utifrån inkomna synpunkter under samrådet, bedöms redovisa detta på ett godtagbart sätt.

#### Påverkan på Umeälvens delta

Umeälvens delta och område, cirka 1 km norr om hamnen, är utpekade som Natura2000 område (enligt habitat och fågeldirektivet) samt som Ramsarområde och naturreservat. Deltat är uppbyggt av sediment från Umeälven och de grunda områdena är bland annat viktiga reproduktionsområden för fisk och vattenområdena är även viktiga häcknings- och rastområden för fåglar.

En stor hamn har påverkan på sin omgivning. Med en utbyggnad skapas bland annat förutsättningar för större och fler fartyg att angöra hamnen. Utökad areal industrimark ger också förutsättningar för fler verksamheter som kan påverka vattenförekomsterna genom utsläpp till vatten och fysisk påverkan av vattenområdet. Planerad förändring bedöms inte påverka områdets värden på ett betydande sätt varför området inte specifikt hanterats i planhandlingarna (även om det nämns i sammanhang). Området ligger uppströms älven vilken har ett stort flöde. Vid extrema förhållande bedöms eventuella föroreningar som når Natura2000 området vara så utspädda att särskilt utredning inte krävs. Påverkan sett ur ett detaljplaneperspektiv utgörs framför allt av miljöeffekter som ett led av byggnationer (skapandet av nya landområden). De verksamheter som i senare skede tar plats inom industriområdet är inte möjligt att bedöma i detaljplaneskedet, utan utreds och bedöms i tillståndsprocessen (enligt miljöbalken) för respektive verksamhet.

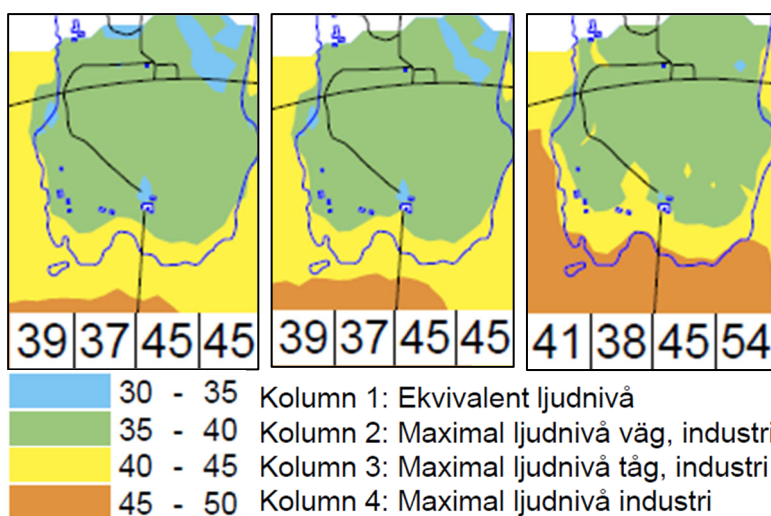
#### Buller

Riktvärden för buller för fritidsbebyggelse är detsamma som för bostäder. Vid bostäder är riktvärdena från industri/verksamhet (frifältsvärde utomhus) 50 dBA ekvivalent ljudnivå vardagar (kl. 06.00-18.00), 45 dBA kvällar och helger samt 40 dBA nattetid.

Friluftsområden kan omfattas av lägre riktvärden. Med friluftsområden i detta sammanhang avses ett område som i kommunens översiktsplan särskilt pekats ut för det rörliga friluftslivet, eller andra områden som nyttjas mer frekvent för friluftsliv, där naturupplevelsen är en viktig faktor och där en låg ljudnivå utgör en särskild kvalitet. I dessa områden är riktvärdena från industri/verksamhet (frifältsvärde utomhus) 40 dBA ekvivalent ljudnivå vardagar (kl. 06.00-18.00) och 35 dBA övrig tid.

Enligt bullerutredningen (reviderad efter samrådet) beräknas industri-/verksamhetsbullret ekvivalent ljudnivå när detaljplanen är genomförd i sin helhet, det vill säga "prognos 2050", uppgå till 41 dBA vid bostäder på den södra delen av Holmön (söder om väg E12/Obbolabron). Detta kan jämföras med dagens bullernivåer som beräknas uppgå till mellan 39 dBA.

En ökning av ljudnivån med 3 dB upplevs som en hörbar skillnad och en ökning med 8 till 10 dB upplevs som en fördubbling av ljudnivån.



*Industribuller. TV: Nuläge. Mitten: prognos 2050 med gällande detaljplaner (nollalternativet). TH: prognos 2050 med ny detaljplan.*

På ön Holmen finns skyddad natur vilket bland annat nämns särskilt i översiktsplanen (med fördjupningar och tematiska tillägg). Det utpekade området avgränsas på Holmens nordöstra del, norr om Obbolabron. Eftersom området ligger strategiskt nära kommunikationer finns här planer att utveckla området för besökande med utblickar över deltalandskapet. Ön Holmen är inte utpekad som ett område för fritidsbebyggelse och rörligt friluftsliv (rekreationsområde) i kommunens

översiktsplaner. Stor del av bostäderna utgör idag året runt bebyggelse (tillkomna efter 1989) och riktvärdena för buller räknas därmed utifrån dessa förutsättningar.

Gällande detaljplan (antagen 2002) reglerar delar av ön Holmen. I denna detaljplan regleras naturområden kring bostadsfastigheter norr om väg E12/Obbolabron. Inget särskilt område för friluftsliv pekas ut. Området söder om väg E12/Obbolabron, med undantag av två bostadsfastigheter, är inte detaljplanelagt.

Det stämmer att SCA har en utredningspunkt som innebär att bolaget ska utreda tillkommande buller av bolagets transporter till och från anläggningen i Obbola längs väg E12/Holmsundsvägen. SCA ska svara MMD senast februari 2023 (tre år efter att tillståndet har tagits i anspråk). Därutöver finns ett bullerklagomål från en privatperson på ön Holmen vilket överklagats till MMD som återförvisade ärendet länsstyrelsen. SCA svarade på detta ärende i januari 2022.

I övrigt, se kommentarer under länsstyrelsen yttrande.

## YTTRANDE 2

*Inkom 2021-10-22*

Hänsyn till ökade bullernivåer är inte tydliggjort i förslaget och då menar jag både utifrån att hamnen kommer att öka sin kapacitet och den ökning av trafik som detaljplanen innebär. Holmsund/Obbola bron är redan idag utsatt för högre slitage än vad den klarar av. Varje år uppstår "potthål" och nedsliten asfalt där det uppstår vattenansamlingar. Lagningar sker i form av åtgärder som att lappa och laga och det utförs ibland flera gånger per år. Ny asfaltsbeläggning har också gjorts vid flera tillfällen. Bron klarar redan idag inte den belastning som den utsätts för och det finns ingen konsekvensanalys av vad en ökad belastning kommer att innebära. Vattenkvaliteten utanför Obbolafabriken och hamnen har sedan 1960-talet varit omtvistad och under en lång rad av år förekom fiskeförbud i området. Med den utbyggnad som nu är planerad kommer kvalitén på vattnet att åter utsättas för ökade utsläpp och det i ett inlopp till en älv där lax och annan ädelfisk går upp och nedströms. Vattenkvaliténs försämring finns inte heller med i planen. Den ökade trafiken som en utbyggnad innebär problematiseras inte heller. Bron är en europaväg som redan idag underhålls på ett undermåligt sätt beträffande plogning vintertid. Med ökad trafik, ökat slitage, ökat buller och hastighet på 70 km i timmen kommer problemen inte att minska. Jag efterlyser en mer genomgående planering beträffande ökat buller, ökad trafik, miljöpåverkan och konsekvenser för människor, djur och natur.

**Kommentar:** Se kommentarer under länsstyrelsen yttrande.

### YTTRANDE 3

*Inkom 2021-10-23*

Vi undertecknade har synpunkter och funderingar gällande förslaget på ny detaljplan för Umeå Hamn.

Vi är bosatta på Holma (Holmen) liksom många andra ändå sedan 40-50-talet i fritidsstugor och numera i permanent åretruntboende.

Hamnen är en stor verksamhet och den planerade ombyggnaden innebär stora förändringar i inre hamnen som ligger nära våra fastigheter på Holma. Betydligt fler och större båtar kommer angöra vid kajerna närmare bostadsbebyggelse. Mer och tyngre gods ska lastas, lossas och transporteras till och från hamnen.

Redan idag störs vi och andra av buller från hamnområdet, SCA och trafik på E12 både dag och nattetid. Vi ser i (de f.ö. svårtolkade) prognoserna en passus: "De verkliga bullernivåerna kan på vissa platser bli högre än de beräknade, eftersom det kan tillkomma buller från verksamheter utanför planområdet." Den totala bullernivån är egentligen det enda som har betydelse för oss och vi vill se hur den påverkas av de planerade förändringarna i hamnen. Buller har som bekant en kumulativ effekt så om två källor bullerar på samma nivå blir den totala bullernivån ännu högre. Buller från fartyg är ofta av lågfrekvent karaktär som ger störande buller utomhus och på uteplatser, men som dessutom inte hindras väl av fasad och därmed tränger in i husen.

- Vi vill se en tydlig redogörelse för hur vi i närområdet kommer att påverkas av detta och vi vill att man också tar hänsyn till lågfrekvent buller i miljökonsekvensbeskrivningen.

Vi störs också redan nu påtagligt av trafiken på bron/E12, som dessutom inte verkar klara dagens trafikbelastning. Man (Trafikverket/Transportstyrelsen) har konsekvent tillbakavisat önskemål om sänkt hastighetsgräns över bron av olika märkliga skäl (däribland att man inte vill störa nyttotrafiken med sänkt hastighetsgräns och att en hastighetssänkning skulle ändå inte efterlevas!!) Bron har skarvar vid varje fäste som smäller metalliskt högt varje gång ett fordon passerar. Ju tyngre fordon desto högre ljud. Den tunga trafiken orsakar varje år besvärliga skador vid inbromsning på östra delen av bron (Holmsundssidan), som behöver lappas och lagas årligen. Skadorna innebär gropar och gupp som förstärker ljudet. Med tanke på, att man beräknar att speciellt den tunga trafiken beräknas öka med nästan det dubbla så måste det innebära ökade svåra framtida problem.

-Vi ser inte i underlaget några bullerberäkningar vad gäller bron/E12 och inte heller några tankar om bullerdämpande åtgärder. Vi saknar också redogörelse för när mätningar gjorts, vid vilket väglag, vinter/sommarväglag eller vilka tider på dygnet, dvs faktorer som kan ha stor betydelse för mätvärdena.

-Inte heller bullret från SCA syns inte i underlaget, utom möjligen lite anonymt inkluderat i "andra verksamheter".

-Med förvåning ser vi inte heller någon redogörelse för hur miljön, stränder, djurliv och friluftslivet kommer att påverkas av förändringen. Då tänker vi på buller men även sediment vid strand och vatten, samt utsläpp till luft och vatten. I underlagen beskrivs bara miljöpåverkan och naturvärdesinventering i själva hamnområdet, inte omkringliggande natur. Det är också svårförståeligt att man verkar anta helt kort att Natura 2000-området inte kommer att påverkas nämnbart. Vad ligger till grund för det antagandet. Ingen redovisning finns för gjord utredning.

Sammantaget upplever vi utredningen mångordig men ändå knapphändig informerande och mycket svårtolkad.

Vi önskar mer tydlig information om hur den totala situationen blir för oss boende i närområdet som innefattar samtliga verksamheter inklusive trafiken på vägarna i närheten och inkluderande buller och utsläpp till i luft och vatten, samt eventuellt annat som kan ha betydelse för vår boendemiljö. Detta för att alla kunna ta ställning till detaljplanen på ett ansvarsfullt och välinformerat sätt.

**Kommentar:** Se kommentarer under länsstyrelsen yttrande samt Yttrande 1.

#### YTTRANDE 4

*Inkom 2021-10-24*

Ökad trafik kommer att innebära väsentligt försämrad livskvalitet för boende på Holmen i form av ökade bullernivåer, avgaser, svårigheter att komma ut på E 12 osv. Redan nu genom de ökade godstransporterna via finlandsfärjan har försämring skett! Vi efterlyser besked på hur förbättringar avseende bullerdämpande åtgärder kommer att se ut. Belastningen på bron är redan hög och ljudet/oväsendet när lastbilar passerar brofästet mellan Holmen och Obbola är påtagligt. Något som nu kommer att fördubblas! Att fordonstransporterna mellan hamnen och Obbolafabriken måste ske med elfordon i syfte att minska buller och avgaser ser vi som en förutsättning för hela vårt samhälle. Säkerheten för gång- och cykeltrafikanter måste också tillgodoses. Skyddsräcke är nödvändigt och vi ställer oss frågan varför hastigheten på bron är 70 km? De tunga transporterna med inbromsning in mot Holmsund medför stora skador på vägen.

**Kommentar:** Se kommentarer under länsstyrelsen yttrande.

## YTTRANDE 5

*Inkom 2021-10-24*

Hur kommer bullernivån från hamnens utbyggnad och sjöstaden att påverka oss som bor på Holmen?

Hur kommer ökad trafik på bron att påverka bullernivån för oss?? Bullerplank??

Underhåll av bron är dålig!

Vad händer när det blir ytterligare tung och mer trafik?

Hur kommer in/ut farten till Holmen att fungera med ökad trafik? Svårt i dagsläget!

Fartbegränsning behöver ses över på bron För hög hastighet i nuläget!

**Kommentar:** Se kommentarer under länsstyrelsen yttrande.

## YTTRANDE 6

*Inkom 2021-10-24*

Jag har svårt att läsa dessa omfattande underlag med mycket fackterminologi, men har några funderingar kring transporter och buller, som boende på Villagatan, Svenskbyområdet.

Gällande bilaga 7, transport; Enligt tabell 2 uppgår ÅDT för tung trafik för mätpunkterna A, B och C till 1230, men i tabell 4, med beräkningar till tung trafik till hamnområdet uppges siffran för mätpunkt A+B+C till 957. Frågor till varför beräkningen 2021, utifrån tidigare mätningar har sänkts med drygt 20% och vad det får för följdkonsekvenser för beräkningar på framtida mängder?

Av bilagan kring transporter går det inte att utläsa mängden transportrelser, eller ÅDT, som beräknas för den trafik som kommer att behövas för att göra de utfyllnader i hamnen som kommer att behövas för ut-/ombyggnaden där. Är den trafiken hanterad i annat dokument? Som närboende har det ju redan varit påtagligt hur trafiken som sköts av Sundh's åkeri har inneburit en ökning av tung trafik, och dessutom förbi Skärgårdsskolan och inte via E12 som hade varit önskvärt.

Gällande bilaga 6, bullerutredning; Frågor till hur både trafikbuller och verksamhetsbuller inte tycks nå oss som bor på Patholmsvägen, Villagatan, Skottesvägen..? Inte heller är störande ljud från ÅVC omnämnt, något som förmodligen också kommer att öka om Sjöstaden byggs och inflyttningen ökar till området.

Förstår inte heller hur röda nivåer tycks upphöra i höjd med infarten från E12 till Svenskbyområdet, i flera av bilderna/beräkningarna, gällande ekvivalent ljudnivå?

Ljud från de olika verksamheterna färdas redan i dag väldigt påtagligt över vattnet i Patholmsviken, men enligt beräkningarna verkar inte störande ljud/buller alls föras över vattnet till kvarteren i Svenskbyområdet och Ljumviken, alternativt att det stannar upp vid strandkanten?

**Kommentar:** Transportutredningen och bullerutredningen har reviderats efter samrådet. I övrigt, se kommentarer under länsstyrelsen yttrande.

## YTTRANDE 7

*Inkom 2021-10-24*

Vid närmare granskning av detaljplaneförslag BN 2020/02148, som utgår från en masterplan för området, så bedöms effekter och konsekvenser av planförslaget fortsatt ytliga och svepande.

Trots att såväl transportutredningen som bullerutredningen fördjupar sig i detaljer som ÅTD (årsdygnstrafik) så drar man endast generella slutsatser. Vissa uppgifter är felaktiga tex i transportutredningen anger man antalet ÅDT för tung trafik från SCA till +50 trots att det verkliga antalet är +100. SCA Logistic's infrastrukturprojekt för samordnade järnvägstransporter från SCA Munksund tas inte ens upp. Man hänvisar till bullerutredningar som gjorts tidigare men inte av vem. Man nämner visionen Sjöstaden längs E12, över- resp underfarter och ett resecenter för persontrafik längs järnvägen trots att inga detaljplaner har upprättats och kommunicerats med Trafikverket. I diagrammen över industribuller avtar bullret mirakulöst från över 60 dBA till 40 – 45 dBA inom några hundra meter från bebyggelsen österut. På samma sätt förändras diagrammen för vägtrafikbuller AK08 resp AK09. Längs Patholmsviken t.o.m. halveras värdena.

Man skriver att konsekvenserna av planförslaget bedöms bli liten avseende verksamhetsbuller och måttlig avseende trafikbuller (1 - 2 dBA) trots att Kvarken Port AB planerar för en fördubbling av transporterat gods. Samtidigt som man planerar för en dygnet-runt-verksamhet där en stor del av transportererna kommer att göras på järnväg (se SCA ovan). Trots att järnvägen löper mycket nära bostäder och att över- resp underfarter bara finns i begränsad omfattning. För buller hänvisar man till Naturvårdsverkets riktvärden. Umeå Kommuns eget åtgärdsprogram för buller nämns inte.

Trots att den största andelen transporter kommer att utgöras av fordon som drivs med fossila bränslen lämnar utredningen det faktum helt genom att påstå att "vägsträckan är så öppen att utsläppen blåser bort". Trots visionen att bygga bostäder dels längs E12 dels längs väg 531. Väg 531 är dessutom en lokalgata som sträcker sig genom tätorten Holmsund med tomtutsläpp från bostäder samt trånga rondeller och borde överhuvudtaget inte nyttjas för tunga transporter.

Genomgående bedöms risker och miljöbelastning som låga trots en fördubbling av risker, gods och transporter. Detaljplanen ger en tydlig känsla



av överspelade politiska antaganden och förhoppningar om en outsinlig framtida tillväxt. Särskilt tydligt i Umeå Kommuns klimat och miljömål. Ytterligare i den ökade spänningen mellan öst, väst och inte minst mellan Kina och övriga världen.

**Kommentar:** Hamnen kan redan idag byggas ut i enlighet med gällande detaljplaner varför utredningsinsatsen för aktuell detaljplan, jämfört med att det avsåg en helt ny etablering av hamn, inte uppnår samma nivå. I aktuellt fall är det viktigt att visa på skillnaden idag, utbyggnad enligt gällande detaljplan samt vilken skillnaden blir med ny detaljplan. Planhandlingarna med utredningar, vilka har bearbetats utifrån inkomna synpunkter under samrådet, bedöms redovisa detta på ett godtagbart sätt. Detta innebär att bland annat transportutredningen och bullerutredningen har reviderats och beräkning av föroreningshalter i relation till MKN luft har kompletterats. Hur bullerberäkningarna gjorts beskrivs i rapporten.

Det är viktigt att känna till att utvecklingen av tätorterna och enskilda verksamheter sker i separata processer. Hur till exempel varje utvecklingsprojekt/detaljplan bidrar till den totala bullerbilden redovisas i respektive planprocess. Frågan om helhetsgrepp buller kommer därutöver att redovisas i arbetet med den fördjupade översiktsplanen för Holmsund och Obbola som är under framtagande. I aktuell detaljplan för hamnen redovisas därmed i första hand det buller som utvecklingen av hamnen innebär. SCA:s bullerkrav styrs enligt verksamhetens tillstånd (enligt miljöbalken).

I övrigt, se kommentarer under länsstyrelsen yttrande.

## ÄNDRINGAR EFTER SAMRÅD

Nedan sammanfattas de justeringar som skett sedan samrådet.

### Tillkommande/reviderade utredningar

- En åtgärdsutredning har tagits fram som underlag till detaljplanen sedan samråd med syfte att redovisa resultat från kända miljötekniska utredningar som gjorts inom planområdet. Planhandlingarna har kompletterats med information och utredningen redovisas som bilaga.
- En utredning med syfte att översiktligt redogöra för de geotekniska och geologiska förutsättningarna för planområdet har tagits fram som underlag till detaljplanen sedan samrådet. Planhandlingarna har kompletterats med information och utredningen redovisas som bilaga.
- En ny, anpassad, riskutredning har gjorts för Umeå hamn avseende farligt gods. Planhandlingarna har kompletterats med information och utredningen redovisas som bilaga.
- Bullerutredningen har bearbetats utifrån inkomna synpunkter. Planhandlingarna har kompletterats utifrån revideringen och utredningen redovisas som bilaga.
- Dagvattenutredningen har bearbetats utifrån inkomna synpunkter. Planhandlingarna har kompletterats utifrån revideringen och utredningen redovisas som bilaga.
- Transportutredningen har bearbetats efter samrådet. Planhandlingarna och berörda utredningar har reviderats utifrån revideringen och utredningen redovisas som bilaga.
- Riksintresseanalysen har bearbetats utifrån inkomna synpunkter. Planhandlingarna har kompletterats utifrån revideringen och utredningen redovisas som bilaga.
- MKB har bearbetats utifrån inkomna synpunkter och reviderade och tillkomna utredningar. Planhandlingarna har kompletterats utifrån revideringen och utredningen redovisas som bilaga.

### Plankartan

- Parkområdena i den norra delen av planområdet har utgått och ersatts med verksamhetsområde som inte får bebyggas respektive bredare vägområde för att inrymma diken för dagvatten.
- Område för VÄG<sub>1</sub> och GCVÄG<sub>1</sub> (väg som får överbyggas med järnväg) har reviderats till användningen T<sub>1</sub> (järnväg) med bestämmelse om markreservat för allmännyttig körtrafik [z] samt allmännyttig gång- och cykeltrafik [x].

- Den nordöstra verksamhetsytan vid hamnens föreslagna entré har delats upp så att bebyggelsen begränsas närmast utvecklingsområde för bostäder i norr.
- Byggrätter har begränsats till komplementbyggnader (med nockhöjd om max 5 meter) för ytor närmast järnvägsspåren i norr.
- Infarten till hamnen (del av Holmsundsvägen) har reglerats som gata med enskilt huvudmannaskap. Bestämmelse om servitut inom kvartersmark har därmed utgått.
- Olika lösningar för hamnentré har säkerställts genom att användningen för trafikändamål [T] har kompletterats det nordöstra området.
- Bestämmelse om skydd mot störningar längs med farligt gods-leder har reviderats. Specifika utformningskrav hänvisas bland annat till genomförandeskedet.
- Bestämmelse om upphävande av strandskydd på plankartan har förtydligats avseende att bestämmelsen gäller kvartersmark, allmän platsmark och vattenområden.
- Bestämmelse för att säkerställa att riktvärden för buller hålls för verksamheter som inte tillståndsprövas enligt miljöbalken har kompletterats.
- Planbestämmelsen p (angående underhåll av underjordiska allmänna ledningar) har utgått.
- Bestämmelser om högsta nockhöjd har setts över. Högsta nockhöjd för komplementbyggnader (5 meter) har tillkommit och högsta nockhöjd har ökats från 20/40 meter till 25/50 meter.
- E-områden för befintliga transformatorstationer samt E-område för avfallsanläggning har utgått och ersatts med en generell bestämmelse [E] om att tillåta behövliga tekniska anläggningar inom hamnområdet.
- Mark som inte får förses med byggnadsverk (prickad mark) har tillkommit i hamnens södra del för att skapa utrymme för ytterligare järnvägsspår.

### **Planbeskrivningen**

Planbeskrivningen har generellt setts över enligt kompletterade och reviderade utredningar samt förändringar på plankartan. Mindre ändringar med förtydliganden och ändringar av redaktionell karaktär har även gjorts.

- Planbeskrivningen har kompletterats med informationen att Umeå hamn även är en karantänshamn.

- Planbeskrivningen har uppdaterats angående Trafikverkets riksintresseanspråk samt att ny anslutning till E12 kräver tillstånd enligt väglagen.
- Planbeskrivningen har uppdaterats angående riksintresseanspråk avseende Umeå Airport.
- Planbeskrivningen har förtydligats med vilka särskilda skäl som åberopas för upphävande av strandskyddet för olika delar av detaljplanen.
- Planbeskrivningen har förtydligats angående frågor kring artskydd.
- Planbeskrivningen har kompletterats med ett kort resonemang om framtidens godstransporter ur ett klimatperspektiv.
- Planbeskrivningen har kompletterats avseende risk för höjda havsnivåer.
- Planbeskrivningen har kompletterats med information om totalförsvarets intressen.
- Planbeskrivningen har förtydligats angående huvudmannaskap för de olika delarna av allmän platsmark.
- Planbeskrivningen reviderats utifrån Lantmäteriets synpunkter.

## Övrigt

- Ett fel har upptäckts i rapporten *Naturvärdesinventering av groddjur, häckfågel och kärlväxter*, Pelagia 2021-08-31 (två felaktiga växtnamn i Bilaga 2 - axag ändrad till agnsäv och knappag ändrad till knappsäv). Av denna anledning har rapporten reviderats (med datum 2021-12-08), men ändringen har inte föranlett några förändringar i övriga planhandlingar.
- Utredning hur det är möjligt att undvika negativ påverkan, eventuella skyddsåtgärder och behov om att söka dispens artskyddsförordningen har inletts parallellt med detaljplanarbetet.
- Umeå hamn AB har inletts en avtalsprocess med syfte att säkerställa att hamnens verksamhet kan försörjas med vatten och avlopp. Beslut sker senast i samband med att detaljplanen antas.

Detaljplanering, Umeå kommun, mars 2022

*Denna handling har godkänts av planchef Clara Ganslandt med planarkitekt Johanna Söderholm som handläggare. Handlingen är godkänd i kommunens elektroniska system och har därför ingen namnunderskrift.*