

Detaljplan för fastigheten Holmsund 2:65 – etapp 1 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 skydds- och säkerhetsåtgärder samt att säkerställa berörda riksintressen så att dessa inte blir påtagligt skadade.

Planförslaget följer inriktning och intentioner i översiktsplanen.

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

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

PLANPROCESSEN

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

Byggnadsnämnden beslutade 18 maj 2022 (BN §129) att

1. Byggnadsnämnden godkänner delning av detaljplanen för Holmsund 2:65 med flera (Umeå hamn) i två delar där etapp 1 fortsatt hanteras i ärende BN-2020/02148.
2. Byggnadsnämnden fortsätter planläggning av resterande del av Holmsund 2:65 med flera (Umeå hamn), etapp 2 i ett nytt ärende.

Planerade ut- och ombyggnationer i hamnen avses ske etappvis och tillstånd enligt miljöbalken söks för både åtgärder i vattenområdet (vattenverksamhet) och hamnverksamheten. Åtgärderna vid Norra och Södra kajen samt Energipiren i hamnens nordvästra del är i huvudsak begränsade till åtgärder i vattenområde och kräver en ny detaljplan endast avseende det vattenområde som får överbyggas. Mot denna bakgrund behöver planområdet avgränsas till området för aktuell tillståndsansökan. Parallellt med detta avses återstående delar hanteras i en egen detaljplan. Underlag och utredningar har arbetats om i enlighet med gjorda avgränsningar.

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 granskningsskedet).

Granskning nr.1. Innan planen antas ska kommunen låta förslaget till detaljplan granskas. Den som vill lämna synpunkter på förslaget ska göra detta skriftligen.

Granskning hölls mellan 2022-03-04 och 2022-04-03.

Granskningsutlåtande nr.1. Efter granskningstiden sammanställs inkomna synpunkter i ett granskningsutlåtande. Handlingarna revideras då det bedöms vara relevant.

Granskning nr.2. Eftersom planförslaget ändrats väsentligt efter granskningen genomförs en ny granskning.

Granskning hölls mellan 2022-08-29 och 2022-09-28.

Granskningsutlåtande nr.2. 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.



Planprocessen vid utökat planförfarande

LÄNSSTYRELSEN*Inkom 2022-09-28***Överprövningsgrunder enligt 11 kap PBL**

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att ett antagande av detaljplanen inte kommer att prövas. Detta förutsätter dock att planen förtydligas och kompletteras i enlighet med vad som anges i yttrandet nedan.

Riksintresse

Länsstyrelsen bedömer i likhet med kommunen att det riksintresse som kan komma att påverkas av planförslagets genomförande är riksintresset för yrkesfiske.

Av handlingarna framgår följande bedömning: ”Då farleden redan idag trafikeras av ett relativt stort antal fartyg bedöms det som osannolikt att fiske förekommer så pass nära att det skulle störas även om antalet fartyg blir fler. Konsekvensen för yrkesfisket bedöms som liten”.

Ovanstående bedömning har inte tagit hänsyn till fisket med fasta redskap som framför allt används för laxfisket, men även för sik. Dessa redskap består av ett så kallat fiskhus och dit leds fisken genom ibland flera hundra meter långa ledarmar av grovmaskigt nät. Redan idag kommer signaler från bl.a. Sjöfartsverket om att dessa redskap kan komma i konflikt med fartygstrafiken, då redskapen kan sträcka sig ut till närhet av farleden. I ett scenario med större och fler fartyg är det inte osannolikt att detta kan innebära negativa konsekvenser för bedrivandet av det betydelsefulla fisket med fasta redskap. Det nämns också i samma text att ”fler och större fartyg innebär att även ett större geografiskt område tas i anspråk för fartygstrafik”.

Med utgångspunkt från att farleden inte breddas och därmed tar mer utrymme i anspråk, ser inte Länsstyrelsen att riksintresset för yrkesfisket kan lida påtaglig skada utifrån dagens bedrivande. Planbeskrivningen bör förtydliga huruvida breddning av farleden kommer att bli aktuellt och i så fall utreda och beskriva hur det kan komma att påverka riksintresset.

Ume/Vindelälvens mynningsområde är vidare en viktig vandringsled för lax.

Ovanstående mening bör kompletteras med sik och havsöring.

Kommentar

Sjöfartsverket ansvarar för farleden och eventuella förändringar och dess konsekvenser hanteras separat från detaljplanen. Sjöfartsverket har remissats detaljplanen under hela processen men har inte yttrat sig.

Miljökonsekvensbeskrivningen har setts över kring vilka bedömda konsekvenser en eventuell förändring av farleden skulle kunna innebära på riksintresset.

Nämnd synpunkt Ume/Vindelälvens mynningsområde har kompletterats planhandlingarna.

Hälsa och säkerhet, risk för olyckor, översvämning och erosion

Buller

Närliggande bostadsområden till Umeå hamn är idag bullerutsatta med ljudnivåer som tangerar eller överstiger riktvärden. Detta gäller inte minst längs E12 avseende trafikbuller. Jämfört med nuläge är beräknade ekvivalenta ljudnivåer dessutom 3 dBA högre i Prognos 2050. Detaljplanens bullerutredning konstaterar att en utbyggnad av hamnen sannolikt kommer att innebära att bullerriktvärden kommer att överskridas. Lösningen på denna problematik sammanfattas kortfattat i planen genom ett konstaterande att det för att nå riktvärdena troligtvis kan komma att krävas kompletterande bullerskyddsåtgärder. Länsstyrelsen förutsätter att kommunen följer upp och vid behov genomför bullerskyddsåtgärder.

Kommentar

I Umeå kommun pågår under 2022 bullerkartläggning enligt kraven i *Förordning om omgivningsbuller* (2004:675). Kartläggningen ska vara klar under hösten och innefatta buller från vägtrafik, järnvägstrafik, flygtrafik och viss industriell verksamhet, vilket innebär att såväl hamnen med dess olika verksamheter och vägar som exempelvis Holmsundsvägen och E12 ingår. Utifrån resultatet av kartläggningen ska Umeå kommun under 2023 ta fram ett nytt reviderat åtgärdsprogram för buller. Syftet med åtgärdsprogrammet är att förbättra ljudmiljön och minska antalet boende som är exponerade av buller genom att vidta åtgärder som leder till att ljudmiljön förbättras. Syftet är också att vidareutveckla former för ett strukturerat och kontinuerligt arbete med ljud- och bullerfrågor i kommunen. Som en del av detta arbete och med tanke på hamnens utveckling på kort och lång sikt diskuterar kommunen en fördjupad åtgärdsutredning för Holmsund/Obbola och för Umeå hamn specifikt. I en sådan fördjupning kan förslag till konkreta åtgärder presenteras utifrån behov och lämplighet, exempelvis hastighets-sänkningar och bullerplank i valda lägen. Arbetet med åtgärdsprogrammet kommer att redovisas mer i detalj i nästa detaljplaneetapp av Umeå hamn (etapp 2).

Trafikverket ska, på samma sätt som kommunen enligt kraven i *Förordning om omgivningsbuller* (2004:675), kartlägga omgivningsbuller från vissa vägar. Kommunen för en kontinuerlig dialog med Trafikverket i dessa frågor.

Förorenad mark

Länsstyrelsen anser att föroreningssituationen inom ett planområde ska vara tillräckligt utredd för att det ska gå att avgöra om den planerade markanvändningen är lämplig innan en detaljplan antas. Trots att det planeras för fortsatt industrimark (mindre känslig markanvändning) ska föroreningssituationen undersökas och en bedömning göras om föroreningsnivån 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.

Umeå kommun har på grund av kostnadsmässiga skäl valt att inte göra mer utredningar som underlag till detaljplanen utan väljer i stället att fastslå i planbeskrivningen att utredningar av jord- och grundvatten ska utföras inom områden som inte har utretts tidigare, i enlighet med 26 kap. 22 § miljöbalken. Det specificeras inte i planhandlingarna i vilken omfattning undersökningar kommer utföras inom aktuellt planområde. Det behöver klargöras och skrivas in i planhandlingarna.

Det ska tydligt framgå inom vilka områden brandsläckningsskum har hantearats (för analyser av PFOS vid markundersökning) samt att PFOS-analyser av grundvatten ska utföras inom hela planområdet, enligt rekommendationerna i miljökonsekvensbeskrivningen. Vid åtgärder är det krav på §28-anmälan till tillsynsmyndigheten vid arbeten som kan innebära en risk för spridning eller exponering av föroreningar. Ovanstående behöver införas i detaljplanen innan antagande.

Kommentar

Hela planområdet är utpekade 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 Kvarckenhamnar). 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 fö-

rekommer 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 med syfte att redovisa resultat från kända miljötekniska utredningar som gjorts inom planområdet.

Mot bakgrund av ovanstående vidtas idag försiktighetsåtgärder vid alla grävningar och åtgärder inom hamnområdet. Påträffade föroreningar hanterats 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.

Brandsläckningsskum har enligt Brandförsvaret använts i slutna cisterner vid Fodercentralen på Hillskär och vid Foderfabriken i inre hamnen samt vid utlastningen vid Circle K (vid tidpunkten asfalterad yta med brunnar ut i havet). År 1978 brann det i en magasinsbyggnad närmast Kamratvallen. Skum användes då i ett hörn av byggnaden. Ett nytt magasin står här idag. Ett antal bilbränder har också skett inom hamnområdet genom åren, bland annat vid färjeterminalen, då begränsade mängder skum använts. Även bränder i fartyg har förekommit, men då har skum endast använts på själva fartygen. Övnings-skum har till sist använts på älven/ute i vattnet. Planbeskrivningen har kompletterats med denna information och Åtgärdsutredningen har kompletterats med en karta som visar inom vilka områden brandsläckningsskum har hanterats (som underlag för analyser av PFOS vid markundersökning).

Miljökvalitetsnormer

Vattenförekomsten Österfjärden har redan idag ett åtgärdsbehov för fosfor, metaller, icke dioxinlika PCB:er och PAH:er, och dagvattenåtgärder rekommenderas för aktuellt område i databasen VISS (Vatteninformationssystem Sverige). Utsläppen via dagvattnet behöver minska jämfört med i dag även efter genomförd detaljplan.

Principiell dagvattenhantering

I den nya dagvattenplanen för detaljplan för etapp 1 har en principiell dagvattenhantering föreslagits, vilket är ett steg längre jämfört med tidigare

dagvattenplan som endast tog upp möjlig hantering för olika typer av ytor. Med föreslagen lösning, med en kombination av oljeavskiljare och avsättningsmagasin samt diken vid vägar, finns det en teoretisk möjlighet att skapa den rening som behövs. Mängdutsläppen skulle minska för samtliga metaller med undantag från nickel och arsenik som skulle ha samma nivå som idag. Även fosfor skulle ligga på samma nivå som idag medan utsläppen av suspenderat material och olja skulle minska. Uppgifter saknas för icke dioxinlika PCB:er som ofta förekommer i förhöjda halter där olja lagras, detta behöver kompletteras handlingarna innan antagande.

På sidan 27 i dagvattenutredningen framgår det dock att för redan utbyggda ledningssystem med bristande rening kan det vara aktuellt med slamavskiljare i kombination med oljeavskiljare. Ifall effekten av slamavskiljare är lägre jämfört med avsättningsmagasin kan tabell 9 behöva kompletteras med sådan information för ”Efterläge med rening”. Kommunen behöver bedöma ifall samma slutsats kring utsläppen i efterläge i så fall fortfarande gäller och att planen inte riskerar att försämra statusen eller möjligheterna att följa MKN. Lösningen på de befintliga ytorna är en viktig planeringsförutsättning, och de nya ytorna kan behöva andra lösningar ifall de inte är tillräckligt bra, för att det totala utsläppet inte ska öka.

Kommentar

Beräkningsprogrammet StormTac slår ihop PCB:er som en samlingsgrupp och det finns ingen enskild schablon för icke-dioxinlika PCB:er. Att skapa en egen schablon skulle innebära orimligt stor osäkerhet. Ingen provtagning gällande PCB:er har skett inom området i samband med detaljplanens framtagande. Om en god oljeavskiljning tillskapas bör halterna av PCB:er som når recipienten minska i samma omfattning som oljehalterna. Detta har kompletterats dagvattenutredningen.

Dagvattenutredningen redogör för möjligheterna att följa MKN. Detaljplanen säkerställer det vill säga att och vilka åtgärder som *kan/bör* vidtas i genomförandet så att MKN inte riskerar att överskridas. Exakta lösningar hanteras därefter tillstånd enligt miljöbalken (utifrån fastighetsägarens ansvar enligt LAV).

Länsstyrelsen anser att det behövs en planbestämmelse med villkor för lov. Bestämmelsen med villkor för lov ska säkerställa att bygglov inte får ges för byggnader förrän godtagbara dagvattenlösningar har redovisats. Detta kan säkerställa att verksamheter som inte är tillståndspliktiga utreder sin dagvattenhantering. Dagvattenplanen och planbeskrivningen konstaterar att Umeå kommun behöver ta ett stort ansvar i bygglovshanteringen för att tillse att erforderlig dagvattenhantering byggs ut i samband med lovgivning och en sådan planbestämmelse kan tillse att det sker.

Kommentar

Umeå hamn är inte en del av kommunalt verksamhetsområde för dagvatten. 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 med detta 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.

Att införa en bestämmelse på plankartan med villkor för lov med syfte att säkerställa godtagbara dagvattenlösningar i samband med bygglov (enligt 4 kap. 14§ plan och bygglagen) bedöms utgöra en ”dubbelreglering”, det vill säga krav på något som redan regleras i lag. Sådan bestämmelse skulle även innebära problem ifall hamnområdet i framtiden inkluderas i kommunens verksamhetsområde och detaljplanen fortfarande gäller (eftersom regleringen endast är möjlig när kommunen inte är huvudman).

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 kommer att tas fram där dagvattenhanteringen säkerställs på olika nivåer. Syftet med handlingsplanen är att skapa en helhetsbild av dagvattenhanteringen inom hela hamnområdet. Arbetet bedöms vara en del för att uppnå miljöbalkens krav på fastighetsägaren så att olägenhet för människors hälsa eller miljön inte uppkommer. Arbetet med handlingsplanen för dagvatten kommer att initieras av kommunen under hösten 2022/våren 2023 parallellt med detaljplanearbetet av etapp 2.

Övrigt

Vattenverksamhet

Länsstyrelsen bedömer att det finns förutsättningar för framtida vattenverksamheter inom det förslagna detaljplaneområdet förutsatt att det är lämpligt utifrån miljö kvalitetsnormerna och artskyddet.

Framtida vattenverksamheter kommer att prövas enligt 11 kap. 9 § och vissa mindre åtgärder skulle eventuellt kunna hanteras inom en anmälan om vattenverksamhet enligt 11 kap. 9a §.

Kommentar

Synpunkten noteras.

Buller i planeringen

Kommunstyrelsen har enligt uppgift fastslagit 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 (KS-2015/00691 § 115), vilket är en bra ansats. Det är dock olyckligt att kommunen inte tillämpat de riktlinjer man själv tagit fram vid bygglovsprövningar. Umeå kommun har under senare år, trots ovanstående försiktighetsprincip, beviljat bygglov för bostäder i närområdet (Holmen). Mot bakgrund av den beräknade ökningen av ekvivalent buller från såväl verksamheten som trafiken till och från hamnen jämfört med nuläget finns risk för att fler bostäder utsätts för bullerstörningar och därför är det särskilt viktigt att kommunen har ett långsiktigt perspektiv vid bygglovsprövningar för att inte försvåra utbyggnad av hamnen.

Kommentar

Synpunkten noteras. Kommunen tar åt sig av kritiken och kommer även att behandla frågan i kommande fördjupning av översiktsplanen för Holmsund/Obbola.

MKN och dagvatten

I kommande detaljplan för etapp 2 är det viktigt att belysa de kumulativa effekterna för dagvattnet i MKB:n då etapp 1 endast behandlar ytor inom detaljplanens gräns. Länsstyrelsen noterar att zink får en minskning i halt från 84 µg/l till 69 µg/l för nuläge före och efter rening (tabell 6 i dagvattenutredningen), vilket är något förvånande med tanke på att befintlig rening främst är via oljeavskiljare.

Även om depåerna i södra delen av planområdet inte ingår i planområdet kan kommunen behöva fundera på om det behövs några skyddsområden inom planområdet för etapp 1 närmast depåerna. Även om planen har som mål att vara flexibel kan skyddsområden kanske behövas utifrån en säkerhetssynpunkt.

I dagvattenplanen står det att Umeå hamn AB tillsammans med Umeå kommun fört en dialog kring upprättande av en handlingsplan för dagvatten.

I planbeskrivningen står det att en handlingsplan för fortsatt utbyggnad av hamnen behöver tas fram där dagvattenhanteringen säkerställs. Genom uppdelningen i två etapper för detaljplanerna skulle handlingsplanen kunna fokusera på planeringen av dagvattenhanteringen på de tillkommande ytorna, eftersom mer uppgifter om befintliga lösningar då kommer att finnas. Resultaten från pågående utredningar och beslutade åtgärder efter tillståndsprövningen av hamnens verksamhet behöver dock ingå som underlag i planen då det är viktiga planeringsförutsättningar. Eftersom de totala utsläppen inte får öka utan helst ska minska behöver detta underlag finnas för att planera lösningarna för hela området. Det skulle också ge en helhetsbild över hela hamnområdets dagvattenhantering.

Kommunen bör i handlingsplanen även beskriva behov av översyn utöver det som sker vid hamnen, exempelvis åtgärder vid befintliga verksamheter för väg, järnväg och parkeringar då detta inte hanteras inom ramen för provningar. Ansvar för framtagande och genomförande av planen behöver förtydligas redan i planbeskrivningen för etapp 1. I planbeskrivningen verkar det som om kommunen anser att arbetet med handlingsplanen är en del av fastighetsägarens ansvar. Länsstyrelsen anser att det är kommunen som ska ansvara. Även för utbyggnad av industriområdet på Näsudden ska en handlingsplan tas fram och kommunen kommer att ansvara. Att planera dagvattensystemet i området är ett kommunalt ansvar och det blir extra viktigt i detta område med speciella förutsättningar i form av korta rinnvägar och konkurrens om yta mellan verksamheter och dagvattenhantering. Handlingsplanen behöver förutom att redogöra för ansvariga instanser och verksamheter och uppföljning av kvalitet och belastning beskriva hur hanteringen av dagvatten på tillkommande ytor ska planeras fysiskt.

Dagvattenutredningen rekommenderar en sammanhängande planering och länsstyrelsen instämmer i rekommendationen. En sammanhängande planering kan underlätta valet av anläggningar och tillse att LOD sker samtidigt som hela områdets belastning till recipienten/erna inte blir för stort. Det kan också underlätta i kommande tillståndsprövningar, som måste ta hänsyn till dagvattnets kumulativa påverkan från flera verksamhetsutövare, och visa hur icke tillståndspliktiga verksamheter ska införlivas i dagvattensystemet.

Länsstyrelsen har också noterat att hamnen i sin ansökan om nytt tillstånd vill ha en provotid för dagvattnet (där de ska utreda ytterligare rening) under 5 år. Hur det ska överensstämja med handlingsplanen för dagvatten är oklart, då lösningarna vid befintliga områden är en viktig planeringsförutsättning för de nya områdena. I ansökan om tillstånd för hamnen anges också att planen från hamnens håll främst är att ansluta de nya ytorna till befintligt dagvattensystem och leda det antingen direkt till recipient eller via oljeavskiljare. Detta stämmer inte med beskrivningen i planen. Länsstyrelsen anser att det är nödvändigt att de uppgifter som framkommer i tillståndsansökan respektive handlingsplan överensstämmer.

Kommentar

Av dagvattenutredningen till detaljplanen framgår att det är möjligt att inom området hantera dagvattnet så att statusen i recipienten inte försämras. Detaljplanens genomförande bedöms inte riskera möjligheten att uppnå MKN för vare sig Ös-

terfjärden eller Fjärdgrundsområdet under förutsättning att erforderlig rening av dagvattnet sker. Dagvattenutredningen föreslår åtgärder som om de vidtas kommer att innebära att totalbelastningen till recipient kommer att minska eller för något ämne ligga i nivå med dagens.

Ett första steg för att upprätta en handlingsplan för dagvatten inom hela fastigheten Holmsund 2:65 (detaljplaneområdet för etapp 1 och 2) har tagits genom dialog mellan Umeå hamn AB och Umeå kommun. Syftet med handlingsplanen är att skapa en helhetsbild av dagvattenhanteringen inom hela hamnområdet. Det fortsatta arbetet kommer att initieras av kommunen under hösten 2022/våren 2023 parallellt med detaljplanearbetet av etapp 2. Processen med handlingsplanen har förtydligats i planbeskrivningen.

Aktuell detaljplan omfattar hela fastigheten Holmsund 2:65 och samtliga de verksamheter som bedrivs inom den. Området benämns ofta som ett enhetligt "Hamnen" men Kommunen vill tydliggöra att "Hamnen" utgörs av många olika verksamheter där Umeå hamn AB är fastighetsägare. Flera av dem är har egna tillstånd där dagvatten från den egna verksamheten regleras i villkor som vid behov och över tid kan justeras och ändras. Kvarkenhamnar AB bedriver hamnverksamhet och söker nytt tillstånd för sin verksamhet, som enbart är en del av Umeå hamns markområde, vilket innebär att den önskade prövotiden enbart gäller för Kvarkenhamnars dagvatten. Den aktuella detaljplanen för Umeå hamn AB berör hela hamnområdet med många olika verksamheter. Kommunen delar synpunkten om att det är nödvändigt att uppgifterna i Kvarkenhamnars tillståndsansökan och Umeå hamns handlingsplan överensstämmer. Umeå hamn AB äger hela fastigheten och har som fastighetsägare ett övergripande ansvar för dagvattenhanteringen. Kommunen ser ingen motsättning mellan framtagande av en långsiktig handlingsplan för dagvattnet och Kvarkenhamnars prövotidsutredning, även om den sträcker sig över en längre tidsperiod än framtagande av handlingsplanen. En väl genomarbetad handlingsplan för hela planområdet bör snarare underlätta möjligheterna för såväl Kvarkenhamnar som andra verksamhetsutövare att inte öka utan förhoppningsvis minska belastningen till recipient.

Artskyddsförordningen

Inom det aktuella planområdet har, som det förstås, inga skyddade arter påträffats. Om sådana ändå skulle upptäckas så är det nödvändigt att visa hur påverkan på dem ska kunna undvikas, och vilka skyddsåtgärder som kan vidtas. Lämpliga skyddsåtgärder skulle kunna vara flexibilitet när det gäller utfyllnad av vattenytor, samt i gestaltningen av landområdet, så att attraktiva gröna delar/miljöer kan ingå i planläggningen.

Kommentar

En naturvärdesinventering samt riktad inventering av groddjur, häckfågel och kärlväxter har gjorts som underlag till detaljplanen. Inga groddjur eller kärlväxter som är skyddade enligt artskyddsförordningen har påträffats inom eller i direkt anslutning till detaljplaneområdet.

Vid inventeringstillfällena noterades 26 fågelarter i den norra delen av hamnen där detaljplaneområdet ingår. Av de arter som bedömdes häcka i detta område är två arter (hussvala och stare) rödlistade i kategorin sårbar (VU) medan fem arter (björktrast, fiskmå, gulsparr, rödvingetrast och strandskata) är rödlistade i kategorin nära hotad (NT). En kompletterande artskyddsutredning genomfördes med anledning av detta med syfte att tydliggöra om artskyddsdispens behövs (enligt Artskyddsförordningen, 2007:845) för någon eller några av de påträffade arterna samt bedömning om dispens skulle kunna ges och om så vad som krävs, exempelvis skyddsåtgärder. Utifrån de åtgärder detaljplanen syftar till och medger berörs sammanfattningsvis inga fågelarter som leder till behov av dispens från Artskyddsförordningen. Inga arter har sina fortplantningsområden på pirar, kajer eller vid befintlig pumpanläggning. Om ytterligare arter som är skyddade enligt Artskyddsförordningen påträffas under exploatering kommer dock samråd hållas med länsstyrelsen avseende vidare hantering för att säkerställa att bevarandestatusen för arterna inte påverkas och för att reda ut om dispens från förordningen krävs.

Totalförsvar

I planförslaget omnämns bland annat att hänsyn behöver tas till totalförsvarets intressen. En generell spegling av vad detta kan innebära lämnas i planförslaget men preciseras inte. Denna fråga behöver därför hanteras vidare när planförslaget omsätts och genomförandet sker. I det skedet är det viktigt att kontakter sker med främst Försvarmakten men även med Länsstyrelsen och med kommunens säkerhetsenhet för att totalförsvarets intressen inte ska gå förlorade i planerings- och genomförandedelen av hamnens utbyggnad.

Kommentar

Synpunkten noteras. Detaljplanen har under planprocessen remitterats Försvarmakten.

Exploateringsgrad

Detaljplanens nuvarande utformning medger exploatering och hårdgörande av hela planområdets markyta. För att exempelvis lämplig markanvändning och dagvattenhantering ska kunna anordnas bör begränsning av exploateringsmöjligheter införas på plankartan. Likaså bör kommunen överväga att ange största totala byggnadsarea inom egenskapsområdet.

Kommentar

Kommunen har övervägt att reglera byggrätten i detaljplanen med har landat i att sådan reglering är praktiskt svår att kontrollera i genomförandeskedet (vid bygglov). Detta eftersom hamnområdet totalt sett är väldigt stort. Aktuell del (etapp 1) måste det vill säga ses som en del av hela hamnområdet. Behoven att reglera byggrätten bedöms heller inte vara stora då hamnområdet är väl avskilt från övrig bebyggelse samt att det ligger i verksamhetsutövarens intresse att bebygga marken på ett sätt som bäst fungerar för verksamheten.

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 kommer att tas fram där dagvattenhanteringen säkerställs på olika nivåer (och i enlighet med länsstyrelsens tidigare synpunkter). Arbetet bedöms vara en del för att uppnå miljöbalkens krav på fastighetsägaren så att olägenhet för människors hälsa eller miljön inte uppkommer. Handlingsplanen avses starta upp parallellt med detaljplanen för etapp 2.

Sammanfattande kommentar

Yttrandet har föranlett mindre förändringar av detaljplanehandlingarna:

- Miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats med ett kortare resonemang kring vilka bedömda konsekvenser en eventuell förändring av farleden skulle kunna innebära på riksintresset.
- Att Ume/Vindelälvens mynningsområde är en viktig vandringsled för *lax* har kompletterats planbeskrivningen.
- Information om var brandsläckningsskum har använts har kompletterats planbeskrivningen och Åtgärdsutredningen har kompletterats med en karta.
- Dagvattenutredningen har setts över utifrån synpunkterna.

- Processen med handlingsplanen för dagvatten har förtydligats i planbeskrivningen.

Yttrandet bedöms vara tillgodosett i detaljplanen.

TRAFIKVERKET

Inkom 2022-09-15

Trafikverket har inget att erinra.

Kommentar

Yttrandet har inte föranlett några förändringar av detaljplanehandlingarna.

Yttrandet bedöms vara tillgodosett i detaljplaneförslaget.

STATENS FASTIGHETSVERK (SFV)

Inkom 2022-09-27

De av SFV framförda synpunkterna från granskning nr 1 har tagits omhand av kommunen inför granskning nr 2 av den uppdelade detaljplanen.

SFV har i övrigt inga synpunkter på utformningen av planförslaget i sig.

Kommentar

Yttrandet har inte föranlett några förändringar av detaljplanehandlingarna.

Yttrandet bedöms vara tillgodosett i detaljplaneförslaget.

MILJÖ- OCH HÄLSOSKYDDSNÄMNDEN

Inkom 2022-10-05

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har inga synpunkter på planförslaget.

Kommentar

Yttrandet har inte föranlett några förändringar av detaljplanehandlingarna.

Yttrandet bedöms vara tillgodosett i detaljplaneförslaget.

TEKNISKA NÄMNDEN/GATOR OCH PARKER*Inkom 2022-09-28***Trafik och gata**

Inga synpunkter

Drift och underhåll

Inga synpunkter

Park och natur

Inga synpunkter.

Kommentar

Yttrandet har inte föranlett några förändringar av detaljplanehandlingarna.

Yttrandet bedöms vara tillgodosett i detaljplaneförslaget.

LANTMÄTERIMYNDIGHETEN*Inkom 2022-09-28*Plankarta

Längst i norr i kartbilden gör plangränsen ett ”mjukt hörn” mot kyrkogården. Troligen stämmer inte fastighetsgränsen i grundkartan här.

Fastighetsrättsliga frågor

I konsekvenstabellen:

Kommunens gatu-, järnväg och exploateringsfastighet Holmsund 2:1s berörs av planen endast med ett mindre område längst i norr. Fastigheten har ett blandat ändamål men utgör till stora delar av planlagda allmän platsområden. Inom den nya planen landar fastighetens användning i kvartermark Trafik. Lämpligen bör Umeå kommun se över fastighetens utbredning i ett senare skede för att få den planenlig. Denna detaljplan innebär ingen direkt nödvändig fastighetsbildning för Holmsund 2:1.

Holmsund 2:65. Ange akten för vilken den gällande detaljplanen är.

Holmsund 4:7. Även om inga planerade förändringar är tänkta så innebär planen att området a1 ska överföras till Holmsund 2:65. Det finns ingen annan fastighet att stoppa området till. Även vattenområdet som planläggs bör övergå till Holmsund 2:65 då överbyggnaden lär höra till byggnationer till Hamnen.

För Umeå Hamn 2:3 och 2:5 ange istället att detaljplanen inte kräver någon fastighetsbildning.

Servitut och ledningsrätter:

Här kan texten missuppfattas kring meningarna ” Eftersom verksamheten kräver flexibilitet har inga ledningsområden för allmänna underjordiska ledningar (så kallade u-områden) reserveras särskilt på plankartan. Istället kommer ledningsrätt, servitut eller andra typer av avtal bli aktuellt för de

ledningarna som behöver särskilt skydd i området” (Se även sida 86). Om ett område avsätts med markreservat för underjordiska ledningar (u-område) innebär det inte någon rättighet för ledningshavare att lägga ner ledningar där. Det klargör var det är lämpligt att lägga ledningar och upprätta rättigheter för dem. Byggherren kan med u-område förvänta sig att övrig mark inte kommer belastas av allmänna ledningar. Denna plan lägger inte ut några u-områden. Prövningen om ledningsrätt för allmänna ledningar är möjlig att lägga inom kvartersmark med byggrätt får skötas av lantmäterimyndigheten.

Kommentar

Detaljplanehandlingarna har setts över i enlighet med yttrandet i samråd med Lantmäterimyndigheten.

Yttrandet bedöms vara tillgodosett i detaljplaneförslaget.

UMEÅREGIONENS BRANDFÖRSVAR

Inkom 2022-09-28

De underliggande riskbedömningarna* är otydliga kring vilka delar av järnvägen som ingår i/omfattas av riskbedömningarna. Därför efterfrågades ett förtydligande från WSP vilket gjorde gällande att järnvägsavsnitt enligt karta nedan ingår (rosa/röd ingår, turkos-streckat ingår ej).

Umeåregionens brandförsvaret anser därmed att det i norra/nordöstra delen av planområdet behövs egen-skapsbestämmelse avseende Skydd mot störningar, Skyddsåtgärder i närhet till farligt gods-led, och prickad mark för att säkerställa risk-reducerande åtgärder och skyddsavstånd från industri-spåret i enlighet med riskbe-dömningarna*.

Det har efterfrågats ett förtydligande från WSP kring hur kommunen bör förhålla sig till möjligheten till uppsamling av brandfarlig vätska längs med aktuella farligt gods-leder. Det framgår inte hur vall och dike påverkar risknivån. Detta har ännu inte förtydligats.

Då riskbedömningarna inte omfattar den sista delen av industri-/stickspåret, vill brandförsvaret göra ett medskick om vikten av att riskerna med spåret adresseras och hanteras. Ett ställe är miljötillstånden. Vem som äger risken i vilket skede behöver vara reglerat i avtal mellan Hamnen, Kvarnen Ports och järnvägsföretagen som transporterar gods.



I järnvägslagstiftningen, TSFS 2022:39, finns krav på infrastrukturförvaltaren av järnvägen och järnvägsföretagen att ha ett Säkerhetsstyrningssystem i syfte att minska risken för olyckor.

** Detaljerad riskbedömning – Transport av farligt gods på väg och järnväg, WSP, 2020-12-15 samt Detaljerad riskbedömning för planprogram Umeå kommun – Märkpojken 1 & 6, WSP, 2020-12-07*

Kommentar

Riskutredningen har setts över i samråd med Brandförsvaret. Detaljplanehandlingarna har utvecklats i enlighet med den reviderade riskutredningen.

Yttrandet bedöms vara tillgodosett i detaljplaneförslaget.

UMEÅ ENERGI AB

Inkom 2022-09-28

Umeå Energi har inget att erinra avseende fjärrvärme- eller bredbandsledningar.

Umeå Energi Elnät:

Då vi inte får gehör för vår önskan om E och U-områden i planen så har vi vidtagit åtgärder att trygga ledningar och anläggningar med avtalsservitut.

Då vissa fastighetsägare ännu inte har medgivit dessa avtal så ämnar vi att överklaga detaljplanen om inte överenskommelse sker inom överklagande tid eller om beslut för godkännande av detaljplanen flyttas fram till överenskommelse har skett.

Inkom 2022-09-29

Uppdaterat remissvar:

Umeå Energi har inget att erinra avseende fjärrvärme-, el- (Elnäts) eller bredbandsledningar.

Kommentar

Yttrandet har inte föranlett några förändringar av detaljplanehandlingarna.

Yttrandet bedöms vara tillgodosett i detaljplaneförslaget.

VAKIN, UMEÅ VATTEN OCH AVFALL AB**Vakin vatten och avlopp***Inkom 2022-09-27*Vatten och avlopp

Inget att erinra.

Kommentar

Yttrandet har inte föranlett några förändringar av detaljplanehandlingarna.

Yttrandet bedöms vara tillgodosett i detaljplaneförslaget.

VÄSTERBOTTENS MUSEUM*Inkom 2022-09-28*

Västerbottens museum har tagit del av granskningshandlingarna och granskningsutlåtandet. Vårt yttrande i den första granskningsomgången har inte föranlett några förändringar av planhandlingarna, men våra tidigare anförda synpunkter* kvarstår.

**Kommunen bör avvakta revideringen av riksintresset Västerbacken Holmsund (AC7).*

Kommentar

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. Fastighetsägaren (SCA) har sagt upp avtalet för Kamratvallen. Planmässiga förutsättningar till ny plats för idrottsändamål finns i Holmsund.

Yttrandet har inte föranlett några förändringar av detaljplanehandlingarna.

Yttrandet bedöms inte kunna tillgodoses (ytterligare) i detaljplanen.

SKANOVA*Inkom 2022-09-05*

Skanova har luft och markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet. Skanova har även en telestation för datatrafik inom detaljplansområdet.

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

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

Kompletterande yttrande inkommet 2022-09-27

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet. Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

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 Skanova-Remisser-Nord@teliacompany.com

Kommentar

Yttrandet noteras. Hänsyn till Skanovas ledningar har tagits under planprocessen (via underlag från ledningskollen).

Yttrandet har inte föranlett några förändringar av detaljplanehandlingarna.

Yttrandet bedöms vara tillgodosett i detaljplaneförslaget.

HOLMENS SAMFÄLLIGHETSFÖRENING*Inkom 2022-09-28*

Vi ser i stort en utbyggnad av hamnen som något positivt för hela länet och i synnerhet för Umeå kommun. Men som boende inom det planerade området har vi ändå några synpunkter på Detaljplanen men också på själva utredningen. Utredningen fokuseras kring hamnen, vilket är fullt naturligt då det är där de stora förändringarna kommer att ske. Men utredningen saknar effekter för omgivande områden som direkt berörs av förändringen. Vi hittar därför få hänsyn tagna till befolkningen. Det har tagits hänsyn till allt från miljö- och vatten till effekter för viktiga bioisotoper. Men det finns en stor avsaknad på effekter för de boende i samhället. Hänsyn till effekter för äldre, barn och människor som alla vistas och bor i området saknas i utredningsunderlaget. Vi har därför som direkt påverkade av effekter från ökad

trafik via E12 och Holmsund- och Obbola bron lyft fram några viktiga synpunkter. Inom vilka vi vill få klargörande för hur kommunen tänkt.

1 Ökad trafik över bron och genom samhället både via båda E12:orna och järnvägen

Utredningen slår fast att; *"Sammantaget antas genomförande av detaljplanen leda till en ökning av mängd hanterat gods med 85 % till 2050. Trafikmängderna på vägnätet i anslutning till hamnen väntas öka i samma takt som mängden hanterat gods, det vill säga med 85 % till 2050. Denna prognos för trafikökningen innefattar även förväntad trafikökning till följd av andra faktorer såsom utbyggnad av bostäder och verksamheter i Holmsund. Antagandet om ökning med 85 % gäller även tågtrafiken. Av sammanlagd tung trafik på Holmsundsvägen plus väg E12 antas 90 % ha destination hamnen."* (Detaljplan för fastigheten Holmsund 2:65 m.fl. s.51) I utredningen framkommer ytterligare att: *"Detaljplanen får inte leda till störningar som kan innebära olägenheter för människors hälsa (vilket definieras i 9 kap. 3§ miljöbalken). Med olägenhet för människors hälsa avses en störning som enligt medicinsk eller hygienisk bedömning kan ha en menlig inverkan på hälsan. Även de störningar som i första hand påverkar välbefinnandet kan vara olägenheter för människors hälsa, exempelvis buller. Bedömningen av om en störning inverkar menligt på hälsan beror på hur människor i allmänhet uppfattar situationen. För att störningen ska omfattas av miljöbalkens bestämmelse krävs att den har en viss varaktighet, antingen genom att den pågår under en sammanhängande tid eller att den återkommer, regelbundet eller oregelbundet. Kommunen har skyldighet att betala ersättning för skador (exempelvis värdeminskning av fastigheter) som uppkommer till följd av beslut enligt plan- och bygglagen. Bedömning sker från fall till fall enligt lag och rättspraxis. En viktig utgångspunkt för lagstiftningen är att samhället har förbehållit sig rätten att besluta om ändrad markanvändning. Två begrepp som är viktiga att känna till är planskada och plannytta. Begreppen finns inte definierade i lag, men med planskada menas värdeminskning och andra kostnader till följd av en detaljplan och med plannytta menas följaktligen värdeökning till följd av en detaljplan. Utgångspunkten i lagen är att en planskada får tålas och att en plannytta tillfaller fastighetsägaren. En planskada ska beaktas vid den intresseprövning som görs när en detaljplan antas. Om planskadan blir alltför stor kan detaljplanen inte antas. De undantag som finns från denna grundprincip, det vill säga de planskador som ska ersättas, anges uttömmande i plan- och byggagens 14:e kapitel. Den negativa påverkan som kan uppstå på grund av detaljplanen bedöms vara acceptabel utifrån ett allmänt och kommunalt samhällsbyggnadsperspektiv. Kommunen gör bedömningen att planens genomförande inte leder till sådan skada som beskrivs i plan- och byggagens 14:e kapitel."* (s.58)

Kommentarer

E12 an över Holmsund- och Obbolabron är redan idag starkt trafikerad genom SCA Obbolas expansion och tillkomsten av den nya färjan till Finland. Bron är så undermålig att hastigheten tillfälligt nedsatts till 30 km på grund av stora "potthål" som i delar grävts sig ner till betongfundamentet bron vilar på och all asfalt är i dessa borta. Bilar kör idag slalom mellan hålen i vägen och stundtals väljer bilister att köra på fel sida om vägen för att inte

slå sönder sina bilar. Bron är inte enbart en transportled för gods. Den fungerar även som en viktig länk mellan två samhällen. Det innebär att det under stora delar av året cyklar personal mellan bostad och arbetsplats, barn som valt skolor cyklar mellan hemmen och skolan, barn cyklar mellan olika träningsplaner etc.

Hastigheten är i normalfallet satt till 70 km och det finns idag inget skyddsräcke mellan cykelbana och trafik. Med den ökning av trafik som beräknas ske måste ett krafttag tas för att underlätta för vanligt folk att använda bron. Underhållet måste avsevärt förbättras och inte lappa och laga som nu är fallet. Vi ställer oss också frågande till om bron verkligen är dimensionerad för den ökning av tung trafik som nu sker. Kommer bron att hålla det ökade tonage som nu planeras? Av detta finns ingenting i utredningen.

2 Buller

Utredningen lyfter fram att; *”Enligt de riktlinjer som presenteras bör ett riskhanteringsavstånd från transportled för farligt gods på 150 meter tillämpas. Om detta inte är möjligt behövs en riskbedömning med syfte att avgöra behov av skyddsavstånd eller säkerhetshöjande åtgärder.”*

Därefter lyfts fyra olika zoner fram, zon a, b, c och d. Här fokuserar vi på zon D.

Rörande zon D (känslig verksamhet) lyfts följande fram. "Känslig verksamhet avser sådan markanvändning som omfattar många eller särskilt känsliga personer (personer med nedsatt förmåga att själva inse fara och påverka sin säkerhet ex. barn vårdbehövande)."

- Bostäder (flerfamiljshus)
- Vård
- Skola
- Tillfällig vistelse (hotell eller konferens)
- Besöksanläggning med betydande åskådarplats (s. 63)

Kommentarer

Järnvägen och Holmsundsvägen passerar på den östliga sidan flera flerfamiljshus, en bensinmack, en för- och grundskola och alla ligger inom endast 10 meters avstånd. Rörande E12 (via Obbola) passerar den på den östliga sidan både ett äldreboende och en hälsocentral med endast 100 meters avstånd. Det finns ingen hälsocentral i Obbola, vilket betyder att medborgare använder E:12 för att ta sig dit. Ingenting av detta framkommer i utredningen, då den enbart fokuserar på hamnområdet. Det man från utredningen enbart verkar tagit hänsyn här är att man planerar att ta bort Kamratvallen (fotbollsarena). Utifrån detta anser vi utredningsunderlaget vara mycket bristande. Utredningen tar endast ansvar för risker som kan ske inom hamnområdet. Vi ställer oss frågande till om inte en lastbil eller en tågtransport kan riskera att gå sönder, explodera eller förolyckas på väg till eller från hamnområdet? Vad finns det för riskmedvetenhet då?

Yrkande:

Den ökade trafiken av transporter har också lett till ökat buller för våra medlemmar, och då särskilt för de boende nära bron. Dessa har redan märkt av ökat buller och andra oegentligheter från trafiken. Här efterfrågar vi en or-

dentlig genomlysning av på vilket sätt boende inom Holmens samfällighet kan kompenseras i form av bullerplank eller liknande. Utredningen slår fast att *”Det är önskvärt att inom hamnområdet separera flöden och undvika blandning av cyklister, fotgängare och personbilar bland de tunga fordon och maskiner som trafikerar området.”* (s.55) Denna önskan är precis lika angelägen utanför hamnområdet och efter båda de E12:or som berörs samt passager över järnvägen.

- Vi vill därför att kommunen och Trafikverket ser över flöden av trafik, fotgängare, cyklister och trafik i hela det nu planerade området med två E12:or och en järnväg som passerar genom samhället. Särskilt med tanke på att många barn trafikerar stora delar av dessa områden.
- Vi vill att kommunen snarast tar fram en plan som visar på vilket sätt man planerar för ett riskhanteringsavstånd för alla de berörda verksamheter som ligger inom ramen för zon D. Vi förväntar oss också att kommunen verkar för det tas en riskhanteringsplanering för den ökade trafik som kommer att passera över bron och genom Obbola och Holmsund.
- Vi vill att kommunen genast tillsätter en utredning om hur man tänker kompensera boende i närheten av bron beträffande bullerplank eller utröner om det genom trafiken för de boende också uppstått planskada. Vi ser det som mycket angeläget att värna om våra medlemmars bästa och med hänvisning till Lag (1973:1150) om förvaltning av samfälligheter.

19§ Föreningen skall vid förvaltningen tillgodose medlemmarnas gemensamma bästa. Varje medlems enskilda intressen skall även beaktas i skälig omfattning. I utredningen framgår ”Kommunen har skyldighet att betala ersättning för skador (exempelvis värdeminskning av fastigheter) som uppkommer till följd av beslut enligt plan- och bygg/agen. Bedömning sker från fall till fall enligt lag och rättspraxis. En viktig utgångspunkt för lagstiftningen är att samhället har förbehållit sig rätten att besluta om ändrad markanvändning. Två begrepp som är viktiga att känna till är planskada och plannytta. Begreppen finns inte definierade i lag, men med planskada menas värdeminskning och andra kostnader till följd av en detaljplan. Utgångspunkten i lagen är att en planskada får tålas och att en plannytta tillfaller fastighetsägaren. En 53 {97} planskada ska beaktas vid den intresseprövning som görs när en detaljplan antas. Om planskadan blir alltför stor kan detaljplanen inte antas. De undantag som finns från denna grundprincip, det vill säga de planskador som ska ersättas, anges uttömmande i plan- och bygg/agens 14:e kapitel.”

- Vi vill även se en utredning på om bron kommer att klara av det ökade tonnage som nu planeras och på vilket sätt man planerar att

risksäkra för all övrig trafik som använder bron som pendlingsled till och från hem och annan verksamhet.

Kommentar

De miljöfrågor som detaljplanens genomförande kan ge upphov till har hanterats i särskilda utredningar samt i MKB (miljökonsekvensbeskrivning) och planbeskrivning. Vissa frågor har avgränsats utifrån vad som lämpligt och juridiskt möjligt att hantera i detaljplanen. För att säkerställa att verksamheter inte påverkar sin omgivning mer än acceptabelt tillståndsprövas de därutöver specifikt enligt miljöbalken.

Detaljplanehandlingarna med tillhörande utredningar har bearbetats under planprocessen utifrån inkomna yttranden (se *Samrådsredogörelse, 2022-03-02* samt *Granskningsutlåtande nr.1, 2022-08-15*). I bearbetningarna redovisas bland annat en framtida samlad bullerbild i Holmsund/Obbola.

En transportutredning har tagits fram som underlag till detaljplanen (och bullerutredning) med syfte att sammanställa transportsiffror och *prognoser* för nuvarande och framtida transportmängder till och från hela hamnområdet. I transportutredningen har persontrafiken räknats upp (utifrån dagens trafikmängder) 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. Genom att dubblera persontrafikflödena bedöms trafikökningen grovt inkludera planerad befolkningsökning och övrig utveckling i Holmsund. Transportutredningen bygger på bedömningar och tidigare underlag och samlade erfarenheter och osäkerheter förekommer därmed. En samlad bedömning av framtida trafikflöden kommer därutöver att göras i den kommande fördjupningen av översiktsplanen för Holmsund/Obbola.

Störningar från buller har, utifrån vad som är möjligt i detaljplaneskedet, utretts och redovisats relativt grundligt. I bullerutredningen redovisas *beräkning* av dagens bullernivåer som jämförs med *beräkning* av framtida bullernivåer, när planen är genomförd i sin helhet.

Hur mycket hamnen som helhet respektive kommande verksamheter ”får” bullra kan endast delvis regleras i detaljplanen. Detaljplanen tillåter plank som skydd mot bullerstörningar inom planområdet och byggnader tillåts placeras så att bullerdämpning kan ske åt olika håll. För många verksamheter i hamnområdet (befintliga och nya) hanteras störningar i de miljötillstånd som krävs för verksamheten. Naturvårdsverkets riktvärden för externt industribuller och trafikbuller gäller alltid. För att säkerställa att riktvärden för buller hålls för verksamheter som inte tillståndsprövas enligt miljöbalken försågs

plankartan efter den första granskningen med bestämmelse som säkerställer gällande riktvärden för buller.

I Umeå kommun pågår under 2022 bullerkartläggning enligt kraven i *Förordning om omgivningsbuller* (2004:675). Kartläggningen ska vara klar under hösten och innefatta buller från vägtrafik, järnvägstrafik, flygtrafik och viss industriell verksamhet, vilket innebär att såväl hamnen med dess olika verksamheter och vägar som exempelvis Holmsundsvägen och E12 ingår. Utifrån resultatet av kartläggningen ska Umeå kommun under 2023 ta fram ett nytt reviderat åtgärdsprogram för buller. Syftet med åtgärdsprogrammet är att förbättra ljudmiljön och minska antalet boende som är exponerade av buller genom att vidta åtgärder som leder till att ljudmiljön förbättras. Syftet är också att vidareutveckla former för ett strukturerat och kontinuerligt arbete med ljud- och bullerfrågor i kommunen. Som en del av detta arbete och med tanke på hamnens utveckling på kort och lång sikt diskuterar kommunen en fördjupad åtgärdsutredning för Holmsund/Obbola och för Umeå hamn specifikt. I en sådan fördjupning kan förslag till konkreta åtgärder presenteras utifrån behov och lämplighet, exempelvis hastighetssänkningar och bullerplank i valda lägen. Arbetet med åtgärdsprogrammet kommer att redovisas mer i detalj i nästa detaljplaneetapp av Umeå hamn (etapp 2).

Trafikverket ansvarar för statliga vägar och broar, exempelvis dimensionering, hastighetsbegränsning, skick, slitage och bullerskyddsåtgärder på och längs sina vägar, däribland väg E12 och Obbolabron. Trafikverket ska, på samma sätt som kommunen enligt kraven i *Förordning om omgivningsbuller* (2004:675), kartlägga omgivningsbuller från vissa vägar. Kommunen för en kontinuerlig dialog med Trafikverket i dessa frågor. Klagomål avseende väg E12 och Obbolabron tas med Trafikverket.

I en detaljplan utreds normalt endast risker inom detaljplaneområdet. Befintliga verksamheter inom området hanteras dock inte i detaljplanen (genom plan och bygglagen) utan i tillstånd enligt miljöbalken. Risker knutet till farligt gods längs utpekade farligt gods leder regleras i separat lagstiftning för farligt gods¹. Detta regelverk är komplext. Ingen aktör har ensam ansvaret för riskerna med farligt gods på våra vägar och järnvägar. Ansvaret ligger hos flera aktörer och flera myndigheter. MSB (Myndigheten för samhällsskydd och beredskap) är transportmyndighet för transport av farligt gods på väg och järnväg medan Transportstyrelsen är det för sjö- och lufttransporter. Dessa myndigheter ansvarar bland annat för respektive regelverk. Ansvaret för tillsyn är också uppdelat på ett flertal

¹ Lag (2006:263) om transport av farligt gods samt Förordning (2006:311) om transport av farligt gods samt ADR-S respektive RID-S föreskrifterna:
MSBFS 2020:9 föreskrifter om transport av farligt gods på väg och i terräng (ADR-S)
MSBFS 2020:10 föreskrifter om transport av farligt gods på järnväg (RID-S)

myndigheter. MSB är tillsynsmyndighet för bland annat säkerhetsrådgivare för samtliga transportslag, Polismyndigheten är tillsynsmyndighet för landtransporter av farligt gods, undantaget järnvägstransporter. Transportstyrelsen är ansvarig för tillsynen över järnvägstransporter, men även över transport av farligt gods på sjö och i luft. Tillsynsmyndighet för farligt gods i hamnars landområden är Kustbevakningen, som också på Transportstyrelsens begäran kan utföra tillsyn över transport av farligt gods på sjön. För tillsyn av radioaktiva ämnen ansvarar Strålsäkerhetsmyndigheten, oavsett om det gäller väg, järnväg, sjö eller flyg. Det är sammanfattat svårt att begränsa den typ och mängd farligt gods som transporteras på rekommenderade transportvägar under förutsättning att transportören uppfyller kraven i lagstiftningen. Samtidigt kan det vara tryggt att känna till att det både finns lagstiftning som reglerar och tillsynsmyndigheter och ansvarar för frågorna.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har tillsyn enligt miljöbalken på Kvarkenhamnar och övriga verksamheter inom hamnområdet. Nämnden har även tillsyn på väg- och järnvägstrafik (buller) genom Holmsund. Länsstyrelsen har tillsynen över SCA Obbola. Respektive tillsynsmyndighet hanterar klagomål på störningar som deras verksamhet ger upphov till.

Yttrandet har inte föranlett några förändringar av detaljplanehandlingarna.

Yttrandet bedöms inte kunna tillgodoses (ytterligare) i detaljplanen.

YTTRANDE 1

Inkom 2022-09-02

Jag anser att detaljplanen av bullerskäl inte ska antas, då bostadsområden i närheten enligt bullerutredning redan idag är ”bullerutsatt med ljudnivåer som tangerar eller överstiger riktvärden.”

Kommentar

Se kommentarer under *Holmens samfällighetsförening*.

Yttrandet har inte föranlett några förändringar av detaljplanehandlingarna.

Yttrandet bedöms inte kunna tillgodoses (ytterligare) i detaljplanen.

YTTRANDE 2*Inkom 2022-09-05*

Jag har under samrådet skickat in mina synpunkter och ser inte att de tillvaratagits i tillräcklig utsträckning i de reviderade underlagen. Mina synpunkter* är således desamma.

Vill dock komplettera med det faktum att Umeå Hamn av Mark- och Miljödömsstolen och MÖD är ålagda att genomföra en fördjupad utredning av bullersituationen på min fastighet, för att kontrollera beräknade ljudnivåer. Innan denna utredning är gjord kan inga beslut tas baserade på befintliga uppgifter.

**Yttrande 1, Samrådsredogörelse, 2022-03-02*

Kommentar

Tidigare inlämnat yttrande handlar framför att om störningar och risker, främst buller.

Beslut om detaljplanen tas separat från enskilda tillsynsärenden. Se i övrigt kommentarer under *Holmens samfällighetsförening*.

Yttrandet har inte föranlett några förändringar av detaljplanehandlingarna.

Yttrandet bedöms inte kunna tillgodoses (ytterligare) i detaljplanen.

YTTRANDE 3*Inkom 2022-09-19*

Efter att ha läst er bullerutredning blir jag orolig. Om det ska byggas ut anser jag att det måste åtgärdas en hel del. Med tanke på att det redan nu är mycket mer trafik och ljud dag som natt från hamnen än när vi flyttade hit för 18 år sedan, nu går ju även godstågen som ska ut till hamnen, som gnisslar och skriker. För oss kommer utbyggnaden innebära en ännu sämre inne/utemiljö, känns inte acceptabelt. Det är väldigt uttröttande med alla dessa bakgrundsljud.

Som det är nu finns det ingenting som fångar upp ljud bara några glest planterade björkar.

Tycker att det är väldigt konstigt att det inte redan nu finns bullerskydd, har påpekat detta tidigare.

Önskar att ni vill tänka på oss som redan bor och trivs med närheten till havet, även miljömässigt blir det en försämring, både kosmetiskt och en försämrad luft av ökad trafik mm.

Kommentar

Se kommentarer under *Holmens samfällighetsförening*.

Yttrandet har inte föranlett några förändringar av detaljplanehandlingarna.

Yttrandet bedöms inte kunna tillgodoses (ytterligare) i detaljplanen.

YTTRANDE 4

Inkom 2022-09-21

Vi har i samrådsfasen lämnat synpunkter* som inte hanterats på tillräckligt sätt i de reviderade underlagen. Jag har således även gällande etapp 1 samma synpunkter som innan och hänvisar till redan inskickade kommentarer.

Vill dessutom understryka problematiken med E12 som under inga omständigheter ens klarar dagens trafik. Detta måste lösas långsiktigt. Dagens årliga reparationer av bron, som huvudsakligen orsakas av den tunga trafiken, klarar inte påfrestningarna och varje sommar uppstår stora gropar som bidrar till både ökat buller och till ökad risk för olyckor då trafiken frekvent kör i motsatt körfält. Detta måste hanteras INNAN ny detaljplan antas.

**Yttrande 3, Samrådsredogörelse, 2022-03-02*

Kommentar

Tidigare inlämnat yttrande handlar framför att om bullerstörningar från hamnområdet och anslutande infrastruktur samt buller från övriga verksamheter i anslutning till hamnområdet, det vill säga totalt (kumulativt) buller i området. Även negativ påverkan från utsläpp till i luft och vatten nämns.

Se kommentarer under *Holmens samfällighetsförening*.

Yttrandet har inte föranlett några förändringar av detaljplanehandlingarna.

Yttrandet bedöms inte kunna tillgodoses (ytterligare) i detaljplanen.

YTTRANDE 5

Inkom 2022-09-23

Det är svårt att bedöma den inre kajen och de andra kajerna, vägar, tåg går bättre.

Väg som måste komma ner i hastighet framför allt lastbilar. Framöver så kommer Fama att köra dygnet runt och oljebolagen 03.00-24.00 sedan all trafik från Finlandsfärjan som medför mycket tung trafik.

Det har visat sig att ingen lastbil kör efter den stipulerade hastigheten 40/60 utan det går betydligt fortare varpå däckljudet hörs betydligt mer än när hastigheten hålls. Det pågår även provkörningar när bilar trimmas som för ett väldigt oväsen, startar vid 60 skylten sedan ut mot färjeläget.

Från E12 till hamnen, norra grinden blandas trafik till återvinningsstationen, bilar och cyklar med släp, gående med skottkärror samt tung trafik in till hamnen ofta är kön ända ut på E12-an. Blandad kompott av fordon som upplevs väldigt riskabel.

Vi vill ha bullerplank och fartkameror samt plexiglas under avkörnings-skydd liknande det på Kolbäcksbbron.

Ser fram emot åtgärder så vi får lugnare boendemiljö.

Vi boende på Patholmsvägen, Skottesvägen samt Villagatan.

Kommentar

Väg E12 och återvinningsstationen ligger utanför detaljplanen för etapp 1, men separering av trafikslag kommer att hanteras i kommande etapp (2). Se i övrigt kommentarer under *Holmens samfällighetsförening*.

Yttrandet har inte föranlett några förändringar av detaljplane-handlingarna.

Yttrandet bedöms inte kunna tillgodoses (ytterligare) i detaljplanen.

YTTRANDE 6

Inkom 2022-09-28

Vi har bott intill Holmsundsvägen i många år.

Trafiken längs vägen har ökat, inte minst den tunga trafiken.

Bullret från trafiken är tidvis så hög att det inte går att föra ett samtal när man sitter ute på altanen.

Vi bor där bilarna (ssk lastbilarna) accelererar i en uppförsbacke efter att ha svängt in på Holmsundsvägen från E12:an.

De beräkningar av bullernivån som presenteras i utredningen motsvarar inte den faktiskt upplevda.

Den utbyggnad av verksamheten som presenteras i utredningen beräknas även medföra ökning av trafikbuller.

Vi saknar förslag till åtgärder som kan begränsa trafikbuller för oss boende längs Holmsundsvägen.

Kommentar

Se kommentarer under *Holmens samfällighetsförening*.

Yttrandet har inte föranlett några förändringar av detaljplane-handlingarna.

Yttrandet bedöms inte kunna tillgodoses (ytterligare) i detaljplanen.

YTTRANDE 7*Inkom 2022-09-28*

Ref tidigare lämnade synpunkter 20 oktober 2021* har inget väsentligt förändras i de senaste reviderade skrivningarna daterade 10 februari 2022 och 30 juni 2022 avseende buller och transporter.

Redan utförda miljöåtgärder under hamnens omstrukturering mellan 2004 till 2021 sammanfattas och bifogas i en åtgärdsutredning. För utvecklingen fram till 2050 säger man att den inte kan förutses. I stället för kontrollpunkter hänvisar man till att det finns ett åtgärdsprogram med kommentaren ”om riktvärdena skulle förändras”. Åtgärdsprogrammet saknas dock i handlingarna.

Fortsatt är uppgifterna för volymen ÅDT för tung trafik osäkra. I SCAs MKB anger konsulten, Ångpanneföreningen, tydligt att ökningen gäller fordonsrörelser dvs tur o retur mellan bruket i Obbola och Umeå Hamn. Hur uppgifterna räknats fram är särskilt viktiga då hamnens volymökning till största delen och under många år kommer att utgöras av SCAs ökade produktionsvolym.

Målbilden och därmed förutsättningarna för Umeå Hamns ut och ombyggnadsprojekt, där Ryssland och Kina skulle förmås att föra över sina världshandelsvolym till transportleden Nordic Logistic Corridor (NLC) existerar inte längre. Därmed faller också hela detaljplanen.

**Yttrande 7, Samrådsredogörelse, 2022-03-02*

Kommentar

Tidigare inlämnat yttrande handlar framför allt om transporter och buller.

Åtgärdsutredningen är en samling av genomförda utredningar och åtgärder avseende föroreningar inom hamnområdet. Hur föroreningar fortsatt hanteras beskrivs i planbeskrivningen, se även kommentar under *Länsstyrelsen* (rubriken *Förorenad mark*).

Det finns många anledningar som motiverar om- och utbyggnaden av Umeå hamn och som därmed föranleder pågående detaljplan. Umeå hamn är utpekad som riksintresse (enligt beslut av Trafikverket 2013-02-20, TRV 2013/10869) med motiveringen att hamnen ingår i TEN-T-nätverket (Trans-European Transport Network) samt har stor betydelse för godshanteringen i norra Sverige. Umeå hamn har en stor betydelse för regionens näringsliv och just nu pågår en enorm utveckling av industrin i norra Sverige. SCA investerar bland annat i världens största pappersmaskin vilken i sig kommer att generera betydande nya volymer till hamnen. Sjöfarten utvecklas mot större och mer djupgående fartyg och hanteringen av sjöfartens gods blir alltmer containeriserad. Umeå hamn har en strategisk position i EUs nätverk och Umeå kommun arbetar långsiktigt med att stärka den öst-västliga kopplingen över Kvarken. Både EU och staten är överens om att sjöfarten och hamnarna har en

viktig roll i den gröna omställning som pågår. Samtidigt har en central del av infrastrukturen i hamnen nått sin livslängd och är i behov av reinvestering.

Se i övrigt kommentarer under *Holmens samfällighetsförening*.

Yttrandet har inte föranlett några förändringar av detaljplanehandlingarna.

Yttrandet bedöms inte kunna tillgodoses (ytterligare) i detaljplanen.

ÄNDRINGAR EFTER GRANSKNING NR.2

Detaljplanehandlingarna har setts över i enlighet med inkomna yttranden och diskussioner under granskningstiden.

Plankartan har för aktuellt detaljplaneområde (etapp 1) ändrats avseende:

- Grundkartan har uppdaterats enligt Lantmäteriets yttrande.

Planbeskrivningen har för aktuellt detaljplaneområde (etapp 1) ändrats avseende:

- att Ume/Vindelälvens mynningsområde är en viktig vandringsled för *lax*.
- var brandsläckningsskum har använts.
- processen med handlingsplanen för dagvatten.
- Lantmäterimyndighetens synpunkter.

Reviderade utredningar:

- MKB (strategisk miljökonsekvensbeskrivning) för detaljplan Holmsund 2:65 m.fl. – etapp 1, Tyréns Sverige AB, 2022-10-18
- Utredningar (bilaga nr.):
 - 4. Dagvattenutredning DP Umeå hamn – etapp 1, Sweco Sverige AB, 2022-10-19.
 - 5. Detaljerad riskbedömning – Transport av farligt gods på väg och järnväg, WSP, 2022-10-13.
 - 9. Åtgärdsutredning Umeå hamn, WSP Sverige AB, 2022-02-28. Utredningen har kompletterats med en karta/bilaga avseende var brandsläckningsskum har använts inom hamnområdet.

Utredningarna sammanfattas i planbeskrivningen.

Kvarstående synpunkter

Nedan listas berörda och sakägare med kvarstående synpunkter vilka ges underrättelse med besvärshänvisning.

Privatpersoner benämns [YTTRANDE 1, osv]. En förteckning över vilka som har lämnat in synpunkter hanteras av Umeå kommun, detta med hänsyn till GDPR.

Kvarstående synpunkter från granskningsskede nr.2

- Västerbottens museum
- Holmens samfällighetsförening
- Yttrande 1
- Yttrande 2
- Yttrande 3
- Yttrande 4
- Yttrande 5
- Yttrande 6
- Yttrande 7

-

Detaljplanering, Umeå kommun, november 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.

Johanna Söderholm

planarkitekt

Clara Ganslandt

Planchef