



Detaljplan för Kälen 5:5 m.fl., Krokoms kommun

Samrådsredogörelse

Synpunkter som har kommit in under samrådet om ett förslag till detaljplan ska redovisas i en samrådsredogörelse. I samrådsredogörelsen bemöter och kommenterar kommunen dessa synpunkter.

Detaljplanen har varit utsänd för samråd 2024-02-28 – 2024-03-20.

Samrådshandlingarna har skickats till statliga och kommunala myndigheter och övriga berörda enligt sändlista samt till berörda fastighetsägare enligt fastighetsförteckning. Planförslaget har även varit tillgängligt på kommunens hemsida samt vid entrén i kommunhuset.

Totalt har 10 yttranden inkommit till kommunen under samrådet.

I avsnittet Ställningstaganden redovisas de ändringar som har gjorts efter granskningen samt kvarstående synpunkter.

Innehållsförteckning:

1. Myndigheter och organisationer	3
2. Sakägare och övriga inkomna synpunkter.....	12
3. Ställningstagande	14

Yttranden under samrådet:

Myndigheter och organisationer

Länsstyrelsen

Beskrivning av ärendet

Detaljplanen har överlämnats till Länsstyrelsen för samråd i enlighet med 5 kap. 11 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL. Handlingar daterade 2024-01-29. Detaljplanen handläggs med standardförfarande.

Under samrådet ska Länsstyrelsen enligt 5 kap. 14 § PBL särskilt

1. ta till vara och samordna statens intressen
2. verka för att riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken (1998:808), MB, tillgodoses, att miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap. MB följs och att strandskydd enligt 7 kap. MB inte upphävs i strid med gällande bestämmelser
3. verka för att sådana frågor om användningen av mark- och vattenområden som angår två eller flera kommuner samordnas på ett lämpligt sätt
4. verka för att en bebyggelse inte blir olämplig eller ett byggnadsverk olämpligt med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Under samrådet ska Länsstyrelsen också särskilt ge råd om tillämpningen av 2 kap. PBL. Länsstyrelsen ska dessutom ge råd i övrigt om tillämpningen av bestämmelserna i denna lag, om det behövs från allmän synpunkt.

Syftet med detaljplanen

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för exploatering av verksamheter och detaljhandel.

Detaljplanens överensstämmelse med översiktsplanen

Länsstyrelsen bedömer att detaljplaneförslaget överensstämmer med översiktsplanen enligt PBL 4 kap. 33 § p.5.

Länsstyrelsens synpunkter - prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som rör miljö kvalitetsnormer för vatten behöver lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan. I

annat fall kan Länsstyrelsen komma att pröva kommunens beslut att anta detaljplanen.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Av dagvattenutredningen framgår för område B att ett flertal ämnen ökar efter exploatering, även med reningsåtgärder. Kommunen behöver se över dagvattenåtgärder för området för att säkerställa att halter inte ökar till den grad att möjligheterna att följa miljö kvalitetsnormer för Vadbäcken försvåras.

Vadbäcken har otillfredsställande ekologisk status samt uppnår ej god status. För kännedom har Vadbäcken ingått i ett tidigare övergödningsprojekt, och det är mätdata som ligger till grund för klassningen. Dock är beräkningen av referensvärdet osäker. Status är för näringsämnen klassas som dålig för näringsämnen och otillfredsställande för Kiselalger. Se mer information om Vadbäckens status i VISS, [Vadbäcken - Vattendrag - VISS - VattenInformationssystem för Sverige \(lansstyrelsen.se\)](https://lansstyrelsen.se/vatteninformationssystem)

Kommentar:

Kommunen bedömer att varken föroreningshalter eller mängder efter exploatering nämnvärt riskerar att försvåra möjligheterna att följa miljö kvalitetsnormerna för Vadbäcken och att detta beskrivs i dagvattenutredningen under kapitel 4.2. En utförligare beskrivning görs i planbeskrivningen.

Strandskydd

Planbeskrivningen behöver kompletteras med en motivering till varför planområdet inte bedöms beröras av strandskydd.

Länsstyrelsen kan utifrån topografisk webkarta konstatera att två bäckar/ diken finns i närheten av planområdet. Enligt domstolspraxis, MÖD 2015-06-11 mål 10756-14, är det inte möjligt att göra några generella uttalanden om artificiella vattendrag ska omfattas av strandskyddet, liksom att det inte alltid är möjligt att dra någon skarp gräns mellan naturliga och artificiella vattendrag. En bedömning om vattendrag/dike omfattas av strandskyddet behöver göras i det enskilda fallet och utgå ifrån vilka livsvillkor för växt- och djurlivet som vattendragets närområde uppvisar, i linje med strandskyddets syften.

Kommentar:

De diken som omnämns har inspekterats under hösten 2023 och ingen vattenföring kunde vid de tillfällena konstateras. Vid inspektionen konstaterades inga förhöjda naturvärden kopplade till dikena. Dikena är inte upptagna som vattenförekomst i de historiska kartor som är upprättade under 1800-talet för området. Dikena finns inte med i VISS som vattendrag och bedöms inte inneha något värde för strandskyddet. Sammantaget bedöms dikena inte omfattas av strandskydd på samma grund som i MÖDs dom M 10756-14. Dikena bedöms heller inte som modifieringar av naturliga vattendrag.

Planbeskrivningen kompletteras med denna beskrivning och bedömning.

Länsstyrelsens synpunkter - råd enligt 2 kap. PBL

Trafiksäkerhet

Länsstyrelsen instämmer i kommunens bedömning att det behöver tillskapas trafiksäkra miljöer för oskyddade trafikanter att röra sig inom planområdet men även till och från planområdet. Det behöver dock tydliggöras vilka åtgärder som krävs för att uppnå det. Valda åtgärder kan med fördel presenteras i karta. Det är viktigt att åtgärder vidtas i samband med exploateringen, vilket också verkar vara kommunens ambition. För ytterligare synpunkter gällande anläggande av gång- och cykelpassage över Föllingevägen, se Trafikverkets yttrande som bifogas som bilaga.

I övrigt ser Länsstyrelsen ett stort behov av att i kommande planering se över hela trafiksituationen i området, framförallt för oskyddade trafikanter. I genomförd trafikutredning påtalas brister i nuvarande utformning av området som kan innebära att trafikfarliga situationer skapas.

Kommentar:

Krokoms kommun kommer med största sannolikhet anlägga en gångpassage på Föllingevägen i samråd med Trafikverket då det är en statlig väg. Passagen kommer utformas enligt VGU. Dialog med Trafikverket kommer hållas när åtgärden blir aktuell.

Dagvatten

Ett genomförande av planen kommer innebära mer hårdgjorda ytor, att mer vatten kommer avledas och snabbare röra sig mot nedströmsliggande områden och dagvattensystem. Hantering av höga flöden och skyfall bör därför utredas och klargöras ytterligare i den fortsatta planprocessen.

Det bör dels klargöras om det är lämpligt att anlägga ny gata i ett lågpunktsområde där vatten idag ansamlas. Det bör även klargöras om befintligt dagvattensystem nedströms planområdet klarar tillkommande dagvatten från planområdet eller om problem kommer uppstå. Det är viktigt att ett genomförande av planen inte påverkar kringliggande bebyggelse eller infrastruktur. För fortsatta synpunkter gällande dagvattnets påverkan på befintlig infrastruktur, se Trafikverkets yttrande.

För föroreningsberäkningen i dagvattenutredningen har Riktvärdesgruppens Förslag till riktvärden för dagvattenutsläpp, daterad februari 2009, använts. Länsstyrelsen rekommenderar kommunen att i fortsättningen använda de *Riktvärden för utsläpp av dagvatten eller annat förorenat vatten* som Östersunds kommun tagit fram. Där finns bland annat specifika riktvärden för Storsjön framtagna som anges i totalhalter, µg/l eller mikrogram per liter. För mer

information, se Östersunds kommuns hemsida [Riktvärden för utsläpp av dagvatten eller annat förorenat vatten - Östersund.se \(ostersund.se\)](https://ostersund.se).

Kommentar:

Vägen är en lokalgata med lite trafik. Ingen byggnad påverkas. Väster om vägen är ett naturområde utan hårdgjorda ytor som kan ta hand om delar av vattnet. Denna del är i nu gällande detaljplan byggrätt. Om skyfall skulle ske bedöms inte konsekvenserna bli alltför stora och vattendjupet begränsat. En massbalansberäkning av vägen har utförts (Lektus 2024-10-16) där hänsyn till detta tas och säkerställts med plushöjder på plankartan. Tillfarten i norra delen av planområdet kan även användas om problem mot förmodan skulle uppstå.

Naturmiljövärden

Länsstyrelsen vill påminna om att planområdet ingår i en värdetrakt för gräsmarker. Hänsyn bör därför tas vid exploateringen till angränsande mycket artrika vägmiljöer längs Föllingevägen. Med anledning av de artrika vägmiljöerna bör kommunen ta fram en plan för omhändertagande av främmande invasiva arter och kontaminerade massor i samband med genomförandeskedet så att invasiva arter inte sprids.

Kommentar:

Beskrivning av invasiva arter läggs till i planbeskrivningen. Dock ligger planområdet ca 20 meter från Föllingevägen.

Lantmäteriet

Vid genomgång av planförslagets handlingar (daterade 2024-01-29) har följande noterats:

För plangenomförandet viktiga frågor där planen måste förbättras

Lite för otydlig redovisning av innehåll i avtal om markanvisning

I planbeskrivningen anges att avtal om markanvisning ska tecknas. När avsikten är att genomföra markanvisningar ska kommunen enligt 4 kap. 33 § 3 st. 2 men. PBL redovisa avtalens huvudsakliga innehåll liksom konsekvenserna av att planen helt eller delvis genomförs med stöd av ett eller flera sådana avtal i planbeskrivningen. Detta ska enligt 5 kap. 13 § PBL göras redan i samrådsskedet.

Lantmäteriet konstaterar att lagstiftaren har avsett att exploitörens samtliga åtaganden ska redovisas på en översiktlig nivå, men där det ändå ska gå att bedöma vad åtagandena innebär. Lantmäteriet bedömer att handlingarna i dess nuvarande skick inte är tillräckligt tydliga och behöver därför kompletteras.

Redovisningen behöver enligt Lantmäteriets mening förbättras och konkretiseras i en samlad sammanställning, kring följande områden:

- vilka områden som avses för överlåtelse eller upplåtelse (helst redovisade på kartor)
- vilka fysiska anläggningar exploatören ska utföra och vilken standard de ska ha
- vilka olika kostnader som exploatören åtar sig att betala
- åtaganden om att betala eller inte kräva ersättningar
- tidplan för utbyggnad av de anläggningar som avtalet omfattar
- om exploatören ska ställa en säkerhet för åtaganden enligt avtalet
- om det finns flera exploatörer – ansvarsfördelningen mellan dem

Om förhandlingar kring avtal om markanvisning påbörjas först efter antagandet av planen är det enligt förarbetena tillräckligt att kommunen:

- redovisar sin avsikt att ingå ett markanvisningsavtal
- redovisar intentioner om vad detta avtal avses innehålla
- i planbeskrivningen i vissa delar redovisar samma innehåll som kommunens riktlinjer om markanvisning enligt 2 § markanvisningslagen
- tydliggör att de villkor med mera som redovisas under samrådet och i planbeskrivningen är preliminära och att genomförandet även kan komma att ske på annat sätt än vad som redovisas under planprocessen.

Glöm inte att även redovisa konsekvenserna (se ovan). Lantmäteriet har tagit fram ett material med information om regelverket vid ”Redovisning av genomförandavtal i planbeskrivning” och tre exempel på hur redovisning av innehåll och konsekvenser kan se ut i en planbeskrivning. Använd gärna detta material som inspiration. Ni hittar det via följande länk på lantmateriet.se.

Kommentar:

Detta har justerats i planbeskrivningen.

Delar av planen som bör förbättras

-

Delar av planen som skulle kunna förbättras

(Under denna rubrik redovisas synpunkter som inte direkt ligger inom Lantmäteriets lagstadgade bevakningsområden, men som enligt Lantmäteriet skulle förbättra detaljplanen.)

Enskilt huvudmannaskap

Ett alternativ till att lägga enskilt huvudmannaskap på den del av den befintliga vägen i norr som omfattas av officialservitut och som är belägen inom planområdet, skulle kunna vara att lägga ut även denna allmänna platsmark med kommunalt huvudmannaskap. Detta skulle ge en enhetlig förvaltning av de vägar som används av fastigheterna inom planområdet. Om tung trafik till fastigheter

inom planområdet avser köra den vägen bedömer Lantmäteriet det lämpligt att även denna väg har kommunalt huvudmannaskap, i likhet med övriga GATOR inom planområdet.

I sådant fall kan det befintliga officialservitutet upphävas i denna del. Detta sker vid en lantmåteriförrättning. Om de fastigheter som har servitutsförmån känner oro för att tung trafik ska belasta den resterande delen av vägen så kan de se över möjligheterna till att stänga vägen för allmän trafik, t.ex. genom uppförandet av vägbom.

Kommentar:

Att ha olika huvudmannaskap för en och samma väg anser kommunen inte vara så lämpligt med tanke på skötsel av vägen som exempelvis snöplogning. Då är det lämpligare att samma entreprenör kör hela den enskilda vägen.

En gemensamhetsanläggning avses bildas för den enskilda vägen där det beslutas om andelstal utifrån nyttjandet av vägen.

Trafikverket

Trafikverket har tagit del av ärende, Samråd gällande detaljplan för Kälen 5:5 med flera, Krokoms kommun och lämnar följande synpunkter.

Trafik

Trafikverket saknar en samlad återkoppling av trafikanalysen i planbeskrivningen och vill betona att åtgärdsförslagen som tas upp i trafikanalysen är rekommendationer på vad som kan utföras. Kapacitetsanalyserna visar på god framkomlighet för fordonstrafiken. Trots att trafikanalysen är från 2018 så stämmer trafiksiffrorna hyfsat då trafiken inte ökat så mycket. Trafikverket vill ändå informera att det finns nya mätningar från år 2022 på E14 och från år 2021 på väg 339.

I planbeskrivningen tas Anläggande av en gång- och cykelpassage över Föllingevägen upp som en teknisk åtgärd som krävs för att genomföra planen. Samma passage tas även upp som en ytterligare investering utanför planområdet som behöver anläggas. Trafikverket anser att vi och kommunen måste ha en dialog för att titta på behov, placering och finansiering av denna åtgärd.

Väg 339 är en regional väg och eventuella åtgärder ska finansieras av regionala transportplanen alternativt av kommun/exploatör. Åtgärder till följd av kommunal planering bör bekostas av kommunen/exploatören och behöver regleras i ett medfinansieringsavtal mellan Trafikverket och kommunen.

Kommentar:

Kommunen kontaktar Trafikverket när åtgärd blir aktuell.

Dagvatten

Trafikverkets diken och trummor utmed statlig väg är för att avleda vatten från vägkroppen liksom ytvatten från omgivningen och de är generellt dimensionerade för 50-årsflöden. När ytor hårdgörs avleds mer vatten och ytvattnet kommer snabbare till diken och trummor. Därför anser att åtgärder ska vidtas inom planområdet så att utflödet mot Trafikverkets trummor och diken inte ökar när området är utbyggt, varken mängd eller hastighetsmässigt. Om Trafikverkets anläggning kan påverkas vill vi att dagvattenutredningen görs utifrån 50-årsflöden och redovisar fördröjningsåtgärder som är dimensionerade att hantera dessa flöden. Fördröjning ska således dimensioneras för att omhänderta skillnaden mellan utflödet innan respektive efter utbyggnad. Trafikverket vill framhålla vikten av att säkerställa att valda lösningar för dagvattenhanteringen inte innebär påverkan på den statliga infrastrukturen.

I detta fall har dagvattenutredningen gjorts för 20-årsflöden och Trafikverket saknar hur vår anläggning påverkas av etableringen i utredningen. Vi anser att dagvattenutredningen behöver utreda konsekvenserna av detaljplanen med avseende på trumman under väg 339, för en 50-årshändelse.

Kommentar:

En beräkning har gjorts utifrån 50-årsregn och efter exploatering bidrar område B (i dagvattenutredningen) med en ökning på ca 6 promille av det totala flödet vilket är försvinnande litet i sammanhanget.

Skyltning

Ur trafiksäkerhetssynpunkt är det inte bara viktigt med placering utan även med budskapet på skylten då de drar till sig uppmärksamhet från trafikanterna. Intill en väg kan de därför konkurrera med den uppmärksamhet som fordonsförarna måste ägna sin köruppgift, och på så sätt distrahera förarna. Trafikverket anser att skyltar som riktas mot vägen ska samrådaskommentarer med vägghållaren i bygglovsskedet. Det är viktigt att belysning av skyltar inte får bli bländande och påverka trafikanterna.

Kommentar:

Noterat.

Jämtkraft

Jämtkraft Elnät AB

Hej. Här kommer samrådskommentarer gällande "Samråd Kälen 5:5" samt en justering vi skulle vilja ha gjord i Planbeskrivningen. Detta med anledning av att den ledning det gäller är en sk. "Friedledning".

Justering:

Gällande texten i Planbeskrivningen under rubriken "Teknik" sid 31 skulle vi vilja att ni byter ut texten:

"där kraftledningen korsar gatan måste ha ett minsta avstånd på 6 meter mellan gata och kraftledning."- till följande:

"där friledning korsar gatan måste ha ett minsta avstånd mellan fasledare och gata på minst 7 meter.

(Se även i vårt samrådssvar nedan)

Samrådssvar:

Jämtkraft Elnät AB har en luftburna elledning inom och strax utmed det planerade området. Främst längs de södra och östra plangränserna. För att komma fram till en lösning på hur ledningen ska användas eller disponeras på bästa sätt för att elektrifiera området, är en gemensam planering nödvändig. Det är därför av största vikt att kontakt tas med Jämtkraft i god tid för att upprätta ett ärende och utse kontaktvägar för planeringen.

Byggnader får generellt ej uppföras närmare än 5 meter horisontellt avstånd till den luftburna elledningen. Detta är förutsatt att det inte kommer att förvaras brandfarliga eller explosiva varor i närheten av ledningen- Då gäller skärpta bestämmelser.

Luftledningen är av typen friledning som går över allmän trafikerad väg vid norra infarten. Men beroende på framtida planering även kan komma att korsa den "nya" infarten från söder. Generellt gäller att ledningens fasledare ska ha en minsta höjd över körbar yta på 7 meter.

Om parkeringsytor ska uppföras får de ha ett minsta horisontellt avstånd till ledningen på 5 meter. Detta förutsatt att det ej kommer att förekomma fordon avsedda för transport av explosiva eller brandfarliga varor- Då gäller även här skärpta bestämmelser.

Förändringar och utbyggnad av befintligt elnät bekostas av exploatören.

Kontakta Jämtkraft Elnät om det uppstår tveksamheter.

Kommentar:

Texten på sida 31 byts ut.

Byggrätten ligger cirka 15 meter från den luftburna elledningen.

Kommunen kontaktar Jämtkraft i samband med projektering av området.

Räddningstjänsten

Räddningstjänsten har tagit del av er remiss angående detaljplan för Kälen 5:5 ert Dnr: 2017-45. Räddningstjänsten har följande synpunkter:

De byggnader/verksamheter som planeras i området kräver god tillgång till vatten för släckning i händelse av brand och det bör redogöras tydligare hur behovet av brandvatten ska tillgodoses. Räddningstjänsten förordar i första hand en brandpost placerad i direkt anslutning till planområdet. Enligt räddningstjänstens uppgifter finns brandposter i omgivningarna, dels vid Krokomsporten och dels på Hellbergs väg nordost om planområdet. Om flödet i brandposterna inte är tillräckligt (cirka 1 200 l/s) kan komplettering ske med till exempel en branddamm. Att brandposten försörjs via en sjövattnledning kan vara ett fullgott alternativ men utformningen behöver beskrivas tydligare för att räddningstjänsten ska kunna ta ställning.

Avseende risk för olyckor med farligt gods så bör riskbedömningen utgå från de riktlinjer som tagits fram av Länsstyrelsen Jämtlands län. I riskbedömningen bör man utöver transport av farligt gods även beakta den drivmedelsstation som finns belägen i anslutning till planområdet. Det är möjligt/troligt att slutsatserna från riskbedömningen blir samma som nu men utgångspunkterna bör ändå vara korrekta.

Kommentar:

Risk för farligt gods kompletteras i planbeskrivningen. Närhet till drivmedelstation belyses.

Kommunen avser att anlägga en branddamm inom naturområdet i söder intill Krokomsporten med en volym på 50 m³.

1200 l/s måste vara en felskrivning i yttrandet. Bör vara 1200 l/min.

Skanova

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.

Skanova önskar i ett tidigt skede medverka i planarbetet när detaljplanarbete påbörjas och kallas till samrådsmöten för det aktuella området för att kunna samordna nya ledningar.

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 telia-natforvaltning@teliacompany.com

Kommentar:

Teleanläggning passerar den södra tillfarten samt en bit in i den sydvästra byggrätten. Kommunen kontaktar Skanova om undanflyttningsåtgärder krävs.

Sakägare och övriga inkomna synpunkter

SCA

Svenska Cellulosa Aktiebolaget SCA, nedan benämnt SCA alt. bolaget, har i egenskap av fastighetsägare av Kälen 3:21 i rubricerat planarbetet erhållit underrättelse om samråd.

SCA ser positivt på planarbetet vilken syftar till att möjliggöra en utveckling av verksamheter inom området. Inom detaljplaneområdet ligger bolagets infartsväg till vår virkesterminal inom Kälen 3:21. Inom virkesterminalen sker omlastning av skogsråvara mellan landsväg och järnväg. Verksamhet utgör en viktig del inom vår industriförsörjning.

I framlagt planförslag har bolagets infartsväg planlagts som [GATA] med enskilt huvudmannaskap. I övrigt har allmän platsmark kommunalt huvudmannaskap. Huvudregeln är att kommunen ska vara huvudman för allmänna platser. Finns särskilda skäl får dock kommunen bestämma att huvudmannaskapet ska vara enskilt för en eller flera allmänna platser. Som särskilt skäl för nu aktuellt enskilda huvudmannaskap har angivits "enhetlig förvaltning av vägen". Det saknas närmare motivering.

Som står att läsa i planbeskrivningen kommer den norra infarten erfordra en upprustning med ytterligare filer, asfaltering, breddning med mera. Genomförs detaljplanen blir nu aktuell väg att se som två separata väganläggningar. En infart som är asfalterad med, vad man får anta refuger, skyltar, gatubelysning mm. och sedermera en grusväg för virkestransporter. Infarten har en tydlig och klar koppling till planområdet och dess verksamheter. Det ses som högst olämpligt att delar av trafiklösningen för planområdet har en separat väghållning. Inte minst då delägarna i väganläggningen kommer ha olika behov, kapital och kunskap att drifva en för planområdet vital anläggning.

Sammanfattningsvis yrkar SCA att samtlig allmän platsmark inom planområdet ska ha kommunalt huvudmannaskap. I andra hand yrkas att vår infartsväg ej ingår i planområdet.

Kommentar:

Att ha olika huvudmannaskap för en och samma väg anser kommunen inte vara så lämpligt med tanke på skötsel av vägen som exempelvis snöplogning. Då är det lämpligare att samma entreprenör kör hela den enskilda vägen.

Andelstal beslutas i förhållande till nyttjande av vägen, även de tillkommande fastigheterna kommer att ingå i gemensamhetsanläggningen och betala för skötsel och underhåll.

Kontakt kommer att tas med SCA innan detaljplanen antas för att diskutera lösning för vägutformningen.

Privatpersoner

Kommunens planprocess hänvisar till regler för standardförfarande huvudsakligen eftersom planen inte medför betydande miljöpåverkan eller har betydande intresse för allmänheten. Det är sannolikt en korrekt bedömning. Dock anser vi att det sker

en gradvis degenerering av naturvärden och viltområden där varje steg är en försämring, men motiveras just av att det inte påverkar några högre naturvärden eller har betydande intresse för allmänheten. Vi ser med oro på att viltvårdsmöjligheterna gradvis påverkas negativt, liksom upplevelsen av att vistas i dessa skogar i takt med att naturområden (skog, bete osv) transponeras och permanentas som bebyggd mark. 1990 byggde SCA sin stora virkesterminal rakt genom flera skogsskiften i Kälen och denna innebär klar naturpåverkan med transporter och buller, samt inte minst i och med att den skär av skogen (för att inte nämna kraftig spridning av tallmärgborre 1-2 km radie från terminalen). Nu avser Krokoms kommun att detaljplanera området som närmast gränsar till Kälen skogar, vilket kommer innebära ökad trafik, fler människor i området osv. Detta medför inga positiva effekter vad gäller viltvård och skogsupplevelse. Att överklaga detaljplanen (mht Plan- och Bygglag (2010:900) 13 kap.) saknar helt förutsättningar.

Det är stor skillnad på att ha skog som har en ”skyddszon” av skog/natur (i detta fall tidigare också en gård som kommunen rivit), jämfört med att ha en skog som gränsar till ett handels-, industri- eller bostadsområde. Vilda djur har inte en tendens att uppehålla sig i närheten av områden med påtaglig mänsklig aktivitet.

Detaljplanen kommer således enligt vår bedömning menligt påverka viltvårdsmöjligheterna som bedrivs på Kälen skogsmarker väster och nordväst om detaljplansområdet. Det mindre handelsområde som idag finns vid Krokomsporten har inget större besöksantal. En utvidgning av området kommer enligt Planbeskrivning diarienumr 2017-45 (2024-01-29), innebära ökade transportaktiviteter, liksom mänsklig aktivitet i stort eftersom detta är själva huvudsyftet med en utvidgning av dagens handelsområde. Idag utgörs ”naturgränsen” mot Kälen skogar principiellt av Föllingevägen. SCAs terminal och tillhörande väg utgör en negativ påverkan rakt genom Kälen skogar men det är som det är, och antalet timmerbilar är ändå begränsat om än periodvis relativt omfattande. Detaljplanen innebär att ”civilisationsgränsen” flyttas och kommer i direkt anslutning till Kälen skog.

I takt med att viltvårdsmöjligheterna försvåras, blir det alltmer tids- och kostnadskrävande att bedriva viltvård i skogarna. Men vi inser att detta inte ingår i kategorierna ”betydande miljöpåverkan” eller ”intresse för allmänheten” och beslutet att förflytta gränserna för naturens område kan därför med enkelhet drivas igenom i den kommunala processen. Vi ser således hellre att området på södra sidan av Föllingevägen (mellan bensinstationen/värdshuset och Krokomsviken, norr om E14) exploateras då detta torde ligga mer attraktivt än det område som kommunen nu avser att detaljplanera. Detta område saknar dessutom övrig koppling till skog och skogsmark och varken viltvård eller skogsupplevelse kommer således att påverkas negativt.

Kommentar:

Planområdet skär inte av skog utan är placerat i direkt anslutning till Föllingevägen och Krokomsporten. Dock kommer de djur som idag vistas på platsen oundvikligen påverkas. I norr och väster om planområdet finns stora skogsarealer för djur att

vistas i så denna begränsade yta samt dess läge bedömer kommunen inte påverkar viltvården negativt.

Fjällnära Jämtland

Vi välkomnar detaljplanen över området som ni angett. Det finns nu nya möjligheter för företag att etablera nya verksamheter i området. Tyvärr har vi kunnat konstatera att närområdet till Hanaberget inte haft det framgångar som önskats för både etableringar och handel. Här finns det lärdom att ta med i planen för Hanaberget. Vi tycker att kommunen ska vara ytterst försiktig med att försvåra eller sätta avgränsande regler för kommande etableringar. Vi vill speciellt poängtera vikten av att inte avgränsa livsmedelsbutiker eller andra näringar som hanterar mat. Vi ser att område som planeras ska kunna innehålla en mosaik av olika företag och verksamheter och ge Krokoms kommun det önskade navet.

Kommentar:

Planförslaget begränsar inte livsmedelshandel.

Ställningstagande

Ändringar på plankartan efter samrådet

- Justering av plangränsen och delar av kvartersmarken har gjorts med anledning av utförd massabalansberäkning. Bland annat har den östra plangränsen mot Föllingevägen flyttats in 11 meter. Detta även på grund av att det inte är nödvändigt med kvartersmark som sträcker sig till elledningen.
- Plushöjder har satts som planbestämmelse.
- Bestämmelse om branddamm har lagts till.

Ändringar i planbeskrivningen efter samrådet

- Miljökvalitetsnormer för vatten beskrivs utförligare.
- Stycket ”Strandskydd” utvecklas med motivering kring varför diken intill planområdet inte omfattas av strandskydd.
- Beskrivning av invasiva arter läggs in under rubriken ”Naturvärden”.
- Tydligare redovisning av innehåll i direktanvisnings/markanvisningsavtal görs.
- Justering av text under rubriken ”Teknik” görs.
- Komplettering stycke ”Risk för olyckor” med drivmedelsanläggning.
- Stycket ”Höjdsättning och massbalans” har lagts till.

Kvarstående synpunkter

- Kommunen bör ha kommunalt huvudmannskap på den enskilda vägen.

Motiven till varför synpunkterna inte blivit tillgodosedda framgår av kommentarerna till respektive yttrande.

Planhandlingarna ändras enligt förslag innan detaljplanen kan hållas tillgänglig för granskning.

Plan- och trafikavdelningen