

Dnr: KLF 2024/1612



Detaljplaneprogram för Luleå industripark

Luleå industripark

Luleå kommun

Norrbottens län

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Bakgrund

Samhällsbyggnadsutskottet beslutade 2024-09-23 § 82 att ge kommunstyrelseförvaltningen i uppdrag att upprätta ett planprogram för Luleå industripark. Planprogrammet ska utreda och föreslå övergripande strukturer och flöden inom Luleå industripark. Genom programmet ska kommunen föreslå hur helheten ska se ut och fungera i framtiden. Planprogrammet kommer främst att hantera övergripande frågor kopplat till vägnät, järnvägsinfrastruktur, teknisk infrastruktur, dagvatten, naturmiljö och kumulativa effekter.

Programmet innebär utveckling i huvudsak i enlighet med kommunens översiktsplan.

Hur samrådet bedrivits

Planprogrammet handläggs enligt plan- och bygglagens regler för så kallat standardförfarande (se 5 kap. plan- och bygglagen). För att få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt och för att ge möjlighet till insyn och påverkan ska samråd ske med myndigheter, sakägare och övriga berörda enligt 5 kap. 11 §, plan- och bygglagen.

Ett förslag till planprogrammet har därför visats för samråd under perioden 3:e februari – 3:e mars 2026. Förslaget till detaljplaneprogram för Luleå industripark är digitalt och har visats i en StoryMap-portal; ett webbaserat visningsfönster som går att ta del av med hjälp av en dator eller mobiltelefon. Den 15:e februari mellan kl. 13-15 bjöds allmänheten in att träffa tjänstepersoner i Galleria Shopping, tjänstepersonerna visade och berättade om programförslaget samt svarade på frågor.

Samråd har under arbetet med programförslaget även skett kontinuerligt med berörda kommunala förvaltningar och bolag.

Under samrådstiden inkom 15 skrivelser, vilka listas nedan.

Skrivelser med synpunkter och/eller frågor har inkommit från:

- Länsstyrelsen Norrbotten, 2026-03-06
- Försvarsmakten (avstår att yttra sig), 2026-02-10
- Lantmäteriet, 2026-02-03
- Sjöfartsverket, 2026-03-03
- Trafikverket, 2026-03-03
- Luftfartsverket (sekretess)
- Räddningstjänsten, 2026-03-02
- Luleå Hamn, 2026-03-02
- SSAB, 2026-03-06
- Uniper, 2026-03-02
- Vattenfall, 2026-03-02

- Telia, 2026-02-03
- Cykelfrämjandet, 2026-03-02
- Naturskyddsföreningen, 2026-03-02
- Gällivare skogssameby, 2026-03-17 (inkom sent)

Synpunkterna sammanfattas och kommenteras nedan.

Inkomna synpunkter med kommentarer

Inkomna synpunkter redovisas här i sammanfattad och förkortad form.

Synpunkterna i sin helhet finns att tillgå på kommunstyrelseförvaltningen.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentarer skrivs med kursiv stil för att tydligt skilja dem från inkomna synpunkter.

Myndigheter

Länsstyrelsen Norrbotten

Länsstyrelsen bedömer att planprogrammet i huvudsak överensstämmer med översiktsplanen och att det på ett gediget sätt beskriver förutsättningar och utmaningar, särskilt avseende miljö och natur.

Myndigheten efterfrågar dock vissa förtydliganden och kompletteringar. Bland annat bör planområdets avgränsning tydliggöras, inklusive hantering av vattenområden. Vidare bör programmet i större utsträckning redovisa hur riksintressen, särskilt Luleå hamn, kommer att tillgodoses samt hur mellankommunala intressen ska samordnas.

Länsstyrelsen lyfter även behov av att redovisa förorenade områden mer tydligt, i karta, samt att utveckla resonemang kring klimatanpassning, exempelvis vilken klimatfaktor som ska tillämpas vid hantering av översvämningsrisker.

Avseende naturmiljö och artskydd framhålls att framtida exploateringar kan aktualisera artskyddsbestämmelser och att dessa frågor behöver utredas tidigt. Länsstyrelsen delar inte kommunens bedömning att den kumulativa påverkan på naturvärden och arter är liten och bedömer att det finns risk för påverkan, särskilt på hackspettsarter. Det kan därför krävas artskyddsdispens och det bedöms inte vara säkerställt att ekologiska funktioner kan bevaras.

Vidare efterfrågas en översiktlig beskrivning av hur vattenanvändningen påverkas av planerad exploatering, samt att länsstyrelsen ser positivt på förslaget om en samlad tillståndsprövning för vattenverksamhet.

Sammanfattningsvis anser Länsstyrelsen att planprogrammet utgör en god grund, men att flera frågor behöver förtydligas och utredas vidare i det fortsatta planarbetet.

Kommentar: Kommunen noterar Länsstyrelsens bedömning att planprogrammet överensstämmer med översiktsplanen. Tydligare avgränsning av programområdet och hur gränserna i planprogrammet ska tolkas, har setts över inför godkännande av programmet.

Berörda riksintressen beaktas genom att planprogrammet tar ställning för och pekar ut ytor och infrastruktur som skapar förutsättningar för riksintressen att bestå och utvecklas. Avsnittet Genomförande och konsekvenser förtydligas med hänsyn till hur berörda riksintressen påverkas till följd av planprogrammet.

Planprogrammet kompletteras med en redogörelse av mellankommunala intressen, och då särskilt kopplat till regionalt järnvägssystem.

Kommunen delar uppfattningen att frågor om förorenade områden, klimatanpassning och översvämningssrisker är viktiga. Dessa behandlas översiktligt i planprogrammet, texterna har delvis förtydligats och kommer fortsatt att hanteras i kommande skeden, där mer detaljerade underlag och bedömningar tas fram.

Kommunen noterar Länsstyrelsens syn på den kumulativa påverkan på naturmiljö och artskydd och att ytterligare utredningar kan krävas i kommande skeden. Bedömningar av påverkan på arter, behov av skyddsåtgärder och eventuella dispenser enligt artskyddsförordningen hanteras även i kommande plan- och tillståndprocesser.

Synpunkterna avseende vattenanvändning och vattenverksamhet noteras. Frågor om vattenförsörjning, processvatten och påverkan på recipient kommer att hanteras vidare i fortsatt planering samt i relevanta tillståndsprövningar. Även kommunen ser positivt på möjligheten till samordnade prövningar där så är lämpligt.

Sammanfattningsvis bedömer kommunen att de frågor som Länsstyrelsen lyfter i huvudsak är av sådan karaktär att de har förtydligats i planprogrammet samt att fortsatt hantering sker i kommande skeden, exempelvis detaljplaner, bygglov eller tillstånd.

Försvarsmakten

Försvarsmakten meddelar att myndigheten i detta skede avstår från att yttra sig över planprogrammet. Försvarsmakten hänvisar till sitt planeringsunderlag avseende riksintressen för totalförsvarets militära del, som finns tillgängligt på myndighetens webbplats och i riksintressekatalogen för aktuellt län. Myndigheten upplyser om att kartunderlag, värdebeskrivningar samt information om åtgärder som kan innebära påtaglig skada på riksintressen finns tillgängliga där. Försvarsmakten önskar fortsatt få ta del av detaljplaner inom området i kommande skeden enligt ordinarie remissförfarande.

Kommentar: Luleå kommun noterar Försvarsmaktens ställningstagande. Kommunen bedömer att planprogrammet i detta skede inte medför någon påtaglig skada på riksintresse för totalförsvarets militära del. Frågan om riksintressen kommer att beaktas och prövas vidare i kommande detaljplaner, bygglov och tillstånd, där Försvarsmakten ges möjlighet att yttra sig enligt gällande rutiner.

Lantmäteriet

Lantmäteriet framför att det är viktigt att tidigt i planprocessen utreda och, vid behov, mäta in fastighetsgränser inom planområdet. Myndigheten påpekar att det kan finnas samfälligheter eller fastighetsgränser som inte framgår av den digitala registerkartan samt att vissa gränser kan vara osäkra. Som exempel nämns att gränsen mellan fastigheterna Luleå Svartösten 13:36 och Luleå Svartön 18:17 är oklar. Lantmäteriet framhåller att tidig gränsutredning kan effektivisera planarbetet och minska risken för förseningar i senare skeden.

Kommentar: Luleå kommun noterar Lantmäteriets synpunkt. Frågor om fastighetsindelning och eventuella osäkra fastighetsgränser kommer att uppmärksammas och hanteras i det fortsatta planarbetet.

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket har inga invändningar mot planprogrammet i dess helhet. Myndigheten lämnar dock ett förtydligande kring ansvarsfördelningen inom projekt Malmporten.

Vidare framhåller Sjöfartsverket att höga byggnader, master eller skorstenar inom planområdet kan påverka sjöfartens navigationshjälpmedel, såsom enslinjer, samt att belysning kan påverka säker navigation. Dessa aspekter behöver beaktas och samordnas med berörda aktörer vid fortsatt planering.

Kommentar: Kommunen noterar förtydligandet av ansvarsfördelningen inom projekt Malmporten och justerar skrivningarna i planprogrammet i enlighet med detta. Frågor avseende påverkan på sjöfartens navigationshjälpmedel samt utformning av belysning kommer att beaktas i kommande skeden. Samråd med berörda aktörer kommer att ske vid behov.

Trafikverket

Trafikverket informerar om pågående revidering av riksintressen, där nya riksintressen för järnvägen till Luleå hamn samt bangården Svartön nedre föreslås. Beslut väntas under 2026 och planprogrammet bör beakta dessa.

Vidare pågår en precisering av riksintresset för Luleå hamn, där även påverkansområden, såsom buller, ingår. Trafikverket upplyser även om att personvagnsuppställningen planeras flyttas till bangården Svartön nedre från och med hösten 2028.

Slutligen framhålls att eventuellt framtida skalskydd inte får påverka statlig järnvägsanläggning eller Trafikverkets möjligheter att drifva och underhålla järnvägen.

Kommentar: Kommunen noterar informationen om pågående revidering och precisering av riksintressen, detta har förtydligats i programmet och kommer att beakta dessa i det fortsatta planarbetet. Kommunen delar uppfattningen att framtida skalskydd inte ska påverka statlig järnvägsanläggning eller Trafikverkets möjligheter till drift och underhåll, vilket kommer att beaktas i fortsatt planering och genomförande.

Luftfartsverket

LFV har inkommit med yttrande under programsamrådet. Delar av yttrandet omfattas av sekretess och ska därför inte redovisas i samrådsredogörelsen

Kommentar: Luleå kommun noterar LFV:s yttrande.

Kommunala förvaltningar och bolag

Räddningstjänsten

Räddningstjänsten betonar behovet av fördjupade riskanalyser kopplade till transporter av farligt gods, särskilt med hänsyn till ökande trafik och nya verksamheter. De framhåller att generella skyddsavstånd inte är tillräckliga utan att platsanpassade bedömningar krävs, där ett riskhanteringsavstånd om minst 150 meter bör utgöra utgångspunkt. Räddningstjänsten anser att det behöver förtydligas varför skyddsavstånden 100 respektive 250 meter har använts.

Vidare påtalas att planerad och befintlig tung industri, inklusive Sevesoverksamheter, medför komplexa riskbilder. Räddningstjänsten anser att skyddsavstånd mellan verksamheter och till omgivande bebyggelse behöver analyseras mer ingående, samt att buffertzoner bör tydliggöras. Även risken för dominoeffekter mellan verksamheter lyfts som en viktig aspekt.

Räddningstjänsten framhåller också vikten av att precisera vilken typ av verksamheter som är lämpliga inom olika delar av området, särskilt att begränsa etablering av verksamheter med många personer nära riskfylld industri.

Räddningstjänsten lyfter även långa insatstider som en utmaning, vilket ställer krav på verksamheternas egen beredskap. Möjlighet att etablera en brandstation i området bör utredas.

Vidare betonas behovet av, god tillgång till brand- och släckvatten, säkerställd framkomlighet för räddningstjänst samt hänsyn till Räddningstjänstens övningsverksamhet (RUC) och dess framtida utveckling.

Räddningstjänsten lyfter att det är viktigt med minst två oberoende tillfartsvägar till industriparken.

Kommentar: I kommande skeden, exempelvis tillståndsansökningar, kommer

riskbedömningar att utvecklas och fördjupas, där hänsyn tas till platsens och verksamhetens specifika förutsättningar, verksamheternas samlade påverkan samt potentiella dominoeffekter mellan verksamheter.

Avseende skydds- och säkerhetsavstånd noterar kommunen Räddningstjänstens synpunkter på behovet av mer differentierade och verksamhetsspecifika bedömningar. Frågan om lämpliga buffertzoner samt avstånd mellan verksamheter och mellan industri och omgivande bebyggelse kommer att analyseras vidare i efterföljande planering, utredning och tillstånd. De skyddsavstånd som redovisas i programmet framgår av MSB:s vägledning om riskhantering i anslutning till storskalig kemikaliehantering (MSB1053).

Kommunen delar även uppfattningen att det finns behov av att tydliggöra vilken typ av verksamheter som är lämpliga inom olika delar av området. Detta kommer att beaktas i det fortsatta arbetet, där en mer differentierad syn på industrins innehåll och omfattning kan komma att utvecklas. Det är exempelvis möjligt att delar av de områden som pekas ut som Industri i kommande planläggning lämpligen planläggs som verksamhet eller att skyddszoner mellan byggrätter regleras. I kommande tillstånd hanteras verksamheternas risker samt att omkringliggande kumulativa risker tas med i bedömningar om tillstånd.

Vad gäller Räddningstjänstens synpunkter på riskanalyser kopplade till transporter av farligt gods, särskilt med hänsyn till ökande trafik och nya verksamheter behöver denna fråga hanteras i och med tillsyn på utpekad led för farligt gods. I planprogrammet har det förtydligats att denna fråga fortsatt ska samordnas.

Vad gäller räddningstjänstens insattider och behov av tillgänglighet noterar kommunen vikten av robusta strukturer. På Hertsöfältet finns ytor avsatta för kommande behov, exempelvis lokal räddningstjänst.

Behovet av minst två oberoende tillfarter till verksamheter möjliggörs bland annat via utpekad koppling över NJA-kaj. Programmet skapar förutsättningar för att säkerställa tillgängligheten i framtiden. Hur och var infarter placeras hanteras i efterföljande skeden.

Luleå hamn

Luleå Hamn framhåller sin roll som riksintresse och strategisk nod i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T), vilket ställer krav på god funktionalitet i transportsystemet inom planområdet. [https://lyranordab-my.sharepoint.com/personal/frida_lindberg_lyranord_se/Documents/Microsoft Copilot Chat-filer/7. Luleå hamn skannat_daa04_2026-03-02-15-31-58.pdf](https://lyranordab-my.sharepoint.com/personal/frida_lindberg_lyranord_se/Documents/Microsoft%20Copilot%20Chat-filer/7.%20Lule%C3%A5%20hamn%20skannat_daa04_2026-03-02-15-31-58.pdf)

Luleå hamn bedömer att de övergripande trafikstråken i området, såsom Uddebovägen, Gräsövägen och kopplingar mot Hertsöfältet och Norrleden, bör ha kommunalt huvudmannaskap då de har regional och strategisk betydelse. Samtidigt anses det interna vägnätet inom industriområdet mer lämpligt att hanteras som kvartersmark med enskilt huvudmannaskap, vilket bättre speglar dess funktion. Detta upplägg bedöms kunna skapa ett robust och funktionellt trafiksystem där transporter, inklusive farligt gods och kollektivtrafik, kan hanteras

strukturerat samt där redundans stärks. Andra lösningar, såsom gemensamhetsanläggning eller huvudmannaskap via hamnbolaget, bedöms mindre lämpliga då de kan medföra otydlighet och begränsningar.

Även alternativa tillfarter, såsom via Svartösten/NJA kaj, lyfts fram som viktiga för robusthet och utrymningsmöjligheter.

Luleå Hamn påpekar behov av fortsatta utredningar, bland annat avseende trånga passager, skyltning, snöhantering, skalskydd samt kostnads- och ansvarsfördelning.

Sammanfattningsvis förordar Luleå Hamn en inriktning där kommunen ansvarar för de strategiska trafikstråken medan interna vägar hanteras enskilt, i kombination med fortsatt utredning av skalskydd och genomförandefrågor.

Kommentar: Kommunen instämmer i att de övergripande trafikstråken inom området har en viktig funktion ur ett regionalt och strategiskt perspektiv, och ser positivt på och instämmer i resonemanget kring behovet av robusta transportlösningar och fungerande redundans i trafiksystemet.

Samtidigt gör kommunen bedömningen att ett kommunalt huvudmannaskap inte är lämpligt i samtliga delar av området. Inom zoner där tillträdet är begränsat och där allmän trafik inte bör förekomma, exempelvis inom inhägnade industriområden med skalskydd, bedöms enskilt huvudmannaskap vara mer ändamålsenligt och i enlighet med PBL.

Kommunen avser därför att i det fortsatta arbetet pröva en differentierad lösning, där huvudmannaskapet anpassas efter respektive stråks funktion, tillgänglighet och användning. De mest övergripande och allmänt tillgängliga stråken kan vara aktuella för allmän platsmark kommunalt huvudmannaskap, medan interna vägar inom områden med begränsat tillträde för allmänheten hanteras som kvartersmark. Detta har förtydligats i programförslaget.

Kommunen delar bedömningen att redundans i trafiksystemet är av stor vikt, samt att kopplingar via exempelvis NJA-kaj utgör en viktig del för att säkerställa alternativa tillfarter, framkomlighet vid kris och/eller utrymning.

De frågor som lyfts av Luleå Hamn avseende bland annat skalskydd, framkomlighet, snöhantering, skyltning samt ansvarsfördelning bedöms som viktiga och kommer att hanteras vidare, i dialog med berörda aktörer.

Övriga

SSAB

SSAB är positiva till utvecklingen av Luleå industripark och den gröna industriomställningen, men framhåller att planprogrammet i nuvarande form inte i tillräcklig utsträckning beaktar bolagets befintliga och framtida verksamhet.

Bolaget lyfter att deras verksamhet utgör en betydande del av området samt ett

riksintresse för industriell produktion. De menar att planprogrammet i hög grad fokuserar på hamnens utveckling och i mindre utsträckning tar hänsyn till stålproduktionen och dess behov.

SSAB pekar på att planförslaget innebär omfattande markanspråk och förändrade trafiklösningar som riskerar att påverka verksamheten negativt, bland annat genom ökade trafikflöden genom industriområdet, försämrade logistik och begränsningar i markanvändning.

Vidare efterfrågas ett tydligare tidsperspektiv för planprogrammets genomförande, då tidpunkten är avgörande för påverkan på pågående omställning av verksamheten.

SSAB framhåller även behov av mer omfattande utredningar, särskilt avseende trafik och transporter, miljö kvalitetsnormer samt påverkan på verksamheten och dess deponier.

Bolaget betonar vikten av att säkerställa fungerande logistikflöden inom området samt att nya infrastrukturlösningar, såsom vägar och gång- och cykelstråk, inte placeras så att de försvårar verksamheten.

Slutligen lyfter SSAB behovet av att beakta risker kopplade till Sevesoverksamhet och efterfrågar tydligare bedömningar av lokalisering och påverkan av föreslagna åtgärder i relation till befintlig och planerad industri.

Kommentar: Kommunen delar uppfattningen om SSAB:s betydelse i området, både som befintlig verksamhet och som riksintresse för industriell produktion. Den pågående omställningen av stålproduktionen till fossilfri produktion bedöms som av stor strategisk betydelse, såväl lokalt som nationellt.

Planprogrammet syftar till att skapa en övergripande struktur för industriparkens utveckling där flera riksintressen och verksamheter behöver samordnas. Kommunen instämmer i att det är viktigt att i detta arbete säkerställa att befintliga och planerade verksamheters behov av mark, logistik och utvecklingsmöjligheter beaktas. De synpunkter som rör påverkan på SSAB:s verksamhet, särskilt avseende markanspråk och intrång, kommer att hanteras vidare i ordinarie processer och i samverkan med SSAB eller andra berörda fastighetsägare. Inför godkännande har det tidigare utpekade ledningsstråket längs med Malmbanan tagits bort. Ur samordningsperspektiv är det dock viktigt att i planprogrammet belysa samtliga behov som kan innebära markanspråk och kommunen vidhåller att behov av en öst-västlig koppling för ledningsinfrastrukturen är en förutsättning för industriparkens utveckling. Dock innebär inte utpekat behov att mark ska tas i anspråk utan fastighetsägares godkännande vilket har förtydligats i programmet, särskilt i anslutning till det ställningstagande som kommunen gör för det kommunala reningsverkets utveckling.

Avseende trafik och transporter instämmer kommunen i att frågorna är av avgörande betydelse för områdets funktion. Kommunen noterar de synpunkter som rör trafikflöden, kapacitet och påverkan på interna transporter och kommer att vidareutveckla underlaget i

kommande planeringsskeden, exempelvis i den kommande detaljplanen för industriparkens infrastruktur som planeras tas fram.

Vad gäller planprogrammets tidsperspektiv och genomförande konstaterar kommunen att programmet är av övergripande karaktär och inte fastställer exakta genomförandetider. Kapitlet Genomförande och konsekvenser har delvis förtydligats.

Kommunen saknar det underlag som krävs för att göra kumulativa riskbedömningar i området. I kommande tillståndsprocesser inkluderas omkringliggande faktorer (givna och planerade förhållanden och tillstånd) i bedömningen.

Påverkan på MKN vatten har särskilt utretts inom planeringsarbetet för industriparken och en övergripande recipientbedömning uppdateras löpande i detaljplaneskedet allt eftersom nya detaljplaner tas fram. Recipientbedömningen beskrivs i planprogrammet. Kommunen bedömer att påverkan på miljökvalitetsnormer hanteras i den omfattning som är rimlig i programmet med hänsyn till pågående detaljplane- och tillståndsprocesser.

Uniper

Uniper som utvecklar projektet BothniaLinkH2 inom Luleå industripark, lämnar ett samlat yttrande med synpunkter på planprogrammets ställningstaganden och behov av förtydliganden i flera frågor. Uniper lyfter särskilt frågor om skalskydd och huvudmannaskap, trafik och transporter av farligt gods, hälsa och säkerhet kopplat till samhällsviktig verksamhet och totalförsvar, samt behov av tydligare inriktning för ledningssamordning och teknisk infrastruktur.

Uniper anser att huvudmannaskapet för vägar och dagvatten inom industriparken är otydligt i planprogrammet, särskilt i relation till skalskydd. Planprogrammets ställningstaganden bör mildras för att inte låsa framtida lösningar. Det bör finnas öppning för kommunalt ansvar för vägar och dagvatten även inom skalskydd, om det visar sig vara den bästa lösningen,

Vidare lämnas synpunkter på formuleringar kring naturstråk, hantering av förorenad mark, tekniskt vatten och miljöförhållanden i Inre Hertsöfjärden. Uniper efterfrågar i flera delar förtydliganden, mer flexibla formuleringar samt en tydligare redovisning av hur dessa frågor avses hanteras i fortsatt planering och i kommande skeden.

Kommentar: Kommunen konstaterar att flera av de frågor som Uniper lyfter är komplexa och berör områden som avses utredas och preciseras vidare i kommande skeden. Luleå kommun noterar Unipers synpunkter avseende huvudmannaskap. Kommunen bedömer att huvudmannaskapet inom delar av Luleå industripark fortsättningsvis ej ska vara tillgängliga för allmän trafik och därmed enskilda. Detta bedöms vara en förutsättning för att möjliggöra ett sammanhållet och ändamålsenligt skalskydd för området och därmed undanhålla allmän trafik på de sträckor där det inte är lämpligt.

En precisering av huvudmannaskapet har gjorts samt förtydligande kring hur flöden till och från Hertsöfältet över Svartön eller via Hertsövägen kan fungera. I programmet anges en riktning för kommande skeden. Det är av betydelse att tydliga ställningstaganden görs

särskilt i frågan gällande huvudmannaskap för att komma vidare i planeringen i andra frågor som har direkta beroenden till väghållaransvaret. Exempelvis vad gäller planering av skalskydd och kollektivtrafik.

Planprogrammet syftar till att ange en övergripande inriktning för områdets utveckling. Mer detaljerade ställningstaganden, ansvarsfördelning och tekniska lösningar kommer att behöva hanteras genom fördjupade utredningar, dialoger och avvägningar i den fortsatta planprocessen.

Kommunen vidhåller att utpekade naturstråk är viktiga och övergripande ska bibehållas. Programmet är dock översiktligt och hanterar inte markanspråk i detalj varför en mer detaljerad bedömning i det enskilda fallet hanteras i detaljplane- eller tillståndsskedet. Ställningstagandet säger att intrång i utpekade naturstråk ska i möjligaste mån undvikas och när det är nödvändigt, ske med varsamhet.

Vidare har förtydliganden gällande sanering av förorenad mark samt vikten av fortsatt ledningssamordning har lats till i kapitel Genomförande.

Vattenfall

Vattenfall redovisar befintliga ledningsstråk inom och i anslutning till planområdet, bestående av både luftledningar och markförlagda kablar. Ledningarna utgör viktig infrastruktur för elförsörjningen och behöver beaktas i den fortsatta planeringen.

Kommentar: Hänsyn till befintliga ledningar, inklusive erforderliga skyddsavstånd och tillgänglighet för drift och underhåll, kommer att beaktas i det fortsatta planarbetet och i kommande detaljplanering.

Telia

Skanova (Telia) har tagit del av planprogrammet och framför att de vill medverka tidigt i det fortsatta planarbetet, särskilt i samband med kommande detaljplaner. Syftet är att säkerställa att befintliga ledningar inkluderas i planeringsunderlaget för att undvika hinder och effektivisera planprocessen. De erbjuder sig att tillhandahålla ledningsinformation digitalt (dwg-format) och hänvisar till ledningskollen.se för vidare samordning.

Kommentar: Synpunkten noteras. Ledningsägare kommer att involveras i det fortsatta detaljplanearbetet och ledningsinformation inhämtas vid behov.

Cykelfrämjandet

Cykelfrämjandet framför att planprogrammet i sin nuvarande form i huvudsak analyserar och prioriterar biltrafikens kapacitet och framkomlighet, medan cykeltrafiken inte behandlas som ett eget trafiksystem med tydliga funktionskrav. Organisationen menar att detta står i strid med kommunens mål i Vision 2040 om en

kraftigt ökad andel resor med gång, cykel och kollektivtrafik.

Vidare anføres att: Det saknas analyser av cykelns konkurrenskraft i förhållande till bil, såsom restidskvot, genhet och kontinuitet. Samt redovisade cykelstråk i huvudsak följer bilvägnätet, vilket riskerar att ge sämre framkomlighet och längre restider för cyklister. Avgörande strukturfrågor, såsom utrymme för separata huvudcykelstråk och korsningsutformning, riskerar att låsas i detta skede och inte kan lösas i senare planering saknas. Cykelfrämjandet menar att den gröna industriella omställningen bör omfatta både industrins utsläpp och transporternas klimatpåverkan, där arbetsresor med bil utgör en betydande del.

Cykelfrämjandet efterfrågar att kommande planunderlag kompletteras med en tydligare och mer strukturell redovisning av hur cykeltrafiken ska prioriteras och ges goda förutsättningar i området.

Kommentar: Kommunen instämmer i att cykeltrafiken är en viktig del av ett långsiktigt hållbart transportsystem. De synpunkter som lyfts bedöms som relevanta att beakta i den fortsatta planeringen av området i samverkan med verksamheterna på området.

Samtidigt vill kommunen betona att bilen även fortsatt utgör ett centralt trafikslag i aktuellt område. Områdets funktion, lokalisering och koppling till näringsliv och arbetsplatser innebär att god tillgänglighet för tung trafik och biltrafik är en grundläggande förutsättning.

Planprogrammet syftar därför till att skapa en balans mellan olika trafikslag, där framkomlighet och funktion säkerställs för både tung trafik, biltrafik, kollektivtrafik, gång och cykel. I det aktuella skedet har fokus legat på övergripande strukturer, vilket innebär att mer detaljerade frågor kring exempelvis cykelvägens utformning, genhet och korsningslösningar behöver hanteras i senare skeden.

Det är kommunens angelägenhet att gång- och cykelinfrastrukturen liksom kollektivtrafiken är välfungerande fram till industriparken. Inom området, där kommunen inte själv har rådighet i någon större omfattning, behöver verksamheterna vara med och planera samt anpassa lösningar med verksamhetens förutsättningar.

Naturskyddsföreningen

Naturskyddsföreningen lyfter övergripande att planprogrammet behöver genomsyras tydligare av ett långsiktigt perspektiv på grön omställning, där klimatförändringar, naturvärden och hållbara transportsystem ges större tyngd.

Föreningen framhåller särskilt behovet av att beakta klimatförändringarnas konsekvenser, inklusive stigande havsnivåer, och efterlyser fördjupade analyser kring områdets långsiktiga lämplighet för industriell verksamhet.

Vidare betonas vikten av att skydda och utveckla naturmiljöer, särskilt strandnära lövskogar och naturstråk, samt att minimera påverkan på arter och biotoper. Föreningen lyfter även behovet av åtgärder för att hantera förorenade

bottensediment och säkerställa god vattenkvalitet. Naturskyddsföreningen håller med om planprogrammets kumulativa bedömning av påverkan på naturmiljöer och arter, under förutsättning att föreslagna skyddsåtgärder genomförs.

I transportfrågor framhålls att järnvägen det är bra att järnvägen är ett prioriterat transportslag för godstransporter, medan utbyggnad av nya större vägar, särskilt den så kallade Norrleden, avråds från då den bedöms medföra betydande negativ påverkan på naturvärden, klimat och ekonomi.

Föreningen efterfrågar även tydligare åtgärder för att minska personbilstrafiken och stärka kollektivtrafik, gång och cykel, bland annat genom förbättrad infrastruktur och styrande åtgärder.

Slutligen lyfts behov av att integrera förnybar energiproduktion i området, hantera rivningsmaterial cirkulärt samt tydligare beakta frågor om sanering, avveckling av äldre verksamheter och recipientpåverkan.

Kommentar: De synpunkter som framförs berör centrala frågor kopplade till klimat, naturmiljö, transportlösningar och hållbar utveckling, och utgör viktiga frågor i utvecklingen av industriparken.

Kommunen delar uppfattningen om vikten av att planeringen för industriparken tar sin utgångspunkt i den gröna omställningen samt att klimatfrågor behöver beaktas i ett långsiktigt perspektiv. Frågor kopplade till klimatanpassning, inklusive stigande havsnivåer och översvämningsrisker, hanteras i planprogrammet och har förtydligats.

Avseende naturmiljöer och biologisk mångfald instämmer kommunen i vikten av att värna identifierade naturvärden och grönstrukturer inom området. Kommunen noterar att Naturskyddsföreningen delar planprogrammets kumulativa bedömning av påverkan på naturmiljöer och arter, under förutsättning att föreslagna skyddsåtgärder genomförs. Dessa frågor kommer att hanteras vidare i det fortsatta planarbetet och i efterföljande tillståndsprocesser.

Kommunen delar även uppfattningen att järnvägen utgör en central och prioriterad del av transportsystemet för industriparken. Samtidigt behöver ett kompletterande vägnät säkerställas för att möjliggöra fungerande transporter, redundans och tillgänglighet. Frågan om framtida vägkopplingar, däribland Norrleden, hanteras parallellt i andra processer.

Vad gäller hållbara transporter instämmer kommunen i att kollektivtrafik, gång och cykel behöver fungera bra för transporter till och från industriparken. Dessa frågor kommer att utvecklas vidare i samverkan med berörda aktörer i kommande samordnings- och planeringsskeden. Samtidigt konstateras att industriparkens funktion och lokalisering innebär att biltrafik fortsatt kommer att ha en betydande roll i området.

De synpunkter som rör förnybar energiproduktion, hantering av rivningsmaterial, avveckling av befintliga anläggningar hanteras mer detaljerat i kommande skeden i linje med nationella riktlinjer och lagstiftning.

Gällivare skogssameby

Gällivare skogssameby framför att planområdet ligger inom deras renbetesområde och att renskötselrätten är en grundlagsskyddad rättighet som ska beaktas i planeringen. Samebyn betonar att området har stor betydelse för rennäringen, särskilt som vinterbetesmark, och att renskötseln är beroende av sammanhängande betesområden och fungerande flyttleder.

Samebyn anser att planprogrammet innebär en omfattande exploatering med industri, infrastruktur och ökad trafik, vilket riskerar att fragmentera landskapet, skapa barriärer och öka störningar för renarna. Detta kan leda till minskade betesmöjligheter och försvåra möjligheten att bedriva renskötsel.

Vidare framhålls att den samlade (kumulativa) påverkan från både befintliga och planerade verksamheter inte redovisas tillräckligt i planprogrammet. Samebyn menar att kommunen redan i detta skede behöver göra en helhetsbedömning av konsekvenserna för rennäringen och säkerställa att miljöbalkens krav uppfylls.

Samebyn bedömer att planprogrammet i nuvarande form inte tillräckligt beaktar renskötselns förutsättningar och motsätter sig exploatering som innebär förlust av betesmarker eller negativ påverkan på renskötseln, naturvärden och det samiska kulturlandskapet.

Kommentar: Kommunen konstaterar att de synpunkter som framförs delvis gäller programområdet men också exploateringen och industrins omställning i ett större sammanhang och geografiskt område.

Luleå industripark pekas ut som ett utvecklingsområde för industri och hamn redan i översiktsplanen för Luleå kommun (2021). Läget vid hamnen är en central förutsättning och anslutningen till befintlig industri innebär logistiska fördelar där också nyttjande av befintlig infrastruktur delvis möjliggörs. Utvecklingen bygger vidare på ett befintligt industriområde vilket kommunen bedömer ur ett helhetsperspektiv begränsar ianspråktagandet av mark och minimerar uppkomsten av nya barriärer.

Området i sig är inte utpekad som riksintresse för rennäringen men kommunen är medveten om att det kan uppstå effekter av industriparken som påverkar rennäringen på en kumulativ nivå. Hur tillkommande infrastruktur genom exempelvis kraftledningar eller vägar kan komma att påverka rennäringen bedömer kommunen måste hanteras i efterföljande skeden och då primärt i koncessionsansökan och tillståndsprocess.

Kommunen ser stort värde i att samverkan sker tidigt och kontinuerligt under planeringsprocessen, då detta skapar bättre förutsättningar för att identifiera och hantera viktiga frågor i god tid.

Nordorst om planområdet finns det kommunala naturreservatet Ormberget-Hertsölandet som är beläget i direkt anslutning till Luleå tätort och omfattar stora delar av halvön Hertsölandet och ett område vidare västerut in till Ormberget. En ombildning av naturreservatet är aktuell med mindre justeringar av reservatets gränser. Naturreservatet innebär ett bevarande, skydd och främjande av ett sammanhållet, ekologiskt välmående

landskap.

Ställningstagande och förändringar

Med anledning av inkomna synpunkter görs följande förändringar i planprogrammet:

- Programgränsen har setts över inför godkännande och ett förtydligande har lagts till angående planprogrammets avgränsning och hur gränserna i programmet ska tolkas.
- Förtydliganden har gjorts i kapitel Genomförande och konsekvenser kopplat till hur berörda riksintressen påverkas till följd av programmet.
- Ett nytt avsnitt, Mellankommunala och regionala förhållanden, har lagts till i planbeskrivningen inför godkännande. I avsnittet lyfts aspekter av planprogrammet som har ett större regionalt perspektiv.
- Avsnitten om förorenade områden, klimatanpassning och översvämningsrisker har setts över inför godkännande.
- Beskrivningen av ansvarsfördelningen för projekt Malmporten har setts över inför godkännande.
- Avsnittet Riksintressen har kompletterats med information om att Trafikverket har föreslagit nya riksintressen samt att Trafikverkets arbete med en precisering av riksintresse Luleå hamn pågår.
- Programförslaget för transportinfrastruktur, delområde vägnät har justerats inför godkännande med ett förtydligande av vilket huvudmannaskap som ska gälla inom programområdet.
- Ställningstagande för ianspråktagande av mark intill Uddebo reningsverk har setts över.
- Utpekat alternativt ledningsstråk längs med Malmbanan över Svartön har tagits bort inför godkännande. Alternativa sträckningar beskrivs istället tillsammans med alternativa sträckningar i text.
- Kapitlet Genomförande och konsekvenser har setts över inför godkännande med hänsyn till programmets förväntade tidsperspektiv för genomförandet.
- Ett nytt avsnitt Hushållningsbestämmelser har lagts till i planbeskrivningen inför godkännande. I avsnittet beskrivs hur programförslaget förhåller sig till bestämmelserna i 3 kapitlet miljöbalken och hur areella näringar så som skogsbruk och rennäring påverkas till följd av programmet.

Kvarstående synpunkter

Följande skriftliga synpunkter har inte blivit tillgodosedda, dvs. har inte föranlett någon ändring i planprogrammet. Kommunstyrelseförvaltningens motivering skrivs med kursiv stil.

- Trafikverket lämnar en kommentar om att personvagnsuppställningen planeras flyttas till bangården Svartön nedre från och med hösten 2028.

Motivering: Detta fråga hör inte till planprogrammet. Frågan hanteras löpande i andra forum.

- Luleå Hamn bedömer att de övergripande trafikstråken i området, såsom Uddebovägen, Gräsövägen och kopplingar mot Hertsöfältet och Norrleden, bör ha kommunalt huvudmannaskap då de har regional och strategisk betydelse.

Motivering: Kommunen gör delvis en annan bedömning och tar ställning för att de berörda vägar som hamnen listar delvis bör ha kommunalt huvudmannaskap. elar av Svartön bör dock ha enskilt huvudmannaskap vilket motiveras i programmet.

- Räddningstjänsten vill att det genomförs en kumulativ riskanalys där överlappande risker inom industriparken och risker till följd av mer trafik längs med farligt godsled tas fram.

Motivering: Kommunen vidhåller att riskanalysen som räddningstjänsten efterfrågar är omfattande och kräver detaljerad kunskap om verksamheter inom industriparken och deras transporter. Underlaget och utredningsnivån anses inte ligga inom ramen för vad som är rimligt till ett detaljplaneprogram. Därutöver bedöms det finnas en begränsning för kommunen att få tillgång till de uppgifter som skulle krävas för att genomföra en sådan analys.

- SSAB anser att planprogrammet i högre grad fokuserar på hamnens utveckling och i mindre utsträckning tar hänsyn till stålproduktionen och dess behov. SSAB anser att riksintresset för stålproduktion bör ges samma vikt som övriga riksintressen i området.

Motivering: Kommunen bedömer att både hamnverksamheten och industriverksamheten är av stor och likvärdig betydelse för den lokala och regionala utvecklingen. Båda verksamheterna bidrar till sysselsättning, näringslivsutveckling och långsiktig ekonomisk hållbarhet, och deras funktioner är dessutom nära kopplade till varandra. Det är dock ofrånkomligt att hamnens funktion är beroende av dess lokalisering i direkt anslutning till vattnet. I den bemärkelsen anser kommunen att dess markanspråk och tillgänglighet (riksintressen för åtkomst till och från hamnen) ska möjliggöras och utvecklas. Kommunen anser samtidigt att riksintresse för industriell produktion likt tillgången till en fungerande hamn stärker industriparkens etablering och ska prioriteras. Denna prioritering innebär dock inte att industriverksamheten ges lägre vikt, utan ska snarare ses som en nödvändig anpassning till de fysiska och geografiska förutsättningarna.

- SSAB anser att markanspråk som pekas ut i programmet endast ska tas i anspråk om synnerliga skäl föreligger, vilket bolaget anser att det inte gör. Utpekade anspråk tar inte tillräcklig hänsyn till befintlig verksamhet.

Motivering: Kommunens behov av mark för utveckling av Uddebo reningsverk kvarstår. Kommunen har förtydligat inför godkännande av programmet att markbehovet ska utredas och som tidigare nämnt i kommentaren till SSAB:s yttrande innebär inte ett utpekat behov att mark ska tas i anspråk utan fastighetsägares godkännande. I samrådsförslaget till programmet fanns även ett ledningsstråk utpekat över bolagets fastighet, detta stråk har tagits bort inför godkännande. En koppling av ledningsstrukturen mellan Svartöns östra och västra delar krävs för industriparkens utveckling och pekas ut längs med den norra stranden. Om skäl finns, och berörda fastighetsägare medger, ställer sig kommunen dock inte emot att kopplingen etableras i ett alternativt läge.

- Cykelfrämjandet anser att kommunen ska ta ett tydligare ställningstagande för gång- och cykelinfrastrukturen.

Motivering: Kommunen står fast vid att effektiva transportlösningar för gods, inklusive tillgång till väg- och järnvägsnät utgör en grundläggande förutsättning för industriparkens funktion och utveckling. Kommunen anser därför att behovet väger tyngre än gång- och cykelinfrastrukturen när det gäller prioritering av ytor och behov inom industriparken. Kommunen har samtidigt inför godkännande av programmet förtydligat ansvarsfördelningen för infrastrukturen inom industriparken och tar ställning för att tillgängligheten till och från industriparken ska vara välfungerande både för fordonstrafik och gång- och cykeltrafik men att infrastrukturen inom parken är aktörernas ansvar i större utsträckning. En sådan ansvarsfördelning motiveras av att infrastrukturen inom industriparken i hög grad behöver anpassas till aktörernas verksamheter och inte detaljstyras av kommunen.

- Naturskyddsföreningen ifrågasätter kommunens motiv för Norrleden och anser att befintligt vägsystem bör nyttjas istället.

Motivering: Kommunens samlade bild är att en direktanslutning mot väg E4 som förflyttar stora trafikflöden och transporter av gods (bland annat till och från industriparken) utanför Luleås centrala delar är en förutsättning för en fortsatt utveckling av staden. Kommunen vidhåller därför att en sådan direktanslutning fortsatt ska prioriteras. Ett sådant strategiskt arbete utesluter inte fortsatt utveckling av det befintliga vägsystemet, utan ska ses som ett komplement som stärker den samlade infrastrukturen och ger stora fördelar för Luleå som helhet.

- Gällivare Skogssameby anser att kumulativa effekter ska utredas i planprogrammet. *Motivering: Kommunen står fast vid sin bedömning att utpekandet av det geografiska området för industriparken inte utgör en betydande olägenhet för rennäringens möjlighet till bedrivande av renskötsel. De eventuella effekter som uppstår till följd av åtgärder och anläggningar som kan följa av programmets utveckling anser kommunen inte kan klargöras inom ramen för planprogrammet. Detta delvis på grund av att en sådan kumulativ analys grundar sig på detaljerad kunskap om framtida verksamheter inom industriparken som inte är känd för kommunen i dagsläget. Kumulativa effekter för rennäringen bedömer kommunen därför ska hanteras i kommande plan- och tillståndprocesser.*

Andra förändringar efter samråd

Nedan listas ändringar som gjorts i planprogrammet efter samråd och som inte är ett resultat av inkomna yttranden utan föranletts av andra skäl:

- Stilsättningen av lager i programförslaget har setts över inför godkännande.
- Programgränsen har uppdaterats inför godkännande så att den ligger på ett avstånd om 25 meter utanför utpekade markanvändningar. Detta för att gränsen ska vara en tydlig avgränsning även i utzoomat läge i programkartan och inte sammanfalla med andra utpekade gränser. Inga gränser i programförslaget ska tolkas skarpt utan ses som en inriktning för fortsatt planering. I de fall där det finns en tydligare avgränsning i utbredning eller sträckning framgår detta av programförslagets ställningstagande.
- Ett ytterligare ledningsstråk på Hertsöfältet för en alternativ sträckning för intag av tekniskt vatten har pekats ut inför godkännande.
- Ett allmännyttigt ledningsstråk pekas ut längs Hertsöfältsvägen och kompletterar det tidigare utpekade nätet för allmännyttiga ledningar.
- Kapitel Genomförande och konsekvenser har uppdaterats inför godkännande.

I övrigt har redaktionella ändringar genomförts och beskrivningar förtydligats.

Kommunstyrelseförvaltningen

Sektor Samhällsbyggnad & demokrati, 2026-06-03

Daniel Rova

Planchef