



Ledamöter och ersättare

SAMHÄLLSBYGGNADSUTSKOTTET

Tid måndag 20 oktober 2025 kl. 08:15**Plats** Stadshuset, våning 9

Upprop

Val av justerare

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Punkt	Rubrik	Ärendenr	Sida
1	Remiss riksintresseprecisering för Luleå hamn, riksintressets mark- och vattenanspråk samt påverkansområden utanför detta	2025/1335	2 - 77
2	Remiss strukturbild för Norrbotten 2040	2025/1012	78 - 91
3	Försäljning av fastighet Björnsbyn 1:497	2025/1575	92 - 119
4	Motion (SD) Gratis broddar för äldre i Luleå	2024/1710	120 - 122
5	Motion (L) om förändrade regler för studentbostäder	2024/1923	123 - 127
6	Luleåförslaget Landgång till isvägar Varvet-Hägern	2025/163	128 - 130
7	Revidering av taxa enligt alkohollagen och lag om tobak och liknande produkter samt lag om tobaksfria nikotinprodukter	2025/1552	131 - 145
8	Information om aktuella frågor och planläge 2025-10-20	2025/1625	146
9	Information om utveckling resecentrum	2025/1624	147

Förslag till beslut gällande remiss riksintresseprecisering för Luleå hamn, riksintressets mark- och vattenanspråk samt påverkansområden utanför detta

Ärendenr 2025/1335-1.3.1.5

Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att anta remissvaret enligt bilaga som sitt eget och avge som Luleå kommuns svar till Trafikverket.

Sammanfattning av ärendet

Trafikverket har preciserat riksintresseanspråket med tillhörande områden för Luleå hamn. Luleå hamn är ett riksintresse för kommunikationsanläggningar enligt 3 kap 8 § miljöbalken och ska skyddas mot åtgärder som påtagligt försvårar tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen. Trafikverket har i samverkan med Länsstyrelsen i Norrbotten samt med stöd av Luleå kommun och Luleå hamn AB, tagit fram riksintressepreciseringen. Rapporten utgör förslag till riksintresseprecisering som nu kommit till Luleå kommun på remiss.

Luleå kommun och Luleå Hamn AB ser fram emot fortsatt samverkan i arbetet med att säkerställa att riksintresset för Luleå hamn tillgodoses i fysisk planering och tillståndsprövning. Luleå kommun och Luleå Hamn AB ställer oss bakom de föreslagna mark- och vattenanspråken samt påverkansområden och understryker vikten av att kommunikationerna till och från hamnen utvecklas i takt med hamnens framtida behov.

Luleå kommuns svar på remissen redovisas i sin helhet i bilaga *Luleå kommuns svar på remiss riksintresseprecisering Luleå hamn*.

Dialog

Remissvaret har inom Luleå kommun beretts av kommunstyrelseförvaltningens samhällsomställningskontor i dialog med näringslivskontoret och Luleå Hamn AB.

Beslutsunderlag

- Luleå kommuns svar på remiss riksintresseprecisering för Luleå hamn
- Remiss Riksintresseprecisering Luleå Hamn, Remissversion 2025-08-25
- Missiv Remiss: Riksintresseprecisering för Luleå Hamn

Lena Ramström



Strateg

Beslutet skickas till
Trafikverket



Svar på remiss gällande Riksintresseprecisering för Luleå hamn

2023/37425

Kommunens ställningstagande

Luleå kommun har tagit del av remissversionen av Riksintresseprecisering för Luleå hamn med datum 2025-08-25. Den föreslagna preciseringen av det befintliga området av riksintresset för hamn och kommunikationer syftar till att redovisa de värden som riksintresset innehåller vilket är vägledande i fysisk planering och tillståndsprövning. Preciseringen är ett viktigt steg i att tydliggöra hamnens funktion och betydelse på nationell och internationell nivå och Luleå hamn som nod i stomnätet inom det transeuropeiska transportnätet samt en allmän hamn av betydelse.

Luleå kommun och Luleå Hamn AB ser fram emot fortsatt samverkan i arbetet med att säkerställa att riksintresset för Luleå hamn tillgodoses i fysisk planering och tillståndsprövning. Luleå kommun och Luleå Hamn AB ställer oss bakom de föreslagna mark- och vattenanspråken samt påverkansområden och understryker vikten av att kommunikationerna till och från hamnen utvecklas i takt med hamnens framtida behov.

Luleå kommun välkomnar informationen om att Trafikverket har för avsikt att vid nästa beslut om uppdatering av riksintressen för kommunikation föreslå en förlängning av riksintresse järnväg fram till och med vändslingan längst ut i öster och att inkludera järnvägsslingan ner mot Uddebohamnen i beslutet.

Farlederna 763 Sandöleden och 764 Sandgrönleden är av stor betydelse för sjöfartens tillgänglighet till hamnen och bör fortsatt beaktas som egna riksintressen.

Tillväxtverket har 2025-08-29 beslutat om utpekande av riksintresse för industriell produktion, stålproduktion i Luleå. Detta område innefattar befintliga och planerade anläggningar för produktion och framställande av stål i Luleå på Svartön samt även tillgången till kaj och hamn inom området samt funktionen avseende transporter till och från järnväg och det statliga



vägnätet. Riksintresseområdet för industriell produktion överlappar riksintresseområde för hamn och kommunikationer. Viktiga funktioner för Luleå Hamn som logistiknod som överlappar är Stambanan genom Övre Norrlands och Malmbanans sammankoppling med Luleå hamn, vilken har en avgörande betydelse för effektiva transporter via hamnen. Ytterligare en viktig funktion för Luleå hamn som logistiknod och allmän hamn som nu överlappas av riksintresse för industriell produktion är nuvarande och framtida väganslutning till Luleå hamn. Väganslutningen utgörs i nuläget av väg 595 som ansluter till väg 97 och väg E4. Den framtida möjliga kopplingen mellan Luleå hamn och väg E4 är via Gräsörenbron, den så kallade Norrleden. Norrleden är ett i kommunens översiktsplan utpekat vägreservat som utgör en möjlig ny länk mellan Luleå hamn och väg E4, reservatet syftar till att säkerställa en långsiktigt hållbar vägförbindelse med god tillgänglighet för näringslivets transporter, hamnens utveckling, intermodalitet och redundans.

Ett genomförande av Norrleden bedöms få fler effekter än att lösa identifierade brister på nuvarande vägnät och säkra effektiva transporter för näringslivet. Norrleden ger en högre robusthet och redundans i transportsystemet och effektiva multimodala transporter inom TEN-T nätet för regionens näringsliv samt hållbar samhällsutveckling i övrigt.

Pågående investeringar i både befintliga och nya industrier och verksamheter i Luleå hamns närhet och i Boden påverkar transportsystemet i Luleå kommun med ökade prognostiserade godsvolymer på väg, järnväg och med sjöfart. Luleå Hamn och den pågående expansionen av sjöfarten är beroende av en konkurrenskraftig, effektiv och långsiktigt hållbar infrastruktur.

Vägtransporter till Luleå hamn sker idag via Trafikplats Notviken-Bodenvägen och det kommunala vägnätet Bodenvägen-Svartövägen-Uddebovägen. Vägsträckan är rekommenderad vägsträcka för farligt gods och riksintresse för transporter. På den cirka 10 km långa sträckan genom tätbebyggt område finns hinder i höjd- och sidled som försvårar transport av stora odelbara gods. Vägen omges till hög grad av bostadsområden som riskerar att än mer påverkas av trafikbuller, luftföroreningar, minskade möjligheter till aktiva skoltransporter och risker för människor och miljö med ökande flöden av farligt gods. En utveckling mot fler långa lastbilar kommer också generera behov av åtgärder på väginfrastrukturen i detta stråk. Behov som uppstår på kommunalt vägnät är bärighetsåtgärder, kapacitetsåtgärder



och även trafiksäkerhetsåtgärder för både annan fordonstrafik och gång- och cykeltrafik. Fler tunga transporter ökar också kostnader för underhåll av vägnätet. Förutom ökande flöden med lätta lastbilar, tung trafik och farligt gods både på väg och järnväg kommer utvecklingen också att generera tillkommande arbetspendling, både inom kommunen, inom regionen samt behov av periodvis tillrest arbetskraft. Den nuvarande vägkopplingen Bodenvägen, Svartövägen, Uddebovägen till Luleå hamn utgör en tyngdpunkt i Luleås vägnät. Störningar längs denna sträcka, exempelvis trafikolycka, kan ge konsekvenser för såväl personresor, näringslivets långväga och lokala transporter som samhällsviktiga funktioner. Detta bedöms vara särskilt relevant i frågor kring totalförsvar och samhällets motståndskraft.

Luleå kommun värnar om långsiktigt hållbara och intermodala transporter till och från Luleå hamn och dess kunder. Luleå kommun och Luleå Hamn AB saknar en samordning mellan utpekandet av riksintresse för industriell produktion och befintligt riksintresse för hamn och kommunikationer.

Luleå kommuns inspel om pågående planarbete har omhändertagits i rapporten.

Luleå Kommun

RAPPORT

Riksintresseprecisering för Luleå hamn

Remissversion 2025-08-25



Trafikverket

Postadress: Sundsbacken 2–4, 972 42 Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1, ej känslig

Dokumenttitel: Riksintresseprecisering för Luleå hamn

Författare:

Dokumentdatum: 2025-08-25

Ärendenummer: TRV 2023/37425

Kontaktperson:

Underlagskartor och ortofoton: Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Fotografier: Omslagsfoto Brightnest, i övrigt Luleå kommun/Luleå Hamn AB
om inget annat anges

Publikationsnummer:

ISBN:

Tryck: (I förekommande fall, annars tas raden bort)

Förord

Detta skrivs under i slutversionen. Luleå hamn har redovisats som riksintresse sedan år 2001, enligt beslut av Sjöfartsverket. Någon riksintresseprecisering har tidigare inte tagits fram.

Trafikverket Region Nord, fram t.o.m. 2023-12-31 och från 2024-01-01 den Norra regionen, har i samverkan med länsstyrelsen i Norrbottens län, tagit fram denna rapport. Luleå Hamn AB har som verksamhetsutövare bidragit med underlag liksom Sjöfartsverket och Luleå kommun.

I rapporten redovisas riksintressets mark- och vattenanspråk tillsammans med de områden som ska skyddas för att tillgänglighet eller utnyttjandet av riksintresset inte ska försvåras. Det senare gäller främst påverkansområde buller och vibrationer.

Tidsperspektivet för en riksintresseprecisering är 20–30 år. Förändringar av omständigheter kan göra att en precisering behöver uppdateras. En översyn av behovet ska göras av Trafikverkets region inom ca fem år från publiceringen.

Ett förslag till riksintresseprecisering har varit ute på extern remiss från 2025-08-25 till 2025-11-28. Efter det har en bearbetning skett.

Denna riksintresseprecisering gäller tills att den uppdateras. Rapporten redovisar de anspråk som följer med riksintresset i form av riksintressets mark- och vattenanspråk samt påverkansområden utanför detta. Det ska tjäna som underlag för kommunernas fysiska planering och tillståndsprövning samt för andra myndigheters handläggning som berör riksintresset.

Regional direktör
Trafikverket, Norra regionen

Innehåll

Förord.....	3
Sammanfattning.....	6
1 Inledning.....	9
1.1 Bakgrund till denna precisering.....	9
1.2 Syfte	9
1.3 Hur arbetet har bedrivits	9
2 Värdebeskrivning	11
2.1 Kriterier för utpekande	11
2.2 Generell värdebeskrivning	12
2.3 Hamnens betydelser utifrån systemet/nationellt perspektiv.....	12
3 Riksintressets mark- och vattenanspråk.....	14
3.1 Hamndelar av riksintresse	14
3.2 Avgränsning av riksintressets mark- och vattenanspråk	15
4 Riksintressets påverkansområden	18
4.1 Innebörd av påverkansområde	18
4.2 Hamnens påverkansområde buller	18
4.2.1 Riktvärden	18
4.2.2 Påverkansområde buller för Trafikverkets prognos - utfall och beräkningar	19
4.3 Övriga påverkansområden	21
4.3.1 System för kommunikation, navigering och övervakning.....	21
4.3.2 Vilseledande belysning	22
4.3.3 Risk- och säkerhetsaspekter.....	22
5 Vägledning.....	23
5.1 Allmänt	23
5.2 Inom mark- och vattenanspråksområden.....	23
5.3 Inom påverkansområde för buller	24
5.4 Inom övriga påverkansområden	24
5.4.1 System för kommunikation, navigering och övervakning.....	24

5.4.2 Vilseledande belysning	24
5.4.3 Risk- och säkerhetsaspekter.....	24
5.5 Remisshantering.....	24
Källor och referenser.....	27

Sammanfattning

Trafikverket har preciserat riksintresseanspråket med tillhörande områden för Luleå hamn. I arbetsgruppen har representanter från Trafikverket, lokalt och centralt, Sjöfartsverket, Länsstyrelsen i Norrbottens län samt Luleå kommun och Luleå Hamn AB deltagit. De bullerberäkningar som Luleå hamn AB har tagit fram under hösten 2024 inför miljötillståndsansökan genom akustikkonsulten Efterklang, har kompletterats eftersom bullerberäkningsområdet var för litet. Trafikverkets prognos som har tagits fram genom projekt Malmporten, denna stämmer väl överens med Luleå Hamns prognos.

Riksintresseanspråket ska enligt bestämmelserna i 3 kap. 8 § miljöbalken skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomst eller utnyttjande av anläggningen. Det område som ska skyddas är redovisade mark- och vattenanspråk och i bedömningen om åtgärder som påtagligt försvårar tillkomst och utnyttjande av hamnen ska de påverkansområden som sträcker sig utanför mark- och vattenanspråket beaktas. Dessa framgår av kapitel 3 respektive 4. I kapitel 2 redovisas kriterier för utpekande, generell värdebeskrivning (tidigare kallat funktionsbeskrivning) samt hamnens betydelse utifrån systemet/nationellt perspektiv.

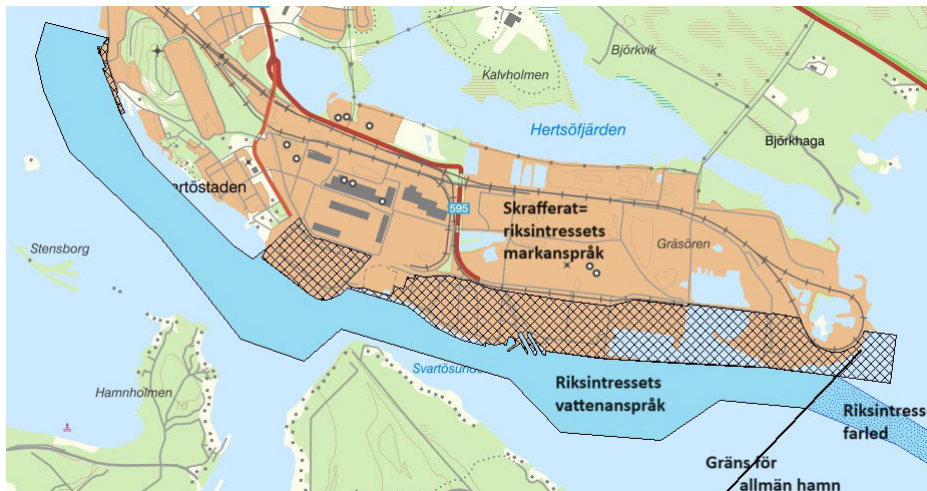
I den tillhörande bilagan redovisas det som är mer av informationskaraktär, en översikt av sjöfarten, en beskrivning av hamnen samt en mer detaljerad beskrivning av påverkansområdet buller. Kortfattat beskrivs också riksintressets behandling i lagstiftningen.

Riksintressets vattenanspråk kring en hamn utgörs av vattenområdet utanför kajer som behövs för manöverutrymme m.m. och fram till området för riksintresse farled. Markanspråket utgörs av kajområden samt den mark som direkt används eller som i framtiden kan komma att användas för sjöfartens behov. För att tillkomst eller utnyttjande av riksintresset inte ska försvåras, måste ytterligare områden beaktas när ny bebyggelse eller markanvändning planeras. Det kan handla om exempelvis bostäder och undervisningslokaler som påverkas av buller och vibrationer från hamnverksamheten.

För att riksintresset och verksamheten ska fungera, är det av stor vikt att kommunikationer till och från hamnen fungerar på ett bra sätt. Marktransportsystemet är av avgörande betydelse för landets nationella tillgänglighet. Utvecklingen av områdena kring hamnen måste ske på ett sådant sätt att den inte påverkas negativt. Tillfartsvägarna till hamnen

från E4 är utpekade som riksintresse för kommunikationer i sin funktion som anslutningsväg till riksintresset Luleå hamn. De utgörs av Bodenvägen, Svartövägen och väg 595 Uddebovägen. Järnvägen är däremot bara utpekad fram till Svartöns början. Trafikverket kommer att föreslå vid nästa beslut om uppdatering av riksintressen för kommunikation, en förlängning av riksintresse järnväg fram t.o.m. vändslingan längst ut i öster. Även järnvägsslingan ner mot Uddebo föreslås ingå i beslutet.

Mark- och vattenanspråk för dagens och framtida behov, redovisas på kartan nedan. Se vidare avsnitt 3.

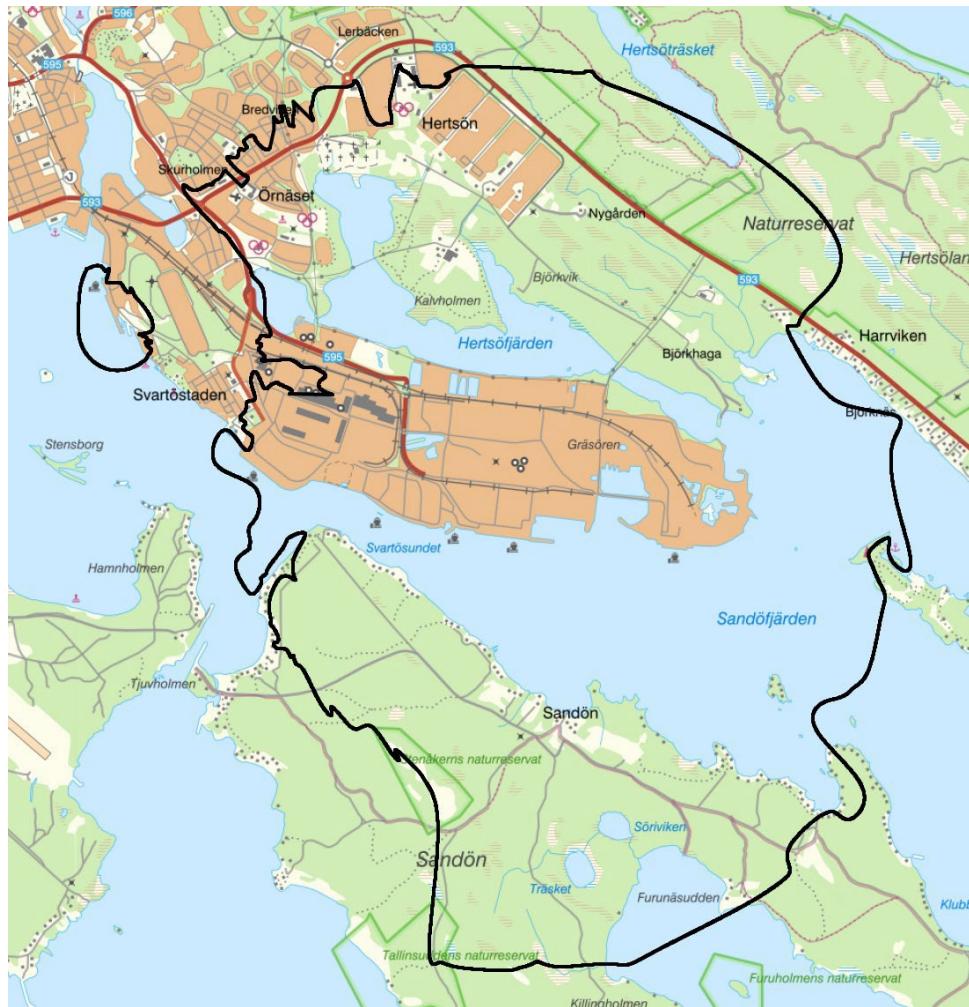


Riksintressets markanspråk, rutskrafferat och vattenanspråket, ljusblått.

Förutom mark- och vattenanspråket redovisas också påverkansområden i form av bullerkurvor. Detta ligger till delar utanför mark- och vattenanspråket, men behöver uppmärksammas avseende åtgärder som kan påverka hamnens funktion negativt d.v.s. skada riksintresset. Läs mer om påverkansområden i kapitel 4.

Avseende bullerberäkningarna har dessa baserats på Trafikverkets prognos för år 2045, 2000 anlöp per år och en godsmängd om 26 miljoner ton årligen, som väl stämmer överens med Luleå hamns prognos för 2030. Beräkningsscenariot för buller baseras på maximalt nyttjad hamn, d.v.s. att samtliga kajplatser är använda samtidigt. Ljudkällorna är många olika, främst ventilationssystem, fartygsmaskiner, terminaltraktorer, hjälpmaskiner i drift samt skrothantering. Läs mer i avsnitt 4.2.

Kartan på nästa sida redovisar gränsen för kumulativ ekvivalent ljudnivå 40 dBA nattetid. Trafikverket har gjort bedömningen att genom en mindre komplettering av Luleå hamn AB:s framtagna bullerberäkningar genom företaget Efterklang, 2024-10-15, har dessa kunnat användas också i riksintressepreciseringen.



Kumulativ bullerkurva för ekvivalent nivå 40 dBA natt.

1 Inledning

1.1 Bakgrund till denna precisering

Denna riksintresseprecisering är ett sådant underlag som Trafikverket enligt 2§ förordningen (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden m.m., ska lämnas till länsstyrelsen. Enligt förordningen ska länsstyrelserna ta de initiativ som behövs för att det i arbetet med miljökonsekvensbeskrivningar och i planerings- och beslutsprocesser tas hänsyn till miljöbalkens bestämmelser i 3 och 4 kap. När bestämmelserna ska tillämpas i prövningen av ett mål eller ärende, ska länsstyrelsen särskilt verka för att riksintressen tillgodoses i den prövningen. Av plan- och bygglagen (2010:900) framgår att det är länsstyrelsen som i förhållande till kommunernas planering tar tillvara och samordnar statens intressen och därvid särskilt verkar för att riksintressen tillgodoses.

I denna rapport preciseras riksintresset Luleå hamn tillsammans med de påverkansområden som behöver skyddas. Riksintressen för anläggningar för kommunikationer ska enligt bestämmelserna i 3 kap 8 § miljöbalken skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomst eller utnyttjande av anläggningen.

Det krävs alltid en tydligare beskrivning av ett riksintresse än en rad i en tabell. I riksintressepreciseringar sker en mer detaljerad beskrivning i text och på kartor för att beskriva de värden som utgör grunden för utpekandet.

1.2 Syfte

Riksintressepreciseringen utgår från Trafikverkets riksintresseutpekande och kommer att fungera som ett underlag för kommuner, länsstyrelser, prövande myndigheter och domstolar i ärenden när hänsyn behöver tas till riksintresse och när anspråket ska vägas mot andra riksintressen och mot exempelvis exploateringsintressen. Nyttan av riksintressepreciseringen kommer först att kunna bedömas efter att underlaget har tillämpats i olika ärenden. Riksintressepreciseringen ska också fungera som ett underlag för handläggare inom Trafikverket, kommuner och hamnoperatör samt även kunna fungera som kunskapsunderlag till allmänheten.

1.3 Hur arbetet har bedrivits

Trafikverket har genom Region Nord/Norra regionen hållit ihop arbetet med denna riksintresseprecisering för Luleå hamn. Arbetet inleddes under

juni månad 2023. Ett förslag var ute på remiss under perioden 2025-08-25 till 2025-11-28. Remissen gick ut till statliga myndigheter, Region Norrbotten, Luleå kommun samt Luleå Hamn AB.

Arbetsgruppens inledande möte genomfördes 9 juni 2023 och ytterligare tre möten genomfördes under hösten 2023. Våren 2024 hölls fyra möten och hösten 2024 ett möte 20 november. I arbetsgruppen har representanter från Trafikverket, Länsstyrelsen i Norrbottens län, Sjöfartsverket samt Luleå kommun och Luleå Hamn AB deltagit.

För redovisningen av påverkansområde buller har beräkningarna som Luleå Hamn AB:s konsult Efterklang AB tagit fram, använts i denna riksintresseprecisering efter viss bearbetning och komplettering.

2 Värdebeskrivning

2.1 Kriterier för utpekande

Enligt Boverkets generella kriterier för riksintressen ska ett utpekande grundas på en nationell bedömning och det ska vara väl dokumenterat att området uppfyller något av nedanstående kriterier:

- Området hyser värden av stor nationell vikt
- Området behövs för att uppfylla Sveriges nationella åtaganden
- Områden behövs för att genomföra eller upprätthålla nationellt viktiga strukturer

De övergripande kriterierna för samtliga transportslag är enligt Boverkets beslut 1999-07-05:

- Mark- och vattenområden för såväl befintliga, planerade, som för vissa framtida kommunikationsanläggningar kan pekats ut som riksintresse
- Anläggningens funktion i transportsystemet är av grundläggande betydelse vid bedömningen
- Funktionen kan vara av internationell (ingå i TEN-T, det Trans Europeiska transportnätverket), nationell eller av särskild regional karaktär. Av särskilt intresse är länkar som sammanbinder andra kommunikationsanläggningar av riksintresse inom transportsektorn eller noder som är av betydelse för samverkan mellan trafikslagen
- Unika lägesbundna naturförutsättningar kan också vara av riksintresse.

Beslut om reviderade kriterier för riksintresseutpekande togs senast 9 december 2024 av Trafikverket. För sjöfarten avseende hamnar gäller:

- Noder som ingår i stomnätet i det transeuropeiska transportnätet
- Allmänna hamnar av nationell och internationell betydelse

Luleå hamn uppfyller båda kriterierna.

2.2 Generell värdebeskrivning

I Trafikverkets rapport ”Funktionsbeskrivningar för trafikslagets anläggningar” från 2022 framgår följande om allmänna hamnar:

”Allmänna hamnar är av särskild betydelse för den allmänna trafiken. En allmän hamn får inrättas om hamnen är av väsentlig betydelse för den allmänna samfärdseln. En allmän hamn är öppen för allmän sjötrafik, vilket innebär att alla fartyg i princip har rätt att i mån av plats anlöpa hamnen och utnyttja dess resurser. Hamnen fyller en funktion som koppling mellan sjö- och landtransporter. I hamnens verksamhetsområde ingår både ytor på land och i vatten. Allmänna hamnar kan både ha funktionen att hantera persontransporter och godstransporter. Möjligheten till att lasta och lossa fartyg samt att omlasta gods till andra fartyg, järnväg- eller vägtransport är en central funktion för hamnen. Utöver de skador och synergier som generellt kan uppstå för sjöfarten (se avsnitt 4.1) gäller följande för allmänna hamnar:

- Med hänsyn till funktionen som koppling mellan sjö- och landtransporter kan hamnar påverkas av händelser och åtgärder både på land och i vatten. Åtgärder som försämrar tillgänglighet eller framkomlighet på anslutande vägar, järnväg eller farled (befintliga eller planerade) kan innebära att hamnens verksamhet påverkas negativt.*
- Själva hamnområdet där lastning, lossning och lagerverksamhet utförs kan påverkas av utvecklingen i anslutande ytor och om delar av hamnområdet tas i anspråk för andra ändamål till exempel i form av utökade bullerrestriktioner, minskad tid på dygnet när arbete får utföras och minskade ytor för lagerverksamhet.”*

Luleå hamn är dessutom en TEN-T-hamn, en del av det transeuropeiska transportnätet.

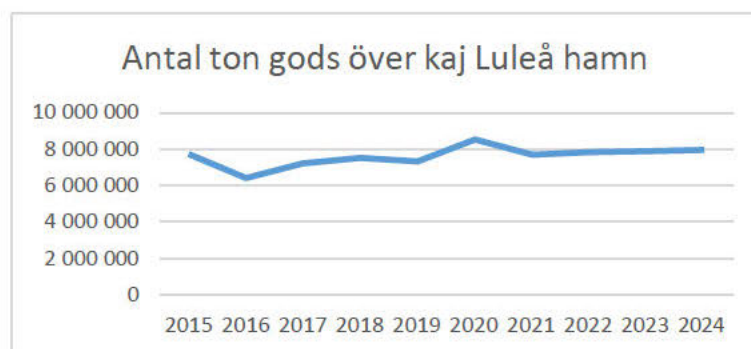
2.3 Hamnens betydelser utifrån systemet/nationellt perspektiv

Luleå hamn är landets fjärde största transporthamn avseende godsmängd över kaj och den nordligaste av de fem hamnar i landet som av EU har pekats ut som strategiskt prioriterad och ingår därmed i TEN-T-nätverket som CORE-hamn. Hamnens betydelse kommer att öka genom de stora industrisatsningar som pågår i området.

Den godsmängd som hanteras årligen är varierar mellan 8 och 9 miljoner ton. År 2024 var hanterad godsmängd 8,2 miljoner ton och antal fartygsanlöp 579. 17 % av Sveriges andel av gods i form av torr bulk går

från Luleå hamn. Störst mängd gods över kaj avser järnmalm från Sandskärs kajen, andelen var drygt 60 % av hamnens totalt hanterade godsmängd 2024. Prognosen enligt Trafikverket avseende ökningen av hanterad godsmängd till 2045 är att den kommer att trefaldigas, från 8,2 miljoner ton till 26 miljoner ton.

Nedanstående figur visar utfallet åren 2015–2024.



Figur 2. Godsvolymer Luleå hamn i miljoner ton från 2015 till 2024, källa Sjöfartsverket.

Att landets isbrytare är baserade här stärker hamnens betydelse utifrån ett nationellt perspektiv.

Hamnens koppling till andra hamnar i landet är relativt begränsad. Piteå hamn utgör ett viktigt komplement till Luleå hamn mot bakgrund av att den har tjänster inom containerhantering, projektlaster och hantering av varor kopplat till träindustrin.

Stambanan genom Övre Norrlands och Malmbanans sammankoppling med Luleå hamn har en avgörande betydelse för effektiva transporter av malm- och stålprodukter via hamnen.

3 Riksintressets mark- och vattenanspråk

3.1 Hamndelar av riksintresse

De huvudkriterier som gäller redovisas i avsnitt 2.1 ovan. Nedanstående punkter är ett förtydligande av dessa kriterier.

Det markområde som ingår i riksintresset för en hamn utgörs av följande delar:

- Kajer och förtöjningsanordningar
- Lasthanteringsyta och område med fast lasthanteringsutrustning
- Uppställningsyta, lagringsyta samt byggnader, cisterner och andra anordningar för omhändertagande av gods och lasthanteringsutrustning
- Vägområden/järnvägsområden som är nödvändiga för hamnens verksamhet och inte skyddas på annat sätt

För att bedöma vilka befintliga hamndelar som ingår i riksintresset kan de prövats gentemot kriterierna för utpekande av hamnen. Nedanstående konkretisering av riksintressekriterierna är ett sätt att karaktärisera viktiga funktioner hos hamnen och därigenom få ett underlag för bedömning av vilka hamndelar som bör ingå i riksintresset. En hamndel behöver bara uppfylla ett av kriterierna för att den ska kunna pekas ut som hamndel av riksintresse.

- En samlad hamnfunktion som har en omfattande godshantering
- Ett naturligt hamnläge med möjlighet till anslutning med väg- och järnvägsnät
- Hamn eller hamndel som samverkar med annan anläggning av riksintresse
- Hamn eller hamndel som försörjer eller säkerställer en funktion hos annan anläggning av riksintresse, därmed främjas en långsiktigt hållbar transportlösning
- Hamn eller hamndel som hanterar eller kan komma att hantera speciella produkter och ligger väl till i förhållande till den marknad den betjänar

Det är av vikt att slå vakt om förutsättningar för sådana sjötransporter som ligger väl till sin marknad och övrig infrastruktur.

Även riksintressets vattenanspråk ska preciseras. Det vattenområde som skall ingå i riksintresset för hamnverksamheten utgörs av den vattenyta som avgränsas av strandlinjen inom hamnens landområde och en gräns i vatten, baserad på nedan angivna kriterier:

- Vattenområdet skall innefatta den yta som krävs med hänsyn tagen till anlöpande fartygs behov för manövrering, bogserbåtshantering, vändning, förtöjning, ankring, bunkring, lasthantering och läktring av last samt utförande av rutinmässigt fartygsunderhåll. Annan verksamhet inom utpekat område, till exempel marinor och andra anläggningar för fritidsbåtar, ingår inte i riksintresset men området kan vara utpekat som utvecklingsområde för den riksintresseskyddade verksamheten.
- Inseglingsrännan ingår i vattenområdet. Riksintresset begränsas här i sidled till den del som utgörs av farleden med buffertzonen.
- I det fall hamnen har geografiskt separerade hamndelar ingår de förbindelsefarleder som fogar samman dessa inom hamnområdet och riksintresset.

De hamndelar som därmed är av riksintresse, inklusive lasthanterings- och uppställningsytor är: Cementkajen, Svartökajen, SSAB:s kajområde, Uddebohamnen, Strömören, Victoriahamnen samt malmhamnen Sandskär. Läs mer i bilagans kapitel 4.

3.2 Avgränsning av riksintressets mark- och vattenanspråk

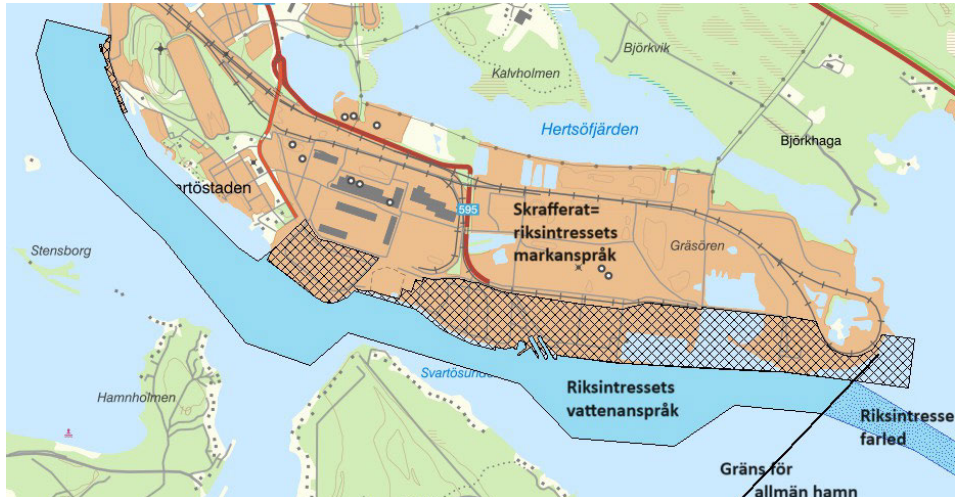
Markanspråket för en hamn utgörs av det område som krävs för att upprätthålla hamnens funktion för framtiden enligt kriterierna ovan.

Markanspråket följer i nordväst kajlinjen för Cement- och Svartökajerna. I övrigt följer den fastighetsgränsen för Heidelberg Materials markområde samt för Svartökajen det område Sjöfartsverket arrenderar. Det sammanhängande större området längre österut består av kajområden med tillhörande markområden för lasthantering, uppställningsytor, byggnader och cisterner för hantering av gods. Det gäller både befintligt och planerat.

Vattenanspråket för en hamn utgörs av ett område som sträcker sig på utanför kajområdet som behövs för manövrering m.m. enligt ovan och som också ansluter till riksintresse farled. Vattenanspråket följer kajlinjen i östvästlig riktning, d.v.s. i direkt anslutning till befintliga och till-

kommande kajer. Vattenanspråket följer i övrigt det vattenområde som redovisas i projekt Malmporten men så att Cement- och Svartökajerna inkluderas.

Riksintressets vattenanspråk slutar vid gränsen för allmän hamn, där tar riksintresse farled vid.



Karta 1. Avgränsning av markanspråket, rutskrafferat och vattenanspråket, ljusblå yta.



Karta 2. Avgränsning av mark- och vattenanspråk vid Cement- och Svartökajerna.

För att riksintresset och verksamheten ska fungera, är det av stor vikt att kommunikationer till och från hamnen fungerar på ett bra sätt. Mark- transportsystemet är av avgörande betydelse för landets nationella tillgänglighet. Utvecklingen av områdena kring hamnen måste ske på ett sådant sätt att den inte påverkas negativt. Anslutningsvägen väg 595 som via väg 97 ansluter till E4 är fram till dess slut, utpekad som riksintresse för kommunikationer. Järnvägen är däremot bara utpekad fram till

Svartöns början. Trafikverket kommer att vid nästa beslut om uppdatering av riksintressen för kommunikation föreslå en förlängning av riksintresse järnväg fram t.o.m. vändslingan längst ut i öster. Även järnvägsslingan ner mot Uddebohamnen föreslås ingå i beslutet.

4 Riksintressets påverkansområden

4.1 Innebörd av påverkansområde

Ett påverkansområde är ett område utanför ett riksintresses markanspråk, där åtgärder såsom tillkommande bebyggelse i form av exempelvis bostäder, kan komma att påtagligt försvåra hamnens funktion. Åtgärder inom påverkansområdet kan medföra påtagligt försvårande av utnyttjandet av anläggningen genom att exempelvis restriktioner införs på den hamnverksamhet som bedrivs eller är planerad.

Riksintresseanspråket för sjöfarten består dels av riksintressets mark- och vattenanspråk, men också påverkansområden måste beaktas. Avseende hamnar gäller det främst buller. Följande kan generellt riskera att medföra en påtaglig skada för funktionen hos riksintresseutpekade hamnar:

- Uppförande av bebyggelse med funktioner som är känsliga för buller, exempelvis bostäder, skolor, förskolor och vissa vårdlokaler inom påverkansområde för buller.
- Uppförande av verksamhetslokaler eller bostäder inom hamnens markanspråk, risk för ”tredje man”.

4.2 Hamnens påverkansområde buller

4.2.1 Riktvärden

Buller från hamnverksamhet omfattas av Naturvårdsverkets vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller (rapport 6538, 2015). Det finns också Vägledning för hamnverksamhet från 2022, [Vägledning om hamnverksamhet](#). Bestämmelserna ska användas som vägledning vid planläggning och i ärenden om bygglov och förhandsbesked samt vid prövning av tillstånd för hamnar enligt miljöbalken och bestämmelser meddelade med stöd av den.

Enligt vägledningen för industri- och annat verksamhetsbuller redovisas följande riktvärden för ljudnivå från industriverksamhet, frifältsvärde:

L_{eq} dag (kl. 06–18) = 50 dB(A)

L_{eq} kväll (kl. 18–22) samt lördag-, söndag, helgdag (kl. 06–18) = 45 dB(A)

L_{eq} natt (kl. 22–06) = 40 dB(A)

Utgångspunkt för olägenhetsbedömning är vid bostäder, skolor, förskolor och vårdlokaler.

Maximala ljudnivåer, L_{Fmax} högre än 55 dB(A), bör inte förekomma nattetid kl. 22-06 annat än vid enstaka tillfällen.

De bullervärden som redovisas i en riksintresseprecisering, ska inte jämföras med verksamhetens bullervillkor i gällande miljötillstånd. Dessa visar inte en faktisk bullersituation som ska bedömas mot miljötillståndet utan endast ett möjligt framtidsscenario. I detta fall är hamnens ansökan om miljötillstånd också ett möjligt framtidsscenario.

Hamnverksamhet genererar också lågfrekvent buller. För denna finns ingen schablonmässig, allmängiltig metod för ljudnivåer inomhus i befintliga bostäder som kan jämföras med nivåer i frekvensbanden 31,5–200 Hz som Folkhälsomyndigheten anger i sina riktvärden. Av denna anledning är det svårt att bedöma om Folkhälsomyndighetens riktvärden för lågfrekvent buller överskrids eller inte. Om nya bostäder blir aktuella bör detta tas hänsyn till vid fasaddimensioneringar.

Trafik som alstras utanför hamnområdet klassas som vägbuller eller järnvägsbuller. Inom hamnområdet räknas trafiken primärt som industribuller.

4.2.2 Påverkansområde buller för Trafikverkets prognos - utfall och beräkningar

Påverkansområdet för buller kopplat till hamnverksamhet orsakas av många olika typer av bullerkällor. Exempel är ventilationssystem, fartygsmaskiner, terminaltraktorer, landgångar och ramper, kylaggregat, lossning och lastning av gods och hjälpmaskiner vid kaj.

Trafikverket har genom projekt Malmporten tagit fram en prognos för antal anlop, godsmängd och fartygstyper för år 2045 avseende Luleå hamn. Den är på en översiktlig nivå och har bearbetats. Den överensstämmer huvudsakligen med den prognos som Luleå hamn AB har tagit fram.

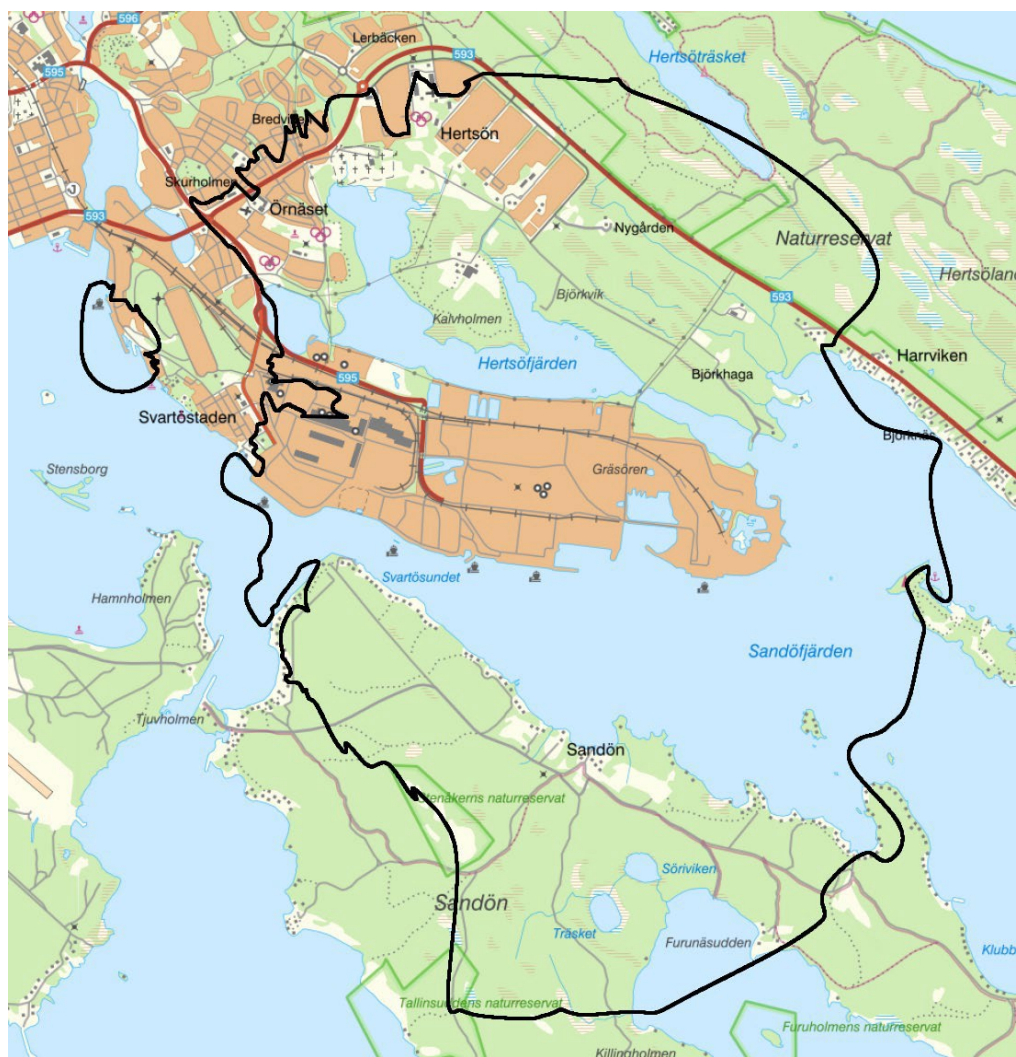
Beräkningarna har utförts av företaget Efterklang enligt beräkningsmodellen Danish Acoustical Laboratory, rapport 32, Environmental noise from industrial plants General prediction method (DAL 32) i beräkningsprogrammet Sound Plan version 8.2. Rapporten är daterad 2024-10-15.

Buller från fartyg är mycket beroende av fartygstypen. Om fartygen är kopplande till landström, kan det reducera fartygens ljudalstring med ca 3 dBA. Ett antal bullerkällor är angivna i Efterklangs rapport. I denna ingår

hjälpmotorer, lastnings-/lossningsutrustning som kranar m.m. Även tåggrängering och tågbuller ingår i beräkningarna.

Bullerberäkningarna omfattar både dagens situation och de framtida planerade åtgärderna. Framtidsscenariot inkluderar fartyg vid kaj. Alla kajplatser förutsätts vara belagda samtidigt, ett maximalt scenario.

Bullernivåer för SSAB:s verksamhet ingår inte i beräkningarna, det gäller industriell produktion och inte heller LKAB:s verksamhet vid Sandskär, förutom buller från fartyg vid kaj ingår. LKAB:s framtida bullersituation påverkar inte nära liggande fastigheter. Det kumulativa bullret beräknas öka med ca 1–2 dB(A) jämfört med idag, från 48–50 dB(A) till ca 50–51 dB(A). Resultatet är beroende av de villkor som SSAB, LKAB och Luleå Hamn AB slutligen erhåller. En viss utslätning har gjorts av den beräknade kurvan och mindre ”öar” har tagits bort på kartan nedan.



Karta 3. Resultat av kumulativa beräkningar, ekvivalent nivå 40 dBA nattetid, utan bullerbegränsande åtgärder.

Separata beräkningar har gjorts för Cement- och Svartökajerna. Nedan visas en mer tydlig kartbild över detta område.



Karta 4. Cement- och Svartökajerna, kumulativ ekvivalent nivå 40 dB(A), natt.

Läs mer i bilagans kapitel 5.

4.3 Övriga påverkansområden

4.3.1 System för kommunikation, navigering och övervakning

Sjöfarten är beroende av satellitnavigeringssystem (GPS) för korrekt positionering och navigering. För att öka precisionen ytterligare har Sjöfartsverket ett antal referensstationer längs kusterna (D-GPS) som korregerar satellitsignalerna för mer precisa positioner. Positionerna används även i kommunikationen mellan fartyg i ett automatiskt system för identifikation (AIS) som möjliggör presentation av de omgivande fartygens namn, kurs, fart, typ och destination. AIS-data är dessutom tillgänglig för hamnar och trafikövervakningscentraler. Forsök pågår idag även med ett landbaserat positioneringssystem och forskning bedrivs för att utveckla ett nationellt system för satellitnavigering.

Digitala uppgifter om aktuell våghöjd, vindhastighet och strömsättning vid ankomsthamnen kan ofta erhållas som komplement till information från den utrustning som finns ombord som beslutstöd för en säker angöring. Fasta och flytande sjösäkerhetsanordningar säkerställer navigering i farleder och hamnområden.

4.3.2 Vilseledande belysning

Belysning som inte är avsedd för sjöfarten och som på grund av sin intensitet, utseende eller färg kan vara vilseledande för sjöfarten, ska skärmas av eller på annat sätt modifieras. Även reflektioner och bländning från exempelvis solceller, fasadmateriäl och bländande glas kan vara direkt olämpliga av säkerhetsskäl. Sådana ärenden ska alltid remitteras till Sjöfartsverket.

4.3.3 Risk- och säkerhetsaspekter

All transportverksamhet medför risker, både för trafikanter och för omgivningen. Vad gäller sjöfarten regleras dessa transporter av omfattande säkerhetskrav som fastställs på internationell nivå.

Sjöfarten räknas ofta som ett av de säkraste transportsätten. Människor som bor och arbetar i en hamns omgivning, utan att ha en direkt koppling till sjöfarten, kallas vanligtvis för "tredje man". I fysisk planering behöver hänsyn tas till risken för olyckor, så att ny bebyggelse endast uppförs där risknivån för tredje man är acceptabel.

Vid planering av ny bebyggelse, exempelvis intill trafikleder där farligt gods transporteras, är det praxis att analysera individrisk. Sannolikheten för dödsolyckor bör då inte vara högre än 1×10^{-5} per år (=1 per 100 000 år) för att anses vara acceptabel.

Individrisk definieras här som sannolikheten per år att en fiktiv person, som permanent uppehåller sig på en bestämd plats i hamnens närområde, omkommer till följd av ett haveri. I Sverige gäller att bedömning av acceptabel risknivå avgörs i varje enskilt fall. Statistiken visar att antalet olyckor inom sjöfarten minskar kontinuerligt och säkerheten blir allt högre för varje år. Denna utveckling bedöms fortsätta och är den enskilt största anledningen till lägre framtida risknivåer.

Enligt den riskbedömning som har gjorts i samband med Luleå Hamns tillståndsansökan (WSP 2024-11-11) framgår att det fram till år 2030 planeras för nya landytor om 750 000 kvm, att fler kajer byggs och infrastrukturen förstärks. Kapaciteten att frakta gods fyrfaldigas och fyra gånger så mycket fartygstrafik ska kunna tas emot. Mängden farligt gods beräknas endast marginellt att öka.

Förutsättningarna för att erhålla en acceptabel riksnivå bedöms vara fullt hanterbara enligt WSP:s riskbedömning. Utbyggnaden av hamnen möjliggör en rad förbättringar ur ett riskperspektiv. Dock måste riskreducerande åtgärder identifieras och hanteras framöver, särskilt avseende den planerade Allvådersterminalen.

5 Vägledning

5.1 Allmänt

Detta kapitel är en vägledning för hur riksintresseanspråket tillgodoses i planerings- och tillståndsprocesser samt i ärenden avseende lov och förhandsbesked med syfte att hamnen skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av den.

I översiktsplanen ska kommunen redovisa de områden av riksintresse som finns inom kommunen och hur kommunen anser att dessa ska tillgodoses. För en hamn av riksintresse innebär detta att kommunen både behöver redovisa och förhålla sig till dess mark- och vattenanspråk samt dess påverkansområden.

Som verksamhetsutövare och ansvarig för hamnverksamheten, är det den som innehar miljötillståndet, hamnägare/hamnoperatör, som kommunen under detaljplaneprocessen ska samråda med. De ska även underrättas vid granskning och antagande om detaljplanen ligger inom hamnens mark- och vattenanspråk samt påverkansområden. Går kommunens beslut om att anta en detaljplan emot hamnens intressen, kan hamnägare/hamnoperatör överklaga beslutet till mark- och miljödomstolen i sin roll som sakägare. Överklaganden avseende bygglov skickas till länsstyrelsen. Länsstyrelsen gör i sina yttranden en bedömning av eventuell påverkan på riksintressen.

För att undvika förgävesplanering, är det väsentligt att ärenden som bygglov, detaljplaner och tillståndsärenden som berör hamn- och vattenområde skickas på remiss till Trafikverket, hamnägare/hamnoperatör samt Sjöfartsverket i tidigt skede. Det finns "Överenskommelse om samverkansmodell för sjöfartsrelaterade infrastrukturåtgärder, remisshantering och samverkan inom FOI-området" mellan Trafikverket och Sjöfartsverket daterad 2022-09-30. Innehållet avseende remisshanteringen beskrivs i avsnitt 5.5 Remisshantering nedan.

5.2 Inom mark- och vattenanspråksområden

Inom markanspråket bör inte ny bebyggelse planeras eller andra åtgärder vidtas som inte är kopplad till hamnverksamhet. Detta riskerar att påverka av hamnens funktion negativt.

Om det inom markanspråksområdet planeras för kommersiell verksamhet måste sådan markanvändning vägas mot behovet av mark för eventuell utbyggnad av hamnens infrastruktur.

5.3 Inom påverkansområde för buller

Tillkommande bebyggelse inom påverkansområde för buller, behöver klara riktvärdena för att inte framtida restriktioner för hamnverksamheten vid omprövning av miljötillståndet eller prövning av ett nytt miljötillstånd kan tillkomma. Om ny bebyggelse riskerar att påverka möjligheten till ett nytt eller omprövat miljötillstånd, innebär bebyggelsen en risk för påtagligt försvårande av tillkomsten eller utnyttjandet av hamnen.

5.4 Inom övriga påverkansområden

5.4.1 System för kommunikation, navigering och övervakning

VHF-system och radaranläggningar för trafikledning och trafikövervakning och även fartygens motsvarande anläggningar kan störas ut av exempelvis starkströmsanläggningar. Större byggnader och anläggningar kan skymma anläggningar avsedda för säker navigation.

5.4.2 Vilseledande belysning

Alla ärenden som kan innebära risk för bländning och störande reflexer ska alltid remitteras till Sjöfartsverket och hamnägare/hamnoperatör. Störande bakgrundsljus kan störa ut fyrar och enslinjer vilket försvårar fartygens navigering. Strålkastare från biltrafik kan påverka farleder med risk för bländning av fartygstrafiken liksom större belysningsmaster.

5.4.3 Risk- och säkerhetsaspekter

En riskbedömning bör tas fram om det planeras för stora förändringar av hamnverksamheten.

5.5 Remisshantering

I tabellen på sidan 27 redovisas vilken aktör som behöver få in remisser i olika typer av ärenden och inom vilket geografiskt område.

I ovan nämnda överenskommelse mellan Sjöfartsverket och Trafikverket från 2022-09-30 redogörs bl.a. för hur remisshanteringen ska fungera mellan myndigheterna.

Trafikverket lämnar främst yttranden med utgångspunkt i det strategiska och trafikslagsövergripande perspektivet men även i rollen som sakägare.

Sjöfartsverket behandlar inkomna remisser inom hela kust- och havsområdet med utgångspunkt i sjöfartens operativa behov och dess intresseområden längs kusterna. Dessa områden är fem km från havs- och kustområden samt från Vänerns stränder. För Vättern, Mälaren och Hjälmaren gäller två km och för kanaler som är allmän farled en km från strand. Inom dessa områden lämnar Sjöfartsverket egna yttranden. Områdena benämns "Intresseområde" i tabellen nedan.

Avseende remisser över översiktsplaner redovisar Sjöfartsverket sina synpunkter till Trafikverket. Dessa arbetas sedan in i Trafikverkets yttranden och Sjöfartsverket är med i sändlistan som kopia. Remisser avseende bygglov, detaljplaner och miljöbalksärenden besvaras av Sjöfartsverket inom sina intresseområden och Trafikverket får kopia på yttrandet. Målsättningen är att yttranden ska vara samstämmiga. Vid behov görs avstämningar mellan myndigheterna. Om en remiss bedöms påverka ett riksintresse för sjöfarten negativt ska Trafikverket skicka en underremiss till Sjöfartsverket för synpunkter. Avseende förändringar av riksintressen för sjöfarten, samverkar myndigheterna.

Trafikverket tar emot samtliga typer av remisser som berör mark- och vattenanspråk och påverkansområden. Om hamnägaren får remissen, förutsätts att om hamnoperatören är en annan part, att hamnägaren skickar underremiss till denne.

Ärendetyp	Inom område	Remiss till	Kommentar
Översiktsplaner	Hamnområde Alla ÖP	Hamnägare Trafikverket	SjöV redovisar sina synpunkter till Trafikverket
Detaljplaner	Hamnområde inkl. påverkansområde Intresseområde	Hamnägare, Trafikverket SjöV	
Bygglov	Hamnområde inkl. påverkansområde Intresseområde	Hamnägare, Trafikverket SjöV	
Miljöprövningsärenden kap 9 MB, 11 MB	Hamnområde inkl. påverkansområde Intresseområde + vattenverksamhet	Hamnägare, Trafikverket SjöV	
Ärenden som rör farled	Farledszoner	SjöV, Trafikverket	
Starkströmsanläggningar	Hamn- och vattenområde	Hamnägare, SjöV, Trafikverket	EMC-utredning kan krävas
Genererande av elektromagnetiska fält	Hamn- och vattenområde	Hamnägare, SjöV, Trafikverket	EMC-utredning kan krävas
Vilseledande belysning	Hamnområde	Hamnägare, SjöV, Trafikverket	
Koppling till sjöfart	Närhet hamnområde	SjöV	

Tabell 1. Remisshantering.

Källor och referenser

Trafikverkets beslut 2024-12-09:

[Trafikverkets beslutade riksintressen - Bransch](#)

Länk till Trafikverkets riksintressepreciseringar:

[Precisering av riksintressen - Bransch \(trafikverket.se\)](#)

BILAGA TILL RAPPORT

Riksintresseprecisering för Luleå hamn

Remissversion 25-08-25



Trafikverket

Postadress: Sundsbacken 2–4, 972 42 Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1, ej känslig

Dokumenttitel: Riksintresseprecisering för Luleå hamn

Författare:

Dokumentdatum: 2025-08-25

Ärendenummer: TRV 2023/37425

Kontaktperson:

Underlagskartor och ortofoton: Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Fotografier: Luleå kommun/Luleå Hamn AB om inget annat anges

Publikationsnummer:

ISBN:

Tryck: (I förekommande fall, annars tas raden bort)

Introduktion

Detta dokument är en bilaga till huvudrapporten, Riksintresseprecisering för Luleå hamn. I huvudrapporten presenteras det som har direkt koppling till det som måste skyddas för att inte riksintresset riskerar att påtagligt skadas. I denna bilaga finns avsnitt om sjöfartens regelverk och aktörer, sjöfartens utveckling, en beskrivning av hamnområdet samt en mer detaljerad beskrivning av påverkansområden.

Innehåll

Introduktion.....	3
1 Sjöfarten - översikt.....	6
1.1 Sjöfartens organisation	6
1.2 Sjöfartens regelverk	6
2 Transport-, miljö och klimatpolitiska utgångspunkter.....	8
3 Sjöfartens övergripande utveckling.....	9
3.1 Internationellt	9
3.2 Nationell utveckling	10
3.3 Det nationella hamnsystemet	11
4 Beskrivning av hamnområdet	13
4.1 Geografiskt läge	13
4.2 Hamnens historik.....	13
4.3 Hamnområdet idag	14
4.3.1 Geografisk avgränsning	14
4.3.2 Fastighetsägare	15
4.3.3 Gällande detaljplaner	15
4.3.4 Hanterad godsvolym och transportflöden.....	16
4.3.5 Hamnens verksamhet och delområden.....	16
4.3.6 Anslutande infrastruktur och kommunikationer	21
4.4 Framtidsscenario för hamnen	24
4.4.1 Åtgärdsvalsstudie 2014.....	24
4.4.2 Pågående detaljplanearbete	25
4.4.3 Framtida godsvolym.....	25
4.4.4 Planerade förändringar i hamnområdet.....	26
4.4.5 Förändrad infrastruktur väg.....	31
4.4.6 Förändrad infrastruktur järnväg	32
4.4.7 Förändringar i elförsörjningen	33
4.4.8 Förändringar i farled och hamn	33
5 Påverkansområde buller.....	35

6 Riksintressets i planering och tillståndsgivning..... 37

6.1 Riksintressets behandling i lagstiftningen	37
6.1.1 Bestämmelserna om riksintressen i miljöbalken (1998:808).....	37
6.1.2 Plan- och bygglagen (2010:900)	37
6.1.3 Förordning (1998:896) om hushållning av mark och vatten	38
6.2 Miljöprövning/tillsyn av hamnverksamheten enligt miljöbalken (1998:808) ...	39
6.2.1 Allmänt	39
6.2.2 Särskilda krav i gällande miljötillstånd	39

1 Sjöfarten - översikt

1.1 Sjöfartens organisation

I april 2010 skedde en större omorganisation av myndigheterna för kommunikationer. Sjöfartsverket var tidigare riksintressemyndighet men detta ansvar lades då på det nybildade Trafikverket som fick ansvar för alla fyra trafikslag. Därför råder ett delat ansvar mellan Trafikverket och Sjöfartsverket för den statliga maritima infrastrukturens underhåll och utveckling. Trafikverket har det långsiktiga och strategiska ansvaret medan Sjöfartsverket har ett mer operativt ansvar för farlederna. År 2009 bildades Transportstyrelsen som utöver sjöfartstillsyn och sjösäkerhetsfrågor även övertog Sjöfartsverkets tidigare uppdrag med regler och normering för bland annat lotsning och farleder.

I internationella sammanhang är Sjöfartsverket svensk representant i den mellanstatliga organisationen IALA och Transportstyrelsen företräder Sverige i EU:s tillsynsmyndighet för sjöfart (EMSA) och FN-organet IMO.

1.2 Sjöfartens regelverk

Sjöfarten är till största delen reglerad på internationell nivå. Genom IMO (International Maritime Organization) sker huvuddelen av regleringen. IMO är ett organ inom FN med 175 medlemsländer och 66 mellanstatliga organisationer där bland annat EU-kommissionen ingår.

IMO har till uppgift att normera sjöfarten internationellt och bidra till ökad säkerhet genom konventioner och koder. De tongivande konventionerna är SOLAS (Safety of Life at Sea) och MARPOL (Convention for the Prevention of Pollution from ships) för ökad sjösäkerhet respektive för skydd av den marina miljön. Sverige har ratificerat samtliga konventioner och koder från IMO och i ett antal fall även infört strängare nationella särkrav samt ingått bilaterala överenskommelser i syfte att ytterligare höja sjösäkerheten.

Avseende sjösäkerhetsfrågor inom EU har EMSA, Europeiska unionens byrå för sjösäkerhet, ansvar för regler och regelutveckling. Genom Sveriges medlemskap i EU, har landet förbundit sig att följa dessa regelverk.

Sjöfartens regelverk gäller oberoende av denna riksintresseprecisering. Sjöfarten i landet regleras främst genom Sjölagen (SFS 1994:1009), Fartygssäkerhetslagen (SFS 2003:364) och Fartygssäkerhetsförordningen (SFS 2003:438) vilka till stor del är baserade på det internationella

regelverket. Dessutom finns Transportstyrelsens föfattningssamling som sätter SOLAS och MARPOL i kraft samt reglerar nationell sjöfart som inte omfattas av regler från IMO eller EU. De delar av dessa lagar som berörs i denna riksintresseprecisering är främst de som rör säker navigering och hamnskydd.

2 Transport-, miljö och klimatpolitiska utgångspunkter

Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Därutöver finns ett funktionsmål och ett hänsynsmål. Funktionsmålet handlar om tillgänglighet och innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska dessutom vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljökvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

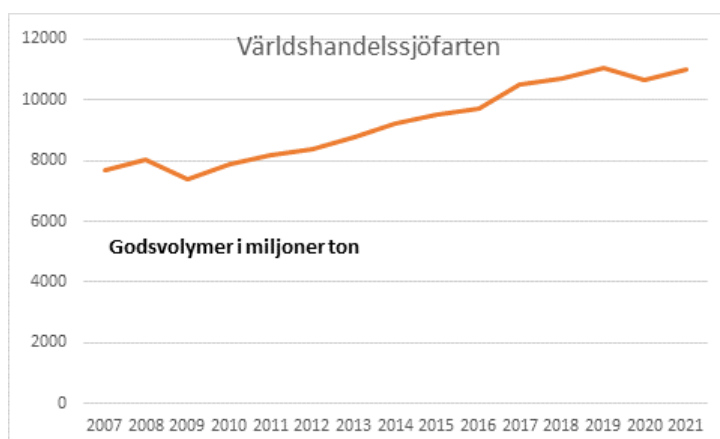
Vid sidan av de transportpolitiska målen finns ett antal beslut om miljö- och klimatpolitiska utgångspunkter. Riksdagen har beslutat om klimatpolitiska mål som innebär att Sverige senast år 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp. Målet innebär därför att växthusgasutsläppen från transportsektorn i princip kommer att behöva vara noll senast år 2045. För detta ändamål beslöt Riksdagen om en klimatlag som trädde i kraft 2018 och som innebär att regeringen vart fjärde år ska ta fram en klimatpolitisk handlingsplan med konkreta förslag på åtgärder för att nå netto-målet senast 2045.

För sjöfarten ska reduktionsplikten inledas för fartyg som anlöper EU-hamnar fr.o.m. 1 januari 2025 enligt EU 2023/1805. Det gäller alla fartyg som har ett tonnage över 5 000 bruttoton. År 2050 ska 80 % reduktion ha uppnåtts.

3 Sjöfartens övergripande utveckling

3.1 Internationellt

Genom sjöfarten går huvuddelen av världens transporter. Världshandels-sjöfartens omfattning ökar kontinuerligt och även vid kortvariga avmattningar såsom under 2008 och 2020 har en snabb återhämtning kunnat ske. Bidragande orsaker till ökningarna är de ständiga kapacitetsförbättringar som genomförs med större fartyg och effektivare hamninfrastruktur. Även kapacitetshöjningar i Suez- och Panamakanalerna har förbättrat möjligheterna för en ökad världshandel.



Figur 1. Godsvolymer i miljoner ton i världen, källa OECD.

Trafikslaget har stor kapacitet och trots omfattande trafik är trängsel sällan ett problem i systemet. Sjöfarten har relativt låga kostnader per transporterat ton gods och få godsskador. Sjöfarten är relativt långsam med låg frekvens och kräver ofta omlastning och behovet av effektivitet i lastnings- och lossningshamnarna är därför väsentlig.

Sjöfartens fördelar kommer som bäst till sin rätt för stora volymer över längre avstånd. Stordriftsfördelar är sjöfartens främsta kännetecken. Kostnaden per sänd enhet minskar betydligt. Stordriften inverkar också på bränsleförbrukningen, och gör sjöfarten till ett energieffektivt trafikslag. Trenden med större och större fartyg innebär att hamnar och farleder behöver anpassas och utvecklas.

Omvärldstrender med potentiell sjöfartspåverkan är urbanisering, mer gods i omlopp, förskjutningar i ekonomisk geografi, nya marknader och trängsel på land som ger ökat fokus på att använda vattenresurserna. Samtidigt är omställningen till klimatanpassad sjöfart utmanande och kan leda till längre transporttider och ökade krav på hamnarnas infrastruktur.

En omvärldsförändring kan leda till mer sjöfart ur ett perspektiv men mindre ur ett annat. Detta gör att den totala effekten ofta är svår att förutsäga. Exempelvis kan produktionen komma att förändras så att man producerar mer varor närmre slutkonsumenten. Detta kan leda till ett ökat behov av mindre feederfartyg men minskat behov av oceangående container- eller RoRo-fartyg. Modern stadsplanering kan också innebära att befintliga hamnar i attraktiva sjönära områden omlokaliseras vilket ställer nya krav på infrastrukturen till sjöss och kring nya hamnar.

Det transeuropeiska nätverket (TEN) knyter ihop EU:s medlemsländers nätverk för transporter, telekommunikationer och energi.

I TEN-T ingår infrastruktur som vägar, järnvägar, inre vattenvägar, sjömotorvägar, hamnar, flygplatser, frakt- och lagercentraler samt även rörledningar för t.ex. olja och gas. TEN-T består av ett stomnät (Core network) och ett övergripande nät (Comprehensive network). Indelningen ska utgöra grund för EU:s krav på transportsystemets utveckling av transportnätverket inom EU.

Det övergripande målet för EU:s klimatarbete fastställs i the Green Deal som innebär att EU ska vara klimatneutralt senast 2050 och fram till 2030 ha minskat utsläppen av växthusgaser med 55 %. För transportsektorn slås fast att målet innebär att en reduktion om 90 % är nödvändig till 2050.

Världshandelssjöfarten ökar, sedan 1990 har godsvolymerna ökat med ca 250 %.

3.2 Nationell utveckling

Sveriges import och export av varor sker till ca 90 % med fartyg och närmare 30 miljoner passagerare reser årligen till och från Sverige sjövägen. Jämfört med den globala utvecklingen sker ingen generell ökning av godsvolymer i svenska hamnar och återhämtningen efter pandemin 2020 har hitintills uteblivit. Intentionen är att förbättrad infrastruktur i svenska hamnar och farleder för att möta större fartygsstorlekar, ska möjliggöra ökade godsvolymer.

Regeringen införde en nationell godstransportstrategi 2018, bland annat i syfte att främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Strategin omfattar tre inriktningar; konkurrenskraftiga och hållbara godstransporter, omställning till fossilfria transporter samt innovation, kompetens och kunskap. Strategin har till syfte att skapa förutsättningar för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara gods-transporter.

Godsmängden hanterad i Sveriges hamnar, har stått relativt still sedan 2010, det har bara varit mindre variationer mellan 160 och 180 miljoner ton gods årligen. 2024 var godsmängden 167 354 miljoner ton, en ökning från 162 525 miljoner ton 2023.



Figur 2. Hanterad mängd gods i landets hamnar mellan år 2007 och 2024. Källa Trafikanalys.

3.3 Det nationella hamnsystemet

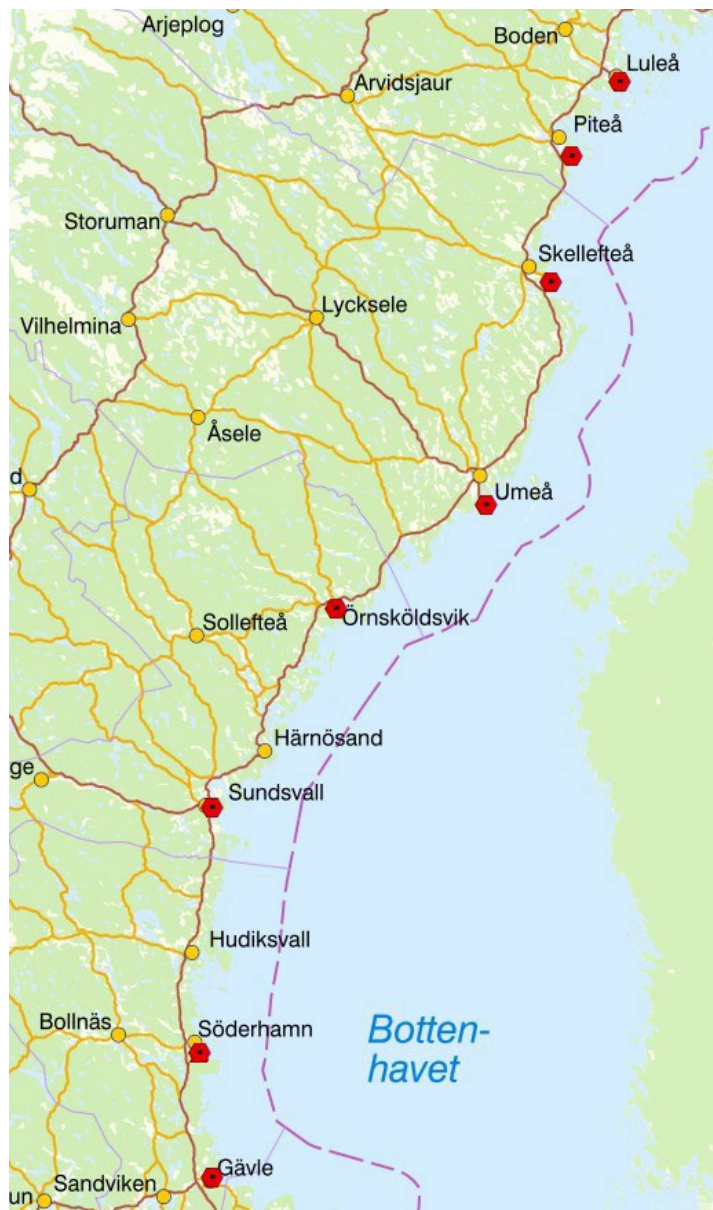
Hamnarna är Sveriges portar mot omvärlden för gods- och persontrafik. Svensk ekonomi, svenska företag och anställda är beroende av väl fungerande sjötransporter och effektiva omlastningspunkter i moderna hamnar. Det uttalade syftet med TEN-T är att förbättra gräns-överskridande förbindelser, bygga bort flaskhalsar och integrera olika transportslag.

Luleå hamn ingår i TEN-T-nätverket. De fem utpekade Corehamnarna är förutom Luleå även Göteborgs, Stockholms, Malmö och Trelleborgs hamnar. I landet totalt är 25 hamnar med i TEN-T-nätverket.



Karta 1. Definierade inre vattenvägar, kärnhamnar och övriga hamnar i det övergripande stomnätet enligt TEN-T, källa TEN-T-förordningen 1315/2013.

I landet finns 50 hamnar som är utpekade som riksintresse för kommunikationer. Efter nytt beslut planerat 2026, kommer antalet att reduceras, främst i södra delen av landet. De fyra hamnar som hanterade störst mängd gods 2024 var enligt Trafikanalys Göteborgs hamn med knappt 40 miljoner ton gods, Trelleborgs hamn med 11,6, Luleå hamn med 8,2 och Stockholms hamn med 7,0 miljoner ton. Helsingborgs hamn är inte utsedd som Corehamn men hanterade knappt 8 miljoner ton år 2024. Avseende antal anlöp hade Helsingborgs hamn absolut högst antal det året, beroende på färjetrafiken.



Karta 2. Hamnar av riksintresse i norra Sverige.

4 Beskrivning av hamnområdet

4.1 Geografiskt läge

Luleå hamn är en allmän hamn som till huvuddelen är belägen ca 5 km sydost om Luleå centrum. Cementkajen och Svartökajen ligger närmare, ca 1,5 km därifrån.

4.2 Hamnens historik

Hamnverksamhet i Luleå inleddes redan på 1400-talet, då vid Gammelstad. Landhöjningen gjorde att verksamheten flyttades till Luleås norra sida.

År 1888 färdigställdes Malmbanan. Det innebar att stordriften kunde komma igång på allvar. Malmtågen från Malmberget var avgörande för att Luleå blev den dominerande hamnen i Norrbotten.

Den första malmhamnen, öppnades under 1880-talet samtidigt som Malmbanan. Då byggdes också den första landförbindelsen mellan centrala Luleå och Svartön. I hamnen tippades järnmalmen direkt från järnvägsvagnarna till lastfartygen. En nybyggnad genomfördes på 1950-talet. Järnmalmen lastades då av i upplag öster om Svartöberget och fraktades via rullband till hamnen.

År 1894 fick Luleå anknytning till Stambanan genom övre Norrland och även en reguljär ångbåtsförbindelse till Stockholm inrättades.

De första hamnarna i inre viken var Södra och Norra hamn. I Södra hamn fanns bl.a. ett kolupplag. Verksamheten upphörde 1985 och delar flyttades till Victoriahamnen. En hamnkran finns kvar i Södra hamn, som ett byggnadsminne.

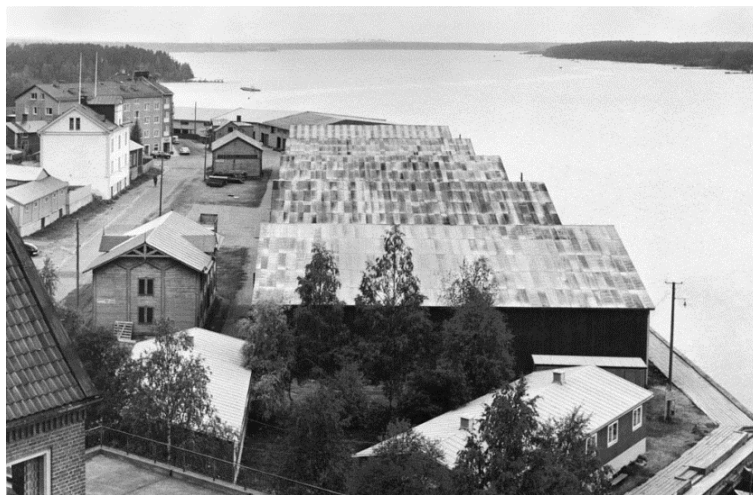


Foto 1. Koksmagasin på 1960-talet, fotograf okänd, Luleå kommuns stadsarkiv.

I samband med stadens 300-årsjubileum 1921, inrättades en expresslinje Stockholm-Umeå-Luleå med ångaren Ragne. Den utökades med ångaren Regin och från Stockholm gick linjen vidare till Malmö och Köpenhamn. 1950 upphörde passagerartrafiken.

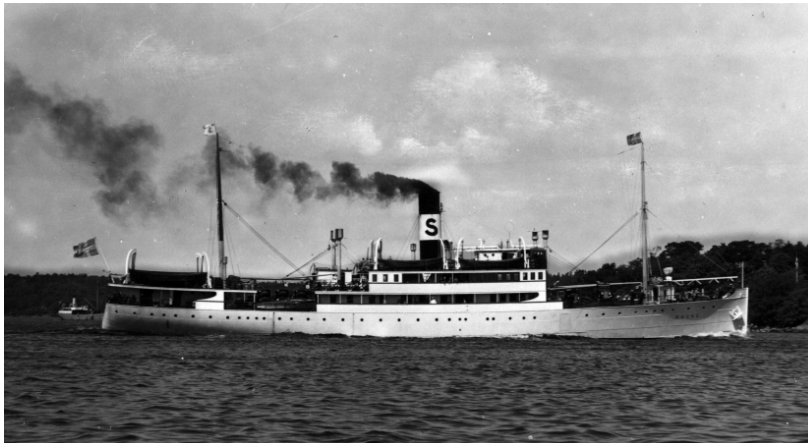


Foto 2. Passagerarfartyget Ragne. Luleå kommuns stadsarkiv.

På 1940-talet byggdes NJA, Norrbottens järnverk (numera SSAB), upp i på Svartön, efter ett riksdagsbeslut. Luleå blev nu känd som ”stål- och hamnstaden”.

Stora delar av Svartön och nuvarande verksamhetsområde har skapats genom utfyllnad av vattenområden. Detta inleddes på 1950-talet. Strömören var en ö som genom utfyllnad införlivades i Svartön kring 1970. Även inför planeringen av Stålverk 80, ett projekt som aldrig kom att förverkligas, införlivades ett antal mindre öar med Svartön.

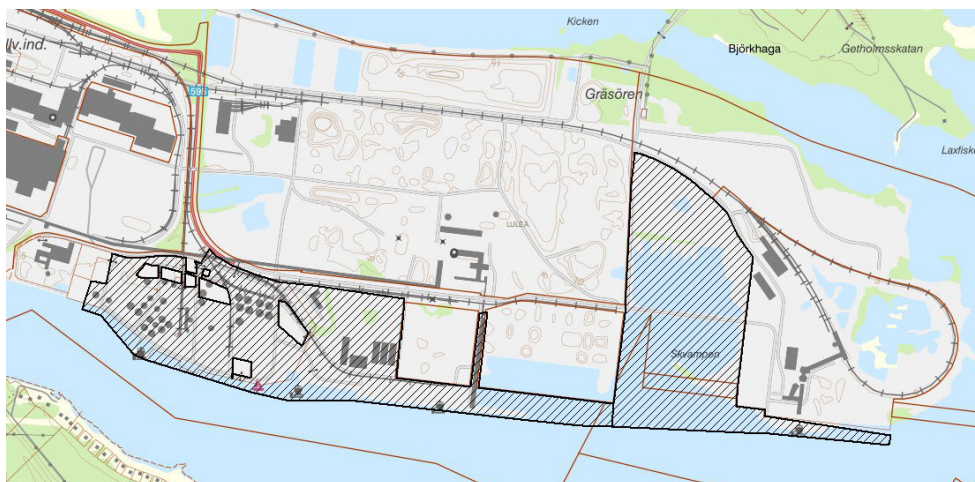
I Strömören finns bl.a. Sjöfartshuset, uppfört kring 1990, som nu inrymmer Luleå hamns huvudkontor. År 1996 invigdes den nuvarande malmhamnsanläggningen i Sandskär. Till den gamla malmhamnen, Svartökajen, flyttades Sjöfartsverkets isbrytare från Stockholm år 2000.

4.3 Hamnområdet idag

4.3.1 Geografisk avgränsning

Hamn- och kajområdet ägs till största delen av Luleå kommun, som har upprättat arrendeavtal med Luleå Hamn AB. Bolaget är sedan i januari 2014 helägt av kommunen, har ca 45 anställda och arbetar aktivt med att förbättra verksamheten avseende miljö och miljöpåverkan. Målsättningen är exempelvis att anlöpta fartyg ska kunna ansluta sig till elnätet vilket innebär minskade luftemissioner och bullernivåer.

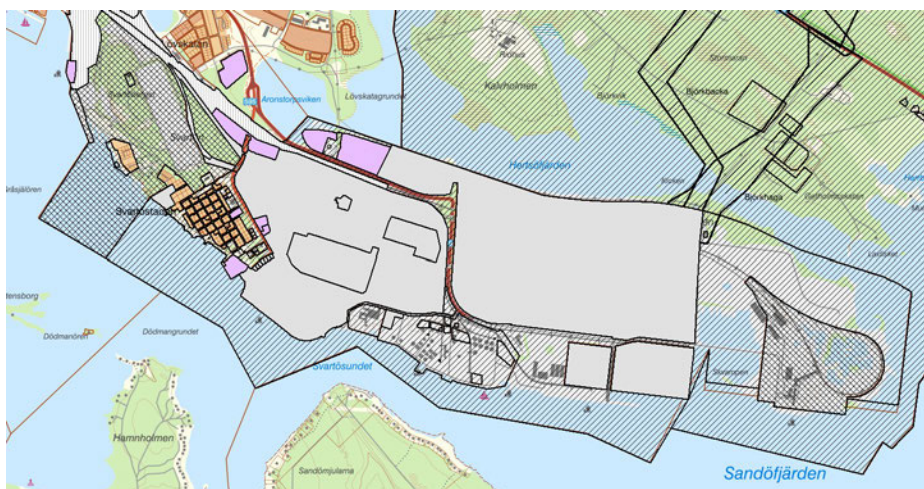
Hamnens arrendeområde omfattar delar av följande fastigheter: Luleå Innerstaden 2:1 (Cementkajen), Svartön 18:60 (Svartökajen), Svartön 18:17, 18:20 samt Hertsön 11:1.



Karta 3. Luleå Hamn AB:s arrendeområde, skrafferat, exklusive Cementkajen och Svartökajen. *Uppdateras till slutversionen.*

4.3.2 Fastighetsägare

På Svartön ägs marken till största delen av Luleå kommun, SSAB och LKAB. Trafikverket äger järnvägsmark i den nordvästra delen av Svartön.



Karta 4. Luleå kommuns fastigheter, inklusive kommunala bolags, är streckmarkerade, LKAB:s är korsmarkerade och SSAB:s gråmarkerade. Områden markerade med lila är ägda av andra företag. Trafikverkets och Jernhusens spårområden är markerade med vitt prickraster.

4.3.3 Gällande detaljplaner

Svartön är till stora delar detaljplanlagd förutom vid Cement- och Svartökajerna. Det pågår arbete med nya detaljplaner, se avsnitt 4.4.1.2. Detaljplanen för Victoriamhamnen, PL501, antogs 2023-11-23 och detaljplanen för LKAB ReeMAP, PL507, vann laga kraft 2024-09-20.

Detaljplanen KLF 2023/1744, SSAB Omvandling för hållbar industriproduktion på Svartön, del av fastigheten Svartöstad 13:36, vann laga kraft 2025-01-13. Syftet är att möjliggöra industriverksamhet.

4.3.4 Hanterad godsvolym och transportflöden

Luleå hamns andel av Sveriges totala godsflöde över kaj är ca 5 % men hamnen svarar samtidigt för ungefär 17 % av Sveriges andel av gods i form av torr bulk. Totalt antal anlöp exklusive Svartökajen (isbrytare) var år 2024 579, varav ett kryssningsfartyg. År 2024 hanterades ca 8,2 miljoner ton gods totalt. År 2024 var fördelningen mellan kajerna, Sandskär 5,2 miljoner ton via 323 anlöp, Victoriahamnen 2,8 miljoner ton via 200 anlöp, Uddebo 0,3 miljoner ton via 40 anlöp samt på Cementkajen 0,2 ton miljoner ton via 40 anlöp. En större ökning förutspås i och med verksamhetsförändringar och nyetableringar. Se avsnitt 4.4 Hamnens framtidsscenario.



Figur 3. Antal ton gods över kaj åren 2015–2024. Källa Sjöfartsverket.

4.3.5 Hamnens verksamhet och delområden

Luleå hamn är en allmän hamn som består av sex olika hamndelar. Allmänna hamndelar är Victoriahamnen för torrbulk och Uddebohamnen för flytande produkter. Luleå Hamn AB hanterar Uddebo medan vid Victoriahamnen hanteras in- och utgående gods via företaget Shorelink. Godsets in- och utflöden är främst för Norrbottens gruv- och stålindustri. Cementkajen och malmkajen Sandskär är industrikajer.

Hamnens miljötillstånd från 2018 medger att max 20 miljoner ton gods över kaj får hanteras årligen samt att den planerade djuphamnen Skvampen får anläggas. Fartyg om max bruttodräktighet om 150 000 ton får tas emot i den framtida Skvalpens djuphamn. En ansökan om nytt miljötillstånd skickades in i november 2024 som omfattar hantering av 30 miljoner ton gods över kaj per år.



Karta 5. Luleå hamns olika delar/kajområden. Röd linje visar Cementkajen, Svartökajen samt avgränsningen mellan Uddebohamnen, Strömören och Victoriamhamnen.

Cementkajen är en av Heidelberg Materials Cement Sverige AB:s 17 depåhamnar för transporter från tillverkningsorterna i Slite och Skövde. Från hamnen i Slite transporteras tre fjärdedelar av landets behov av cement ut, den ingrediens i betong som skapar hållfasthet och stabilitet. Cementleveranserna går från depåerna vidare med speciella bulkbilar eller på järnväg i slutna system. Inom Heidelberg fastighet vid Svartöberget, Luleå Svartön 18:15, finns lagringsmöjligheter för cementen. Från kajen går ungefär till lika delar med lastbil respektive järnväg. Själva kajen ligger utanför företagets fastighet, utan på kommunens fastighet Luleå Innerstaden 2:1. Kajen har uppförts av och ägs av Luleå Hamn AB som också sköter underhållet.

Tre specialbyggda fartyg med en totalbesättning av 65 personer, fraktar cement till de svenska depåerna. Fartyget som angör Luleå är Vestanhav. Fartygen används också för export. Antal anlöp årligen vid Cementkajen är ca 40 och godsmängden år 2024 var drygt 217 000 ton löscement. Det ligger aldrig mer än ett fartyg förtöjt vid kajen samtidigt. MSB har pekat ut cementtillverkning, liksom stålindustrin, som en viktig samhällsfunktion inom området Industri (MSB 1844).

Svartökajen är hemmahamn för Sjöfartsverkets isbrytare och används också för tillfällig angöring av kryssningsfartyg, ett fåtal årligen. Kajen ägs av LKAB som arrenderar ut den till Luleå Hamn AB. Hamnen i sin tur arrenderar ut den till Sjöfartsverket. På sommarhalvåret ligger upp till fem isbrytare i princip permanent förtöjda vid kajen. Då sker underhåll och reparationer. Vintertid kommer isbrytare in för att göra besättningsbyten, proviantera m.m. Kajerna är till viss del specialanpassade för isbrytarna där de kan koppla upp sig på landström, fjärrvärme och internet. Sjöfartsverket har också servicefordon m.m. inom kajområdet.



Karta 6. Heidelberg Materials Cement Sverige AB:s fastighetsgräns (Luleå Svartön 18:15) samt Sjöfartsverkets arrendeområde på Svartökajen markerade med röda linjer.

SSAB:s kajområde ("NJA-kajen") används inte längre för kajändamål. Den har inte klarat den besiktning som krävs för fartygsanlöp och delar av järnvägsspåren i dess anslutning är inte längre i drift. Kajområdet används temporärt av Luleå Hamn AB/Projekt Malmporten inför anläggandet av den nya djuphamnen. Kajområdet kommer att nyttjas för detta ändamål fram tills att projekt Malmporten är genomfört. På kajen finns också Hybrit, ett gemensamt projekt mellan SSAB, LKAB och Vattenfall. En pilotanläggning för produktion av järnsvamp med fossilfri teknik har byggts upp inom kajområdet med stöd av ett tillfälligt bygglov.



Foto 3. Hybritanläggningen från sjösidan.

SSAB framställer stål inom sin fastighet Svartöstad 13:36 genom koksverk, masugn och stålverk. Gods som tas in är kol, kalk m.m. via hamnen. Stålpellets kommer till huvuddelen från malmfälten. Miljö-tillståndet medger en årlig produktion om 800 000 ton koks och 2 500 000 ton prima stålämnen. In- och utskeppningen för bulkprodukter sker via Victoriamhamnen. Stålämnena skickas vidare till Borlänge för vidareförädling, främst via järnväg.



Karta 7. SSAB-kajen används inte som kaj, järnvägsspår i drift är lila.

Uddebohamnen ligger inom kommunens fastighet Svartön 18:20, liksom Strömören. Hamnen har ca 40 fartygsanlöp årligen. Inom Uddebo finns två kajer, Uddebo 1 och Uddebo 2. Inom dessa lossas och lastas årligen ca 300 000–400 000 ton flytande produkter. 2024 var mängden drygt 300 000 ton. I väster finns kajen för inkommande olja och petroleumprodukter, Uddebo 2 och i öster Uddebo 1 för utlastning av stenkolstjära. En del av hamnområdet, ett markområde om ca 400x900 meter, är uthyrt till ett antal företag som bedriver oljelagring och distribution. Området är inhägnat. Distributionen sker mest via tankbilar men även lastning och lossning av järnvägsvagnar sker.

Strömören används av Luleå Hamn AB:s rederi. De tillhandahåller omfattande tjänster med bogserbåtar inklusive isbrytning i hamn. Detta är en förutsättning för att trafiken med de större fartygen ska fungera. Luleå är en vinterhamn med isbeläggning 4–5 månader varje år. Rederiets bogserbåtar bryter is runt hamnen och hela vägen ut till den statliga isbrytargränsen utanför Klubbnäset. Vintertid utför bogserbåtarna även uppdrag i Kalix och Piteå. Här finns också hamnkontoret. Det inrymmer förutom hamnens administrativa del, också Sjöfartsverkets lotsningsverksamhet. Inom denna finns lotsar, båtmän samt flera lotsbåtar och hydrokopter. Kajerna används också av hamnens bogserbåtar, lotsbåtar, Kustbevakningen och andra myndigheter. En mindre mängd gods hanteras i denna del.



Foto 4. Strömören med hamnkontoret i centrum, uppfört ca 1990. Foto: Brightnest.

I **Victoriahamnen** lossas främst material och råvaror för Norrbottens gruv- och stålindustri, bl.a. kol via ”kolpiren” längst österut. Den medger också förtöjning på kajens insida. Kolupplag finns på SSAB:s fastighet (Luleå Svartöstad 13:36). Hamnen används bl.a. av SSAB och LKAB. Till SSAB går legeringar in och slaggprodukter från SSAB ut från kajen. Hamnen har ca 200 anlöp och omsatte 2024 drygt 2,8 miljoner ton gods, främst bulkgoods, d.v.s. gods i oförpackad form. I hamnen finns också en verkstad för underhåll av kranar och andra maskiner. Victoriahamnen ligger inom fastigheten Svartön 18:17.



Foto 5. Vy mot Victoriahamnen och en passerande bogserbåt. Foto: Brightnest.



Karta 8. Ungefärlig avgränsning mellan Uddebohamnen, Strömören samt Victoriahamnen markerad med röd linje.

Till **malmhamnen Sandskär** ankommer malm från gruvorna i Gällivare och Kiruna för utlastning, ca en tredjedel av den totala produktionen. LKAB producerar ca 80 % av Europas järnmalm, huvuddelen går ut via Narviks hamn. Sandskärskajen, som ägs av Luleå Hamn AB, har drygt 300 anlöp årligen. Årligen lastas omkring fem miljoner ton malm ombord på fartyg och pråmar. 2024 var godsmängden knappt 5,2 miljoner ton. Inom området hanteras, lagras och sker utlastning av malmprodukter. Där finns också LKAB:s bentonitanläggning. Innanför järnvägsslingan finns ett vattenområde som används för dagvattenhantering. LKAB har också en oljedepå inom Uddeboområdet.



Karta 9. Malmkajen Sandskär, inom kommunens fastighet, markerad med röd linje.



Foto 6. Sandskärs kajen. Foto: Brightnest.

4.3.6 Anslutande infrastruktur och kommunikationer

Hamnen och sjöfarten är beroende av landinfrastruktur. Godset ska tas till och från hamnen och vidare till förädling/försäljning. Trenden med allt större fartyg medför också att landinfrastrukturen måste anpassas för allt större godsvolymer, vilket kan innebära betydande kostnader. De största fartygen som ankommer mer sällan än mindre, medför också att det över tid blir en ojämn efterfrågan på kapaciteten på land.

Tillfartsvägarna till hamnen från E4 är utpekade som riksintresse för kommunikationer i sin funktion som anslutningsväg till riksintresset Luleå hamn. De utgörs av Bodenvägen, Svartövägen och väg 595 Uddebovägen. Sträckan är också rekommenderad väg för farligt gods. Riskhanteringsområde och skyddsområde ställer specifika krav och begränsningar på stråket. På den ca tio km långa sträckan genom tätbebyggt område, finns hinder i höjd- och sidled som försvårar transport av exempelvis stort odelbart gods men också längre fordon. Svartövägen,

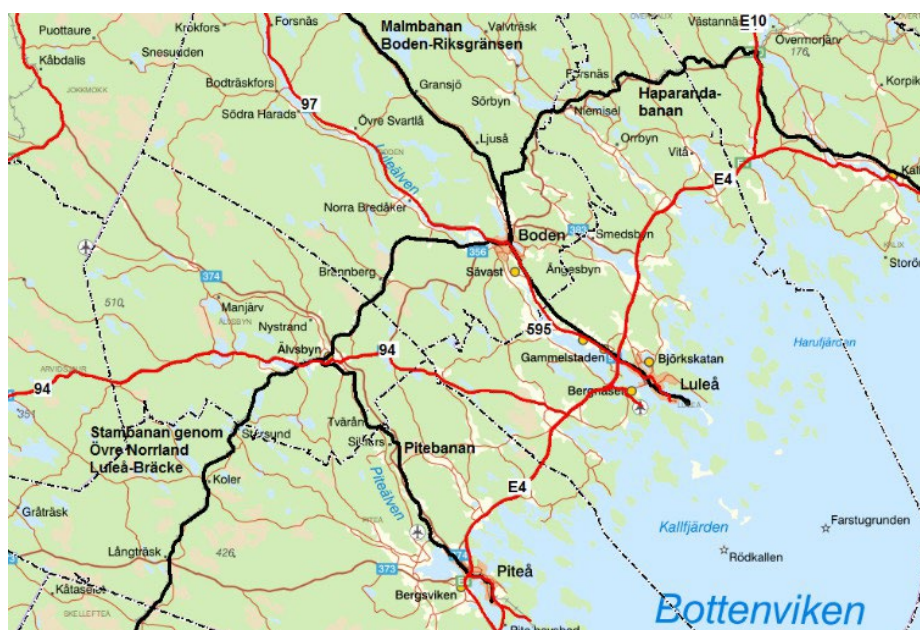
väg 97 med flera vägar omges i hög grad av bostadsbebyggelse. Hamnens utbyggnad kommer att innebära över en fördubbling av dagens trafikmängder på vägen. Det finns brister i den signalreglerade korsningen vid Bodenvägen/Svartövägen och cirkulationsplatsen vid Kronbacksvägen har låg kapacitet norrut.

Väg 595 Uddebovägen ansluter till väg 593 i en cirkulationsplats. Den ansluter i sin tur till väg 616 som längre västerut övergår till statlig väg i korsningen med Residensgatan. Det finns lokala trafikföreskrifter med förbud mot transport av farligt gods genom Luleå centrum. Anslutningen till E4 sker via väg 968, norrut mot trafikplats Gäddvik Norra och söderut mot trafikplats Gäddvik Södra. Trafik norrut på E4 kan ta vägen genom Luleå centrum och nå den statliga vägen 97 som ansluter till E4 i trafikplats Notviken.

Kommunen har gjort en linjestudie för en ny anslutningsväg från E4 till den statliga vägen 593 och vidare till Luleå hamn, kallad Norrleden, se avsnitt 4.5.1.5. Studien är gjord för att säkra vägreservatet med anledning av planerad utbyggnad av kraftledningsnätet till Svartön genom affärsverket Svenska kraftnät och Vattenfall.

Den anslutande infrastrukturen av särskild vikt är järnvägsförbindelsen till Luleå hamn. Den största mängden gods till och från hamnen transporteras via järnväg.

Stambanan genom Övre Norrland är ett riksintresse för kommunikationer som sträcker sig mellan Luleå och Bräcke i Jämtland. I Boden ansluter Malmbanan mot Kiruna och Riksgränsen och vidare till Narvik. Från Boden och österut mot Haparanda/Torneå går Haparandabanan.

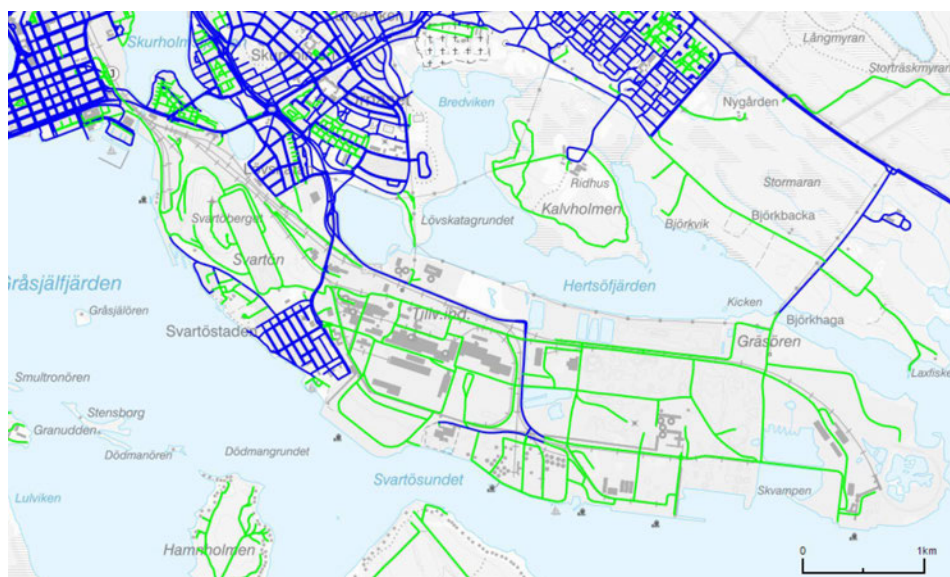


Karta 10. Övergripande vägnät röd linje, järnväg svart linje, samtliga riksintressen.



Karta 11. Rikssintresse kommunikation, vägarna E4, 595, 616 och 580 samt järnvägen Stambanan genom Övre Norrland, fram till Svartön, orange linje.

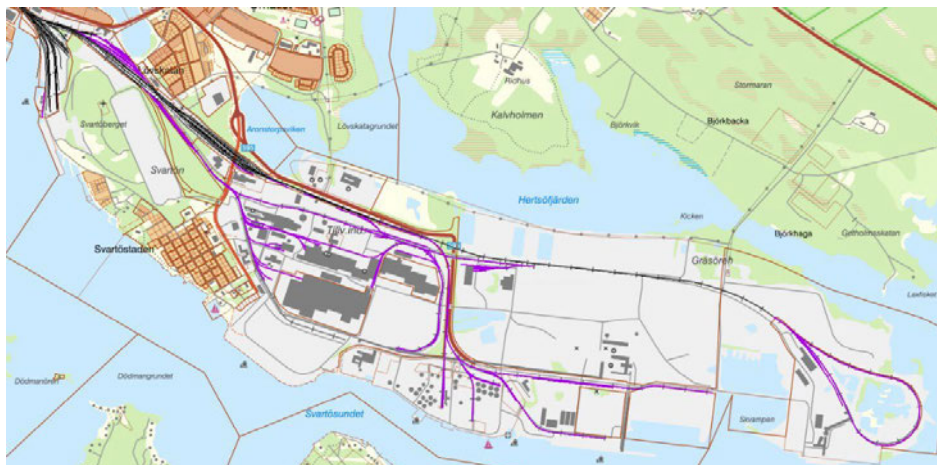
På Svartön finns dels vägar med kommunalt väghållarskap, dels enskilda vägar.



Karta 12. Vaghållare på Svartön, kommunens vägnät markerat med blått, övriga med grönt. källa Trafikverket.

Järnvägsnätet på Svartön ägs av Trafikverket, Luleå Hamn AB, SSAB och LKAB och även av Heidelberg Materials vid Cementkajen.

På kartan på nästa sida är Trafikverkets spår markerade med svart och de delar som har annan ägare med lila linje. En del av järnvägen inom SSAB:s fastighet är inte längre i bruk. Luleå Hamn AB har ca 6,5 km sidospår vid Uddebo, Victoriamhamnen samt anslutningsspår från Trafikverkets bangård.



Karta 13. Järnvägsnätet på Svartön, svart linje är Trafikverkets spår, lila linje annan ägare.

De farleder som är relevanta för angöring till hamnen är 763 Sandöleden och 764 Sandgrönnleden, båda utpekade som riksintressen för kommunikation.

Avgränsningen av den allmänna hamnen är markerade med svarta linjer på nedanstående karta. Det fattades ett nytt beslut av Sjöfartsverket 2021 om den östra avgränsningen efter att Luleå kommun hade ansökt om en justering.



Karta 14. Farledslinjer för 763 Sandöleden och 764 Sandgrönnleden, blå linjer, avgränsning för allmän hamn är markerad med svarta linjer.

4.4 Framtidsscenario för hamnen

4.4.1 Åtgärdsvalsstudie 2014

Trafikverket tog 2014 fram en åtgärdsvalsstudie, "Kapacitetsutvidgning för råvarutransporter till och från Norrbotten via Luleå hamn". Den ligger till

grund för det fortsatta arbetet. Hamnen pekas ut som en viktig nod i hela systemet. Slutsatsen var att för att klara den omfattande ökningen av gods från gruvindustrin, måste kapacitetshöjande åtgärder vidtas. På Malmbanan och Stambanan genom övre Norrland pågår kapacitetsförstärkningar bl.a. i form av förlängning av mötesstationer. Dubbel-spårsutredningar har gjorts. En fördjupning och breddning av farleder in till hamnen har i studien visats vara det bästa alternativet för att minska kostnader och öka effektiviteten av transportkedjan.

4.4.2 Pågående detaljplanearbete

Mot bakgrund av de stora förändringar som planeras inom befintliga verksamheter och även tillkommande, pågår arbete med att upprätta ett antal nya detaljplaner, både på Hertsön och på Svartön.

På Svartön finns ett tiotal gällande detaljplaner och två pågående. Detaljplanerna medger områden för industri, verksamheter, järnväg, hamn och infrastruktur. Ett arbete pågår att samordna planfrågorna för industriparken, som också omfattar delar av Hertsön. Ett planprogram är under framtagande. Detta syftar till att öka transparensen i kommunens planering, samla planeringsunderlag, att effektivt hantera förändringar och samtidigt tillhandahålla en långsiktig planering. Flera parallella planprocesser pågår samtidigt som verksamheterna ansöker om tillstånd och bygglov.

SBF 2022–848, Svartön infrastruktur, för en del av fastigheten Svartö-staden 18:17 m.fl. Syftet är att utreda och samordna trafik- och teknisk infrastruktur inom Luleå industripark. Kapaciteten för logistik och godshantering ska säkerställas. Planarbetet är i tidigt skede och ingen tidplan finns framtagen.

KLF 2023–1101, del av Svartön 18:20 m.fl. Uddebo. Syftet är att möjliggöra utbyggnad av verksamheter för hantering av flytande produkter och bränslen av olika slag. Uddebo avloppsreningsverk ingår i planområdet. Lämpligheten att förtäta med nya verksamheter ska prövas och säkerställa planenlighet för befintlig markanvändning. Planarbetet är i tidigt skede.

4.4.3 Framtida godsvolymer

Trafikverket har tagit fram en prognos i samband med upprättad Samlad effektbedömning, SEB, inom muddringsprojektet Malmporten. Prognosen omfattar en godsprognos med volymer, antal anlöp och förväntade fartygstyper som baseras på underlag från aktuella bolag. 26 miljoner ton gods ska kunna hanteras om alla företagsetableringar genomförs, genom

ca 2000 anlöp årligen. Miljötillståndet medger maximalt 20 miljoner ton vilket gör att en ny tillståndsansökan har skickats in till länsstyrelsens miljöprövningsenhet. Hamnens uppskattning är att 29–30 miljoner ton ska kunna hanteras om alla planerade etableringar genomförs.

4.4.4 Planerade förändringar i hamnområdet

Utvecklingen av befintliga verksamheter samt nyetableringen kräver åtgärder av olika slag. Transportstyrelsen har gett sitt godkännande att Luleå Hamn AB kan gå vidare och upphandla en lösning för hamnens utbyggnad och framtida drift. En extern part kan ges möjlighet att finansiera, bygga och operera delar av hamnverksamheten. Upphandlingsprocessen pågår.

Bullernivåerna kommer att öka väsentligt genom den ökande verksamheten. Hanteringen av inkommande metallskrot kommer att vara en stor bullerkälla men också ökningen av antal fartygsanlöp.

Cementkajen. Heidelberg Materials planerar inga förändringar av verksamheten. Kommunens översiktsplan anger dock andra ändamål som bostäder och kontor i detta område.

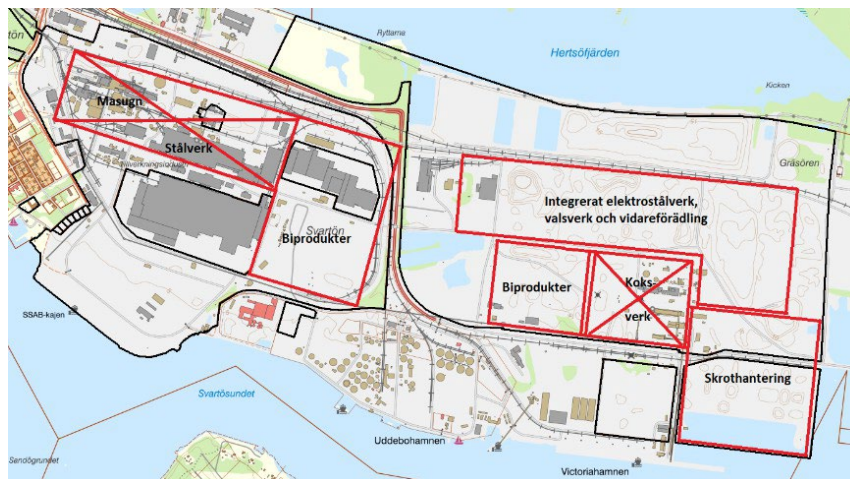
Svartökajen. Sjöfartsverket planerar ingen förändring av verksamheten. Från 2027 kommer det under ett eller flera år, en eller två isbrytare ytterligare att ligga vid kajen. Om kajkapaciteten räcker är inte helt utrett. Kommunens översiktsplan anger andra ändamål som bostäder och kontor.

SSAB-området/NJA-kajen. Kajområdet används inte längre för kajändamål, SSAB använder sig av Victoriamhamnen. För att kajen ska kunna tas i drift, krävs förbättringar av konstruktion m.m. för att klara en besiktning.

I januari 2022 beslöt SSAB:s styrelse om att bygga om sitt produktionssystem för tunnplåt. Den befintliga verksamheten med koksverk, masugn och stålverk kommer successivt att avvecklas fram till 2030. Den kommer att ersättas med ett nytt integrerat elektrostillverk, valsverk och vidareförädling inom egen fastighet. Produktionsvolymen kommer att ligga i nivå med dagens men med möjlighet till ett bredare produktutbud. Utsläppen av koldioxid beräknas att minska med 90 % när den nya anläggningen är i drift.

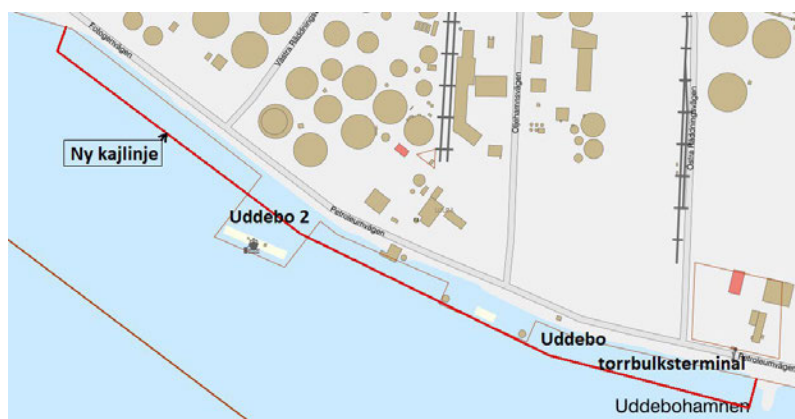
Ansökan om nytt miljötillstånd skickades in till Mark- och miljödomstolen i november 2023 (M 3403–23). En deldom kom i december 2024 som av flera parter har överklagats till Mark- och miljööverdomstolen (M 991–25). Ärendet inkom dit 2025-01-17 och frågan om prövningstillstånd är ännu inte avgjord.

Verksamhetsförändringen påverkar inte omfattningen av antal anställda. In- och uttransporter via Victoriahamnen kommer att öka i och med verksamhetsförändringen och hanteringsmetoderna för gods förändras. Dagens upplägg med transport till Borlänge av stålämnen för vidareförädling kommer att upphöra. Transporter kan ske direkt till kund från Luleå hamn. Både inkommande metallskrot och utgående stålcoils kommer att gå via fartyg.



Karta 15. SSAB:s fastigheter, svart linje, framtida förändringar tolkat från "Samrådsunderlag – Tillståndsansökan SSAB Luleå – Omställning av stålproduktion daterad 2022-11-17".

Uddebohamnen och Strömören. Torrbulkskajen, Strömöpiren och Strömörens tjänstebåtskaj kommer att byggas om och utökas. En tillståndsansökan om rivning av kajen Uddebo 1 lämnades in till Mark- och miljödomstolen i februari 2024. Dagens verksamhet, främst för kalk och kol, kommer att flyttas västerut till kajen Uddebo 2. Vid nya Uddebo 1, kommer det att hanteras torrbulk. Byggskedet kommer att hanteras antingen av Luleå hamn AB eller av en framtida koncessionspart.



Karta 16. Ungefärlig avgränsning av område för planerad ombyggnad av kajer, röd linje, godsskeppning från kajer beräknas vara i drift 2026.

Strömören kommer även fortsättningsvis att drivas av Luleå Hamn AB. Ingen ändring av verksamheten är planerad men vid platsbrist kan

Strömören även att användas för lastning, lossning och lagring av gods i framtiden, förutom den befintliga verksamheten.

Victoriahamnen. I denna del förväntas största förändringar att ske. Det planeras för uppförande av en Allvädersterminal. Miljötillståndet från december 2023 medger sammanlagt tre terminaler. Inom dessa kan fartygslaster hanteras väderskyddade. En extern finansiering krävs för genomförandet. Första godsskeppning via Allvädersterminalen beräknas kunna ske från år 2027 och full drift till år 2030. Terminalen är främst avsedd för hantering av coils (stålrullar). Anläggandet innebär att vattenområdet fördjupas genom muddring samt att nya vattenområden skapas genom utgrävning mellan kajer.

Även en utbyggd hamnplan planeras liksom tempererade lagerhallar för stålrullar, s.k. coilshotell, logistikbyggnader för lagring av olika produkter som järnmalmsspellets, kalk, biprodukter och järnvägsanslutningar, behöver byggas ut i anslutning till Allvädersterminalen.

Inkommande gods till hamnen kommer att vara metallskrot och legeringar och utgående gods coils och biprodukter från industrin. Den största ökningen av gods gäller inkommande metallskrot, miljontals ton årligen.



Foto 7. Illustration från planbeskrivningen. Foto konceptförslag: Brightnest.

Företaget **Stegra**, tidigare namn H2 Green Steel AB, har inlett en etablering av verksamhet i Norra Svartbyn i Bodens kommun. Produktionsstart beräknas till 2026. En miljödom kom i juni 2023 från Mark- och miljödomstolen i Umeå som medger tillverkning av 280 000 ton vätgas och 4 200 000 ton järnsvamp per år samt maximalt 5 000 000 ton vardera direktgjutna och varmvalsade band, 2 100 000 ton glödgade, betade och kallvalsade band, 2 100 000 ton galvaniserade band samt 400 000 ton lackerade band. Antal anställda beräknas till 2 000 i Boden. Uttransporter av färdigt stål planeras att gå via järnväg från Boden till

Luleå hamn och vidare via fartyg. Lagring och utskeppning via Umeå hamn kan också bli aktuellt. Om överenskommelse nås med LKAB om leverans av järnmalm, kommer Malmbanan att få en ökad belastning fram till Boden och även på järnvägen mellan Boden och hamnen samt Malmbangården. Via Victoriamhamnen planerar företaget att transportera merparten av sitt gods, inkommande gods samt utgående färdiga produkter. Samrådsunderlag för avgränsningssamråd inför en ansökan om miljötillstånd för tillstånd för verksamhet i Luleå hamn, Victoriamhamnen, har tagits fram 2025-05-22. Den avser lagring av metallskrot, briketterad järnsvamp (HBI), järnmalmspellet och biprodukter från sin produktion i Boden. Lagring förväntas ske mer än tillfälligt. Motsvarande ansökan har tagits fram avseende Umeå hamn avseende lagring av metallskrot.

Skvampens djuphamn. En stor andel av utökningen av transportvolymer i förhållande till idag kommer att ske vid den planerade Skvampens djuphamn. Miljötillstånd erhöles 2017-04-18 från mark- och miljööverdomstolen (M 2414–15 Luleå Hamn AB och M 2415–15 Sjöfartsverket) för anläggandet av den del som ligger mellan Victoriamhamnen och Sandskär. 2018-04-11 kom domen i mål M 4684–17 för Luleå Hamn AB och M 4685–17 för Sjöfartsverket. Anläggandet av djuphamnen innebär muddring, utfyllnad av vattenområde samt anläggande av kajer som är dimensionerade för att ta emot de största fartygen som rör sig i Östersjön, benämnt Östersjö max. Arbeten med utfyllnader av vattenområden planeras och vara färdigställda efter 2028.

Landområdet i hamnen kommer att utökas med ca 75 hektar genom utfyllnad med muddermassor. Det skapas två nya kajlägen för stora fartyg, en ca 1,1 km lång kajlinje mellan Sandskärs kajen och befintlig kaj i Victoriamhamnen.

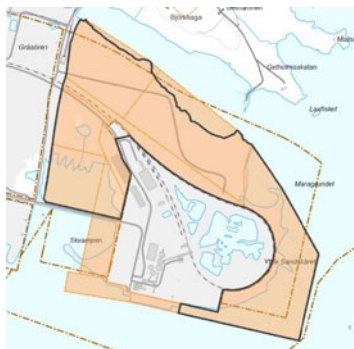
LKAB kan komma att nyttja delar av kajområdet för lastning av malmprodukter och SSAB för införsel av metallskrot och utlastning av stålcoils. Kajen planeras bli omkring 1000 meter lång och få tre/fyra kajlägen. Två kajlägen kan komma att dimensioneras för Östersjömax och ett till två för mindre fartyg. Under isfri period kommer djuphamnen att kunna ta emot fartyg med en lastkapacitet om 160 000 dödviktston och under vintern 75 000. Tio miljoner ton gods ska kunna hanteras årligen. Det motsvarar 60–70 fartyg med storleken Östersjömax. De största fartygen är ca 330 m långa och ca 55 m breda. Arbeten i vatten var planerade att färdigställas under 2027 och därefter skulle färdigställande av kaj- och marktyor ske. Tidplanen är förändrad på grund av att inga av de inkomna anbuden kunde accepteras.

Sandskärsområdet. Förutom den befintliga verksamheten i området, planerar LKAB en utökning med ny verksamhet i form av en industripark för framställning av kritiska mineral samt anläggningar för hantering av direktreducerat järn, så kallad järnsvamp. I den planerade industriparken avser LKAB att framställa sällsynta jordartsmetaller och fosfor från apatit som är en biprodukt från LKAB:s järnmalmsbrytning. Även gips kommer att produceras i industriparken. Verksamheten kommer att öka Europas självförsörjandegrad avseende jordartsmetaller, fosfor och mineralgödsel. En försöks- och demonstrationsanläggning för utvinning av fosfor och REE-koncentrat från apatit kommer att uppföras på Svartön och vara klar 2026. Testkörningar kommer att genomföras under 2026–2027. En tillståndprocess pågår för en industripark på Svartön-Sandskär. Dels sker det inom egen fastighet, dels genom en utökning av området genom förvärf av delar av kommunens fastigheter. I fabriken planeras fosfor och REE-koncentrat från apatit att framställas i stor skala baserat på resultaten från försöken i demonstrationsanläggningen. Råvaran, apatitkoncentrat, kommer att levereras från Malmberget och Kiruna via tåg. Det koncentrat som framställs kommer att gå vidare till en fabrik i Norge, sannolikt på järnväg. Slutprodukter kommer att gå ut via lastfartyg och innebär en volymökning vid Sandskär. Ägandet av kajen kan komma att gå över från Luleå Hamn AB till LKAB. Antal fartygsrörelser med lastfartyg i framtiden bedöms till ca 400 årligen. Detaljplanen har vunnit laga kraft. I den redovisas utfyllnadsområden, både inom markområden och vattenområden som ska bli markområden. Den kaj som kan komma att anläggas för bland annat transport från industriparken, beräknas bli cirka 500 meter lång.



Ortofoto 1. Illustration från LKAB:s kompletterande samråd enligt miljöbalken, 2024-05-13.

Markanvisning till LKAB kommer att ske både innanför och utanför planerat detaljplaneområde.



Karta 17. Markanvisningsområdet, beige färg, hämtat från planbeskrivningen för granskningsskedet, SBF 2021/886.

4.4.5 Förändrad infrastruktur väg

Den kommuntäckande översiktsplanen anger en inriktning för tung trafik mellan E4 och Luleå hamn. Kommunen har genom fördjupade linjestudier säkrat vägreservat mellan väg E4 och Luleå Hamn som tidigare pekats ut och beslutats i den kommuntäckande översiktsplanen. Syftet med vägreservatet är att värna om behovet av vägsystem och ökad redundans till Luleå Hamn.

Det är främst förslagen avseende Norrleden och Söderleden, som redovisas i översiktsplanen från 2021, som av kommunen bedöms vara viktiga delar i det övergripande trafiksystemet och huvudvägnätet för fordonstrafik.

Norrleden, om den genomförs, kommer att binda ihop E4 med Svartön, Hertsöfältet och hamnen. Norrleden skulle enligt kommunens uppfattning bidra till att säkra tillgängligheten för näringslivets transporter, minska risker av farligt godstransporter för människor och miljö samt säkerställa behovet av redundans och intermodalitet till Luleå Hamn. Lokalt skulle centrum och bostadsområdena avlastas från tung trafik. Det leder till en bättre trafiksäkerhet och en ökad framkomlighet. Boendemiljön förbättras och en högre tillgänglighet för gång- och cykelinfrastruktur i de centrala delarna möjliggörs. Lokalt krävs både ombyggnader av befintliga vägar och nyanläggningar.



Karta 18. Preliminära, alternativa väglinjer för Norrleden mot E4, lila linjer.

4.4.6 Förändrad infrastruktur järnväg

Järnvägen på Svartön kommer att påverkas genom de förändrade verksamheterna. Nuvarande järnvägsspår till Victoriamhamnen finns på den plats där Allvådersterminalen är planerad, en anledning till att spårerna måste flyttas. Upprustning av järnvägen har påbörjats i mindre omfattning. Utbyggnaden kommer att ske i flera steg och budget beslutas årligen. Det finns en bedömning av hur slutläget kommer att se ut till 2030 som kan komma att ändras.

Uppgradering av anläggningen kommer att ske samt en utökning görs av kapaciteten genom fler spår. En järnvägsterminal planeras med initialt två till tre terminalspår samt separata lastning- och lossningsspår. Terminalspårerna kan komma att utökas beroende på framtida behov av godstransporter. Det planeras för närvarande inte för ett dubbelspår mot Trafikverkets anläggning men behov kan uppkomma i framtiden.

Nedanstående skiss redovisar nya spår för coils och tre nya terminalspår,



Ortofoto 2. Utbyggt järnvägssystem fram till ca 2030. Källa Luleå hamn.

4.4.7 Förändringar i elförsörjningen

Det pågår utredningar och studier avseende utbyggnad av elnätet för att säkra elförsörjningen för befintliga och tillkommande verksamheter.

Svenska kraftnät planerar för en utbyggnad på sträckan Svartbyn-Hällmyran. Vattenfall har också projekt som ansluter till Hällmyran och därifrån via Hertsöfältet ner mot Svartön. Delvis planeras ledningarna gå parallellt.

4.4.8 Förändringar i farled och hamn

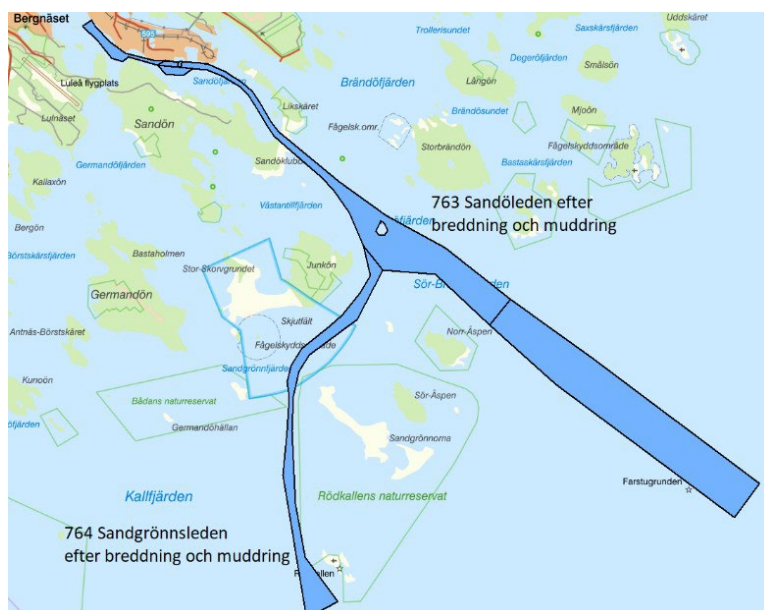
Ett utökat miljötillstånd gavs 2018 av Mark- och miljööverdomstolen i Umeå, dels för Luleå Hamn AB och dels för ett nytt miljötillstånd för åtgärder i farlederna där sökande var Sjöfartsverket.

Projekt Malmporten innebär att sjövägarna till Luleå hamn förbättras för att uppfylla framtidens transportbehov. Malmtransporterna från norra Sverige och Finland börjar nå kapacitetstaket. Malmbanan till Narvik är hårt belastad. De miljökrav för minskade svavelutsläpp som har införts för hela Östersjön från 1 januari 2015, innebär ökade transportkostnader. Större fartyg, fullt lastade, innebär mindre bränsleförbrukning per transporterat ton gods. Genomförandet av projekt Malmporten som bl.a. innebär muddring för ett större farledsdjup, gör att det sommartid kommer att kunna tas emot fartyg som kan lasta och lossa ca 160 000 ton mot dagens maximala 55 000 ton.

Kapacitetsåtgärd farled, beslutad i Nationell plan för infrastruktur 2022–2033, är statligt finansierad fram till hamnområdesgränsen. Innanför gränsen står Luleå Hamn AB för finansieringen.

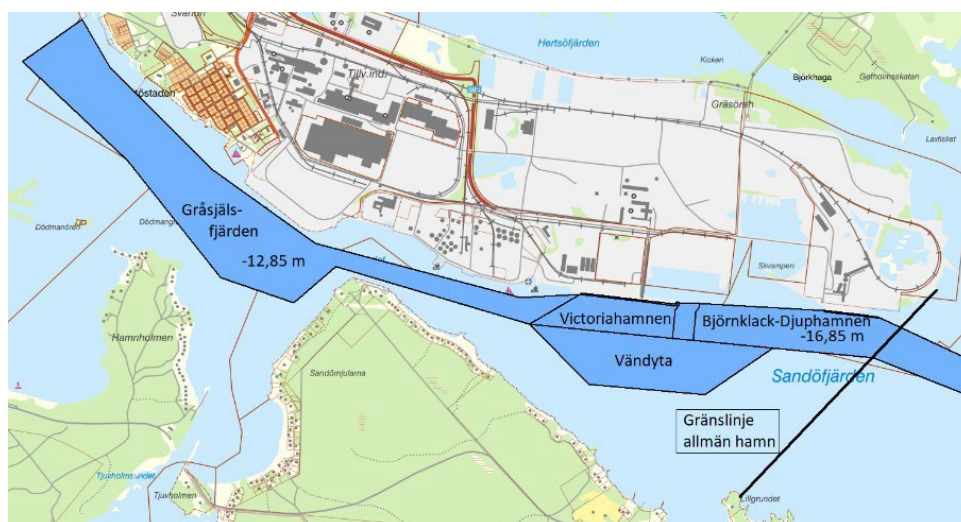
Projektet omfattar förutom muddringsåtgärder i farleder och hamnområde, även borrhning och sprängning, uppgraderad farledutmärkning, anläggande av en ny allmän djuphamn, Svampen med tillhörande infrastruktur samt nya landytor. Det är landets största muddringsprojekt i modern tid.

De statligt finansierade åtgärderna gäller farlederna 763 Sandöleden, 764 Sandgrönnleden och 701 Norra Kvarken fram till hamnområdesgränsen. Sandöleden, sommarfarleden, fördjupas från 11,60 meters djup till 16,85. Fartygs djupgående blir max 15,0 meter. Farleden breddas och fördjupas från Björnklack till Victoriahamnen. Den fördjupas också genom Svartösundet. Sandgrönnleden, vinterfarleden, fördjupas från 9,6 till 15,2 meters djup. Fartygs djupgående tillåts till max 13,5 m. Farleden breddas och fördjupas sydväst om Sandgrönnorna till nordost om Junkön.



Karta 19. Farlederna efter projektets genomförande.

Innanför hamnområdesgränsen står Luleå Hamn AB för kostnaderna för muddring farledsyta, vändytor, farledsutmärkning samt erosionsskydd. Hamnbassängen vid Victoriamhamnen och Sandskärhamnen fördjupas till 13,5 meter i förhållande till referensnivån RH2000. Luleå Hamn AB står även för åtgärderna avseende Skvampens djuphamn. Sjöfartsverket står huvudsakligen för genomförandet av muddringsarbetena utanför hamnområdet. Muddringsarbetena inleddes 2024 och enligt tidplanen skulle de vara klara i sin helhet 2030.



Karta 20. Åtgärdsområdet innanför hamngränsen, markerat med mellanblått.

5 Påverkansområde buller

Nedan följer en mer detaljerad beskrivning av bullerberäkningarna.

För Cement- och Svartökajerna har det gjorts separata beräkningar. De kumulativa ekvivalenta ljudnivåerna ligger mellan 33 och 46 dB(A) och de maximala mellan 34 och 49 dB(A) när fartyg ligger vid kaj med hjälpmotorer igång. Utan fartygen finns inga ljudnivåer att mäta.

Avseende Uddebo torrbulkshamn och Strömören är ekvivalent ljudnivå L_{eq} 40 dB(A) i två av mätpunkterna och 30 i den tredje. Den momentana nivån L_{Fmax} är 50, 49 respektive 30 dB(A).

Uddebo energiterminal har bedömts få lägre ljudnivåer än övriga kajlägen i tre mätpunkter, ekvivalent ljudnivå L_{eq} om 38, 38 respektive 29 dB(A) och den momentana nivån L_{Fmax} om 43, 43 respektive 34 dB(A).

Avseende Victoriahamnen och Skvampens djuphamn beräknas ljudnivåerna bli högre. Här finns fyra mätpunkter, ekvivalent ljudnivå L_{eq} om 45, 45, 49, 37 respektive 34 dB(A) och den momentana nivån L_{Fmax} om 52, 53, 52, 41 respektive 36 dB(A),

Hela detta hamnområde, från Uddebo i väster och österut fram till och med Skvampen, beräknas ge en kumulativ ekvivalent ljudnivå om 49 dB(A) och maximal ljudnivå om 53 dB(A).

Bullernivåer för SSAB:s verksamhet ingår inte i beräkningarna och inte heller LKAB:s hamnverksamhet vid Sandskär förutom buller från fartyg vid kaj. LKAB:s framtida bullersituation påverkar inte nära liggande fastigheter. Det kumulativa bullret beräknas öka med ca 1–2 dB(A) jämfört med idag, från 48–50 dB(A) till ca 50–51 dB(A). Resultatet är beroende av de villkor som SSAB, LKAB och Luleå Hamn AB slutligen erhåller.

En tidigare bullerutredning som presenterades i juni 2023, visade att godshantering i framtidsscenarioet, bara skulle var möjlig vardagar dagtid (kl. 07-18) utifrån dagens bullervillkor. Därefter beslöts att en utredning skulle tas fram för att ta fram förslag till åtgärder för att dämpa bullernivåerna. Den färdigställdes 2024-05-29. Målsättningen var att hitta metoder att minska bullernivåerna till under 45 dB(A) framför allt på Sandön. Skrothantering är det som orsakar de högsta bullernivåerna.

Många av de i utredningen föreslagna åtgärderna, döms ut i rapporten. De åtgärder som anses rimliga och ska utredas vidare är skärm mellan skrotgård och kaj, skärmar inom skrotgården, skärm på Sandön om

fastighetsägare kan acceptera detta, flyttbar bullerkur vid lossning och att lossa skrot inomhus i Allvådersterminalen. Landström kan installeras och det sänker bullernivån. Det går dock inte att ställa krav på att fartygen ansluter sig till landström. Att lossning sker via en bandtransportör kan dämpa ljudet men detta är en fråga som den framtida koncessionsparten måste ta ställning till. Några bullerdämpande åtgärder ingår inte i de redovisade bullerberäkningarna.

6 Riksintressets i planering och tillståndsgivning

6.1 Riksintressets behandling i lagstiftningen

6.1.1 Bestämmelserna om riksintressen i miljöbalken (1998:808)

Miljöbalkens 3 kap. handlar om grundläggande bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden. Med stöd av bestämmelserna i hushållningsförordningen (1998:896) pekas områden av riksintresse ut för olika verksamheter och bevarandeintressen. Tillämpningen sker enligt bestämmelserna i miljöbalken.

Enligt 3 kap. 8 § miljöbalken ska område som är av riksintresse för en kommunikationsanläggning skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen.

Miljöbalkens bestämmelser om riksintressen tillämpas inte självständigt. De aktualiseras när så är föreskrivet för tillståndsprövning och planering enligt miljöbalken, plan- och bygglagen, väglagen, lagen om byggande av järnväg och enligt annan lagstiftning. Syftet med bestämmelsen är att skydda funktionen hos en anläggning av riksintresse då konkurrerande markanspåk provas.

6.1.2 Plan- och bygglagen (2010:900)

Det är en kommunal angelägenhet att planlägga användningen av mark och vatten enligt plan- och bygglagen och kallas ofta för kommunal fysisk planering. Det finns tre typer av kommunala fysiska planer; översiktsplaner, detaljplaner och områdesbestämmelser. Det är också kommunen som prövar ansökningar och beslutar om bygglov eller förhandsbesked.

Enligt 3 kap. plan- och bygglagen ska kommunen i översiktsplanen bland annat redovisa hur skyldigheten att ta hänsyn till allmänna intressen kommer att tillgodoses. Riksintressen ska anges särskilt. När det gäller en hamn av riksintresse behöver översiktsplanens redovisning omfatta hamnens mark- och vattenområden samt de påverkansområden som idag och i framtiden bedöms påverkas av bullerstörningar, risker m.m. En antagen översiktsplan ger vägledning för efterföljande planering och bygglovsprövning enligt plan- och bygglagen men är inte juridiskt bindande. Den ger även vägledning för tillståndsprövning enligt annan

lagstiftning rörande miljöbalkens bestämmelser i 3 och 4 kap (1998:808). Den ska vara aktuell.

Som verksamhetsutövare och ansvarig för hamnverksamheten, är hamnägaren/hamnoperatören sådan part som kommuner under planprocessen ska samråda med. De ska även underrätta denne vid granskning och antagande om detaljplanen ligger inom hamnens påverkansområden. Går kommunens beslut om att anta en detaljplan emot hamnens intressen kan hamnoperatören överklaga beslutet till mark- och miljödomstolen. När det finns en lagakraftvunnen detaljplan har avvägningen mellan olika intressen och riksintressen avgjorts i planprocessen. Vid en bygglovsprövning inom ett detaljpanelagt område prövas åtgärden därför endast mot en detaljplans angivna markanvändning och planbestämmelser. Vad som ska omfattas av en bygglovsprövning framgår i 9 kap. plan- och bygglagen och frågan om påtaglig skada på ett riksintresse ingår inte i den prövningen.

Vid planläggning och vid bygglovsprövning utanför detaljplan, ska enligt 2 kap. plan- och bygglagen, hänsyn tas till allmänna intressen. Här ingår bland annat att hänsyn ska tas till riksintressen och att bebyggelse ska lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till människors hälsa och säkerhet och till risken för olyckor.

I planprocesserna kring översiktsplan, detaljplan och även områdesbestämmelser, är det länsstyrelsen som ansvarar för att ta tillvara och samordna statliga intressen, däribland riksintressen. Detta sker efter kontakter med andra statliga företrädare, när det gäller trafikfrågor med Trafikverket och när det gäller hamnar av riksintresse även med hamnägaren.

6.1.3 Förordning (1998:896) om hushållning av mark och vatten

Riksintressemyndigheterna ska enligt 1 § Förordning (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden (hushållningsförordningen), i samverkan med länsstyrelserna följa utvecklingen av frågor om hushållningen med mark- och vattenområden. Tyngdpunkten i denna verksamhet ska läggas på frågor som har stor betydelse i ett nationellt perspektiv och frågor vars utveckling Sverige enligt internationella åtaganden ska följa.

I proposition 1985/86:3 med förslag till lag om hushållning med naturresurser m.m. vars bestämmelser har överförts till miljöbalken, uttalas (sid. 167) följande: "Bestämmelserna tar således sikte inte bara på att

mark skall reserveras för anläggningarna. Markreservationerna skall även innebära krav på hänsyn till andra verksamheter, så att anläggningarna också kan brukas på ett rationellt sätt. Det innebär till exempel att åtgärder som kan försvåra driften av anläggningen inte bör tillåtas i anläggningens närhet. Om exempelvis bostadsbebyggelse tillåts intill ett område som är avsett för en hamn, kan detta begränsa möjligheterna att utnyttja hamnen, eftersom hänsyn tas till bullerstörningarna för de boende.

6.2 Miljöprövning/tillsyn av hamnverksamheten enligt miljöbalken (1998:808)

6.2.1 Allmänt

För att driva en hamn där trafik medges för fartyg med en brutto-dräktighet som överstiger 1 350 ton, krävs tillstånd enligt miljöbalken. Detta regleras i miljöbalken (1998:808) 9 kap 6 § och i miljöprövningsförordningen (2013:251) 24 kap 1 §. Tillståndsfrågan prövas av Länsstyrelsen. Till tillstånd kopplas även villkor för verksamheten.

En ny tillståndsprövning görs oftast i samband med större förändringar. Utökad verksamhet är ett exempel på en sådan större förändring. Under vissa omständigheter kan även villkor prövas om på tillståndsmyndighetens initiativ utan att själva tillståndet i övrigt ändras. Detta regleras närmare i miljöbalken 24 kap 5 §. Det finns också viss begränsad möjlighet för tillståndshavaren att ansöka om ändring av villkor. Kraven för att medge en sådan ändring är mycket stränga, frågan regleras i 24 kap 13 § miljöbalken. Tillsynen regleras i miljöbalkens 26 kap.

6.2.2 Särskilda krav i gällande miljötillstånd

Hamnen är tillståndspliktig enligt miljöbalken. Hamnens miljötillstånd via miljöprövningsdelegationen vid Länsstyrelsen i Norrbotten genom beslut 2010-01-27, dnr 551-571-10, medger att bedriva hamnverksamhet vid Victoriahamnen, Uddebohamnen, Cementkajen. Svartön (gamla malmkajen), Sandskär samt Strömören på fastigheterna Svartön 18:1, 18:15, 18:17, 18:18, 18:19, 18:20, 18:25, 18:26, 18:27, 18:28, och 18:32 samt Hertsön 11:1 i Luleå kommun. Max bruttodräktighet ton som tillåts var 100 000 ton. Exempelvis finns villkor om bullerstörning. Max 12 miljoner ton tillåts årligen sammanlagt inom de olika hamndelarna, Cementkajen, Svartön, Uddebohamnen, Victoriahamnen samt Sandskär. Detta tillstånd har utökats genom en dom 2017-04-18 genom Mark- och miljödomstolen i Umeå, gällande ”Anläggande och drift av ny djuphamn och ändring av

verksamheten vid Luleå Hamn i Luleå kommun” mål M 2414–15. Bruttodräktigheten hos de fartyg som tas emot vid Skvampens djuphamn får uppgå till 150 000 och mängden gods över kaj ökades till 20 000 000 ton per år. Genom samma dom lämnades tillstånd enligt miljöbalken att inom fastigheterna Svartön 18:17, Hertsön 11:1 och Svartöstad 13:36, anlägga Skvampens djuphamn genom bl.a. muddring, utfyllnad av vattenområde och anläggande av kajer dimensionerade för fartyg av Östersjömax. Vissa villkor för tillståndet ändrades genom Mark och Miljööverdomstolens dom 2018-04-11, mål M 4684–17.

Ett par mindre villkorsändringar beslöts av Miljöprövningsdelegationen 2020-06-08. Anläggandet av en ny Allvadersterminal erhöll tillstånd genom Mark- och miljödomstolen vid Umeå tingsrätt genom dom 2023-12-05.

Miljöprövningsdelegationen vid Länsstyrelsen i Norrbottens län har genom beslut 2020-06-08 D551-15739-18, 2580–149, ändrat villkor 14 och 15 i grundtillståndet.

En ansökan om tillstånd till en ny torrbulksterminal vid Uddebohamnen har lämnats in till Mark- och miljödomstolen och en dom förväntas 2025.

En ny miljötillståndsansökan har i november 2024 lämnats in till länsstyrelsen i Norrbotten, Miljöprövningsdelegationen. Yrkandena avser tillstånd för fortsatt och utökad hamnverksamhet vid Cementkajen, Svartökajen, Uddebohamnen, Strömören, Victoriamhamnen, Skvampen och Malmkajen Sandskär. Fartyg med en bruttodräktighet om maximalt 150 000 ton önskas kunna tas emot. Maximalt önskas 30 000 000 ton gods kunna hanteras över kaj. Hur hantering av kemiska produkter och avfall beskrivs m.m. beskrivs. Buller vid Cementkajen, Svartökajen och malmhamnen Sandskär, ska inte tillsammans ge upphov till högre ekvivalent ljudnivå utomhus vid bostäder än 50 dB(A) helgfri måndag-fredag kl. 06.00-18.00, 45 dB(A) nattetid kl. 22.00-06.00 och övrig tid maximalt 45 dB(A). Det föreslås att avgörandet avseende slutliga villkor för buller från Uddebo energiterminal, Uddebo torrbulksterminal, Victoriamhamnen och Skvampens djuphamnskjuts upp. Förslag till slutliga villkor ska ges in till Miljöprövningsdelegationen senast tre år från det att tillståndet har tagits i anspråk. Provisoriska villkor föreslås.

Förslag till beslut gällande remiss Strukturbild Norrbotten 2040

Ärendenr 2025/1012-1.3.1.5

Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att anta remissvaret enligt bilaga som sitt eget och avge som Luleå kommuns svar till Region Norrbotten.

Sammanfattning av ärendet

Region Norrbotten har tagit fram ett förslag till Strukturbild för Norrbotten och bjuder in till att lämna synpunkter och förslag som utvecklar Strukturbilden. Strukturbild Norrbotten ska stärka och underlätta kommunernas översiktsplanering genom att anta ett regionalt rumsligt perspektiv. Den beskriver noder och samband som ur ett regionalt perspektiv är strategiskt viktiga samt bygger på de övergripande mål och prioriterade insatsområden som har beslutats av den regionala politiken sedan tidigare, exempelvis genom den Regionala utvecklingsstrategin (RUS).

Efter remiss kommer den av regionen upprättade strukturbilden revideras efter inkomna synpunkter och därefter fastställas av regionfullmäktige.

Luleå kommun har under 2024 och 2025 deltagit i dialoger under framtagande av planen och också lämnat inspel till planen under våren 2025.

Luleå kommun ser positivt på arbetet med en strukturbild för Norrbotten och vill gärna bidra till att utveckla den vidare. Luleå kommun lyfter behovet av tydligare prioriteringar, konkreta insatser och en mer framåtblickande analys som speglar regionens mångfald och potential. Genom att lyfta Luleås roll som regional nod, med starka kopplingar till näringsliv, utbildning och infrastruktur, vill kommunen bidra till en strukturbild som stärker samverkan i regionala frågor, som rumsligt sker lokalt. Fokus bör ligga på funktionella samband, nodernas olika roller och strategiska investeringar för att möta framtidens behov tillsammans.

Dialog

I beredningen av remissvaret har tjänstepersoner deltagit från kommunstyrelseförvaltningens samhällsomställningskontor och näringslivskontor, infrastruktur- och serviceförvaltningens trafikenhet samt Luleå Energi.



Luleå Hamn och Lumire har getts möjlighet att lämna synpunkter men har inte haft något att erinra.

Beslutsunderlag

- Remissvar gällande Strukturbild Norrbotten 2040
- Remiss strukturbild för Norrbotten 2040, KLF Hid: 2025.5892
- Förslag till samrådsversion Strukturbild för Norrbotten, KLF Hid: 2025.5891

Sandra Viklund
Strateg

Beslutet skickas till

Region Norrbotten



Svar på remiss Strukturbild Norrbotten 2040 KLF 2025/1012

Luleå kommuns synpunkter

Luleå kommun är positiv till arbetet med att ta fram en strukturbild för Norrbotten och uppskattar möjligheten att bidra till ett gemensamt planeringsunderlag för regionens framtid. Kommunen vill gärna vara en aktiv part i att utveckla strukturbilden till ett verktyg som stärker samverkan mellan kommuner, region och stat. För att uppnå detta föreslår Luleå kommun att strukturbilden tydligare visar prioriterade insatser, lyfter fram länets mångfald och konkretiserar hur olika värden samspelar i den regionala helheten.

För att strukturbilden ska bli ett framåtsyftande stöd i utvecklingsarbetet, ser kommunen behov av att komplettera nulägesbeskrivningen med insatser som bidrar till målen i den regionala utvecklingsstrategin. Genom att inkludera fakta, statistik och analys som speglar Norrbottens särdrag, kan strukturbilden bli ett mer träffsäkert underlag för gemensam planering.

Strategiska noder

Luleå kommun föreslår att beskrivningen av strategiska noder utvecklas, särskilt vad gäller Ortsstruktur. Luleå, med över 80 000 invånare, skiljer sig markant från övriga noder och bör därför beskrivas utifrån sin faktiska storlek och funktion. Genom att koppla noderna till strategiska branscher som IT, gruva och tech, kan strukturbilden tydligare visa hur varje nod bidrar till regionens utveckling. Luleå tekniska universitet, Luleå Industripark och besöksnäringen är exempel på lokala styrkor som bör lyftas fram.

När det gäller flygplatser vill kommunen bidra med ett förtydligande av Luleå Airports roll som regional knutpunkt. Flygplatsens betydelse för näringsliv, kompetensförsörjning och internationella samarbeten är central, liksom dess funktion för besöksnäringen. Ett stationsläge i Antnäs och en järnvägsanslutning till flygplatsen skulle ytterligare stärka tillgängligheten och bidra till uppfyllandet av EU:s krav på urbana noder (läs nedan om funktionella samband).

Luleå hamn är en annan strategisk punkt som kommunen gärna ser att strukturbilden utvecklar vidare. Hamnens roll i industrins gröna omställning, dess betydelse för Försvarsmakten och planerade investeringar i farled och infrastruktur är viktiga att synliggöra. För att maximera nyttan krävs även förbättringar i det anslutande transportsystemet.



Funktionella samband

Strukturbilden kan också stärkas genom att tydligare redovisa funktionella samband och värdekedjor för prioriterade näringar. Luleå kommun vill bidra med kunskap om behovet av smidiga omlastningslösningar och intermodala noder som stödjer hållbara transporter.

Bangårdssystemet i Luleå inkluderar flera funktioner som tillsammans skapar en helhet för uppströms och nedströms flöden av transporter. En ny väg mellan Luleå hamn och E4 (Norrleden), Luleå centralstation, stationsläge i Anträs inklusive personvagnsuppställning och nattågsuppställning, Malmbangården och Luleå hamn utgör alla viktiga delar för hela bangårdssystemet.

Kapaciteten på järnväg har redan idag stora brister, och under en 5-årsperiod prognostiserar industrin en fördubbling av antalet transporter. Utan åtgärder för ökad kapacitet inom bangårdssystemet kommer effekten av övriga infrastrukturinvesteringar och den regionala utvecklingen att begränsas.

Sweco har på uppdrag av Luleå kommun tillsammans med Trafikverket, LKAB, SSAB, Stegra (H2GS) genomfört flertalet kapacitets- och bangårdsutredningar som pekar på trafikinfarkt 2027. Dagens malmbangård kommer inte att klara de prognostiserade volymerna. Investering i en uppdaterad bangårdslösning är därför tidskritisk.

Luleå kommun har även genomfört en nyttoanalys för en ny väg mellan Luleå hamn och E4 (Norrleden). Analysen visar att mängden tung trafik på befintligt vägnät genom Luleå stadsbygd förväntas öka och att en ny väg leder till nytta, både på lokal och regional nivå. Utvecklade förbindelser till Luleå Hamn stärker hela regionens funktionalitet, genom att förbättra kopplingen mellan strategiska noder och omlastningspunkter för hållbara transporter. En ny väg innebär även ökad redundans i transportsystemet.

Beskrivningar av funktionella samband föreslås därför kompletteras med behov av åtgärder för att säkerställa kapacitet och redundans inom bangårdssystemet på kort och lång sikt.

Godsterminaler är en annan viktig komponent där kommunen gärna ser att strukturbilden utgår från regionens behov och strategiska inriktning. Med tanke på den omfattande utvecklingen i länet är det viktigt att identifiera prioriterade platser för omlastning.

Luleå – Boden utgör tillsammans en urban nod med över 100 000 invånare och en stark funktionell koppling. Kommunen föreslår att detta område redovisas



som en regional nod enligt Ten-t-förordningen, och att stationslägen och byten mellan transportslag lyfts fram i ljuset av ny infrastruktur som Norrbotniabanan.

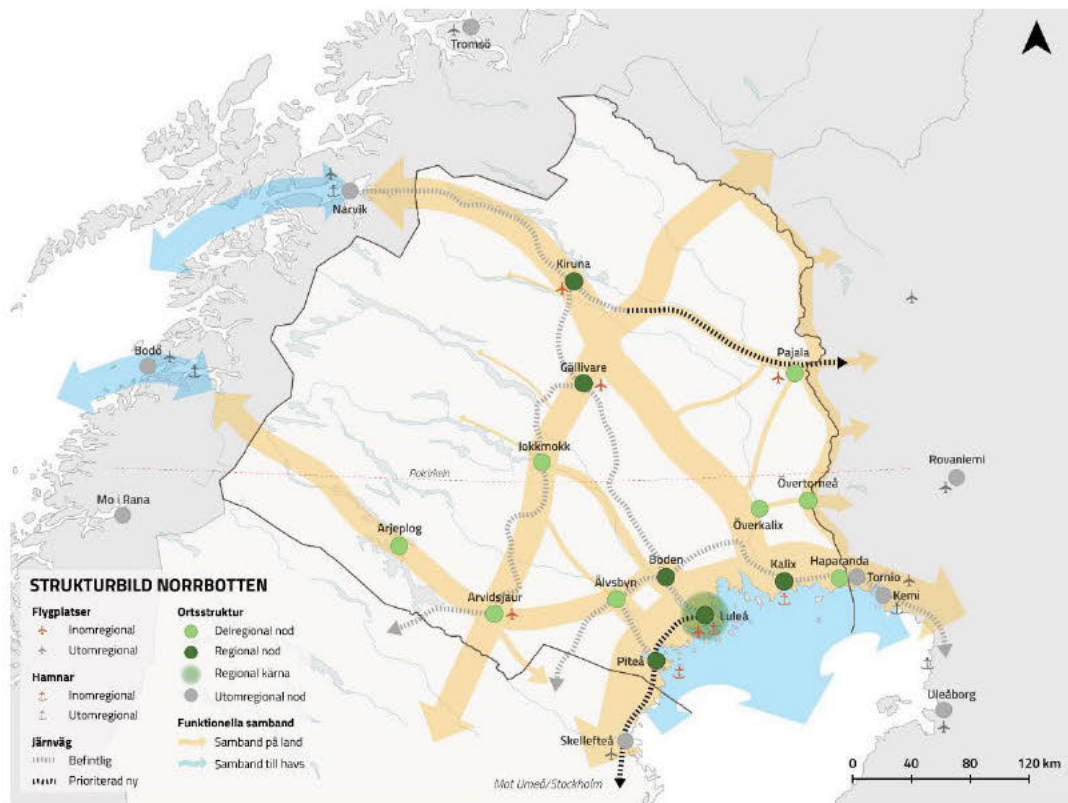
Övriga synpunkter

Luleå kommun kan bidra till att förbättra underlaget för befolkningsprognoser. Statistik över faktisk befolkning i Luleå visar att tidigare prognoser systematiskt underskattat Luleås befolkningstillväxt. Norrbotten och Luleå kan också inom kort förväntas få en betydande ökning av tillfälligt anställda som inte är bosatta i kommunen, men ändå bidrar till högre trafikflöden.

Slutligen, genom att tillsammans utveckla strukturbilden kan vi skapa ett kraftfullt verktyg för Norrbottens framtid.

Luleå Kommun

Strukturbild Norrbotten 2040 - Remissversion



Strukturbild Norrbotten beskriver noder och samband som ur ett regionalt och funktionellt perspektiv är strategiskt viktiga. Strukturbild Norrbotten ska stärka och underlätta kommunernas översiktsplanering genom att anta ett regionalt rumsligt perspektiv. Lokala perspektiv och strukturer hanteras/beaktas i respektive kommuns utvecklingsinriktningar i deras översiktsplaner.

Detta är Region Norrbottens första strukturbild och är baserad på beslut och inriktningar som är fattade eller som pågår i befintliga arbetsprocesser. Strukturbilden bygger på de övergripande mål och prioriterade insatsområden som har beslutats i den Regionala utvecklingsstrategin (RUS), vilket innebär att den kan revideras i samband med revidering av RUS. Planeringsunderlag till genomförande av strukturbilden är ett kontinuerligt arbete som genomförs i dialog med andra planeringsaktörer. Planeringsunderlagen och strukturbilden finns tillgängligt digitalt via kartverket [Planeringskarta Norrbotten - Utveckla Norrbotten](#).

Strukturbildens syfte:

1. Ge stöd för samordning och samhandling kring mellankommunala frågor mellan kommun, region och stat
2. Vara vägledande för kommunernas översiktsplanering
3. Stimulera till dialog om hur den fysiska planeringen och andra utvecklingsinsatser kan bidra till ett ökat samspel mellan länets tätorter och landsbygder

Strategiska noder

Strategiska noder synliggör ett geografiskt läge eller funktion som ur ett regionalt perspektiv är viktiga. Det kan vara centralorter som har betydelsefulla funktioner för sitt omland, eller noder för resande eller transporter som är särskilt viktiga för Norrbotten. Länets stora geografi och långa avstånd innebär att strategiska noder får en särskilt viktig roll i att upprätthålla funktioner och tillgänglighet för företag, invånare och besökare. Strategin är att upprätthålla och stärka de strategiska noderna för ett fortsatt livskraftigt Norrbotten.

Ortsstruktur

- **Regional kärna - Luleå**

Befolknings- och arbetsplatscentrum för Norrbotten med hög servicegrad som inrymmer alla funktioner inom handel, kultur, utbildning och sjukvård. Orten är residensstad och här har Länsuniversitetet och Länsmuseum sitt säte. Den regionala kärnan är länets knutpunkt för kollektivtrafiken i ett resecentrum. Här finns länets största flygplats, buss- och tågstationer. Resecentrum och dess funktion för byten mellan trafikslag kommer bli allt viktigare när järnvägen byggs ut efter kusten. Den regionala kärnan är även utpekad som regional nod.

- **Regional nod - Boden, Gällivare, Kiruna, Piteå, Kalix och Luleå**

De regionala noderna spelar en viktig roll för sitt omland, dels på grund av nodens stora upptagningsområde dels dess bredd av funktioner. Här finns en variation av stora och små arbetsgivare, tätare bostadsbebyggelse av olika upplåtelseformer, en hög servicegrad, flertalet kulturarenor och mötesplatser, idrottsfunktioner samt utbildningsinstitutioner. Den genomsnittliga storleken på delregionala noder är 34 200 invånare.

I de regionala noderna finns det tillgång till vård (sjukhus, hälsocentral och tandvård), utbildningsfunktioner (grundskola, gymnasium samt i vissa fall universitetscampus). De regionala noderna är arbetsmarknadscentrum inom sitt arbetsmarknadsområde, vilket innebär en stor inpendling. Här finns på grund av infrastrukturen (terminaler och hamnar) viktiga funktioner för näringslivets transporter som möjliggör omlastning mellan trafikslag. De regionala noderna har resecentrum som i många fall samlar buss- och tågtrafik. Många av de regionala noderna har en stark besöksnäring som ofta sträcker sig över flera säsonger. Flera av de regionala noderna har särskilt viktiga funktioner för Försvarsmaktens utveckling med utbildningsenheter, regementen och flottiljer.

- **Delregional nod - Arvidsjaur, Pajala, Älvsbyn, Jokkmokk, Övertorneå, Övertalix, Arjeplog, Haparanda**

De delregionala noderna spelar likväl som de regionala en viktig regional roll som tätorter, men ombesörjer mindre orter/samhällen i sitt omland. I de delregionala noderna finns en variation av stora och små arbetsgivare, tätare bostadsbebyggelse av olika upplåtelseformer, grundläggande service, kulturarenor och mötesplatser, idrottsfunktioner samt

utbildningsinstitutioner. Den genomsnittliga storleken på delregionala noder är ca 5 500 invånare.

I de delregionala noderna finns det tillgång till vård (hälsocentral och tandvård), utbildningsfunktioner (grundskola och i vissa fall gymnasium). I de delregionala noderna finns det i vissa fall terminaler som är viktiga för godstransporter. De delregionala noderna har busstation i vissa fall finns resecentrum. Många av de regionala noderna har en stark besöksnäring som ofta sträcker sig över flera säsonger. Flera av de regionala noderna har särskilt viktiga funktioner för Försvarsmaktens utveckling med utbildningsenheter, regementen och flottiljer.

- **Utomregional nod** - *Mo i Rana, Bodö, Tromsö, Narvik, Torneå-Kemi, Rovaniemi, Uleåborg, Skellefteå, Umeå*

Norrbotten är ett län med två landsgränser och en länsgräns vilket innebär att det finns många utbyten och samarbeten över dessa administrativa gränser. I Norge, Finland och Västerbotten finns det noder som är viktiga för Norrbotten på olika sätt. Det kan vara samarbeten mellan universitet, besöksmål, handel, platser för omlastning av gods och transporter, flygplatser, eller utbyten av personal.

Vissa noder innefattar orter som finns på två sidor av länsgränsen, ibland med boende på båda sidor, där service finns på ena sidan och infrastrukturen är gemensam. Delad geografi och funktion i noderna är förutsättningar som är viktiga att beakta och samverka kring mellan länder och län.

Flygplatser

- **Inomregional** – *Luleå och Kiruna airport (statliga), Lapland airport, Pajala airport och Arvidsjaur airport (kommunala)*

Norrbotten har flera regionalt viktiga flygplatser som är en del av det större transportsystemet och spelar en central roll för tillgängligheten, tryggheten och näringslivsutvecklingen i länet. Två är statligt och tre är kommunalt ägda flygplatser. Flyget som transportmedel är avgörande för tillgängligheten i Norrbotten på grund av långa avstånd och den begränsade mängden övrig infrastruktur. Vissa av länets flygplatser är även beredskapsflygplatser vilka är viktiga för försvar och sjukvårdstransporter.

- **Utomregional** – *Skellefteå, Rovaniemi, Bodö, Kittilä, Tromsö, Narvik, Kemi, Uleåborg.*

Utomregionala flygplatser spelar en viktig roll ur ett större systemperspektiv. Ibland kan flygplatserna utanför länets gränser utgöra funktioner för resande från eller till Norrbotten, eller spela en viktig roll ur ett beredskapsperspektiv.

Hamnar

- **Inomregional** – *Luleå hamn, Piteå hamn (kommunala) och Kalix hamn (privat).*

Norrbottnens långa kust har flera viktiga hamnar som möjliggör för in- och uttransport av stora mängder gods till och från länet, vissa är allmänna och vissa är privata. Hamnarna är viktiga för regionens näringsliv och behöver komplettera varandra och samverka med övriga delar av transportsystemet.

- **Utomregional – Bodö, Narvik, Kemi, Uleåborg**

Utomregionala hamnar spelar en viktig roll ur ett större systemperspektiv, och ibland kan hamnarna utanför länets gränser utgöra funktioner för Norrbotten, eller spela en viktig roll ur ett beredskapsperspektiv.

Funktionella samband

Funktionella samband är stråk eller strukturer inom länet där det finns en hög densitet av exempelvis invånare, företag, upplevelser, infrastruktur och transporter. Strategin är att stärka befintliga funktionella samband dels för att det ger god inverkan för många, dels för att det innebär god hushållning av resurser.

- **Samband på land**

Stråk och strukturer som spelar en viktig regional roll för flöden av människor, varor eller gods. Det kan vara flöden av arbetskraft genom arbetspendling, vardagslivets förflyttningar till fritidsaktiviteter, flöden av besökare eller den stora mängden gods som kommer från, till eller passerar genom Norrbotten. Stråken kan även innefatta samhällen, servicefunktioner, kulturupplevelser och besöksanledningar längs med väginfrastruktur. Stråken kan vara den sista väginfrastrukturen mot länets fjällområden. Storleken på pilarna visar dels på dess mångfunktionalitet, dels densiteten av transporter, pendling och mängden målpunkter.

I de funktionella sambanden på land är det särskilt viktigt att eftersträva goda livsmiljöer, gestaltning och sammanhängande strukturer för hållbart resande. Norrbottens stora geografi krymper och avståndet till våra grannländer och län blir närmare genom att de funktionella stråken utvecklas. De olika stråkens identitet och funktion behöver genomsyra vilken typ av utveckling som ska genomföras idag och i framtiden.

- **Samband järnväg**

Järnvägen är ett särskilt viktigt funktionellt samband att hantera i den fortsatta utvecklingen av Norrbotten. Järnvägen möjliggör för stora och tunga transporter långa sträckor, hållbart resande för invånare och besökare, samt skapar strukturer som är viktiga för Sveriges beredskap mot två landsgränser. Järnvägen är ett system som hänger samman och kan avlasta sig själv om det finns bra och utvecklade alternativa sträckningar. Norrbottens järnvägsinfrastruktur är till stora delar eftersatt och i behov av utveckling. Vissa delar av den befintliga infrastrukturen behöver vidareutvecklas som exempelvis Malmbanan, andra delar finns inte idag och behöver byggas som exempelvis Norrbottenbanan. För Norrbotten och Sverige är Malmbanan och Norrbottenbanan kritiska att få på plats då det är här den största

mängden gods- och persontransporter behöver färdas nu och i framtiden. Utvecklad järnväg kommer att ställa krav på utvecklade stationslägen och kringliggande infrastruktur i framför allt våra regionala noder.

En järnväg mellan Svappavaara och Sodankylä hade på sikt kunnat effektivisera många transporter för gruvnäringen vilket hade haft en god inverkan på lönsamhet, klimat och livsmiljöer.

Samband till havs

Norrbotten är ett län med lång kust och stora skärgårdsområden som är hem för många vattenlevande arter, både växter och djur. Det innebär att det likväl som på land finns en mängd intressen och starka samband till havs. Kustområdet är av värde för fritidsaktiviteter, friluftsliv, besöksnäringen, fiskerinäringen, som boendemiljöer och med stråk för transporter av människor och gods. Inom kustområdet finns farleder för sjöfarten som samspelar med fritidsbåtstrafiken. Vid kustbandet finns formella och mer informella noder för trafiken, exempelvis regionalt viktiga godshamnar och lokalt viktiga småbåtshamnar. På vintern blir vissa delar av kustområdet en förlängning av land då havet fryser till is. Det öppnar upp för bilvägar och skridskobanor som blir mötesplatser för invånare och besökare.

Regionala
utvecklingsnämnden

Förslag till samrådsversion av Strukturbild för Norrbotten 2040

Dnr RUN-00190-2025

Förslag till beslut

Regionala utvecklingsnämnden beslutar att godkänna samrådsversionen och att den skickas ut på remiss till kommuner och myndigheter under perioden 1 juni 2025 – 30 september.

Yttrande till beslutsförslaget

Att Region Norrbotten växlar upp arbetet med regional fysisk samhällsplanering och härunder strukturbilder för länet ligger i linje med den regionala utvecklingsstrategin och de prioriterade områdena för attraktiva livsmiljöer och hållbara transporter. Det är även av vikt för länets utveckling att Region Norrbotten stöttar länets kommuner utifrån deras behov i arbetet med den fysiska samhällsplaneringen.

Ärendet

Det regionala arbetet med rumslig planering håller på att utvecklas både på nationell och internationell nivå eftersom många komplexa samhällsplaneringsfrågor kräver ett regionalt perspektiv. Att ta fram strukturbild för Norrbotten är även en prioriterad insats i den Regionala utvecklingsstrategin för Norrbotten 2030 (RUS).

Strukturbilden tar avstamp i det utvecklingsuppdrag som Region Norrbotten har genom Lagen om regionalt utvecklingsansvar (2010:630) och förordningen om regionalt tillväxtarbete (2017:583) samt Nationell strategi för hållbar regional utveckling i hela landet 2021–2030 (skr. 2020/21:133). Arbetet med strukturbilden har särskilt stark koppling till de prioriterade områdena attraktiva livsmiljöer och hållbara transporter i RUS då dessa har särskild geografisk anknytning. Detta är Region Norrbottens första strukturbild och är baserad på beslut och inriktningar som är fattade eller som pågår i befintliga arbetsprocesser.

Strukturbildens syfte är att:

- Ge stöd för samordning och samhandling kring mellankommunala frågor mellan kommun, region och stat
- Vara vägledande för kommunernas översiktsplanering

- Stimulera till dialog om hur den fysiska planeringen och andra utvecklingsinsatser kan bidra till ett ökat samspel mellan länets tätorter och landsbygder

Strukturbild Norrbotten ska stärka och underlätta för kommunernas översiktsplanering genom att anta ett regionalt rumsligt perspektiv. Ett mer lokalt perspektiv och strukturer på lokal nivå hanteras i kommunernas utvecklingsinriktningar i översiktsplaneringen.

Strukturbild Norrbotten beskriver noder och samband som ur ett regionalt och funktionellt perspektiv är strategiskt viktiga. Noder innefattar exempelvis städer/centralorter som har betydelsefulla roller och funktioner, ex. inom utbildning-, bostads- och arbetsmarknad. Hamnar och flygplatser av särskild vikt för beredskap, näringslivsutveckling och hållbara transporter.

Samband kan vara stråk eller strukturer som spelar en viktig regional roll för flöden av människor, varor eller gods. Det kan vara flöden av arbetskraft genom arbetspendling, vardagslivets förflyttningar inom fritidsaktiviteter, flöden av besökare eller den stora mängden gods som kommer från, till eller passerar genom Norrbotten. Ett stråk kan även innefatta kluster av exempelvis livsmiljöer eller besöksanledningar.

Arbetsprocessen

Förslag till Strukturbild för Norrbotten 2040 har arbetats fram av enheten näringsliv och samhälle i dialog med kommunala översiktsplanerare och strategiska planerare hos myndigheter och kommunförbund. Förslaget är nu redo att gå ut på formell remiss till länets berörda aktörer för att samla in synpunkter och förslag som utvecklar Strukturbilden. Remisstiden är 1 juni 2025 – 30 september. Efter samrådet kommer strukturbilden omarbetas för att införliva inkomna synpunkter innan den fastställs.

Arbetet med strukturbilden och framtagande av planeringsunderlag ska pågå kontinuerligt och i dialog med andra planeringsaktörer. Planeringsunderlagen finns tillgängliga via Utveckla Norrbottens hemsida i det digitala kartverktyget Planeringskarta Norr. När nya förutsättningar eller kunskap insamlats som förändrar strukturbilden ska den ges möjlighet att revideras, förslagsvis samtidigt som RUS.

Ekonomiska konsekvenser

Arbetet utförs inom befintlig ram.

Jämställdhetsperspektiv

Att ta fram en Strukturbild gör det enklare för både kommuner och regionen att göra bedömningar i framtiden om hur kvinnor och män, flickor och pojkar påverkas av prioriteringar inom den strategiska samhällsplaneringen. Andra faktorer som kan synliggöras genom strukturbildens planeringsunderlag är hur planeringens konsekvenser påverkar boende av olika åldrar och på olika bostadsorter.

Barnrättsperspektiv

Beslutet påverkar inte barn direkt. Att ta fram en Strukturbild gör det dock enklare för både kommuner och regionen att göra bedömningar i framtiden om barn påverkas av prioriteringar inom den strategiska samhällsplaneringen eftersom

särskilda analyser kan tas fram som planeringsunderlag. Prövning behöver inte göras för detta ärende.

Beslutsunderlag

Bilaga: Förslag till Strukturbild Norrbotten 2040

Protokollsutdrag skickas till

Regional utvecklingsdirektör

Regional utvecklingsdirektör

Strateg Näringsliv och samhälle

Förslag till beslut gällande försäljning fastighet Björsgården

1:497

Ärendenr 2025/1575-3.1.2.2

Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut

1. Kommunstyrelsen beslutar att genomföra försäljning av fastigheten Björsgården 1:497 i enlighet med bifogat köpeavtal.
2. Mark- och exploateringschef får i uppdrag att underteckna köpehandlingar med Daltallen Projekt AB.

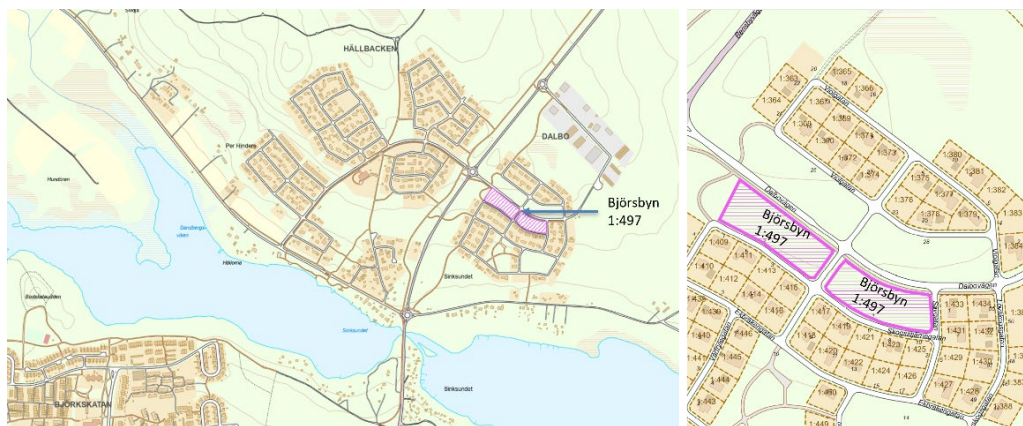
Sammanfattning av ärendet

Luleå kommun har under början av 2022 bjudit in till intresseanmälan för markanvisning av ett område för bebyggelse av rad-, par- eller kedjehus på Dalbo. Området är planlagt (PL457) och beläget på södra sidan av Dalbovägen. Inbjudan betonade områdets närhet till naturen och behovet av anpassning till omgivning och den sluttande terrängen.

Daltallen Projekt AB erhöll markanvisning fastigheten Björsgården 1:497 genom beslut i kommunstyrelsen 2022-06-07 § 165 för uppförande av ca 26 st par- och radhus efter ett jämförelseförfarande inom Dalbo. Markområdet omfattar ca 9500 kvm av fastigheten Björsgården 1:12 och markanvisningen sträckte sig fram till 2024-06-30.

Därefter har ett beslut om förlängning tagits av kommunstyrelsen 2024-08-12 § 181. Förlängningen gällde till 2025-06-30. Aktören har aktivt drivit projektet framåt under markanvisningstiden, haft en kontinuerlig kontakt med kommunen och gjort anpassningar av projektet för att få en bättre anpassning till marknadsförutsättningarna.

Bolaget har fullföljt markanvisningen och önskar nu förvärva fastigheten. Bolaget har erhållit bygglov genom miljö- och byggnadsnämndens beslut 2025-01-29 § 7 och avser att påbörja byggnation under 2026.



Kartbild på området.

Dialog

Dialog har förts mellan Bolaget Daltallen projekt AB och kommunstyrelseförvaltningen.

Beslutsunderlag

- Överlåtelseavtal
- Markanvisningsavtal Dalbo Ekeblad underskrivet 2022-05-09
- Kommunstyrelsens beslut 2022-06-07 § 165, KLF Hid: 2022.4072
- Kommunstyrelsens beslut 2024-08-12 § 181, KLF Hid: 2024.6726

Sara Fleuron
Handläggare

Beslutet skickas till

Kommunstyrelseförvaltningen, mark och exploateringskontoret
Kommunstyrelseförvaltningen, ekonomikontoret
Daltallen Projekt AB

ÖVERLÅTELSE- OCH GENOMFÖRANDEAVTAL

Överlåtelse- och genomförandeavtal har träffats mellan:

Luleå kommun, org. nr 212000-2742
971 85 Luleå (Kommunen)

och

Daltallen Projekt AB, org. nr: 559373-0483
c/o Ekeblad Bostad
Datavägen 14A
436 32 Askim (Köparen)

Detta avtal reglerar villkoren för överlåtelse av fastigheten Björby 1:497 (Fastigheten) samt genomförandet av exploateringen av Fastigheten.

§ 1 Bakgrund

Bolaget erhöll markanvisning till fastigheten Björby 1:497 genom beslut i kommunstyrelsen KS 2024-08-12 § 181. Till grund för beslutet fanns ett markanvisningsavtal tecknat mellan parterna 2022-06-20/2022-05-18 (KS 2022-06-07 § 165) som reglerade villkor och förutsättningar för planering och byggande av det markanvisade området. Detta ursprungliga markanvisningsavtal har löpt ut 2024-06-30, och därefter har ett nytt avtal upprättats med samma villkor i ovan nämnda beslut, KS 2024-08-12 § 181. Markanvisningen gäller således till 2025-06-30.

Bygglov har erhållits genom beslut 2025-02-04 i ärende L-2024-949.

§ 2 Fastighetsöverlåtelse och tillträde

Kommunen överlåter och försäljer Fastigheten till Köparen. Tillträde till Fastigheten ska ske 2026-04-30 (Tillträdesdagen). Tillträdesdagen kan ändras med ett tilläggsavtal.

§ 3 Köpeskilling

I köpeskilling ska Köparen betala
ÅTTAMILJONERETTHUNDRATJUGOFEMTUSEN (8 125 000:-) kronor.
Köpeskillingen ska betalas senast på Tillträdesdagen. Köpeskillingen ska
betalas mot faktura som skickas till Köparen (Daltallen Projekt AB),
Datavägen 14A, 436 32 Askim (faktura@ekebladbostad.se), av
Kommunen.

Köpeskillingen utgår ifrån nu gällande taxa för radhus om 325 000
kr/enhet och baseras på det antal enheter som redovisas i
bygglovshandlingarna.

§ 4 Fastighetens skick

Fastigheten överläts i befintligt skick och fri från penninginteckningar
och inskrivna rättigheter.

En markundersökning är utförd i samband med detaljplanearbetet.
Resultatet från undersökningen finns att läsa i den markmiljötekniska
utredningen som Köparen tagit del av.

Kommunen svarar för kostnader hänförliga till eventuella markföroreningar
och förekomst av arkeologiska lämningar inom markanvisningsområdet och
svarar för att hantera dessa så skyndsamt som möjligt.

§ 5 Utgifter och inkomster

Räntor, skatter och andra utgifter som belöper på Fastigheten och som
avser tiden fram till Tillträdesdagen ska betalas av Kommunen och för
tiden därefter av Köparen. Inkomster från Fastigheten fördelas på samma
sätt som utgifterna.

§ 6 Anslutningsavgifter

Köparen ska betala samtliga anläggnings- och anslutningsavgifter för
vatten, avlopp, dagvatten, el, fjärrvärme, tele/opto m.m. avseende
Fastigheten. Samtliga avgifter ska erläggas direkt till respektive
leverantör.

Någon särskild ersättning för gatukostnadsersättning ska inte betalas.
Gatukostnadsersättning för eventuella förbättringsåtgärder i framtiden

kan dock komma att krävas.

§ 7 Lagfart

Köparen betalar kostnader för lagfart. Köparen är medveten om att avtalet är villkorat på ett sätt som innebär att endast vilande lagfart kan erhållas.

När Köparen visat för Kommunen att villkoret enligt § 11 är uppfyllt kan full lagfart erhållas. Kommunen ska omedelbart upprätta ett skriftligt intyg som skickas till Köparen.

§ 8 Vatten, avlopp och dagvatten

Köparen ska ansluta Fastighetens båda områden till det kommunala vatten-, avlopps- och dagvattennätet.

Samtliga lösningar för vatten, avlopp och dagvatten ska projekteras och anläggas i enlighet med Luleå miljöresurs AB (Lumire) projekteringsanvisningar.

§ 9 Genomförande under byggtiden

För exploaterings genomförande och med syfte att åstadkomma bästa möjliga anpassning mellan bebyggelsen i området ska Kommunens, Köparens och eventuella övriga byggaktörers arbeten samordnas. Samordning ska bland annat ske för frågor kring logistik, leveranser, tidplaner, besiktningsfrågor, kommunikation, information, avfallshämtning m.m.

Köparen svarar själv för att samarbeta med berörda inom exploateringsområdet. Samordningen ska ske så att entreprenadarbeten inom och utanför området fungerar. Köparen ska till kommunens representant i god tid redovisa sin översiktliga tidplan för samtliga arbeten i området.

Etablering av bodar, parkeringsplatser, upplag och dylikt ska i första hand ske inom Köparens fastighet. Vid ev. behov av nyttjande av annan mark ska detta regleras genom skriftligt avtal.

Kommunen svarar för att hålla befintliga gator i nuvarande skick för att

möjliggöra byggtrafik och övrig trafik under byggtiden. Om Köparen bedriver transporter på befintlig gata på sådant sätt och med sådan omfattning att gatans skick väsentligt försämras, åligger det Köparen att återställa gatan till ursprungligt skick.

Kommunen och Köparen ansvarar för återställande av skador på den andra partens egendom. Innan skada åtgärdas ska godkännande inhämtas från drabbad part. Drabbad part har rätt att på bekostnad av den som orsakat skada själv reparera skadan.

Innan byggstart ska Kommunen och Köparen gemensamt genomföra en syn av markanläggningar, träd och annan vegetation inom och invid Fastigheten. Köparen kallar till synen. Vid denna syn ska status och eventuella skyddsåtgärder säkerställas.

§ 10 Övrigt

Köparen ska skapa förutsättningar för att avfallshanteringen under byggtiden och under anläggningarnas drift anpassas till långtgående källsortering och återvinning där avfallet ska kunna tas om hand via källsortering och kompostering. Köparen ska följa Lumires anvisningar för ny- eller ombyggnationer av avfallsutrymmen. Köparen ansvarar för tillgängligheten till avfallsutrymmen.

§ 11 Villkor för avtalets giltighet och bestånd

Detta avtal är för sin giltighet villkorat av att:

Köparen har påbörjat byggnation i väsentlig omfattning senast 2 år efter att detta avtal undertecknats av båda parter. Med väsentlig omfattning avses utförd gjutning av grunder för 50% av bostäderna.

Köparen ska även ha tecknat förhandsavtal på 50% av bostäderna. Ytterligare ska köparen uppvisa bindande kontrakt med byggaktör som omfattar hela entreprenaden.

Villkoret i punkt ovan innebär att Köparen enbart kan erhålla vilande lagfart till dess att villkoret är uppfyllt. När villkoret är uppfyllt ska Kommunen omedelbart utfärda intyg om detta så att Köparen kan erhålla full lagfart.

Om villkoret ovan inte uppfylls är detta avtal ogiltigt. Köparen är skyldig att återställa marken till på avtalsdagen ursprungligt skick efter vidtagna undersökningar om kommunen så begär. Kommunen ska återbetala erlagd köpeskilling utan ränta till Köparen. I övrigt har ingen part rätt till någon ersättning av den andra parten i anledning av att avtalet förfaller.

§ 12 Ändring och tillägg

Ändring av eller tillägg till detta avtal ska upprättas och undertecknas av båda parterna.

§ 13 Överlåtelse

Detta avtal får inte överlåtas till annan part än Bostadsrättsföreningen Bergtallen (org. nr 769641-2241) utan Kommunens skriftliga medgivande.

§ 14 Avtalsexemplar

Detta avtal har upprättats i två exemplar varav parterna tagit var sitt.

Luleå 2025-

Ort: 2025-

För Luleå kommun

För Daltallen Projekt AB

.....
Roger Tuomas
Mark- och exploateringschef

.....

Roger Tuomas namnteckning bevittnas:

.....

MARKANVISNINGSAVTAL

LULEÅ KOMMUN

Detta markanvisningsavtal har träffats mellan:

Luleå kommun, arg nr 212000-2742
971 85 Luleå, ("Kommunen"); och

Daltallen Projekt AB, org nr: 559373-0483
c/o Ekeblad Bostad
Datavägen 14A
436 32 Askim ("Byggherren")

§ 1 Bakgrund

Luleå kommun har under början av 2022 bjudit in till intresseanmälan för markanvisning av ett område för bebyggelse av rad-, par- eller kedjehus på Dalbo. Området är planlagt (PL457) och infrastrukturen är i huvudsak utbyggd på området. Vid utvärdering beslutades att det bland de inkomna förslagen fanns tillräcklig nivå och kvalitet för att vid sidan om den aktuella markanvisningen föreslå en aktör för markanvisning för ett område söder om vägen. Byggherrens förslag bedömdes väl uppfylla kommunens intentioner och ambitioner för området varför de föreslogs tilldelning av detta område.

Detta avtal ska ligga **till** grund för beslut om markanvisning **till** Byggherren inom den aktuella platsen. Markanvisningsavtalet syftar **till** att reglera de villkor och förutsättningar som gäller för planering och utbyggnad av det markanvisade området.

§ 2 Markanvisning

Byggherren erhåller markanvisning **till** två områden om totalt ca 9500 kvm av fastigheten Björsbyn 1:12 (hädanefter benämnt markanvisningsområdet) för uppförande av ca 26 st par- och radhus. Markanvisningsområdet har markerats på bifogad karta, se bilaga 1.

Markanvisningen ger Byggherren rätt att förvärva markanvisningsområdet med äganderätt förutsatt att villkoren i detta avtal är uppfyllda.

Markanvisningen gäller från och med kommunstyrelsens godkännande av detta avtal och fram till överlåtelseavtal tecknats, dock senast 2024-06-30.





§ 3 Byggherrens förslag och markens bebyggande

Byggherren ska bebygga markanvisningsområdet med ca 26 st rad- och parhusbostäder. Bostäderna ska upplåtas med bostadsrätt.

Byggherres förslag till utformning och gestaltning framgår av bilaga 2.

§ 4 Marköverlåtelse

När Byggherren erhållit bygglov, presenterat tidplan för projektet och i övrigt visat på hur projektet kommer att genomföras i enlighet med förslaget kommer kommunen att upprätta avtal om marköverlåtelse och genomförande.

Avtalet kommer att villkoras med en byggnadsskyldighet som innebär att Byggherren måste påbörja byggnation i väsentlig omfattning inom viss tid efter avtalets undertecknande. Detta innebär att Byggherren enbart erhåller vilande lagfart till dess att villkoret är uppfyllt.

Markpriset är 325 000 kr per rad-/parhus förutsatt att köpeavtal tecknas under 2023. I annat fall är markpriset den vid försäljning gällande kommunala markpristaxan.

Köpeskillingen ska erläggas på tillträdesdagen.

§ 5 Markens skick

Marken kommer att överlåtas i befintligt skick och fri från penninginteckningar.

§ 6 Markföroreningar och Arkeologi

Kommunen svarar för kostnader hänförliga till eventuella markföroreningar och förekomst av arkeologiska lämningar inom markanvisningsområdet och svarar för att hantera dessa så skyndsamt som möjligt.

§ 7 Kostnader

Byggherren svarar för kostnader för bygglov samt planavgift, va-anläggningsavgift, elanslutning, lagfart m.m. i enlighet med gällande taxor.

Byggherren svarar för kostnader för anläggande av VA-nät inom markanvisningsområdet från förbindelsepunkt enligt § 9.

Kommunen ansöker om och bekostar avstyckning av markanvisningsområdet i enlighet med gällande detaljplan snarast möjligt efter att beslut om markanvisning enligt detta avtal fattats.



I priset för den kommande marköverlåtelsen ingår den på den blivande fastigheten belöpande gatukostnadsersättningen. Någon särskild ersättning ska därmed inte erläggas. Detta gäller dock inte gatubyggnadskostnader för eventuella förbättringsåtgärder som kan komma att krävas i framtiden.

§ 8 Tillträde

Tillträde till markanvisningsområdet regleras vid kommande marköverlåtelse. Byggherren äger rätt att under markanvisningstiden beträda området för erforderliga förberedande undersökningar, mätningar, osv. Sker inte förvärv av markanvisningsområdet ska Byggherren på egen bekostnad återställa markanvisningsområdet efter vidtagna undersökningar om kommunen så begär.

§ 9 Vatten, avlopp och dagvatten

Det markanvisade området ligger inom verksamhetsområde för vatten och avlopp samt dagvatten. Förbindelsepunkt med mätarbrunn kommer att upprättas för respektive av de två områden som ingår i markanvisningsområdet. Byggherren bygger sedan internt nät från förbindelsepunkterna.

Byggherren ansvarar för servisansökan inför VA-anslutning enligt e-tjänst på kommunens hemsida.

Dagvatten får anslutas på kommunens nät.

§ 10 Upplåtelse till tomtkön

Minst 15 st (60%) av bostäderna (bostadsrätterna) ska erbjudas den kommunala tomtkön under en månads tid från att försäljningsmaterial har överlämnats **till** kommunen. Byggherren ska tillhandahålla försäljningsmaterial som underlag för erbjudande **till** tomtkön.

§ 11 Upphörande av markanvisning

Parterna är överens om att Kommunen äger rätt att häva avtalet och omedelbart återta markanvisningen om det är uppenbart att Byggherren inte avser eller förmår att genomföra projektet i den takt eller på det sätt som framgår av detta avtal.

Byggherren är införstådd med att en hävning av avtalet och återtagen markanvisning inte ger Byggherren någon rätt till ersättning för nedlagda kostnader eller kompensation på annat sätt.



§ 12 Ändringar och tillägg

Ändringar och tillägg till detta avtal ska upprättas skriftligen och undertecknas av båda parter.

§ 13 Vidareöverlåtelse

Detta avtal får inte överlåtas **till** annan part utan kommunens skriftliga medgivande.

§ 14 Avtalsexemplar

Detta avtal har upprättats i två exemplar varav parterna tagit var sitt.

§ 15 Kommunens godkännande

Avtalet gäller under förutsättning av kommunstyrelsens godkännande.

Luleå 2022-Qh-1,'0

För Luleå Kommun



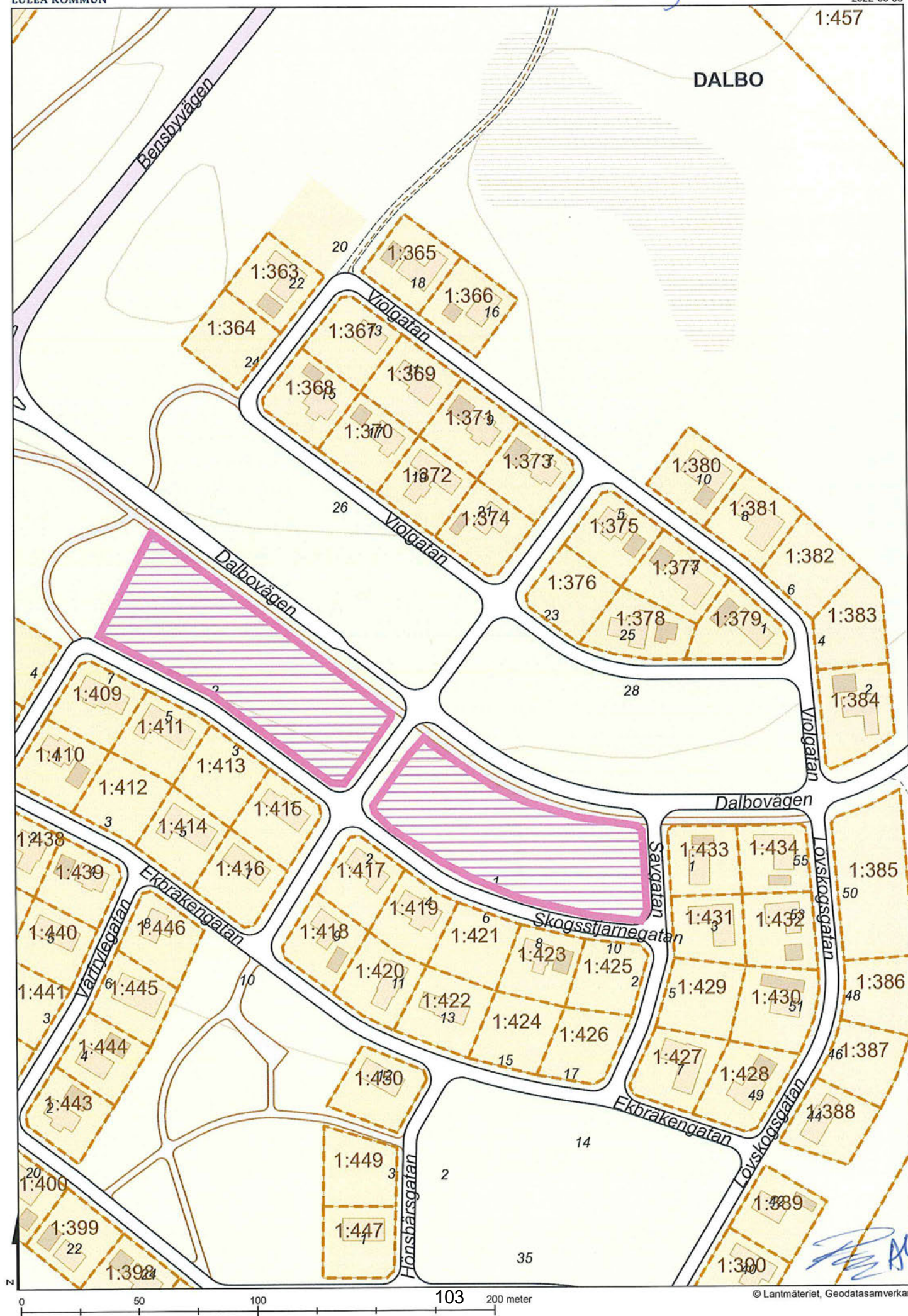
Samhällsutvecklingschef

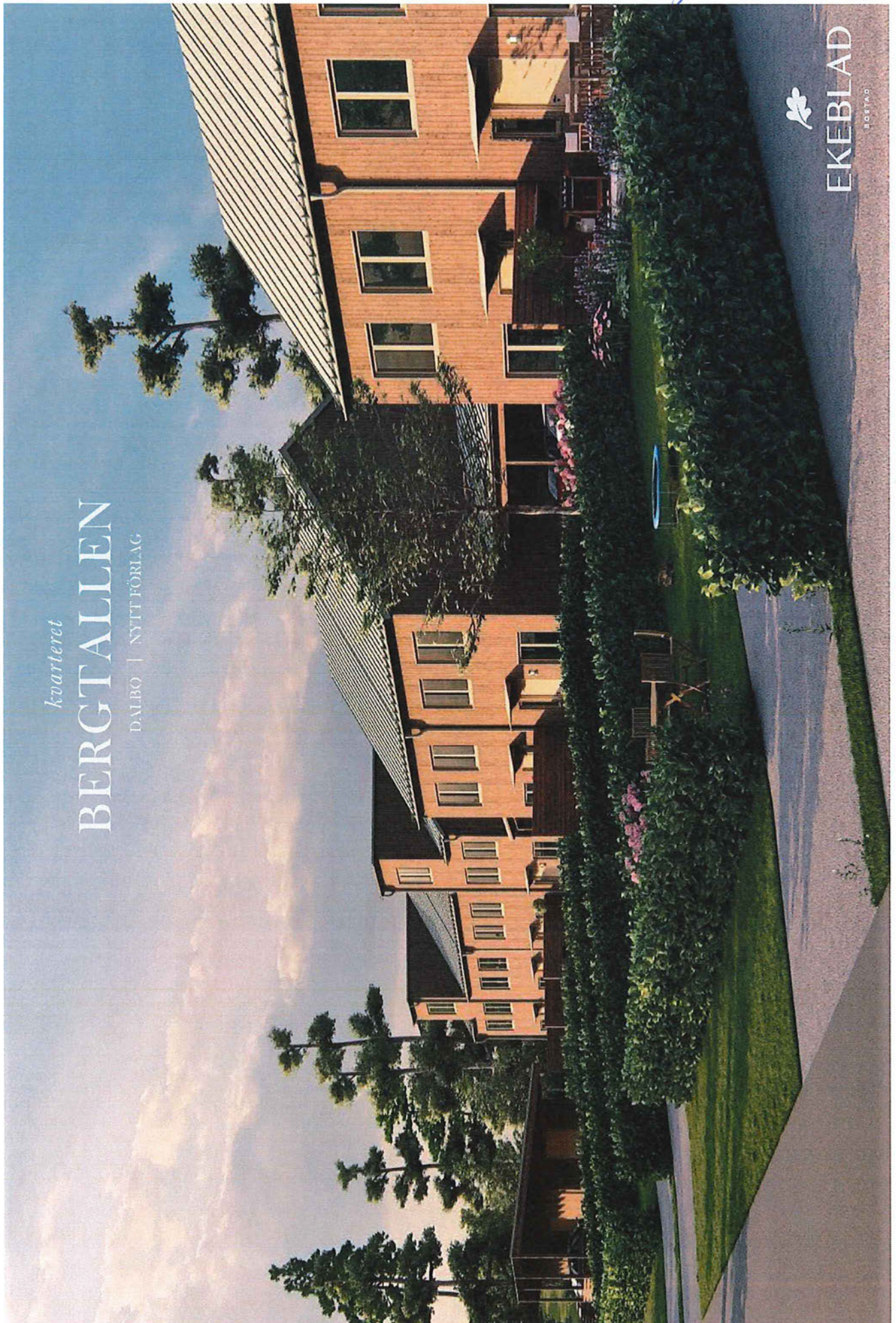
Luleå 2022-Ö-1g

För Byggherren

Bilaga 1: Karta markanvisningsområde

Bilaga 2: Byggherrens förslag





kvarteret
BERGTALLEN
DALBO | NYTT FÖRLAG


EKEBLAD
BOSTAD

Handwritten signature and initials

Vision

26 bostäder • 115 - 150 m²

Ekeblad Bostad erbjuder ett unikt koncept för radhusbebyggelse baserat på lång erfarenhet och en vilja att skapa områden med god gemenskap och bostäder till en rimlig kostnad. I denna presentation vill vi visa hur området kan utvecklas med attraktiva, prisvärda och klimatsmarta bostäder.

Med en naturära arkitektur och en genomtänkt växtlighet med koppling till området, skapas en harmonisk och samtidigt intresseväckande gestaltning.

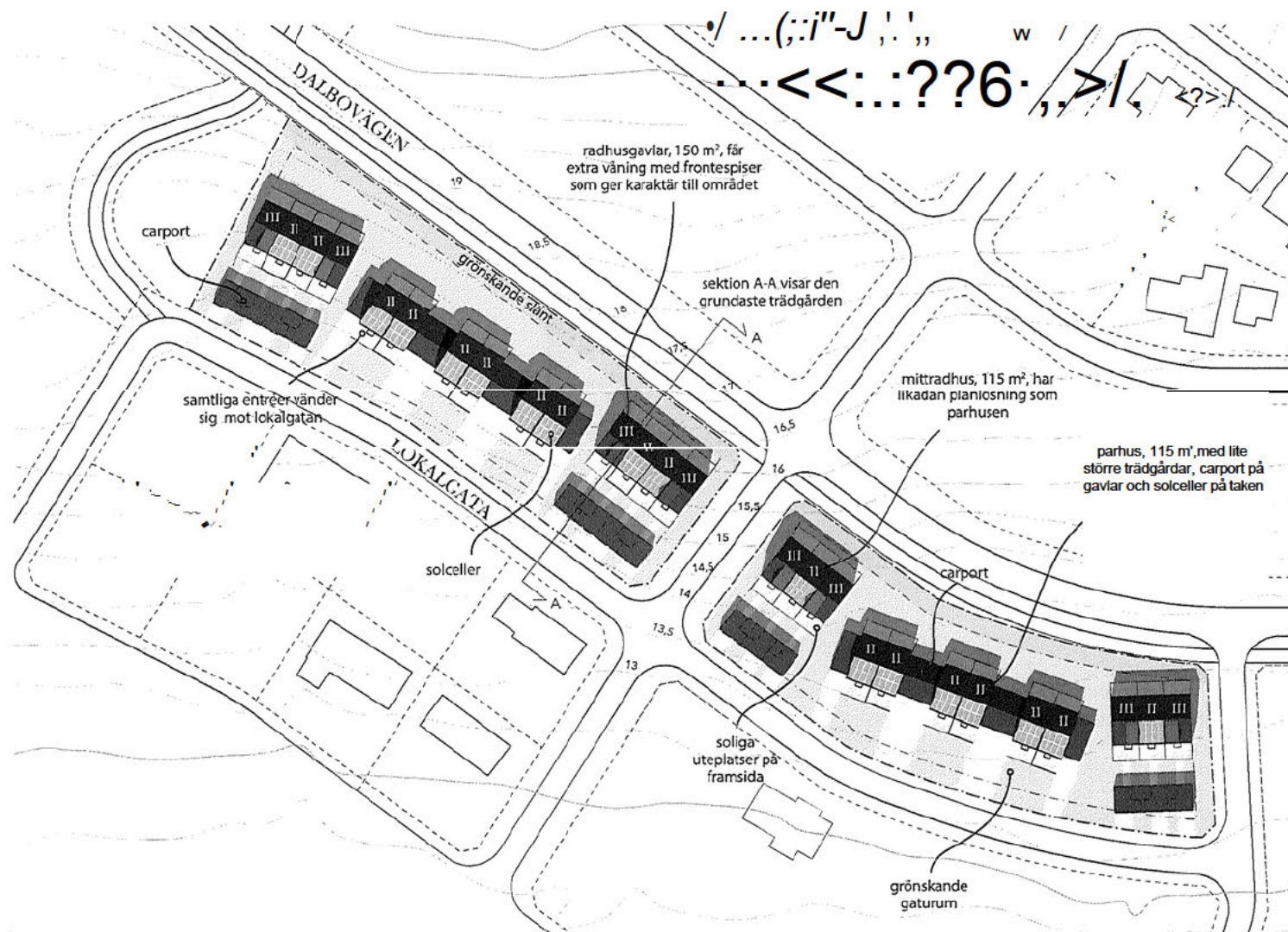
Vår ambition är att hålla en hög hållbarhetsnivå genom att erbjuda prisvärda och kvalitativa bostäder och skapa ett levande bostadsområde. Vi erbjuder bland annat medfinansiering via konceptet BoStart för att bredda möjligheter för en ekonomiskt svagare målgrupp att köpa sin första bostad. Solceller sätts på alla tak i gynnsamma sollägen.



EKEBLAD

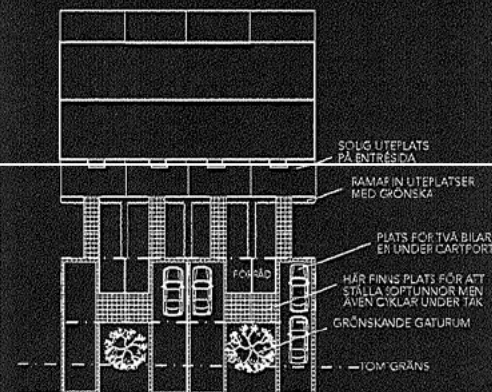
BOSTAD

Illustrationsplan



26 BOSTADSRÄTTER

- 12 parhus 2 vån, 115 m²
- 6 radhus 2 vån, 115 m²
- 8 radhus 2.5 vån, 150 m²



Vi föreslår att placera radhus och parhus på ett följsamt vis längs lokalgatan, men inskjutna en bit för att tillskapa en solig uteplats på framsidan mot söder. Carportar placeras längs gatan intill radhusen, men gestaltas på ett medvetet vis för att inte skapa en tråkig barriär längs gaturummet. Blandningen av parhus och radhus ger en variation och ett mer öppet och grönskande gaturum.

Gestaltungsstrategier

Ullrich och arkitektoniska kvaliteter

MEDFINANSIERING - BOSTART

vi erbjuder medfinansiering genom vårt koncept "Bostart" för att bredda möjligheter för en ekonomiskt svagare målgrupp att köpa sin första bostad

PRISVÄRDA BOSTÄDER

vi försöker hålla nere insatsnivåer och samtidigt erbjuda attraktiva bostäder genom smarta val och balans i gestaltning för att ge fler möjlighet att ta sig in på bostadsmarknaden

GENOMFÖRBART PROJEKT

vi har gedigen erfarenhet kring bostadstyperna i Bergtallen med effektiva byggprocesser, hållbar projektplan och väl inarbetade system som höjer kvalitetsnivån

VI LOVAR OCH LEVERERAR

ni kan räkna med att vi är en ansvarsfull och trygg projektutvecklare som håller vad vi lovar

EKONOMISKT STABILT BOLAG

Ekeblad Bostad har just nu 540 mkr i eget kapital

ANVÄNDRING TILL PLATSEN

närhet till naturen tillvaratas och synliggörs i fasadgestaltning och koncept för växtlighet

KVALITATIVA BOSTÄDER

generösa fönsterstorlekar, intresseväckande fasadgestaltning, öppen planlösning på entreplan, upp till fyra sovrum, hög nivå på standardutförande men även flera interiöra val som ger möjlighet för köpare att sätta sin egen prägel på bostaden

MAXIMERA SOLLÄGEN

Bostädernas sollägen optimeras utifrån fastighetens förutsättningar.

När li utformar bostadsområden utgår vi från lokala förutsättningar och vill att husens utformning på bästa sätt ska komplettera, utveckla och förstärka närmiljön. När känsla för arkitektur blandas med intresse för hållbarhet, byggteknik, ekonomi, innovation och ett genuint intresse för samhället vi verkar i, blir vårt bidrag till samhällsbyggnad klokare och våra idéer får större möjlighet att bli till verklighet.

BIOLOGISK MÅNGFALD

Slänter med växtlighet med fokus på att skapa goda livsmiljöer för insekter

SOLCELLER

tak med gynnsamma sollägen utrustas med solceller, Ekeblad Bostad investerar även i solcellspark

HÅLLBARA MATERIAL

i samtliga lösningar och materialval beaktas hela kedjan, från tillverkning, byggprocess, underhållskedje till vad som blir kvar efter rivning/återvinning

DAGVATTENHANTERING

så stor del som möjligt av dagvatten tas hand om inom fatigheten

OLIKA LÄGENHETSSTORLEKAR

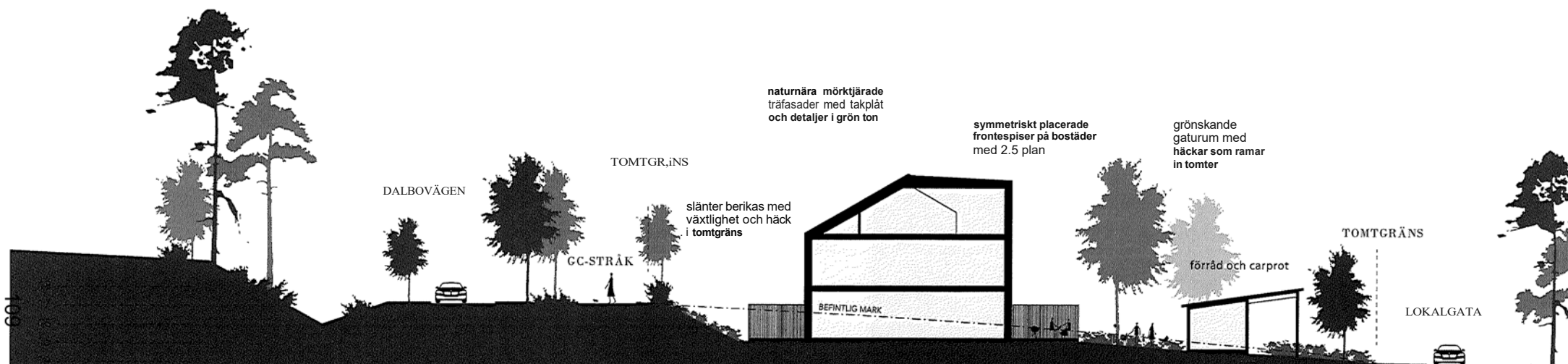
rad- och parhus i två storlekar, 115-150 m²



Sektion

Sektionen visar den grundaste trädgårdssituationen som är representativ för 10 av 26 bostäder (se illustrationsplan).

A-A SKALA 1:200



NATCRN}RA MATERIALPALETT

Områdets närhet till naturen tillvaratas och synliggörs i gestaltningen och dess materialitet. Vi föreslår enkla volymer med sadeltak i plåt, fasader i mörktjärat trä eller lasyr, plåtdetaljer i samma naturnära gröna ton som taket och generösa fönsteröppningar. Bostäder med 2.5 plan får symmetriskt placerade frontespiser. Med denna naturnära arkitektur och en genomtänkt växtlighet med koppling till området, skapas en harmonisk och samtidigt intresseväckande gestaltning.

UPPFART! SÖDER • SOLICA IJTEPL-ATSER

Med lokalgata och infarter i söder blir utmaningen att skapa ett attraktivt gaturum samtidigt som vi vill erbjuda alla bostäder carportar och soliga uteplatser. Därför har vi skjutit bak husvolymerna för att ge plats åt en uteplats på bostädernas framsida med mycket grönska i form av väl tilltagna gräsmattor inramade av häckplantering. Vi ser fördelen i att skapa generösa trädgårdstomter istället för en gemensam yta då de boende kommer ha nära till lekplats och naturområden.

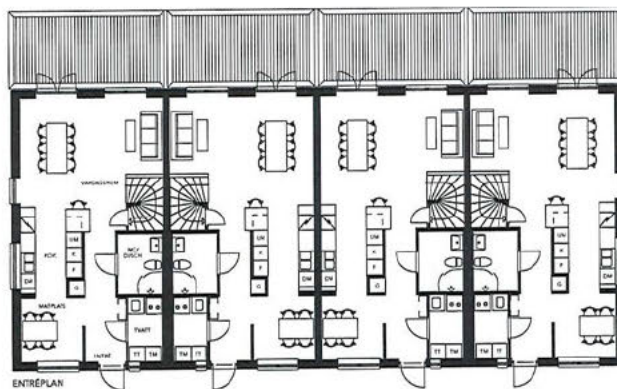
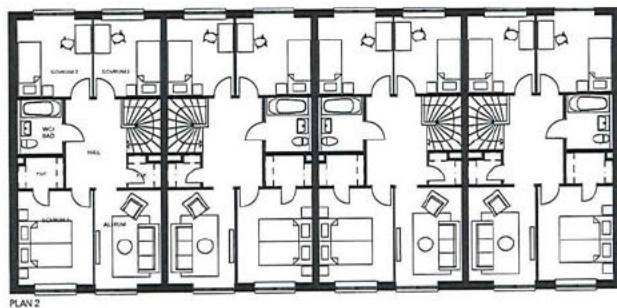
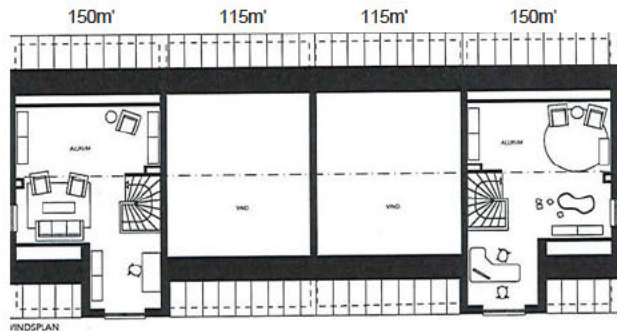
GRÖNSKANDE SLÄNTER

Parhusen har större trädgårdar även på baksidan där de med fördel ställer studsmattnar eller sparkar boll. På trädgårdssidan får de boende alltså både en plan trädgårdsdel samt en slänt upp till Dalbovägen. Vi vill utveckla slänterna genom att tillföra underhållsfri och släntanpassad växtlighet som även minskar risk för erosion då växtligheten binder upp underlaget och håller det på plats. Exempelvis Bergtall, Pinus mugo, marktäckande perenner och natursten tror vi kan bli fina inslag i slänterna. Slänten skulle även kunna terrasseras och användas till odling.

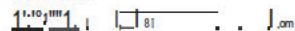
Blandade bostäder

2-2.5 plan

115-150 m²



SKALA 1:200



RAD- OCH PARHUS

Gavelradhusen blir lite större än resterande bostäder med ett extra vindsplan som passar perfekt för den som planerar att fortsättningsvis arbeta hemma även efter pandemin. Det extra planet kan också exempelvis användas för att ge barnen ett eget lekrum med gott om plats för förvaring eller varför inte en egen ateljé?

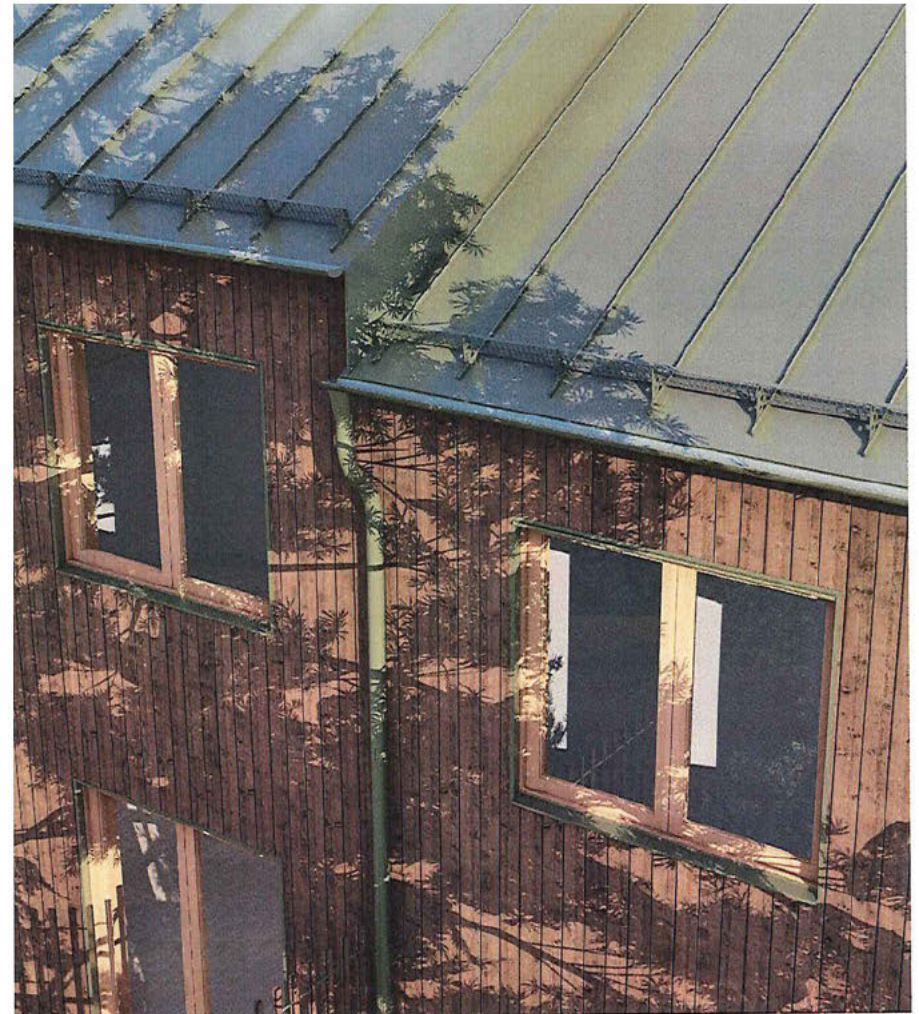
Variationen av bostäder breddar målgruppen något samtidigt som det ger karaktär till området med en intressant fasadgestaltning.

SÅLT 1300 BOSTÄDER

Vi har sålt 1300 rad- och parhus av denna typ. Genom att arbeta med effektiva byggprocesser där vi nyttjar skalfördelar och med väl inarbetade system för att upptäcka och förebygga fel kan vi höja kvalitetsnivån på våra bostäder och tidigt säkerställa en hållbar projektplan.

BOSTART

En tuff bostadsmarknad med stigande fastighetspriser, amorteringskrav och allt svårare att få bolån innebär att många människor har svårt att köpa en egen bostad. För att stötta människor i behov av en prisvärd bostad erbjuder Ekeblad Bostad via konceptet BoStart, en medfinansiering av bostadsköp. Konceptet innebär att Ekeblad BoStart tillsammans med köparen som vill flytta in i bostaden köper och äger 50 % vardera, men Ekeblad BoStart avstår sin rätt att bo i bostaden.



Ekeblad Bostad

OM OSS

Ekeblad Bostad grundades 2010 med en tydlig ide - att ge fler möjligheten att ta ett kliv in på bostadsmarknaden och få tillgång till en bostad som passar den aktuella livssituationen. Genom att arbeta med bostadskoncept där bra lösningar återanvänds i kombination med tydliga processer och ett stort fokus på lärande och förbättring har vi visat att det går.

Idag, drygt 10 år senare, har vi sålt över 1300 bostäder runt om i Sverige - från Ystad i söder till Luleå i norr. Med förståelse och engagemang för såväl människor som bostäder skapar vi hem i en verksamhet som präglas av ansvar, innovation och långsiktig lönsamhet.

Vår huvudsakliga verksamhet består av bostadsutveckling från tidigt markförvärv, detaljplaneprocesser och projektering till uppförande av inflyttningsklara hus.

Vi finns idag på fyra orter, med huvudkontor i Göteborg och satellitkontor i Ömsköldsvik, Karlstad och Skåne.

ETT STARKT TEAM

Hos oss arbetar arkitekter, projektledare och affärsutvecklare tätt tillsammans i projektets alla skeden. Vi har den gemensamma drivkraften att vi alla känner engagemang för att skapa trivsamma och hållbara bostadsområden, även om det är ur olika infallsvinklar. När känsla för arkitektur blandas med ett intresse för byggteknik, ekonomi, innovation och ett genuint intresse för samhället vi verkar i, blir vårt bidrag till samhällsbyggandet klokare och våra ideer får större möjlighet att bli till verklighet.

Att kunna genomföra de projekt vi tar oss an är viktigt för oss. Genom att arbeta med effektiva byggprocesser där vi nyttjar skalfördelar och väl inarbetade system för att upptäcka och förebygga fel kan vi höja kvalitetsnivån på våra bostäder och säkerställa ett hållbart genomförande. Vi anlitar stora och medelstora entreprenörer, ofta med en lokal förankring. Genom kostnadskontroll och ett fokus på effektivitet har vi en historik av stabila finanser. Det är en trygghet för våra bostadsköpare, samarbetspartners och medarbetare.

TIDPLAN

FES 2022	INLÄMNING
MAR 2022	UTVÄRDERING
APR 2022	
MAJ 2022	TILLDELNINGSBESLUT
JUN 2022	MARKANVISNINGSAVTAL
DEC 2022	BYGGLOV
JAN 2023	FÖRSÄLJNING
FEB 2023	
MAR 2023	AVROP ENTREPENAD
APR 2023	
MAJ 2023	BYGGSTART
MAJ 2024	FÖRSTA INFLYTTNING

17 medarbetare på 4 orter

ca 56 MSEK i eget kapital

38 färdigställda projekt

bostäder på över 2 orter

över 1300 sålda bostäder



Arkitekt SAR/MSA



Kontaktperson



Projektledare

Ekeblad Bostad AB

556792-5838

Datavägen 14A

436 32 Askim

www.ekebladbostad.se

Referensprojekt

Luleå kommun, Luleå, Ekklilad Bostad

ZICK ZACK

27.1.2020 i delmål

Status: Inflyttad

Vikingsstul: 2020

Vi är glada att kunna presentera Brf Zickzack som vårt första Svanenmärkta projekt! Vår ambition är att alltid ta ytterligare steg mot ett mer hållbart byggande i varje projekt.

Bostadsrättsföreningen Zickzack är utformat som ett attraktivt radhusområde med egna trädgårdstomter intill en gemensam innergård där grannskapet kan mötas. Solceller finns på samtliga bostäder vilket bidrar till en hållbar energiproduktion samtidigt som de sänker elkostnader. Den centrala grönskande innergården med gemensamt växthus samt tre odlingslådor till varje bostad, bidrar till ekologisk hållbarhet och skapar även rumsliga och sociala sammanhang. Arkitekturen är spännande och ger individuell karaktär till de enskilda bostäderna samtidigt som området hålls samman.

TALLKOTTEN

Luleå 2022

28.1.2022 i parhus • Status: Under planering

Ett stenkast från Dalbo håller vi just nu på att uppföra 28 välplanerade parhus om 115 kvadratmeter i två plan. Det var stort intresse redan från start och alla bostäder var slutsålda på 2 månader. Vi får fortfarande in många nya intresseanmälningar från folk som hoppas på att vi ska kunna bygga fler liknande bostäder i området. Projektet har gått från första ide till byggstart inom loppet av ett år och beräknad inflytt är i slutet av 2022.

Bostadsrättsföreningen Tallkotten kännetecknas av medvetna val, både för den inre och yttre miljön. Projektet har haft stora utmaningar med höjdskillnader i två riktningar där vi hittat en bra metod för att anpassa husen till den omgivande miljön för att få en naturlig anslutning mellan husen och tallskogen utan stödmurar.

Vi är tacksamma för förtroendet för att utveckla bostäder i Luleå och hoppas detta är startskottet för att få utveckla fler bostadsprojekt i staden.



.....
.....
N



§ 165

Markanvisning del av Björnsbyn 1:12 till Daltallen Projekt AB

Ärendenr 2022/674-3.1.2.2

Kommunstyrelsens beslut

1. Kommunstyrelsen beslutar att Daltallen Projekt AB erhåller markanvisning till del av fastigheten Björnsbyn 1:12 i enlighet med bifogat markanvisningsavtal.
2. Markanvisningen ska gälla till 2024-06-30.
3. Minst 15 av bostäderna ska i första hand erbjudas den kommunala tomtkän
4. Markpriset utgör 325 000 kr per hus förutsatt att förvärv sker under 2023. I annat fall utgörs priset av den vid förvärvstidpunkten gällande taxan.
5. Samhällsutvecklingschefen får rätt att underteckna markanvisningsavtalet inklusive eventuella ändringar och tillägg samt efterföljande överlåtelsehandlingar.

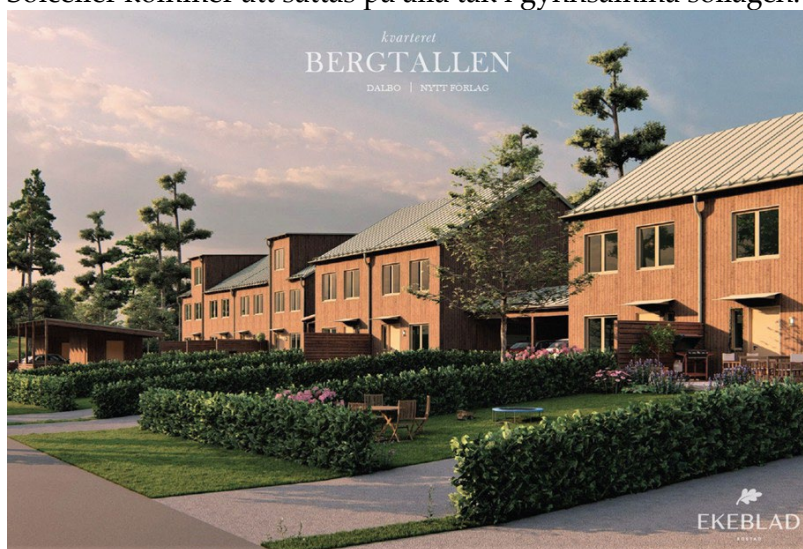
Sammanfattning av ärendet

Luleå kommun har under början av 2022 bjudit in till intresseanmälan för markanvisning av ett område för bebyggelse av rad-, par- eller kedjehus på Dalbo. Området är planlagt (PL457) och beläget på norra sidan av Dalbovägen. Inbjudan betonade bla områdets närhet till naturen och behovet av anpassning till omgivning och den sluttande terrängen. I inbjudan framgick även att förslag som kommunen fann intressanta kunde bli aktuella för markanvisning på området söder om Dalbovägen.

Kommunen mottog 6 st intresseanmälningar från olika aktörer. Bedömningsgruppen gjorde bedömningen att det bland de inkomna förslagen fanns tillräcklig nivå och kvalitet för att vid sidan om den aktuella markanvisningen föreslå en aktör för markanvisning på området söder om vägen.

Bland de inkomna förslagen var ett förslag från Ekeblad Bostad som höll en hög kvalitet vad gäller gestaltning, social hållbarhet, anpassning till omgivning och genomförandeförmåga. Ekeblad Bostad erbjöds därför att omarbeta sitt förslag för att anpassas till förutsättningarna på det södra radhusområdet med bland annat andra angöringsriktningar.

Det omarbetade förslaget innebär uppförande av 26 st par- och kedjehus i bostadsrättsform. Bostäderna varierar i storlek och lösning och ger förutom en varierad och inbjudande karaktär till gaturummet även ett bredare utbud av bostäder. Ekeblad Bostad erbjuder också genom sitt koncept BoStart möjligheter för en ekonomiskt svagare målgrupp att köpa sin första bostad. Områdets närhet till naturen har tillvaratagits och synliggjorts i gestaltningen och trädgårdarna har utformats för ett trivsamt uteliv och ett grönskande gaturum. Solceller kommer att sättas på alla tak i gynnsamma sollägen.



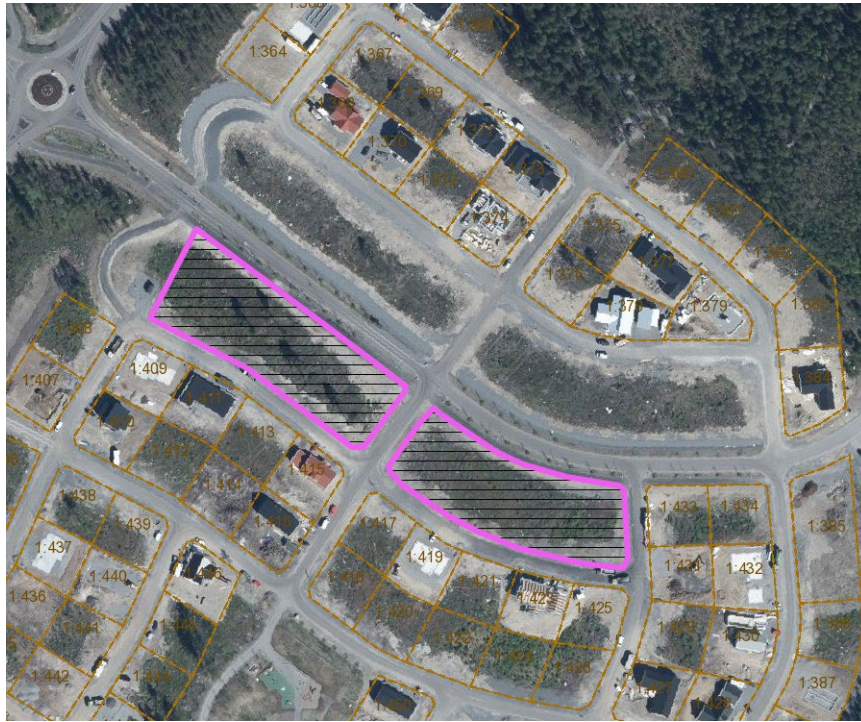
Byggherrens förslag

Ett förslag till markanvisningsavtal har tagits fram. Markanvisningsavtalet innehåller bla nedanstående villkor. Ekeblad Bostad genom sitt projektbolag Daltallen Projekt AB äger rätt att förvärva två områden av Björssbyn 1:12 om ca 9500 kvm. Markpriset utgör 325 000 kr per hus förutsatt att förvärv sker under 2023. I annat fall utgörs priset av den vid förvärvstidpunkten gällande taxan.

När byggherren presenterat tidplan för projektet och erhållit bygglov upprättar kommunen köpeavtal för överlåtelse av marken. Köpeavtalet kommer att villkoras att gälla under förutsättning av att byggnationen påbörjas i väsentlig omfattning inom viss tid efter överlåtelsen.

Byggherren betalar alla kostnader för bygglov inkl planavgift, VA-anslutning, el mm enligt gällande taxor. Byggherren ansvarar för utbyggnad av VA-nät inom området efter anvisning om två förbindelsepunkter. Kommunen svarar för kostnad för fastighetsbildning.

Eftersom området bebyggs med småhus ska, i enlighet med praxis, 15 av parhusen (60%) i första hand erbjudas den kommunala tomtkön. Markanvisningen ska gälla fram till 2024-06-30.

*Område för markanvisning*

Kommunstyrelsen föreslår i samråd med stadsbyggnadsförvaltningen att Daltallen Projekt AB erhåller markanvisning till del av fastigheten Björssbyn 1:12, i enlighet med upprättat förslag till markanvisningsavtal. Markanvisningen föreslås gälla till 2024-06-30 och minst 15 av bostäderna ska erbjudas den kommunala tomtkän. Markpriset utgör 325 000 kr per hus förutsatt att förvärv sker under 2023. I annat fall utgörs priset av den vid förvärvstidpunkten gällande taxan. Vidare att samhällsutvecklingschefen får rätt att underteckna markanvisningsavtalet inklusive eventuella ändringar och tillägg samt efterföljande överlåtelsehandlingar.

Kommunstyrelsens arbetsutskott har 2022-05-23 § 106 föreslagit kommunstyrelsen beslutar att Daltallen Projekt AB erhåller markanvisning till del av fastigheten Björssbyn 1:12 i enlighet med bifogat markanvisningsavtal och att markanvisningen ska gälla till 2024-06-30 samt att minst 15 av bostäderna ska i första hand erbjudas den kommunala tomtkän. Markpriset utgör 325 000 kr per hus förutsatt att förvärv sker under 2023 och i annat fall utgörs priset av den vid förvärvstidpunkten gällande taxan. Samhällsutvecklingschefen får rätt att underteckna markanvisningsavtalet inklusive eventuella ändringar och tillägg samt efterföljande överlåtelsehandlingar.

**Sammanträdet**

Ordföranden ställer arbetsutskottets förslag under proposition och finner att kommunstyrelsen bifaller förslaget.

Dialog:

Dialog har förts mellan bedömningsgruppen för markanvisning, stadsbyggnadsförvaltningen och byggaktören om projektet. Internt har dialog förts mellan kommunstaben och Stadsbyggnadsförvaltningen.

Bedömning utvecklingsområde: Ökad jämlikhet

Beslutet leder till en större blandning av bostäder både vad gäller hustyper, upplåtelseformer och husstorlekar vilket kan attrahera olika boendegrupper.

Bedömning utvecklingsområde: Mer jämställd fördelning av makt och resurser

Beslutet leder till ett bredare utbud av olika boendeformer i olika prisklasser.

Bedömning utvecklingsområde: Minskad klimatpåverkan

All nybyggnation innebär en påverkan på klimatet.

Bedömning utvecklingsområde: Starkare ekonomi för tillväxt

Beslutet bidrar till ökat utbud av bostäder.

Beslutsunderlag

- Inbjudan till markanvisning, KLF Hid: 2022.3269
- Protokoll urvalsprocess, KLF Hid: 2022.3270
- Förslag till markanvisningsavtal med bilagor, KLF Hid: 2022.3271
- Kommunstabens förslag gällande markanvisning på del av Björssbyn 1:12, Dalbo, till Daltallen Projekt AB, KLF Hid: 2022.3268
- Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut 2022-05-23 § 106, KLF Hid: 2022.3585

Beslutet skickas till

Daltallen Projekt AB
Kommunstaben, samhällsutvecklingsenheten
Stadsbyggnadsförvaltningen



§ 181

Markanvisning del av Björssbyn 1:12 till Daltallen Projekt AB

Ärendenr 2022/674-3.1.2.2

Kommunstyrelsens beslut

Kommunstyrelsen beslutar att ny markanvisning ska ges till Daltallen Projekt AB inom del av Björssbyn 1:12 på samma villkor som ursprungligt avtal. Markanvisningen ska gälla fram till 2025-06-30.

Sammanfattning av ärendet

Daltallen Projekt AB (Ekeblad Bostad) erhöll markanvisning till ett område utmed Dalbovägen för uppförande av radhus efter ett jämförelseförfarande under 2022. Markanvisningen gäller fram till och med 2024-06-30. Med anledning av svaga marknadsförutsättningar kommer inte projektet att påbörjas inom befintlig markanvisningstid. Aktören föreslås ges ny markanvisning med ytterligare ett år på samma villkor.

Samhällsbyggnadsutskottet har 2024-06-17 § 55 föreslagit kommunstyrelsen besluta att ny markanvisning ska ges till Daltallen Projekt AB inom del av Björssbyn 1:12 på samma villkor som ursprungligt avtal. Markanvisningen ska gälla fram till 2025-06-30.

Sammanträdet

Ordföranden ställer samhällsbyggnadsutskottets förslag under proposition och finner att kommunstyrelsen bifaller förslaget.

Beskrivning av ärendet

Daltallen Projekt AB erhöll markanvisning inom Dalbo för uppförande av ca 26 st par- och radhus efter ett jämförelseförfarande inom Dalbo. Markområdet omfattar ca 9500 kvm av fastigheten Björssbyn 1:12 och markanvisningen sträckte sig fram till 2024-06-30. Aktören har aktivt drivit projektet framåt under markanvisningstiden, haft en kontinuerlig kontakt med kommunen och gjort anpassningar av projektet för att få en bättre anpassning till marknadsförutsättningarna. Aktören avser att gå ut med försäljning efter sommaren för att i början av 2025 söka bygglov och därefter fullfölja markanvisning med ett förvärv och påbörjad byggnation. Aktören föreslås ges ny markanvisning på samma villkor som ursprungligt avtal med en markanvisningstid fram till 2025-06-30.

Det pris som anges i avtalet, 325 000 kr/radhus baseras på den av Kommunfullmäktige beslutade och gällande prissättningen för småhus (KF 2016-10-24). Avtalet anger att ny beslutad prissättning kan inträda efter 2023 vilket då också blir den gällande prissättningen vid försäljningstidpunkten. Om inget nytt beslut om småhus fattats inom markanvisningstiden gäller således fortsatt 325 000 kr/radhus.

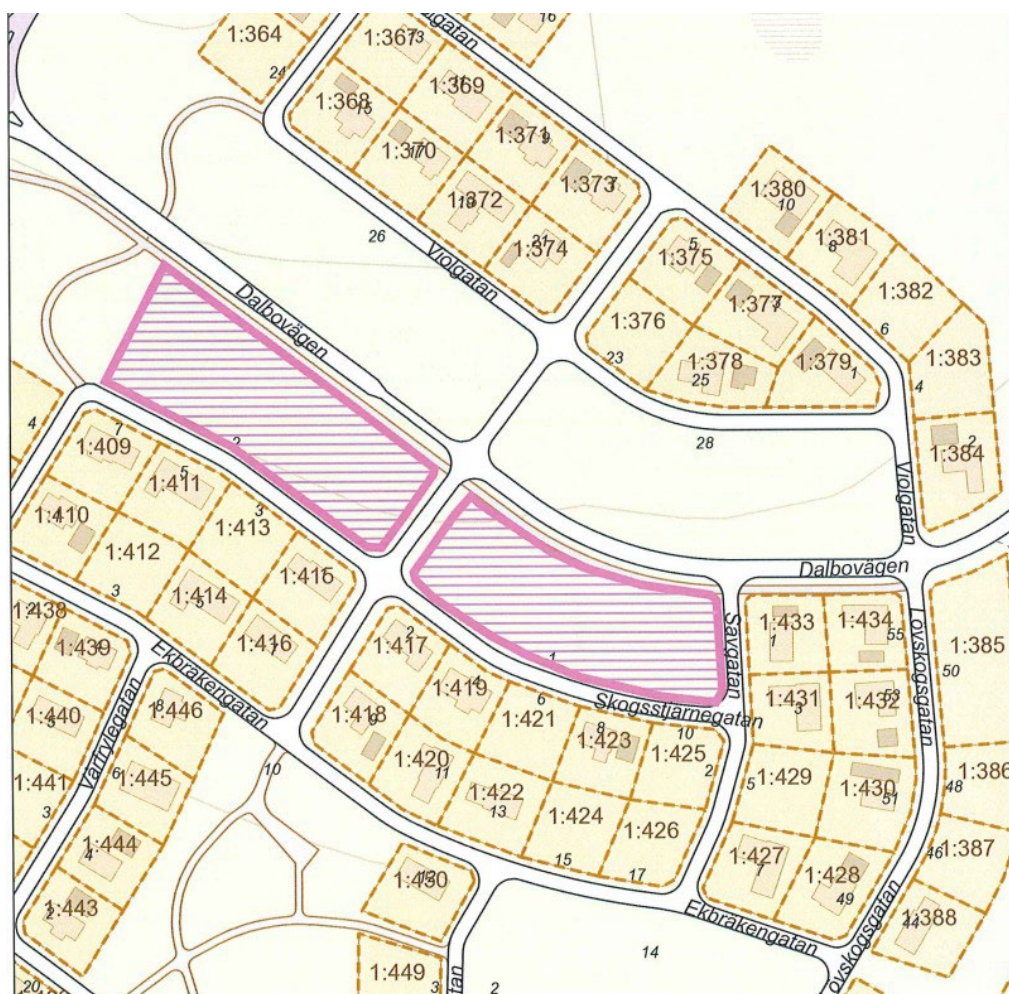


Bild över det markanvisade området

Dialog:

Dialog har förts mellan kommunstyrelseförvaltningen och aktören.



Beslutsunderlag

- Markanvisningsavtal, beslutat av Kommunstyrelsen 2022-06-07, KLF Hid: 2022.4493
- Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut gällande ny markanvisning Daltallen Projekt AB, Dalbo, KLF Hid: 2024.5053
- Samhällsbyggnadsutskottets beslut 2024-06-17 § 55, KLF Hid: 2024.5302

Beslutet skickas till

Mark- och exploateringskontoret
Ekeblad Bostad

Förslag till beslut gällande motion (SD) om gratis broddar för äldre i Luleå

Ärendenr 2024/1710-1.1.1.5

Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar bifalla motionen.

Sammanfattning av ärendet

Dexter Krokstedt (SD) har inlämnat en motion om gratis broddar för äldre i Luleå och föreslår

- att Luleå kommun utreder möjligheterna att erbjuda gratis broddar för kommunmedborgare som är 65 år eller äldre.

Ett antal olika aspekter behöver utredas för att kunna ta ställning till ett införande av gratis broddar för äldre i Luleå kommun, varför motionens förslag om att utreda frågan föreslås bifallas.

Beskrivning av ärendet

Motionären hänvisar till Socialstyrelsens rapport "Fallprevention – En kostnadseffektiv åtgärd?" från 2022. Enligt rapporten behöver ca 100 000 personer per år i åldersgruppen 65 år eller äldre uppsöka vård till följd av fallolyckor. Bland de som skadar sig avlider ca 2000 personer till följd av sina fallolyckor. En preventiv åtgärd är enligt Socialstyrelsen att äldre använder broddar vid vinterväglag. Motionären hänvisar till Övertorneå kommun, som sedan ett antal år tillbaka erbjuder gratis broddar till pensionärer för att förebygga fallolyckor.

Flera kommuner har infört utdelning av gratis broddar, exempelvis Göteborg, Övertorneå och Oskarshamn. Dessa kommuner rapporterar positiva effekter, men också utmaningar såsom låg användningsgrad, fel storlekar och att broddarna inte alltid upplevs som stabila. Samtidigt har andra kommuner, som Uppsala och Ekerö, valt att avslå liknande motioner med hänvisning till:

- Likställighetsprincipen: Att erbjuda en förmån till en viss grupp kan strida mot kommunallagen.
- Konkurrensskäl: en kommun ska agera konkurrensneutralt och får inte agera på sådant sätt att konkurrensen på den lokala marknaden snedvrids. Att gynna ett företag kan samtidigt innebära att ett annat missgynnas, vilket kan strida mot lagstiftning.
- Ekonomiska skäl: Kostnaden för inköp, distribution och administration kan vara betydande.

- Alternativa insatser: Fysisk träning, fixartjänster och förbättrad hemmiljö har starkare evidens för att förebygga fall.
- Individens ansvar: Vissa kommuner anser att det är den enskildes ansvar att införskaffa halkskydd.

För att kunna ta ställning till ett eventuellt införande av gratis broddar för äldre i Luleå kommun behöver kommunen utreda bland annat dessa olika aspekter samt bedöma om en sådan åtgärd är motiverad i relation till andra insatser som sker på området. Kommunstyrelseförvaltningen föreslår därför bifalla motionen om att utreda möjligheterna att erbjuda gratis broddar för kommunmedborgare som är 65 år eller äldre.

Beslutsunderlag

- Motion (SD) om gratis broddar för äldre i Luleå, KLF Hid: 2024.8458

Henrik Berg
Strateg

Beslutet skickas till

Samhällsomställningskontoret

Motion till kommunfullmäktige Luleå

Gratis broddar för äldre i Luleå

Enligt Socialstyrelsens¹ rapport från 2022 behöver cirka 100 000 personer per år i åldersgruppen 65 år eller äldre uppsöka vård till följd av fallolyckor. Bland de som skadar sig avlider ca 2000 till följd av sina fallolyckor. Samhället har som skyldighet att göra sitt yttersta för att säkerställa en god livskvalitet till den äldre generationen som förtjänstfullt arbetat och gjort sin plikt för Sverige. Socialstyrelsen fastställer i sin rapport att en preventiv åtgärd mot fallolyckor bland äldre är att använda broddar. Rapporten uppskattar att man kan minska äldres fallfrekvens med hela 58% genom att använda broddar vid vinterväglag.

I Övertorneå kommun erbjuder man sedan ett par år tillbaka gratis broddar till pensionärer för att motverka fallolyckor. Luleå har precis som Övertorneå ett subarktiskt klimat med långa kalla vintrar och korta somrar. Därav torde det vara naturligt att erbjuda gratis broddar till äldre även i Luleå kommun. Detta är inte enbart positivt för de äldres livskvalitet utan också ekonomiskt gynnsamt för kommunen. Genom att investera i preventiva åtgärder kan Luleå kommun spara in dels lidande för den äldre som drabbas, dels stora kommunala kostnader som hemtjänst och övrig omsorg.

Med anledning av detta yrkar Sverigedemokraterna:

- att Luleå kommun utreder möjligheterna att erbjuda gratis broddar för kommunmedborgare som är 65 år eller äldre

För Sverigedemokraterna Luleå

Dexter Krokstedt

2024-09-22

¹ Socialstyrelsen - <https://www.socialstyrelsen.se/globalassets/sharepoint-dokument/artikelkatalog/ovrigt/2022-5-7923.pdf>

Förslag till beslut gällande motion (L) Förändrade regler för studentbostäder

Ärendenr 2024/1923-1.1.1.5

Kommunstyrelseförvaltningen förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar att avslå motionen.

Sammanfattning av ärendet

Thomas Söderström (L) har lämnat in en motion om förändrade regler för studentbostäder.

Med anledningen av det som står skrivet i motionen föreslår motionären kommunfullmäktige besluta att:

- Lulebo ges i uppdrag att förändra reglerna för studentbostäder, så att nyutexaminerade kan ansöka om, eller på annat sätt tillåtas, att bo kvar under en begränsad period, med krav som säkerställer en smidig övergång från studier till arbetsliv.

Kommunfullmäktige har 2024-10-21 § 150 beslutat att motionen får ställas och överlämnas till kommunstyrelsen för beredning.

Kommunstyrelseförvaltningens motivering

Kommunstyrelseförvaltningen föreslår att motionen avslås. Om studenter får bo kvar i studentlägenheter efter avslutade studier kan detta leda till att nya studenter kan komma att stå utan bostad, då studentlägenheter är upptagna av hyresgäster som inte längre studerar.

Detta kan i sin tur leda till att nya studenter hyr vanliga lägenheter i brist på studentlägenheter, med följderna att när de före detta studenternas kontrakt på studentlägenheter avslutas kan vanliga lägenheter vara uppbokade av nya studenter.

Även ett tidsbegränsat innehav efter avslutade studier (t ex tre månader) leder till en negativ bortträngningseffekt. När studenterna avslutar sina studier i maj/juni påbörjas antagningen av nya studenter och så snart de får antagningsbesked söker de en studentlägenhet. Studierna börjar i augusti och då vill Lulebo kunna erbjuda nya studenter någonstans att bo. Nyutexaminerade studenter har då möjlighet att söka en ordinarie lägenhet när studierna avslutas, då deras kötid till dessa inte nollställs när de erhåller en studentlägenhet.

Lulebos uthyrningssystem erbjuder hyresgäster att ställa sig både i studentlägenhetskön och i den vanliga lägenhetskön. Kötiden nollställs bara för den typ av lägenhet kunden skriver kontrakt på, den andra kön påverkas inte. Det är av vikt att studenter som erhåller studentlägenheter står kvar i ordinarie bostadskö under studietiden för att på så sätt ha en större chans att erhålla ny lägenhet efter avslutade studier.

Av Lulebos studentlägenheter (1 013) är i september 2025:

- 892 uthyrda.
- 106 är spärrade för renovering, främst på Väderleden, Björkskatan, på grund av problem med många vattenskador.
- Det konstateras även en stor utmaning att få lägenheterna på Björkskatan uthyrda, där huvudanledningen är att studenterna vill bo närmare/på campus och flyttar från Björkskatan så snart de får tillgång till en lägenhet på Porsön.
- 15 är i uthyrningsprocessen, dvs kontrakt ej skrivet än.

Kötid för att få erbjudande är, för närvarande, minst två år förutom 1 rum med kokvrå (möblerad) på Björkskatan där kötiden är sex-tolv månader. Det beror på avståndet till LTU. Motsvarande lägenheter (1 r o k med kokvrå) på Porsön har en kötid på ca två år.

I dagsläget är det mellan 50–100 personer som anmäler intresse på en ledig studentlägenhet. Förra året, 2024, var det mellan 10–20 (ibland färre) sökande på varje ledig studentlägenhet. Det är med andra ord en väsentlig skillnad mellan åren.

Lulebos ståndpunkt är att det inte är rimligt att låta studenter med avslutade studier bo kvar i studentlägenheter med den höga efterfrågan det finns på dessa bland nya studenter. Att Lulebo överväger att omklassificera ca 100 studentlägenheter på Björkskatan till vanliga lägenheter (som även studenter får hyra via den ordinarie bostadskön) beror främst på att studenter inte önskar bo i det området och har inneburit vakanser för bolaget. Dessa lägenheter hade inte varit möjliga att hyra ut läsåret 2025/2026 p g a de omfattande renoveringar som måste ske.

I denna fråga finns det dock en målkonflikt med och ena sidan god tillgång på lägenheter för nyutexaminerade studenter som vill bo kvar i Luleå och andra sidan en god tillgång på studentlägenheter för nya studenter. Åtgärden för att minska denna målkonflikt är att Lulebo har uppdrag att fördubbla bostadsbyggandet under den rådande konjunkturen.

Dialog med Luleå Studentkår och deras svar:

Vi har redan tagit del av motionen via Teknologkåren och har förståelse för intentionen att underlätta för nyutexaminerade att etablera sig i Luleå. Samtidigt ser vi, precis som ni, att den nuvarande bostadssituationen för nyanlända studenter är ansträngd. Vår bedömning är därför att en förändring av reglerna riskerar att försvåra för nya studenter att hitta bostad – något som är en kritisk fråga för både Luleå tekniska universitet och studentkårerna.

För att få ett så tydligt underlag som möjligt arbetar vi just nu tillsammans med Teknologkåren och LTU med att kartlägga den faktiska bostadssituationen. Det arbetet är viktigt för att vi ska kunna ge ett mer formellt yttrande, men redan nu kan vi konstatera att tillgången på studentbostäder behöver säkerställas innan en förändring som denna kan bli aktuell.

Vi uppskattar att ni på Lulebo delar er bakgrundskunskap och erfarenhet i frågan. Vi hör gärna av oss om vi behöver mer detaljer kring exempelvis genomgångskontakt och studiekontroller under vårt pågående arbete.

Dialog med Teknologkåren och deras svar i bilaga.

Dialog

Dialog har genomförts med Lulebo AB.

Beslutsunderlag

- Motion (L) Förändrade regler för studentbostäder, KLF Hid: 2024.9117
- Svar från Teknologkåren på motion (L) om förändrade regler för studentbostäder, KLF Hid: 2025.10105

Rickard Lundmark
Direktör Kommunägda bolag

Beslutet skickas till

Motionären



Förändrade regler för studentbostäder

Det har nyligen rapporterats att det finns ett överskott av studentbostäder i Luleå. Samtidigt står många nyutexaminerade studenter inför utmaningen att hitta fortsatt boende medan de etablerar sig på arbetsmarknaden, vilket ofta resulterar i att de flyttar till andra kommuner. Genom att justera reglerna för studentbostäder kan vi erbjuda dessa studenter möjligheten att bo kvar i sina nuvarande bostäder under en övergångsperiod, i väntan på att de kan etablera sig på den ordinarie bostadsmarknaden.

Denna motion ligger i linje med Liberalernas mål att minska trösklarna för studenter att stanna kvar i vår kommun och därigenom skapa en mer välkomnande atmosfär. Genom att införa specifika villkor, såsom en begränsad boendetid, kan vi säkerställa att tillgången på studentbostäder inte urholkas över tid. En kvot eller ett maximalt antal bostäder som kan omfattas av denna möjlighet bör smidigt kunna justeras årligen för att anpassa sig till eventuellt överskott av bostäder.

Lulebo bör föra en dialog med studentorganisationerna vid LTU för att säkerställa att denna förändring genomförs på ett sätt som inte skapar problem och som möter de verkliga behoven hos de nyutexaminerade.

Med anledning av detta föreslår vi att kommunfullmäktige beslutar att:

- Lulebo ges i uppdrag att förändra reglerna för studentbostäder, så att nyutexaminerade kan ansöka om, eller på annat sätt tillåtas, att bo kvar under en begränsad period, med krav som säkerställer en smidig övergång från studier till arbetsliv.

Luleå 2024-10-18

Thomas Söderström (L)

Svar på motion (L) om förändrade regler för studentbostäder

Gällande studentbostäder anser Teknologkåren följande:

- Ingen ska behöva avstå från studier vid LTU på grund av bostadsproblem.
- Studentbostäder ska endast kunna upplåtas så länge studier bedrivs, med undantag för studieuppehåll på maximalt två år, till exempel för praktik, engagemang inom kåren m.m.

ur Teknologkårens åsiktsdokument, fastställt av Kårfullmäktige 2021-11-04

Teknologkåren vill att alla studenter vid LTU ska ha tillgång till en trygg och bekväm bostad, till ett pris överkomligt för en student. De senaste åren har bostadssituationen för studenter vid LTU varit relativt god, med utbud som generellt under året överstigit efterfrågan. Samtidigt har bostadssituationen för ordinarie hyresrätter i kommunen upplevts som förhållandevis sämre, med långa kötider och relativt höga hyror på de få lägenheter som funnits tillgängliga.

I detta kontext kan motionen anses rimlig, i alla fall utifrån perspektivet att kommunen vill att fler utexaminerade studenter vid LTU integreras i kommunen och stannar kvar i Luleå efter sina studier. Teknologkåren har ingen ståndpunkt i frågan om studenters integration med samhället, och varken förespråkar eller motsätter sig att studenter vid LTU ska känna sig välkomna att stanna kvar i Luleå efter studierna.

I år, och även historiskt, har dock bostadssituationen sett annorlunda ut. Vi har observerat hur en rad olika faktorer gjort att marginalerna i utbudet på studentbostäder i Luleå minskat, och Luleå har nedgraderats från grönt till gult enligt Sveriges förenade studentkårers mått. Vi har som studentkår förståelse för att frågan är komplex och beroende av en mängd olika faktorer, men måste alltid i första hand förespråka att de studentbostäder som finns i första hand ska räcka åt de studenter som aktivt studerar.

Vi är glada att några av kommunens politiker valt att engagera sig i frågor som gäller studenter och studenternas trivsel i Luleå, och välkomnar dialogen om studentbostadssituationen. Uppdraget som motionen föreslår har potential att skapa verktyg för att bättre nyttja våra studentbostäder i de tider då studentbostäder står tomma, och det är i sig inte något negativt. Dock måste det tas i beaktning att bostadssituationen förändras kontinuerligt, och ett överflöd i studentbostäder vissa år kan fort bli ett underskott när koordination och kommunikation mellan involverade parter inte finns.

Teknologkåren ställer sig därför positiv till en utökad dialog om studentbostäder, men måste ställa sig **emot** den specifika motionen i fråga. Vi önskar att politiken, snarare än att ge specifika detaljstyrningar i komplexa frågor, istället ser till att ansvar tas från kommunens sida för att koordination sker om bostadssituationen mellan LTU, kårerna, kommunen och bostadsbolagen.

Med vänliga hälsningar,

, Kårordförande Teknologkåren



Förslag till beslut gällande Luleåförslaget Landgång till isvägar Varvet-Hägern

Ärendenr 2025/163-1.5.2.1

Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar att avslå Luleåförslaget Landgång till isvägar Varvet-Hägern.

Sammanfattning av ärendet

Kommunfullmäktige har 2023-03-10 § 110 beslutat om förändrat arbetssätt för att omhänderta medborgares idéer. I det nya arbetssättet ska kommunfullmäktige fatta beslut om att bifalla eller avslå inkomna förslag, i de fall förslagsställaren önskar en politisk prövning. Medborgaren har begärt en politisk prövning av arbetsgruppens beslutsförslag gällande Luleåförslaget Landgång till isvägar Varvet-Hägern, vilket är anledningen till att ärendet nu behandlas politiskt.

Medborgare har 2025-08-04 inkommit med följande Luleåförslag:

Landgång till isvägar Varvet-Hägern

Det behövs en Landgång i närheten av lekas på varvet. Anledningen är den att det endast går att komma ut vid södra hamn och hälsans hus. Det är för långt mellan möjligheterna att komma ut på isen på ett säkert sätt. Vi är en stor stadsdel det kommer dessutom hur många som helst från övriga staden. Det står en massa sparkar här under vintern som är fastkedjade när man ska ut på isen behövs en säker nedfarter.

2025-09-23 meddelas medborgare att arbetsgruppen för Luleåförslaget föreslår avslå förslaget.

2025-09-24 meddelas medborgare om möjlighet till politisk prövning.

2025-09-25 meddelar medborgare önskan om politisk prövning och skickar kompletterande information:

Den befintliga isvägen i Luleå är en riktig pulsåder för att skapa ett friskare Luleå. Isvägen som går från norra till södra hamn och ut till gråsjälören nyttjas av de med barnvagn, rullatorer, rullstol, cykel, spark, och promenader. idag finns endast accesspunkter i södra och norra hamn samt hälsanshus. En isväg på 10 km sträcka bör ha mer än tre accesspunkter. Boende stadsdelen Varvet Hägern saknar accesspunkt trots att det är en befolkningstät stadsdel. Det finns en stor andel äldre personer som har svårighet att ta sig ut på isvägen. Flertalet med Hemtjänst skulle hinna ta sina dagliga promenader ut på isen om en accesspunkt förläggs till Varvet Hägern.



I bostadsföreningen finns "Fixargrupp" bestående av äldre pigga personer som frivillig basis sköter enklare underhåll i husen som innehåller 482 lägenheter. De kan ta på sig att hålla en accesspunkt snöfri och säkerställa att den fungerar. För övrigt kan nämnas plogning accessväg till Varvet Hägern utförs sedan något år tillbaka.

Arbetsgruppens rekommendation

Arbetsgruppen för Luleåförslaget har behandlat ärendet och rekommenderar att förslaget avslås. Kultur- och fritidsförvaltningen har gjort bedömningen att det i nuläget saknas såväl personella som maskinella resurser för att långsiktigt underhålla ytterligare en officiell nedgång till isbanan samt att de befintliga officiella nedgångarna vid Södra hamn, Hälsans hus och Norra hamn tillgodoser allmänhetens behov.

En nedgång kräver en fast konstruktion på isen, exempelvis i form av en vågbrytare, för att landgången ska kunna vila stabilt. Markarbete och eventuellt bygglov kan komma behövas. Traktor behöver inhandlas för att klara av underhållet och så även anställning av en säsongsarbetare.

Ekonomiska konsekvenser

Om kommunfullmäktige väljer att bifalla förslaget kommer kultur- och fritidsnämndens plan och budget behöva justeras. En tidig uppskattning visar att kostnaden första året skulle ligga på 1,35 miljoner kronor och sedan löpande driftkostnad på 150 000 kronor per år.

Dialog

Dialog har skett med kultur- och fritidsförvaltningen.

Beslutsunderlag

- Luleåförslaget - "Landgång till isvägar Varvet-Hägern" GDPR, KLF Hid: 2025.10693

Maria Nordgren
Samhällsbyggnadsdirektör

Beslutet skickas till

Initiativställare
Kultur- och fritidsförvaltningen

V2. Förslag

Denna text/ditt förslag nedan kommer att publiceras på vår v.rebbsida och vara tillgänglig för besökare på lulea.se.

Rubrik

Landgång till isvägar Varvet-Hagem

Redogör för ditt förslag

Det behövs en Landgång i närheten av lekas på varvet

Anledningen är den att det endast går att komma ut vid södra h= och hälsans hus.

Det är för långt mellan möjligheterna att komma ut på isen på ett säkert sätt.

Vi är en stor stadsdel det kommer dessutom hlll' många som helst från övriga staden

Det står en massa sparkar här under vintern som är fastkedjade när man ska ut på isen behövs en säker uedfalier.

Bifoga fil

Här kan du bifoga en fil som kompletterar ditt förslag. Den bifogade filen får till max 50 MB stor.

📎 **20250731_114101.jpg** (8,91 MB)

Samtliga filer ovan finns bifogade i detta dokument. se bifogade filer

Diarienummer

Diarienummer

2025/163

cr,
0
α,
r-
0
r0
r0
"O
.00
'r,
cr,
?
r-..
0
1
3
!!?
"
r0
N
0
"O
"O
.0
cr,
?
?
?
?
111
C
Cl
in

alkohollagen och lag om tobak och likande produkter samt lag om tobaksfria nikotinprodukter enligt bilaga MBF Hid: 2025.1066. Miljö- och byggnadsnämnden får för varje kalenderår (avgiftsår) därefter besluta att höja avgiftsbeloppen (fasta avgifter och timavgifter) med den procentsats för PKV (prisindex för kommunal verksamhet) som är publicerad på SKR:s webbplats för oktober månad året före avgiftsåret.

Sammanträdet

Avdelning miljö och bygg föredrar ärendet.

Beslutsgång

Ordföranden ställer avdelning miljö och byggs förslag under proposition och finner att miljö- och byggnadsnämnden bifaller förslaget.

Beskrivning av ärendet

Alkohollagen (2010:1622) ändrades den 1 juli 2025, då en ny paragraf (8 kap. 1 §) infördes som möjliggör för gårdar och jordbruk att sälja alkoholhaltiga drycker direkt till konsumenten under vissa förutsättningar. Detta medför att en taxa för handläggning och tillsyn av gårdsförsäljning behöver läggas till i ordinarie taxa. Detta framgår i bilaga 1.

Avdelningen har gjort en revidering av taxorna för att anpassa dem till hur handläggningen av ärenden fungerar idag samt för att förenkla och tydliggöra för de som skall söka. Det handlar om textbearbetning samt förtydligande kring den årliga avgiften för att det ska bli enklare att förstå taxan. Det innebär att paragraftext har flyttats och därmed fått nytt nummer. Vissa förtydliganden har lagts till men innebörden har inte förändrats. Det som har tillkommit under 4§ är ett tillägg från gällande delegationsordning att Sektionschef har rätt att besluta om nedsättning av avgift. Borttagande av 8 § då denna del inte tillämpas med extra avgift för tillsyn under kvällar och helger. I vårt uppdrag ingår kvällstillsyn och att de verksamheter som bedriver, exempelvis nattklubb, skall behöva betala en extra tillsynsavgift känns inte rimligt. De förändringar i taxan, tabell 1 syftar till att tydliggöra för de som söker tillstånd samt att vi inkluderar kunskapsprovet i de avgifter som gäller nya tillstånd. Vi plockar dessutom bort de delar som inte används och sammanför exempelvis ändringar till en taxa. Själva taxan är beräknad på antal rimliga alt faktiska handläggnings timmar.



Taxa enligt alkohollagen, lag om tobak och liknande produkter samt lag om tobaksfria nikotinprodukter

Enligt 8 kap 10 § alkohollagen, 8 kap 1-2 §§ lag om tobak och liknande produkter, 40 § lag om tobaksfria nikotinprodukter får kommunfullmäktige meddela föreskrifter om avgift för en kommunal nämnds kostnader för prövning och kontroll enligt dessa lagar.

Inledande bestämmelser

- 1 § Denna taxa gäller avgifter för Luleå kommuns kostnader för prövning och tillsyn enligt
- alkohollagen (2010:1622)
 - lagen om tobak och liknande produkter (2018:2088)
 - lag om tobaksfria nikotinprodukter (2022:1257)
- 2 § Avgift enligt denna taxa ska betalas för
1. Handläggning och andra åtgärder med anledning av anmälningar och tillståndsansökningar
 2. Handläggning och andra åtgärder vid tillsyn i övrigt
- 3 § Avgift enligt denna taxa tas inte ut för
1. Handläggning av klagomål som visar sig vara ogrundade och inte kräver någon utredning och där verksamhetsutövaren samtidigt har uppfyllt kravet på egenkontroll inom det område som klagomålet avser.
 2. Handläggning som föranleds av att beslut av nämnd överklagas
- 4 § Beslut om avgift eller om nedsättning eller efterskänkande av avgift enligt denna taxa fattas av miljö-och byggnadsnämnden eller av sektionschef på delegation.

Generellt om avgifter

- 5 § Avgiftsbeloppen i denna taxa är bestämd med utgångspunkt från kostnadsläge och Prisindex för kommunal verksamhet (PKV) oktober

Dokumenttyp Taxa	Dokumentnamn	Fastställd	Giltighetstid From 2025-01-01
Dokumentansvarig Avdelningschef miljö och bygg	Senast reviderad	Beslutsinstans KF	Dokument gäller för Miljö- och byggnads- nämnden



månad året före det år taxan börjar gälla.

Miljö- och byggnadsnämnden får för varje kalenderår (avgiftsår) därefter besluta att höja avgiftsbeloppen (fasta avgifter och timavgifter) med den procentsats för PKV (prisindex för kommunal verksamhet) som är publicerad på SKR:s webbplats för oktober månad året före avgiftsåret.

- 6 § Vid tillämpning av denna taxa är timavgiften 1308 kronor per hel timme handläggningstid/tillsynstid.
- 7 § I de fall timavgift tas ut i förhållande till faktiskt nedlagd handläggningstid avses med handläggningstid den sammanlagda tid som varje handläggare vid nämnden har använt för inläsning av ärendet, kontakter med parter, samråd med experter och myndigheter, restid, inspektioner, revisioner, provtagning och kontroller i övrigt, beredning i övrigt i ärendet samt föredragning och beslut. Sådan avgift tas ut för varje påbörjad halv timme nedlagd handläggningstid. ~~Handläggningstiden skall inte räknas in sådan restid som vid ett och samma resetillfälle överstiger en timme.~~
- 8 § ~~För inspektioner, mätningar och andra kontroller som utförs vardagar mellan klockan 19.00 och 07.00, lördagar, söndagar, julaften, nyårsaften, påskaften, trettondagsaften, midsommaraften och helgdagar, tas avgift ut med 1,5 gånger ordinarie timavgift.~~

Avgiftens erläggande

- 8 § Betalning av avgift enligt denna taxa ska ske till Luleå kommuns miljö- och byggnadsnämnd. Betalning ska ske inom tid som anges i beslut om avgift eller i räkning. I ärenden om tillstånd ska avgift betalas innan handläggning påbörjas.

Serveringstillstånd, provsmakningstillstånd och gårdsförsäljningstillstånd

- 9 § Den som ansöker om serveringstillstånd eller ansöker om/anmäler ändring av verksamhet ska betala avgift enligt tabell 1.



Prövnings- och anmälningsavgifter enligt alkohollagen	Kronor 2025
Nytt stadigvarande serverings tillstånd för allmänheten, cateringverksamhet eller slutna sällskap* (inklusive kunskapsprov)	11 118 9446
Ny ansökan om Gårdsförsäljning (inklusive kunskapsprov)	8502
Nytt stadigvarande tillstånd för cateringverksamhet eller slutna sällskap	9156 9446
Ägarbyte av stadigvarande tillstånd	9 446
Utvidgade tillstånd (stadigvarande)	4 993
Utvidgade tillstånd (tillfälliga)	2 024
Utökade serveringstider	2 834
Permanent ändring** av tillstånd	3924
Tillfällig ändring** av tillstånd	1962
Varje enskild ansökan om gemensam serveringsyta	2 834
Ansökan om att kretsen av personer med betydande inflytande förändras	2 834
Begäran om egen omprövning av beslut	2 834
Tillfälliga serverings tillstånd till allmänheten för tillståndshavare i kommunen en dag	6540
Tillfälliga serveringstillstånd till allmänheten (inklusive kunskapsprov)	7848
Tillfälliga tillstånd till allmänheten mer än en dag tillkommer avgift per dag. Maximal totalkostnad får inte överskrida kostnaden för ett nytt stadigvarande tillstånd	676
Tillfälliga tillstånd till slutna sällskap (inklusive tillsynsavgift)	1308 1215
Tillfälliga tillstånd till slutna sällskap vid två till fem tillfällen under ett kalenderår (inklusive kunskapsprov tillsynsavgift)	1962 2024
Kunskapsprov (inklusive 2 omprov)	Timavgift
Provsbakningstillstånd vid tillverkningsställe utan serveringstillstånd	9156 9446
Provsbakningstillstånd vid tillverkningsställe med serveringstillstånd	4 724
Tillfälligt provsbakningstillstånd vid arrangemang en dag	5232 2024



Tillfälligt provsmakningstillstånd vid arrangemang mer än en dag tillkommer avgift per dag Maximal totalkostnad får inte överskrida kostnaden för ett nytt stadigvarande tillstånd	676
Anmäla cateringlokal, första gången lokalen används	1308
Övrig tillsyn eller handläggning	Timavgift

- 10 § För ordinarie tillsyn ska innehavaren av serveringstillstånd och gårdsförsäljningstillstånd betala årlig tillsynsavgift enligt tabell 2. Avgiften är uppdelad i en fast del och en rörlig del. Den fasta delen betalas av samtliga näringsidkare med stadigvarande tillstånd och gårdsförsäljningstillstånd. Den rörliga delen baseras på tillståndsinnehavarens omsättning av alkoholdrycker. Omsättningen redovisas årligen i en restaurangrapport. Har restaurangrapport inte lämnats i tid kan förseningsavgift debiteras enligt tabell 2, med 654 kronor efter första påminnelsebrevet och 1308 kronor de efterföljande påminnelsebreven. Krävs uppföljande kontrollbesök för att följa upp brister som konstaterats vid ordinarie tillsyn tillkommer en extra kontrollavgift baserad på handläggningstid.

Tabell 2

Årlig tillsynsavgift	Kronor/år 2025
Fast avgift	2616 2 024
Fast avgift gårdsförsäljning	4578
Rörlig avgift baserad på årsomsättning av alkoholdrycker räknat i kronor.	
0 – 50 000	1962 2 024
50 001 – 100 000 250 000	2616 2 699
100 001 – 250 000	4 049
250 001 – 500 000	5232 5 397
500 001 – 1 000 000	6540 6 747
1 000 001 – 1 500 000 2 000 000	9154 8 098
1 500 001 – 2 000 000	9 446
2 000 001 – 3 000 000 4 000 000	15696 13497
3 000 001 – 4 000 000	16 194
4 000 001 – 5 000 000 6 000 000	21582 18896
5 000 001 – 6 000 000	21 595



6 000 001 – 8 000 000	24198 24 292
8 000 001 – 12 000 000 10 000 000	26814 26 992
12 000 001 – 16 000 000	29 692
16 000 001 –	32 391
10 000 001 – 20 000 000	32046
20 000 001 -	39240
Extra årlig avgift per timme	2616 2 699
Uppföljande kontrollbesök	Timavgift 1308
Påminnelseavgift för försenad restaurangrapport	1308

- 11 § Årlig tillsynsavgift omfattar kalenderår. Avgiften ska betalas med helt avgiftsbelopp för varje påbörjat kalenderår som verksamheten bedrivs. Beviljade tillstånd under gällande kalenderår debiteras timtaxa vid eventuell tillsyn.

Nystartad verksamhet faktureras fast avgift samt tillsynsavgift baserad på inlämnad budget. Avgiften ska sedan betalas med helt avgiftsbelopp för varje påbörjat kalenderår som verksamheten bedrivs.

- 12 § Extra årlig avgift betalas för öppethållande efter kl 01:00 (längst till 03:00)

Försäljning av folköl, tobaksvaror, elektroniska cigaretter och påfyllningsbehållare eller tobaksfria nikotinprodukter

- 13 § Den som bedriver tillståndspliktig försäljning av tobaksvaror eller anmälningsskyldig försäljning av folköl, elektroniska cigaretter och påfyllningsbehållare eller tobaksfria nikotinprodukter ska betala en avgift för anmälan enligt tabell 3.

Avgift för tillsyn tas ut i förhållande till faktiskt nedlagd handläggningstid /tillsynstid. Vid timdebitering multipliceras timavgiften med den aktuella nedlagda tiden i det enskilda ärendet

Tabell 3

Anmälningssavgifter för försäljning av folköl, tobaksvaror eller elektroniska cigaretter och påfyllningsbehållare	Kronor 2025
Anmälan om försäljning av folköl	1 308
Ansökan om stadigvarande tillstånd för försäljning av tobaksvaror (inklusive ägarbyte)	7 997 9156



Ansökan om tillfälligt tillstånd för försäljning av tobaksvaror.	6540
Anmälan om försäljning av elektroniska cigaretter och påfyllningsbehållare	1 308
Anmälan om försäljning av tobaksfria nikotinprodukter	1 308
Handläggning av anmälan som på grund av brister i anmälan eller egenkontrollprogram överstiger 1 timme.	Timavgift
Ändring av tillstånd för försäljning av tobaksvaror – fullständig prövning	7 997
Ändring av tillstånd för försäljning av tobaksvaror av enklare slag	2 699
Stadigvarande ändring av tillstånd för försäljning av tobaksvaror.	3924
Tillfällig ändring av tillstånd för försäljning av tobaksvaror.	Timavgift
Ansökan om tillfälligt tillstånd att sälja tobaksvaror en dag.	4 921
Tillfälliga tillstånd till allmänheten mer än en dag tillkommer avgift per dag. Maximal totalkostnad får inte överskrida kostnaden för ett nytt stadigvarande tillstånd	676
Tillsyn av servering och försäljning av folköl	Timavgift
Tillsyn av försäljning av tobaksvaror, e-cigaretter och tobaksfria nikotinvaror	Timavgift
Tillsyn i övrigt Övrig tillsyn eller handläggning.	Timavgift



Taxa enligt alkohollagen, lag om tobak och liknande produkter samt lag om tobaksfria nikotinprodukter

Enligt 8 kap 10 § alkohollagen, 8 kap 1-2 §§ lag om tobak och liknande produkter, 40 § lag om tobaksfria nikotinprodukter får kommunfullmäktige meddela föreskrifter om avgift för en kommunal nämnds kostnader för prövning och kontroll enligt dessa lagar.

Inledande bestämmelser

1 § Denna taxa gäller avgifter för Luleå kommuns kostnader för prövning och tillsyn enligt

- alkohollagen (2010:1622)
- lagen om tobak och liknande produkter (2018:2088)
- lag om tobaksfria nikotinprodukter (2022:1257)

2 § Avgift enligt denna taxa ska betalas för

1. Handläggning och andra åtgärder med anledning av anmälningar och tillståndsansökningar
2. Handläggning och andra åtgärder vid tillsyn i övrigt

3 § Avgift enligt denna taxa tas inte ut för

1. Handläggning av klagomål som visar sig vara ogrundade och inte kräver någon utredning och där verksamhetsutövaren samtidigt har uppfyllt kravet på egenkontroll inom det område som klagomålet avser.
2. Handläggning som föranleds av att beslut av nämnd överklagas

4 § Beslut om avgift eller om nedsättning eller efterskänkande av avgift enligt denna taxa fattas av miljö-och byggnadsnämnden eller av sektionschef på delegation.

Generellt om avgifter

5 § Avgiftsbeloppen i denna taxa är bestämd med utgångspunkt från kostnadsläge och Prisindex för kommunal verksamhet (PKV) oktober månad året före det år taxan börjar gälla.

Dokumenttyp Taxa	Dokumentnamn	Fastställd	Giltighetstid From 2026-01-01
Dokumentansvarig Avdelningschef miljö och bygg	Senast reviderad	Beslutsinstans KF	Dokument gäller för Miljö- och byggnads- nämnden



Miljö- och byggnadsnämnden får för varje kalenderår (avgiftsår) därefter besluta att höja avgiftsbeloppen (timavgift enligt 6 § nedan) med den procentsats för PKV (prisindex för kommunal verksamhet) som är publicerad på SKR:s webbplats för oktober månad året före avgiftsåret.

- 6 § Vid tillämpning av denna taxa är timavgiften 1308 kronor per hel timme handläggningstid/tillsynstid.
- 7 § I de fall timavgift tas ut i förhållande till faktiskt nedlagd handläggningstid avses med handläggningstid den sammanlagda tid som varje handläggare vid nämnden har använt för inläsning av ärendet, kontakter med parter, samråd med experter och myndigheter, restid, inspektioner, revisioner, provtagning och kontroller i övrigt, beredning i övrigt i ärendet samt föredragning och beslut. Sådan avgift tas ut för varje påbörjad halv timme nedlagd handläggningstid.

Avgiftens erläggande

- 8 § Betalning av avgift enligt denna taxa ska ske till Luleå kommuns miljö- och byggnadsnämnd. Betalning ska ske inom tid som anges i beslut om avgift eller i räkning. I ärenden om tillstånd ska avgift betalas innan handläggning påbörjas.

Serveringstillstånd, provsmakningstillstånd och gårdsförsäljningstillstånd

- 9 § Den som ansöker om tillstånd eller ansöker om/anmäler ändring av verksamhet ska betala avgift enligt tabell 1.



Tabell 1

<i>Prövnings- och anmälningsavgifter enligt alkohollagen</i>	<i>Kronor 2025</i>
Nytt stadigvarande serveringstillstånd för allmänheten, cateringverksamhet eller slutna sällskap* (inklusive kunskapsprov)	11 118
Ny ansökan om Gårdsförsäljning (inklusive kunskapsprov)	8 502
Ägarbyte av stadigvarande tillstånd	9 156
Permanent ändring** av tillstånd	3 924
Tillfällig ändring** av tillstånd	1 962
Tillfälliga serveringstillstånd till allmänheten för tillståndshavare i kommunen	6 540
Tillfälliga serveringstillstånd till allmänheten (inklusive kunskapsprov)	7 848
Tillfälliga tillstånd till slutna sällskap	1 308
Tillfälliga tillstånd till slutna sällskap vid två till fem tillfällen under ett kalenderår (inklusive kunskapsprov)	1 962
Provsmakningstillstånd vid tillverkningsställe utan serveringstillstånd	9 156
Tillfälligt provsmakningstillstånd vid arrangemang	5 232
Anmäla cateringlokal, första gången lokalen används	1 308
Kunskapsprov	Timavgift
Övrig tillsyn eller handläggning.	Timavgift

- 10 § För ordinarie tillsyn ska innehavare av stadigvarande tillstånd och gårdsförsäljningstillstånd betala årlig tillsynsavgift enligt tabell 2. Avgiften är uppdelad i en fast och en rörlig del. Den fasta delen betalas av samtliga näringsidkare med stadigvarande tillstånd och gårdsförsäljningstillstånd. Den rörliga delen baseras på tillståndsinnehavarens omsättning av alkoholdrycker.

Omsättningen redovisas årligen i en restaurangrapport. Har restaurangrapport inte lämnats i tid kan förseningsavgift debiteras enligt tabell 2.



Krävs uppföljande kontrollbesök tillkommer en avgift baserad på handläggningstid.

Tabell 2

<i>Årlig tillsynsavgift</i>	<i>Kronor/år 2025</i>
Fast avgift	2 616
Fast avgift gårdsförsäljning	4 578
<i>Rörlig avgift baserad på årsomsättning av alkoholdrycker räknat i kronor.</i>	
0 – 50 000	1 962
50 001 –250 000	2 616
250 001 – 500 000	5 232
500 001 – 1 000 000	6 540
1 000 001 –2 000 000	9 154
2 000 001 –4 000 000	15 696
4 000 001 –6 000 000	21 582
6 000 001 – 8 000 000	24 198
8 000 001 –10 000 000	26 814
10 000 001 – 20 000 000	32 046
20 000 001 -	39 240
Extra årlig avgift per timme	2 616
Uppföljande kontrollbesök	Timavgift
Påminnelseavgift för försenad restaurangrapport	1 308

11 § Årlig tillsynsavgift omfattar kalenderår. Avgiften ska betalas med helt avgiftsbelopp för varje påbörjat kalenderår som verksamheten bedrivs. Beviljade tillstånd under gällande kalenderår debiteras timtaxa vid eventuell tillsyn.

12 § Extra årlig avgift betalas per timme för serveringstider efter kl 01:00.

Försäljning av folköl, tobaksvaror, elektroniska cigaretter och påfyllningsbehållare eller tobaksfria nikotinprodukter

13 § Den som bedriver tillståndspliktig försäljning av tobaksvaror eller anmälningsskyldig försäljning av folköl, elektroniska cigaretter och påfyllningsbehållare eller tobaksfria nikotinprodukter ska betala en avgift för anmälan enligt tabell 3.



Avgift för tillsyn tas ut i förhållande till faktiskt nedlagd handläggningstid /tillsynstid. Vid timdebitering multipliceras timavgiften med den aktuella nedlagda tiden i det enskilda ärendet

Tabell 3

<i>Anmälningavgifter för försäljning av folköl, tobaksvaror eller elektroniska cigaretter och påfyllningsbehållare</i>	<i>Kronor 2025</i>
Ansökan om stadigvarande tillstånd för försäljning av tobaksvaror (inklusive ägarbyte)	9156
Ansökan om tillfälligt tillstånd för försäljning av tobaksvaror.	6540
Anmälan om försäljning av elektroniska cigaretter och påfyllningsbehållare	1308
Anmälan om försäljning av tobaksfria nikotinprodukter	1308
Stadigvarande ändring av tillstånd för försäljning av tobaksvaror.	3924
Tillfällig ändring av tillstånd för försäljning av tobaksvaror.	Timavgift
Tillsyn av servering och försäljning av folköl	Timavgift
Tillsyn av försäljning av tobaksvaror, e-cigaretter och tobaksfria nikotinvaror	Timavgift
Övrig tillsyn eller handläggning.	Timavgift



Information om aktuella frågor och planläge 2025-10-20

Ärendenr 2025/1625-2.1.0.2

Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut

Samhällsbyggnadsutskottet beslutar att lägga informationen till handlingarna.

Sammanfattning av ärendet

Samhällsbyggnadsutskottet får information om aktuella frågor och planläge 2025-10-20.

Frida Lundström
Kommunsekreterare



Information om utveckling resecentrum

Ärendenr 2025/1624-2.1.0.2

Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut

Samhällsbyggnadsutskottet beslutar att lägga informationen till handlingarna.

Sammanfattning av ärendet

Samhällsbyggnadsutskottet delges information om utvecklingen av resecentrum.

Trafikverket och fastighetsbolaget Jernhusen deltar och berättar utifrån sina perspektiv om den pågående utvecklingen av resecentrum.