Ledamöter och ersättare

SAMHÄLLSBYGGNADSUTSKOTTET

Tid **måndag 26 oktober 2026 kl. 08:15**

Plats **Stadshuset, våning 9**

Upprop

Val av justerare

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Punkt	Rubrik	Ärendenr	Sida
1	Revidering av verksamhetsområde för vatten, spillvatten och dagvatten i Hertsölandet, Antnäs, Långnäs, Stadsön samt Sunderbyn	2026/1390	3 - 13
2	Avgäldsränta	2026/1382	14 - 119
3	Detaljplaneprogram för Luleå Centralstation och Östra Stranden	2025/1386	120 - 260
4	Inriktningsbeslut exploatering Luleå C och Östra stranden	2026/1211	261 - 264
5	Remissvar avseende Trafikverkets samrådsunderlag inför val av linjealternativ för Norrbotniabanan, delsträckan kommungränsen - Notviken	2026/750	265 - 324
6	Riktlinjer för utformning och utveckling av grundskolans utemiljöer	2025/1125	325 - 360
8	Markanvisning del av Björsbyn 1:12 (Dalbo)	2026/1435	361 - 371
9	Planuppdrag för del av Porsön, Porsön 1:427	2026/1007	372 - 387
10	Planuppdrag för del av Centrum, Orren 6	2026/1352	388 - 403
11	Planuppdrag för del av Centrum, Torsken 9	2026/852	404 - 411
12	Information om aktuella frågor och planläge 2026-10-26	2026/1476	412

§ 104

Revidering av verksamhetsområde för vatten, spillvatten och dagvatten i Hertsölandet, Antnäs, Långnäs, Stadsön samt Sunderbyn

Ärendenr 2026/853-3.4.0.1

Infrastruktur- och servicenämndens beslut

Infrastruktur- och servicenämnden beslutar att rekommendera kommunfullmäktige att besluta om revidering av verksamhetsområden inom Luleå kommun för;

1. Hertsölandet/Lövskär utbyggnadsområde (vatten och spillvatten enligt VA-plan 2040)
2. Antnäs 8:24 (vatten och spillvatten, del av fastighet)
3. Långnäs 5:42 (vatten och spillvatten, del av fastighet)
4. Sunderbyn 75:8 (vatten, del av fastighet)
5. Borgarvägen omfattande Stadsön 1:1010 tom 1:1026 samt 1:1031 tom 1:1037 (dagvatten fastighet)

enligt bilagda kartunderlag.

Reservationer

Stefan Lindbäck (M), Hans Å Strandberg (M) och Fredrik Hjälte (L) reserverar sig mot beslutet.

Sammanfattning av ärendet

Kommunens skyldighet att ordna vattentjänster regleras i Lagen (2006:412) om allmänna vattentjänster (LAV). Verksamhetsområdet omfattar det geografiska område inom vilket en eller flera vattentjänster har ordnats eller ska ordnas genom en allmän VA-anläggning. Kommunfullmäktige fastställer verksamhetsområde för allmänna vatten- och avloppstjänster i Luleå kommun.

Revidering sker utifrån 6 § i LAV om det med hänsyn till skyddet för människors hälsa eller miljön behöver ordnas vattenförsörjning eller avlopp i ett större sammanhang för en viss befintlig eller blivande bebyggelse. Verksamhetsområdet kan omfatta samtliga vattentjänster såsom vatten, spillvatten, dagvatten fastighet samt dagvatten gata utifrån behovsbedömning enligt 6 §.

Förslaget avser revideringen av verksamhetsområde för Hertsölandet i enlighet med VA-plan 2040 och Länsstyrelsens föreläggande (diarienummer 567-

3362-2018) samt fastigheter i Antnäs, Långnäs samt Sunderbyn i omedelbar närhet till befintligt verksamhetsområde. Borgarvägen föreslås införlivas i verksamhetsområde för dagvatten fastighet. Behovsprövning har skett för samtliga fastigheter utifrån hälso- och miljöperspektiv samt del av samlad bebyggelse.

Infrastruktur- och serviceförvaltningen har föreslagit infrastruktur- och servicenämnden rekommendera kommunfullmäktige besluta om revidering av verksamhetsområden enligt bilagda kartunderlag inom Luleå kommun för;

1. Hertsölandet/Lövskär utbyggnadsområde (vatten och spillvatten enligt VA-plan 2040)
2. Antnäs 8:24 (vatten och spillvatten, del av fastighet)
3. Långnäs 5:42 (vatten och spillvatten, del av fastighet)
4. Sunderbyn 75:8 (vatten, del av fastighet)
5. Borgarvägen omfattande Stadsön 1:1010 tom 1:1026 samt 1:1031 tom 1:1037 (dagvatten fastighet)

enligt bilagda kartunderlag.

Infrastruktur- och servicenämndens arbetsutskott har 2026-09-10 § 48 föreslagit infrastruktur- och servicenämnden besluta att hänskjuta ställningstagande i ärendet till nämndens sammanträde 2026-09-24.

Sammanträdet

Infrastruktur- och serviceförvaltningen föredrar ärendet.

Stefan Lindbäck (M) föreslår återremittera ärendet med följande motivering: *Fastigheterna inom samma vägförening behandlas olika enligt förslaget. Vilket innebär att kommunen bidrar till en diskrepans av värdet på fastigheterna inom föreningen. Samt att det strider mot likställighetsprincipen i kommunallagen, vilken säger att medborgare i kommunen inte ska behandlas olika.*

Ordföranden (V) föreslår bifalla infrastruktur- och serviceförvaltningens förslag.

Beslutsgång

Ordföranden ställer Stefan Lindbäcks förslag om återremiss under proposition och finner att infrastruktur- och servicenämnden avslår förslaget.

Ordföranden ställer därefter infrastruktur- och serviceförvaltningens förslag under proposition och finner att infrastruktur- och servicenämnden bifaller förslaget.

Dialog

Dialog har förts med företrädare för berörda fastighetsägare samt Länsstyrelsen avseende Hertsölandet i samband med uppdatering av VA-plan 2040.

Beslutsunderlag

- Infrastruktur- och serviceförvaltningens förslag till beslut, SBF Hid: 2026.3488
- Lumires beslutsunderlag gällande revidering av verksamhetsområde för vatten, spillvatten och dagvatten i Hertsölandet, Antnäs, Långnäs, Stadsön samt Sunderbyn, SBF Hid: 2026.3489
- Kartblad 1-4 Lövskär SBF Hid: 2026.3490
- Kartblad 5 - Sunderbyn SBF Hid: 2026.3491
- Kartblad 6 - Långnäs SBF Hid: 2026.3492
- Kartblad 7 - Antnäs SBF Hid: 2026.3493
- Kartblad 8 - Borgarvägen SBF Hid: 2026.3494
- Infrastruktur- och servicenämndens arbetsutskotts beslut 2026-09-10 § 48, SBF Hid:2026.3665

Beslutet skickas till

Kommunstyrelseförvaltningen, kanslikontoret

Avgäldsräntan

Ärendenr 2026/1382-3.1.2.6

Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut

1. Kommunfullmäktige beslutar att avgäldsräntan för tomträtter upplåtna för småhus- och bostadshyreshusändamål ska vara 1,75 %,
2. avgäldsräntan för tomträtter upplåtna för industri- och andra kommersiella ändamål ska vara 2 %,
3. beslutet ersätter kommunfullmäktiges beslut 2014-12-15 § 254.

Sammanfattning av ärendet

Tomträttsavgälden omprövas vart 10:e år. Avgälden beräknas som produkten av ett avgäldsunderlag (markvärde) och en avgäldsränta. Kommunfullmäktige beslutade 2014-12-15 § 254 att kommunen vid beräkning av tomträttsavgäld ska tillämpa en avgäldsränta om 3 %. Beslutet avser tomträtter för alla olika ändamål, det vill säga för småhus-, hyreshus- och industriändamål.

Tomträtt är en nyttjanderätt till fastighet som upplåts under obestämd tid för ett visst ändamål mot en årlig avgäld i pengar. Tomträtt upplåts främst i fastigheter som ägs av en kommun. Bestämmelserna om tomträtt finns i 13 kapitlet jordabalken.

Inga detaljerade föreskrifter finns i lagtexten om hur avgälden ska beräknas men i förarbetena till lagen sägs att avgälden ska utgöra en skälig ränta på markvärdet. Sedan kommunfullmäktiges beslut har rättspraxis avseende avgäldsräntans storlek utvecklats. I Högsta domstolens avgörande NJA 2025 s.399, det så kallade Smyrnamålet, bestämdes en avgäldsränta om 1,75 %, med den så kallade triangeleffekten beaktad, för den aktuella tomträtten för bostadsändamål.

Efter Högsta domstolens avgörande har Mark- och miljööverdomstolen prövat frågan om avgäldsränta för kommersiella tomträtter, det vill säga tomträtter med lokaler och industrier. I dessa avgöranden har avgäldsräntan, med stöd i Smyrnadomen, bestämts till 2 % inklusive triangeleffekten

Räntesatsen på 1,75 % kan därför nu anses som rättspraxis avseende tomträtter för bostadsändamål och en räntesats på 2 % för tomträtter för kommersiella ändamål.

Avseende tomträtter för hyreshusändamål som inrymmer såväl lokaler som bostäder ska, mot bakgrund av de olika avgäldsräntesatserna, en uppdelning mellan lokal- och bostadsdel göras vid beräkningen av tomträttsavgälden.

De beslutade avgäldsräntorna ska tillämpas vid nyupplåtelse av tomträtt samt vid omprövning av tomträttsavgäld för kommande avgäldsperiod.

Den nya avgäldsräntan ska tillämpas vid omprövningar som sker efter kommunfullmäktiges beslut.

För tomträtter som har omprövats efter det att praxis ändrades har avtal om ny tomträttsavgäld redan träffats. På dessa tomträtter kommer den nya avgäldsräntan att tillämpas vid nästkommande omprövning av avgälden, det vill säga när den pågående avgäldsperioden löper ut. Enligt SKR:s rekommendation ska den nya avgäldsräntan inte ges retroaktiv verkan.

Kommunstyrelseförvaltningen föreslår att kommunen justerar avgäldsräntan så den anpassas till rättspraxis och att den nya räntesatsen tillämpas på alla nyupplåtelser och omprövningar som börjar gälla från kommunfullmäktiges beslut.

Dialog
Dialog har skett med kommunjurist inom kommunstyrelseförvaltningen samt med Sveriges Kommuner och Regioner i samband med Smyrnadomen.

Beslutsunderlag

- Kommunfullmäktiges beslut 2014-12-15 § 254, KLF Hid: 2015.27
- Högsta domstolens avgörande NJA 2025 s.399, Smyrna.
- Mark- och miljööverdomstolens dom 2026-03-02 i mål F 9099-23.
- Mark- och miljööverdomstolens dom 2026-03-04 i mål F 5156-22.
- Mark- och miljööverdomstolens dom 2026-07-15 i mål F 8748-25.

Anna Karlsson
Mark- och exploateringsingenjör

Beslutet skickas till

Kommunstyrelseförvaltningen, mark- och exploateringskontoret

§ 254

Avgäldsräntan

Ärendenr 2014/1056-24

Kommunfullmäktige beslut

Kommunfullmäktige beslutar att avgäldsräntan vid omprövning av tomträttsavgäld för alla olika ändamål bestäms till 3 % och att räntan används på tomträtter som omprövas efter 2015-01-01.

Sammanfattning av ärendet

Tomträttsavgälden omprövas vart 10:e år. Avgälden beräknas som produkten av ett avgäldsunderlag och en avgäldsränta. Kommunfullmäktige beslutade 2012-02-27 § 20 att avgäldsräntan skulle bestämmas till 3,25 % efter att den i många år varit 3,75 %.

Reglerna om tomträtt finns i 13 kap jordabalken. Inga detaljerade föreskrifter finns i lagtexten om hur avgälden ska beräknas men i förarbetena till lagen sägs att avgälden ska utgöra en skälig ränta på markvärdet. Räntesatsen har under 2014 prövats i ett par fall i Mark- och miljödomstolen vid Umeå tingsrätt och där bestämts till 3 %. I domarna hänvisar mark- och miljödomstolen till mark- och miljööverdomstolens senaste domar som i sin tur tar stöd från en utredning av konjunkturinstitutet.

Räntesatsen på 3 % kan därför nu anses som rättspraxis. Stadsbyggnadskontoret föreslår därför att kommunen justerar räntan så att den anpassas till rättspraxis och att den nya räntestasen tillämpas på alla omprövningar efter 2015-01-01.

Arbets- och personalutskottet har 2014-12-01 § 275 beslutat föreslå fullmäktige att avgäldsräntan vid omprövning av tomträttsavgäld för alla olika ändamål bestäms till 3 % och att räntan används på tomträtter som omprövas efter 2015-01-01.

Kommunstyrelsen har 2014-12-01 § 258 beslutat bifalla arbets- och personalutskottets förslag.

§ 254 (forts)

Sammanträdet

Thomas Söderström (FP) föreslår bifalla kommunstyrelsens förslag med tilläggsförslag att man utreder avgäldsräntan i förhållande till kommande lagförslag på området.

Niklas Nordström (S) föreslår bifalla kommunstyrelsens förslag.

Beslutsgång

Ordföranden ställer kommunstyrelsens förslag under proposition och finner att fullmäktige bifaller kommunstyrelsens förslag.

Ordföranden ställer därefter Thomas Söderströms tilläggsförslag under proposition och finner att fullmäktige avslår tilläggsförslaget.

Beslutsunderlag

- Stadsbyggnadskontorets tjänsteskrivelse 2014-11-21
- Arbets- och personalutskottets protokoll § 275, 2014-12-01
- Kommunstyrelsens protokoll 258, 2014-12-01

Beslutet skickas till

Stadsbyggnadskontoret

HÖGSTA DOMSTOLENS
DOM

meddelad i Stockholm den 24 april 2025

Mål nr
T 3706-23

PARTER

Klagande

Bostadsrättsföreningen Smyrna 5

Sandhamnsgatan 42 B

115 60 Stockholm

Ombud: Advokaterna R.L., E.S. och E.F.

Motpart

Statens fastighetsverk

Box 2263

103 16 Stockholm

Ombud: Fastighetsjuristen P.E.

Ombud: Advokaterna H.B. och C.N.

SAKEN

Omprövning av tomträttsavgäld för fastigheten X 5

Besöksadress
Riddarhustorget 8

Telefon
08-561 666 00

Öppettider
måndag–fredag
08:45–12:00
13:15–15:00

Postadress
Högsta domstolen
Box 2066
103 12 Stockholm

E-post
hogsta.domstolen@dom.se

Webbplats
www.hogstadomstolen.se

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Svea hovrätts, Mark- och miljööverdomstolen, dom 2023-04-24 i mål F 15058-21

_____

DOMSLUT

Högsta domstolen ändrar Mark- och miljööverdomstolens dom på följande sätt.

a) Tomträttsavgälden för fastigheten X 5 bestäms till 2 900 000 kr om året för den avgäldsperiod som började löpa den 1 oktober 2021.

b) Statens fastighetsverk ska ersätta Bostadsrättsföreningen Smyrna 5 för rättegångskostnad i mark- och miljödomstolen med 348 750 kr, varav 260 000 kr avser ombudsarvode, jämte ränta enligt 6 § räntelagen från den 25 november 2021.

c) Statens fastighetsverk ska ersätta Bostadsrättsföreningen Smyrna 5 för rättegångskostnad i Mark- och miljööverdomstolen med 125 000 kr, avseende ombudsarvode, jämte ränta enligt 6 § räntelagen från den 24 april 2023.

Statens fastighetsverk ska ersätta Bostadsrättsföreningen Smyrna 5 för rättegångskostnad i Högsta domstolen med 416 500 kr, varav 350 000 kr avser ombudsarvode, jämte ränta enligt 6 § räntelagen från dagen för denna dom.

Dok.Id 317495

YRKANDEN I HÖGSTA DOMSTOLEN

Bostadsrättsföreningen Smyrna 5 har yrkat att Högsta domstolen fastställer tomträttsavgälden för fastigheten X 5 till 1 900 000 kr om året för den avgäldsperiod som började löpa den 1 oktober 2021. Vidare har föreningen yrkat ersättning för rättegångskostnad i mark- och miljödomstolen med ytterligare 743 531 kr och ersättning för rättegångskostnad i Mark- och miljööverdomstolen med 518 750 kr.

Statens fastighetsverk har motsatt sig att Mark- och miljööverdomstolens dom ändras.

Parterna har yrkat ersättning för rättegångskostnader i Högsta domstolen.

DOMSKÄL

Bakgrund

1. Staten äger fastigheten X 5 som ligger på Gärdet i Stockholm. Fastigheten, som förvaltas av Statens fastighetsverk, är upplåten med tomträtt för bostadsändamål till Bostadsrättsföreningen Smyrna 5. För avgäldsregleringen gäller tioårsperioder, där den första började löpa den 1 oktober 1991. Under den period som löpte ut i september 2021 har avgälden uppgått till 1 900 000 kr om året.

2. Fastighetsverket väckte talan om omprövning av avgälden och yrkade att den årliga avgälden skulle bestämmas till 5 490 000 kr för perioden med början den 1 oktober 2021. Till grund för sitt yrkande lade fastighetsverket ett markvärde på 183 000 000 kr och en avgäldsränta på 3 procent. Föreningen motsatte sig ändring av avgälden. Enligt föreningen skulle markvärdet fastställas till 167 433 480 kr och avgäldsräntan till omkring 1 procent.

Dok.Id 317495

3. Fastighetsverket framhöll att avgäldsräntan historiskt har fastställts till 3 procent, inklusive tillägg för den s.k. triangeleffekten, och förblivit förhållandevis stabil över tid. Enligt fastighetsverket saknades det skäl att frångå den räntan bara för att det är fråga om tomträtt för bostadsändamål. Föreningen invände att en avgäld bestämd i enlighet med fastighetsverkets begäran inte var motiverad av nivån på realräntan och dessutom skulle innebära en synnerligen stor höjning och leda till en alldeles för stark påverkan på medlemmarnas boendekostnader.

4. Mark- och miljödomstolen bestämde avgälden för den aktuella perioden till 3 348 670 kr om året, utifrån ett markvärde på 167 433 480 kr och med ledning av en uppskattad långsiktig realränta på den allmänna kapitalmarknaden. Även Mark- och miljööverdomstolen har lagt ett markvärde på 167 433 480 kr till grund för sin bedömning men utgått från en högre långsiktig realränta och bestämt den årliga avgälden till 5 023 004 kr.

Frågan i målet

5. Det är numera ostridigt att markvärdet är 167 433 480 kr. Med den utgångspunkten är frågan vilken avgäld som ska bestämmas för upplåtelsen av tomträtten.

Bestämmande av tomträttsavgäld

6. Staten eller en kommun kan upplåta tomträtt mot en årlig avgäld i pengar. Denna avgäld ska utgå med oförändrat belopp under bestämda tidsperioder, som regel avgäldsperioder på tio år. Tomträtten gäller för obestämd tid.

Dok.Id 317495

7. Väcker någon av parterna under näst sista året av avgäldsperioden talan om omprövning av avgälden, ska rätten enligt 13 kap. 11 § jordabalken bestämma avgälden för den kommande perioden. Detta ska göras på grundval av det värde marken har vid tiden för omprövningen. Vid bedömningen av markvärdet ska hänsyn tas till ändamålet med upplåtelsen och de närmare föreskrifter som ska tillämpas i fråga om fastighetens användning och bebyggelse. Om talan inte väcks och parterna inte heller inom den i paragrafen föreskrivna tiden avtalar om annan avgäld, fortsätter avgälden att utgå med samma belopp som förut. Bestämmelserna om hur avgälden får omprövas har till främsta syfte att för tomträttshavaren skapa trygghet i den framtida innebörden av tomträttsavtalets ekonomiska förpliktelser.

8. Utöver föreskriften i 13 kap. 11 § jordabalken finns det inte någon lagregel med anvisning om hur tomträttsavgälden ska bestämmas. När parterna inte enas om avgälden, ankommer det alltså på domstolen att bestämma ett belopp som den bedömer vara skäligt i det specifika fallet utifrån det material som parterna lägger fram i målet.

9. Vid tomträttsupplåtelse för bostadsändamål ska skälighets-bedömningen ta sin utgångspunkt i huvudsyftet med lagstiftningen, nämligen att främja en från samhällelig synpunkt önskvärd utveckling av bostadsförhållandena där enskilda kan ges tomtmark för bebyggelse men där samtidigt äganderätten till marken kan behållas och eventuell värdestegring stanna hos fastighetsägaren, dvs. i praktiken det allmänna. Eftersom det är domstol som vid oenighet avgör frågan om det skäliga i en begärd höjning av avgälden, har det ansetts inte finnas anledning att införa någon särskild regel i syfte att förhindra orimliga höjningar utan det

Dok.Id 317495

skyddet ligger i själva skälighetsbedömningen. (Se NJA II 1908 s. 165 f., prop. 1953:177 s. 66 f. och prop. 1967:90 s. 115 f. och 119.)

10. Tomträttsinstitutet bygger på den principiella tanken att fastighetsägaren bör kompenseras för markvärdestegringen under den långa tid som tomträttsupplåtelsen kan förväntas bestå, samtidigt som också tomträttshavarens intresse av ekonomisk trygghet och förutsebarhet så långt som möjligt tillgodoses. Detta åstadkoms i första hand genom att värdet av den upplåtna marken ligger fast under avgäldsperioden men bestäms på nytt vid inledningen av varje ny period, då verkningarna av inflationen och utvecklingen av markpriserna i området kan beaktas.

11. Avgäldsräntan, som utgår på oförändrad nivå under hela perioden, har i sin tur funktionen att för den tid som tomträttsupplåtelsen består ge i huvudsak motsvarande avkastning av den upplåtna marken som fastighetsägaren under samma tid skulle ha fått på grund av markinnehavet ifall tomträtt till marken inte hade upplåtits. På det sättet, och genom att ta hänsyn till triangeleffekten, kan fastighetsägaren även få del i den markvärdestegring som kan förväntas under den förestående perioden (se om triangeleffekten i bl.a. ”Muskotnöten” NJA 1988 s. 343).

12. Något krav på exakthet vid bedömningen av nivån på avgäldsräntan följer inte av lagen. Som framgår av tidigare avgöranden från Högsta domstolen är utgångspunkten att avgälden bör svara mot en skälig ränta på det uppskattade markvärdet. Det har ansetts naturligt att därför söka ledning i den avkastning som man kan räkna med för alternativa jämförbara kapitalplaceringar. Även om olika sätt förekommer är det i praktiken vanligt att avgäldsräntan bestäms med hjälp av den långsiktiga realräntan på den allmänna kapitalmarknaden. Mot bakgrund av tomträttsinstitutets särskilda karaktär tar jämförelsen då sikte på kapitalplaceringar som görs på

Dok.Id 317495

mycket lång sikt, minst 30 år. (Jfr bl.a. ”Beridarebanan” NJA 1986 s. 272, ”Muskotnöten” och ”Lundafastigheterna” NJA 1990 s. 714.)

13. Den realränta som söks bör svara mot vad som långsiktigt kan förväntas bli ett förhållandevis stabilt läge. Det går alltså inte bara att tillämpa de vid omprövningen gällande marknadsnoteringarna på statsobligationer eller andra s.k. långa statspapper.

14. Att vägledning på detta sätt i och för sig kan sökas från den allmänna kapitalmarknaden rubbar inte det förhållandet att det är en skälighets-bedömning som ska göras enligt 13 kap. 11 § jordabalken. Ytterst förutsätter lagstiftningen att domstolen gör en egen slutlig bedömning i det enskilda fallet av vad som är skälig avgäldsränta och avgäld, med en lämplig avvägning mellan fastighetsägarens och den enskilde tomträttshavarens intresse. Den bedömningen kan innefatta hänsynstagande till triangeleffekten men också intresset av att de boende inte drabbas av alltför drastiska kostnadsökningar.

Bedömningen i detta fall

15. Bedömningen av vad som ska anses som en skälig avgäld ska utgå från det utredningsmaterial som målet innehåller. Som parterna har lagt upp sin talan ska avgäldsräntan i detta fall bestämmas med ledning av den långsiktiga realräntan på den allmänna kapitalmarknaden.

16. Av utredningen framgår – främst av rapporter från Konjunkturinstitutet – att den långa realräntan på grund av internationell osäkerhet och strukturella samhällsförhållanden har haft en vikande trend under flera år, att realräntan sannolikt kommer att vara fortsatt låg i ett historiskt perspektiv flera år framåt

Dok.Id 317495

och att den därefter blir högre men ändå lägre än vad som har antagits tidigare. Enligt en tillgänglig långtidsprognos, som bygger på uppgifter från Konjunkturinstitutet och visar realräntan på tioåriga statsobligationer för tiden 1987–2060, ska räntan från en under många år skarpt fallande nivå åter gå upp mot en nivå på 1 procent omkring 2025 för att sedan mycket långsamt stiga och gå upp till lite över 2 procent först ungefär 2047 och därefter ligga på något över 2 procent fram till 2060.

17. Den åberopade utredningen ger knappast underlag för några tydliga förutsägelser om ränteläget men ger ändå tillräckligt fog för slutsatsen att den långsiktiga realräntan på kapitalmarknaden kommer att ligga ganska stabilt på en lägre nivå än 2 procent under en stor del av den tid som är av betydelse för bestämmandet av avgälden. Sannolikheten talar för att en långsiktig realränta på fastighetsmarknaden i fråga om mark som antas ge en värdesäker avkastning inte avviker alltför mycket från den räntan. Vid bedömningen av skälig avgäldsränta bör vägledning alltså hämtas från denna uppskattning av den långsiktiga realräntan.

18. Med hänsyn tagen även till övriga omständigheter, främst det förhållandet att tomträtten avser bostadsändamål, framstår en avgäld som bygger på en avgäldsränta på 1,75 procent, med triangeleffekten beaktad, som rimlig för den aktuella perioden. Den årliga avgälden ska därmed skäligen bestämmas till 2 900 000 kr.

Rättegångskostnader

19. Vid denna utgång har bostadsrättsföreningen vunnit målet i sådan omfattning att fastighetsverket bör utge ersättning för ungefär hälften av föreningens rättegångskostnader.

Dok.Id 317495

20. Efter en prövning av skäligheten av yrkat belopp i mark- och miljödomstolen ska föreningen få ersättning av fastighetsverket med 260 000 kr för ombudsarvode (inklusive mervärdesskatt), med 10 000 kr för eget arbete, med 75 000 kr för partssakkunnige (inklusive mervärdesskatt) och med 3 750 kr för utlägg (inklusive mervärdesskatt). I fråga om kostnader i Mark- och miljööverdomstolen ska föreningen få ersättning med skäliga 125 000 kr för ombudsarvode (inklusive mervärdesskatt). I Högsta domstolen ska ersättning utgå med skäligt bestämda 350 000 kr för ombudsarvode (inklusive mervärdesskatt), 60 000 kr för partssakkunnige (inklusive mervärdesskatt och utlägg) och 6 500 kr för utlägg (inklusive mervärdesskatt).

_____

Dok.Id 317495

SVEA HOVRÄTT
Mark- och miljööverdomstolen
060007

DOM
2026-03-02
Stockholm

Mål nr
F 9099-23

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE
Växjö tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2023-06-07 i mål nr F 4536-20 och F 4615-20, se bilaga A

PARTER

Klagande
Markförvaltningsaktiebolaget Tornstaden

Ombud: J.F och E.S

Motpart
Catena Slottshagen 2:1 AB

Ombud: L.F

SAKEN
Omprövning av tomträttsavgäld för fastigheten A i Norrköpings kommun

---

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

1. Mark- och miljööverdomstolen fastställer mark- och miljödomstolens domslut.

2. Markförvaltningsaktiebolaget Tornstaden ska ersätta Catena Slottshagen 2:1 AB:s rättegångskostnader i Mark- och miljööverdomstolen med 40 000 kr. Beloppet avser ombudsarvode. Markförvaltningsaktiebolaget Tornstaden ska betala ränta på

Avgörandet är elektroniskt undertecknat

Postadress Box 2290 103 17 Stockholm
Besöksadress Birger Jarls Torg 16
Telefon 08-561 670 00
Telefax 08-561 675 50
E-post: svea.avd6@dom.se
www.svea.se
Expeditionstid måndag – fredag 08:00–16:30

beloppet enligt 6 § räntelagen från dagen för Mark- och miljööverdomstolens dom till dess betalning sker.

YRKANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Markförvaltningsaktiebolaget Tornstaden (Tornstaden) har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska ändra mark- och miljödomstolens dom på följande sätt.

a) Fastställa den årliga tomträttsavgälden för fastigheten A i Norrköpings kommun för den avgäldsperiod som börjar den 1 oktober 2021 till 524 888 kr,

b) förplikta Catena Slottshagen 2:1 AB (Catena) att till Tornstaden utge förfallna belopp som vid domens dag utgör skillnaden mellan ny avgäld och tidigare utgående avgäld samt ränta på varje skillnadsbelopp från respektive förfallodag enligt 5 § räntelagen från och med den 1 oktober 2021 till dess domen vunnit laga kraft och enligt 6 § räntelagen för tiden därefter till dess betalning sker, samt

c) förplikta Catena att ersätta Tornstadens rättegångskostnad i mark- och miljödomstolen.

Catena har motsatt sig att mark- och miljödomstolens dom ändras.

Parterna har yrkat ersättning för rättegångskostnader i Mark- och miljööverdomstolen.

UTVECKLING AV TALAN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Parterna har åberopat samma omständigheter och utvecklat sin talan på i huvudsak samma sätt som i mark- och miljödomstolen, dock med följande förtydliganden och tillägg.

Tornstaden

Målet i sak

Catena åberopade inledningsvis att avgäldsunderlaget uppgår till 10 miljoner kr. Under förberedelsen ändrade Catena grunden för sin talan och påstod i stället att avgäldsunderlaget uppgår till 12 113 000 kr, motsvarande ett genomsnittsvärde om 300 kr per kvadratmeter. Mark- och miljödomstolen har emellertid bedömt att avgäldsunderlaget uppgår till 10 094 000 kr, motsvarande ett genomsnittsvärde om 250 kr per kvadratmeter. Mark- och miljödomstolen har grundat domen på en omständighet som inte åberopats och som dessutom saknar stöd i utredningen.

Av åberopad bevisning framgår att avgäldsunderlaget uppgår till 400–475 kr per kvadratmeter. Även Catenas sakkunniga gör bedömningen att markvärdet som utgångspunkt uppgår till 425 kr per kvadratmeter, men att avsaknaden av detaljplan medför att markvärdet är 10–20 procent lägre. Vidare har Catena påstått att markvärdet ska reduceras med ytterligare 10–20 procent eftersom tomträttsavtalet anger ändamålet godsterminal. Catenas sakkunnige G.L redogör inte för några konkreta uppgifter eller underlag till stöd för detta. Det är Catena som har bevisbördan för dessa påståenden. Mot Tornstadens förnekande är dessa påståenden inte bevisade. Under alla förhållanden ska utgångsvärdet om 425–475 kr per kvadratmeter reduceras med som högst 20 procent, vilket ger ett avgäldsunderlag om 380 kr per kvadratmeter. Det framstår som att mark- och miljödomstolen, inom ramen för en felaktig skälighetsuppskattning av avgäldsunderlaget, gjort ett schablonmässigt avdrag av okänd storlek. Det finns inte något utrymme för domstolen att göra en skälighetsbedömning avseende markvärdet eller det justerade avgäldsunderlaget. Det är den årliga avgälden som ska vara skälig.

G.L är kollega med Catenas rättegångsombud. Det är uppenbart att Catena, ombudet och G.L har gemensamma intressen i saken. Hon är inte tillräckligt opartisk och oberoende, vilket medför att hennes sakkunnigutlåtanden ska ges ett lägre bevisvärde.

Den årliga avgälden för den föregående avgäldsperioden uppgick till 400 000 kr. Det får antas att den baserades på ett marknadsmässigt bedömt avgäldsunderlag samt en för tiden skälig avgäldsränta. Med en avgäldsränta om 3 procent inklusive triangeleffekt innebär det att avgäldsunderlaget uppgick till uppskattningsvis 330 kr per kvadratmeter. Ett avgäldsunderlag om 400 kr per kvadratmeter motsvarar en rimlig markvärdeökning om 21 procent över tio år. Mark- och miljödomstolens bedömning innebär att markvärdet ska ha minskat under föregående avgäldsperiod, vilket framstår som orimligt.

Vad som utgör en skälig avkastning är en rättslig bedömning som rätten ska göra med utgångspunkt i de omständigheter som part i behörig ordning har åberopat. Det kan t.ex. vara storleken på den reala räntan på ett visst finansiellt instrument över viss tid. Det finns inte något utrymme för rätten att gå utanför den processuella ram som parterna tillskapat genom att rättshandla på ett visst sätt. Det är irrelevant vad rätten gjort för bedömning i ett annat mål på grundval av hur parterna valde att rättshandla under den rättegången och den utredning som rätten hade tillgång till vid det avgörandet.

Parterna är överens om att utgångspunkten för en skälig avgäldsränta är den långsiktiga realräntan på den allmänna kapitalmarknaden. Tornstaden gör gällande att en sådan ränta, inklusive justering för triangeleffekt, uppgår till 3,25 procent. Storleken på avgäldsräntan är en bevisfråga. Tornstaden har åberopat två utredningar från Konjunkturinstitutet som visar att den långsiktiga långa realräntan uppgår till cirka 3 procent. Catena har åberopat utredning avseende reala styrräntor på tio års sikt, vilket är ett för kortsiktigt perspektiv. Catenas inställning ändrades först efter att bolaget tog del av uppgifter från andra mål. Utan denna insikt hade Catena alltjämt varit av uppfattningen att en avgäldsränta om 3 procent är skälig för en kommersiell tomträtt i det aktuella läget. Tillsammans med Catenas återkallade vitsordande ska det tillmätas betydelse i fråga om att en skälig avgäldsränta uppgår till 3,25 procent.

Fördelning av rättegångskostnader i mark- och miljödomstolen

Tornstaden har baserat sitt yrkande på en avgäldsränta om 3,25 procent. Inledningsvis gjorde Catena gällande en avgäldsränta om 3 procent. Förberedelsens fokus kom

därför att bli avgäldsunderlaget. Den 21 mars 2022 justerade Catena grunden för sin talan och gjorde i stället gällande en avgäldsränta om 2 procent. Den sena ändringen medförde att Tornstaden tvingades att vidta omfattande åtgärder avseende bevisning och kontakt med sakkunniga. Förberedelsen fortsatte med merarbete. Från Catenas sena taleändring har rättegångskostnaderna handlat om avgäldsräntan. Upparbetade rättegångskostnader under den tiden ska bäras av Catena, särskilt som Tornstaden fick närmast full framgång i fråga om storleken på avgäldsräntan. Rättegångskostnaderna under den perioden uppgår till cirka 140 000 kr.

Catena

Målet i sak

Utgångspunkterna för Mark- och miljööverdomstolens bestämmande av tomträttsavgälden är ett markvärde om 10 094 000 kr i enlighet med mark- och miljödomstolens bedömning och en avgäldsränta om 2 procent i enlighet med gällande praxis och Högsta domstolens avgörande den 24 maj 2025 i mål nr T 3706-25.

Enligt 13 kap. 11 § jordabalken är det markens värde vid regleringstidpunkten enligt rättens bedömning som ska ligga till grund för avgäldens bestämmande. Rätten är bunden av parternas avgäldsyrkanden som ram för processen, men obunden av parternas egna ståndpunkter i fråga om markvärde och ränta.

Catenas inställning till det i målet föreliggande ortsprismaterialet framgår av Catenas tekniska biträde G.L promemorior. Markvärdet är inget som låter sig bevisas, någon exakthet finns inte. Det är alltid en fråga om rättens bedömning med bas i det underlagsmaterial som parterna lägger fram. Det saknar betydelse om det bedömda markvärdet benämns som skäligt eller inte. Mark- och miljödomstolen har noggrant analyserat underlagsmaterialet och övervägt omständigheterna. Tornstadens formalistiska anmärkningar mot mark- och miljödomstolens hantering av markvärdefrågan saknar relevans.

Fördelning av rättegångskostnader i mark- och miljödomstolen

Tornstaden anmärker på att Catena under målets förberedelse i mark- och miljödomstolen skiftade inställning i fråga om avgäldsränta. Det berodde på att Catena anpassade sin inställning till vid tiden gällande domstolspraxis, vilket är självklart.

HANDLÄGGNINGEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Målet har under perioden 20 oktober 2023–1 september 2025 varit vilandeförklarat i avvaktan på Högsta domstolens avgörande ”Smyrna” (NJA 2025 s. 399).

Mark- och miljööverdomstolen har med stöd av 50 kap. 13 § andra stycket rättegångsbalken avgjort målet utan huvudförhandling. Utredningen har varit densamma som i mark- och miljödomstolen, med det undantaget att Catena har hänfört sig till det ovan nämnda avgörandet ”Smyrna” i fråga om avgäldsräntan.

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL

Utgångspunkter för prövningen

Mark- och miljödomstolen har funnit att en skälig årlig tomträttsavgäld för avgäldsperioden som inleddes den 1 oktober 2021 uppgår till 302 820 kr med en tillämpning av ett markvärde om 10 094 000 kr (250 kr per kvadratmeter) och en avgäldsränta om 3 procent.

Tornstaden har gjort gällande att mark- och miljödomstolen har grundat domen på en omständighet som inte har åberopats av Catena, eftersom Catena i ett yttrande den 16 mars 2022 justerade sin talan och gjorde gällande ett markvärde om 12 113 000 kr och en avgäldsränta om 2 procent. Av handlingarna i mark- och miljödomstolen framgår att en sammanställning med parternas yrkanden och grunder skickades till parternas ombud den 5 april 2023. I den sammanställningen angavs att Catena gjorde gällande ett markvärde om 10 000 000 kr. Ingen av parterna har invänt mot mark- och miljödomstolens sammanställning som domstolen sedan utgick ifrån när målet

avgjordes. Under dessa omständigheter anser Mark- och miljööverdomstolen att vad Tornstaden har anfört om mark- och miljödomstolens handläggning och avgörande av målet inte innefattar ett sådant rättegångsfel att det finns skäl att undanröja mark- och miljödomstolens dom och återförvisa målet dit. Det har heller inte begärts av Tornstaden.

Tornstaden har överklagat mark- och miljödomstolens dom och yrkat att den årliga avgälden ska fastställas till 524 888 kr. Ramen för Mark- och miljööverdomstolens prövning är således vad mark- och miljödomstolen har funnit utgör en skälig avgäldsränta och vad Tornstaden har yrkat (302 820 kr–524 888 kr).

Med hänsyn till parternas respektive talan och avgörandet ”Smyrna” prövar Mark- och miljööverdomstolen först frågan om vilken avgäldsränta som ska tillämpas och går därefter vidare och prövar markvärdet.

Avgäldsränta

Parterna är överens om att avgäldsräntan ska bestämmas med stöd av den långsiktiga realräntan på den allmänna kapitalmarknaden. Högsta domstolen har i avgörandet ”Smyrna” funnit att den långsiktiga realräntan på kapitalmarknaden kommer att ligga ganska stabilt på en lägre nivå än 2 procent från och med den 1 oktober 2021. Sannolikheten talar vidare, enligt Högsta domstolen, för att en långsiktig realränta på fastighetsmarknaden i fråga om mark som antas ge en värdesäker avkastning inte avviker alltför mycket från den nivån. Vid en bedömning av skälig avgäldsränta bör vägledning därför hämtas från den uppskattningen av den långsiktiga realräntan. Med hänsyn till främst det förhållandet att tomträtten i det fallet avsåg bostadsändamål fann Högsta domstolen att en avgäld som byggde på en avgäldsränta om 1,75 procent, med triangeleffekten beaktad, framstod som rimlig. (”Smyrna”, p. 17 och 18.)

Tornstaden har åberopat bevisning, i form av rapporter och ett yttrande från Konjunkturinstitutet, till styrkande av att den långsiktiga långa realräntan på den allmänna kapitalmarknaden uppgår till i vart fall 3 procent. Noteras kan att denna bevisning är daterad 2012 och 2013, dvs. långt innan Högsta domstolens avgörande

som redogörs för ovan. Tornstaden har argumenterat för att frågan om skälig avgäld ska utgå ifrån utredningsmaterialet i målet och att Mark- och miljööverdomstolen i sin bedömning endast ska beakta vad respektive part har åberopat som bevisning.

I ett mål om omprövning av tomträttsavgäld enligt 13 kap. 11 § andra stycket jordabalken ska rättegångsbalkens bestämmelser om tvistemål tillämpas. Som utgångspunkt gäller – mot bakgrund av parternas möjlighet att avtala om avgälden – att målet ska handläggas som ett dispositivt tvistemål. Med detta följer bl.a. att en domstol är bunden av parternas åberopanden i fråga om vilken avgäldsränta som ska tillämpas och att avgäldsräntan inte får bestämmas utifrån ett material som inte åberopats av parterna och som parterna inte fått tillfälle att yttra sig över. (Jfr NJA 2013 s. 455.)

Mark- och miljööverdomstolen har i tidigare avgöranden uttalat att avgäldsräntan bör präglas av en betydande stabilitet och att det ytterst är fråga om en skälighetsbedömning. Det finns endast anledning att frångå en procentsats som kommit att bli praxis om bedömning av ny avgäldsränta kan göras med betydande säkerhet eller om avgäldsräntan kan bedömas avvika stort från den praxis som tidigare gällt (jfr Mark- och miljööverdomstolens dom den 24 april 2023 i mål nr F 15058-21). Mark- och miljööverdomstolen uppfattar inte Högsta domstolens avgörande ”Smyrna” som att någon ändring i detta avseende har varit avsedd. I avgörandet har Högsta domstolen bestämt en ny praxis vad gäller avgäldsräntans storlek med stöd av samtida underlag från bl.a. Konjunkturinstitutet. Avgörandet är inte begränsat till tomträttsupplåtelser för bostadsändamål. Catena har åberopat denna praxis till stöd för att avgäldsräntan i förevarande fall ska vara 2 procent och Tornstaden har fått möjlighet att yttra sig över Högsta domstolens avgörande och bedömningar. För att avvika från den avgäldsränta som Högsta domstolen har bestämt i avgörandet ”Smyrna” bör det framöver krävas övertygande bevisning om varför avgäldsräntan ska bedömas på något annat sätt. Någon sådan bevisning har inte Tornstaden åberopat. Avgäldsräntan ska därför som Catena har gjort gällande uppgå till 2 procent, med triangeleffekten beaktad.

Markvärde

Vid en tillämpning av en avgäldsränta om 2 procent måste Mark- och miljööverdomstolen finna att markvärdet överstiger 15 141 000 kr (375 kr per kvadratmeter) för att mark- och miljödomstolens dom ska ändras (0,02 * 15 141 000 kr = 302 820 kr). Tornstaden har med hänvisning till värderingar utförda av Forum Fastighetsekonomi AB gjort gällande att markvärdet uppgår till 400–475 kr per kvadratmeter (totalt 16 150 400–19 178 600 kr).

Som framgår av mark- och miljödomstolens dom ska avgälden bedömas utifrån markvärdet, med beaktande av ändamålet med tomträttsupplåtelsen och de närmare föreskrifter som ska tillämpas i fråga om fastighetens användning och bebyggelse. I första hand ska markvärdet fastställas utifrån ortsprismetoden, dvs. genom en jämförelse med priser vid genomförda överlåtelser eller upplåtelser på fastighetsmarknaden. Tornstaden har till stöd för sitt påstående om markvärdet åberopat ett antal jämförelseobjekt inom Norrköpings kommun med transaktioner under perioden 2019–2021. Flera av de redovisade jämförelseobjekten är väsentligen mindre än fastigheten A och sammanställningen visar i huvudsak en spretig prisbild.

Under 2021 sålde Norrköpings kommun industrifastigheterna B och C till ett pris om 425 kr per kvadratmeter. Fastigheterna är drygt 24 000 respektive drygt 13 000 kvadratmeter stora och ligger i området Kungsängen. Parternas sakkunniga är överens om att dessa försäljningar utgör de mest relevanta jämförelseobjekten. De är vidare överens om att fastigheternas respektive läge är jämförbara. Mark- och miljööverdomstolen ser ingen anledning att ifrågasätta vad parternas sakkunniga har anfört i den delen.

Frågan är om markvärdet för fastigheten A ska bestämmas med utgångspunkt i ett kvadratmeterpris som motsvarar jämförelseobjektens eller om det finns några värdehöjande eller värdesänkande förhållanden som ger skäl att avvika från detta.

Tornstadens sakkunniga har inte anfört några omständigheter som medför att det finns skäl att avseende fastigheten A beräkna markvärdet utifrån ett högre kvadratmeterpris än jämförelseobjektens. Catena har å sin sida gjort gällande två värdesänkande omständigheter, att fastigheten A, till skillnad från jämförelseobjekten, inte omfattas av en detaljplan och att användningsområdet begränsas av att tomträttsavtalet särskilt anger att fastigheten ska nyttjas som godsterminal. Enligt Catenas sakkunniga G.L medför dessa omständigheter att markvärdet i relation till jämförelseobjekten ska reduceras med 20–40 procent.

Enligt punkten 3 i det mellan parterna alltjämt gällande tomträttsavtalet anges att fastigheten A ska nyttjas för godsterminal. Vid en användning av fastigheten för annat ändamål måste fastighetsägarens medgivande inhämtas. Denna begränsning av fastighetens användningsområde måste enligt Mark- och miljööverdomstolen beaktas på ett sådant sätt att markvärdet för fastigheten A är lägre än markvärdet för en fastighet som är jämförbar vad gäller läge m.m. men som saknar motsvarande begränsning. Hur en sådan begränsning påverkar markvärdet i det enskilda fallet får uppskattas utifrån utredningen i målet. I detta fall får den för prövningsfastigheten begränsade markanvändning sättas i relation till jämförelseobjektens mer flexibla markanvändning som, såvitt framkommit i målet, avser industri utan särskild begränsning. Utredningen i målet visar enligt Mark- och miljööverdomstolen att markvärdet för prövningsfastigheten är väsentligen högre än 250 kr per kvadratmeter som mark- och miljödomstolen har funnit, dock inte så pass högt att det överstiger 375 kr per kvadratmeter, vilket som ovan nämnts är en förutsättning för att mark- och miljödomstolens dom ska ändras. Tornstadens överklagande ska därför avslås och mark- och miljödomstolens domslut fastställas.

Rättegångskostnader

Det saknas skäl att på de av Tornstaden anförda skälen ändra mark- och miljödomstolens beslut om fördelningen av rättegångskostnaderna där.

I Mark- och miljööverdomstolen är Tornstaden tappande part och ska ersätta Catena för bolagets rättegångskostnader. Det yrkade beloppet om 40 000 kr är skäligt.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga B

Överklagande senast 2026-03-30

VÄXJÖ TINGSRÄTT
Mark- och miljödomstolen

DOM
2023-06-07
meddelad i
Växjö

PARTER

Kärande (Mål nr F 4536-20), svarande

Catena Slottshagen 2:1 AB

Ombud: L.F

Svarande, kärande (Mål nr F 4615-20)
Markförvaltningsaktiebolaget Tornstaden

Ombud: J.F

Ombud: E.S

SAKEN
Omprövning av tomträttsavgäld för fastigheten A, Norrköpings kommun

_____

DOMSLUT

1. Mark- och miljödomstolen fastställer den årliga avgälden för tomträtten till fastigheten Norrköping A för den avgäldsperiod som började löpa den 1 oktober 2021 till 30 september 2031 till 302 820 kr.

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 81 351 03 Växjö	Kungsgatan 8	0470-560 100 **E-post**: mmd.vaxjo@dom.se www.domstol.se/vaxjo-tingsratt		måndag – fredag 08:00–16:00

2. Markförvaltningsaktiebolaget Tornstaden ska till Catena Slottshagen 2:1 AB återbetala ett belopp motsvarande mellanskillnaden mellan de avgifter för tomtgäld som domstolen fastställer och tidigare gällande avgäld, jämte på beloppet belöpande ränta enligt 5 § räntelagen (1975:635) på varje skillnadsbelopp från respektive förfallodag till dess betalning sker.

3. Markförvaltningsaktiebolaget Tornstaden ska ersätta Catena Slottshagen 2:1 AB för rättegångskostnader med 123 000 kr jämte ränta på beloppet enligt 6 § räntelagen från dagen för denna dom tills betalning sker.

_____

BAKGRUND

Markförvaltningsaktiebolaget Tornstaden (Tornstaden) äger fastigheten A i Norrköpings kommun. Fastigheten är upplåten med tomträtt till Catena Slottshagen 2:1 AB (Catena). För upplåtelsen gäller ett tomträttsavtal sedan den 1 oktober 1971. Tomträttshavaren äger att under näst sista året av löpande avgäldsperiod väcka talan mot fastighetsägaren angående omprövning av avgälden för kommande period. Avgäldsperioden löper ut den 30 september 2021. Då gällande avgäld uppgår till 400 000 kr per år. För avgäldsregleringen gäller tidsperioder om tio år.

YRKANDEN OCH INSTÄLLNING

Catena har yrkat att den årliga avgälden för den period som börjar löpa den 1 oktober 2021 skall fastställas till 300 000 kr. Vidare har Catena yrkat att mark- och miljödomstolen ska förplikta Tornstaden att återbetala ett belopp motsvarande mellanskillnaden mellan de avgifter för tomtgäld som domstolen fastställer och tidigare gällande avgäld. På beloppet har yrkats ränta enligt 5 § räntelagen från respektive avgifts förfallodag till dess betalning sker. Dessutom har yrkats ersättning för rättegångskostnader med ett belopp om 123 000 kr, varav 68 000 kr avser ombudsarvode.

Tornstaden har yrkat att mark- och miljödomstolen fastställer den årliga avgälden för fastigheten för den period som börjar löpa den 1 oktober 2021 till 524 888 kr samt förpliktar Catena att till Tornstaden utge förfallna belopp som vid domens dag utgör skillnad mellan avgäld och tidigare utgående avgäld samt ränta på varje skillnadsbelopp från respektive förfallodag enligt 5 § räntelagen från och med den 1 oktober 2021 till dess domen vunnit laga kraft och enligt 6 § räntelagen för tiden därefter till dess betalning sker. Dessutom har yrkats ersättning för rättegångskostnader med ett belopp om 254 000 kr, varav 232 900 kr avser ombudsarvode och 21 100 kr avser kostnader för anskaffning av bevisning.

Tornstaden har bestritt yrkandet om sänkning av tomträttsavgälden och har ingen uppfattning avseende Catenas återbetalningsyrkande. Sättet att beräkna ränta vitsordas.

Catena har bestritt yrkandet om höjning av tomträttsavgälden. Catena har överlåtit åt mark- och miljödomstolen att pröva skäligheten i Tornstadens kostnadsyrkande.

GRUND OCH UTVECKLING AV TALAN

Catena

Yrkandet grundas på ett markvärde om 10 miljoner kr samt en avgäldsränta om två procent. Tomten är inte detaljplanelagd. Tomten ska enligt tomträttskontraktet nyttjas för godsterminal. Marknadsvärdet för fastigheten i hypotetiskt skick vid regleringstidpunkten uppgår till högst 10 miljoner kr baserat på vad civilingenjören G.L kommit fram till i sina tre i målet ingivna promemorior. En avgäldsränta om två procent framstår som naturlig. Inställning till avgäldsräntan baseras på en långsiktig realränta om 2,75 procent justerad för triangeleffekt med faktorn 1,086 på basis av en årlig inflation om två procent. Utgångspunkten för denna praxis är Tomträtts- och arrendeutredningens delbetänkande i oktober 2012 (SOU 2012:71), vari den långsiktiga realräntan anges till 2,75 procent på grundval av bedömningar av Konjunkturinstitutet på uppdrag av utredningen. Vidare hänvisas till mark- och miljödomstolens dom den 25 november 2021 i mål nr F 6567–20. Utgångspunkten för Catenas inställning är NJA 1986 s. 272 och domstolarnas senare bedömningar av räntenivån. Detta märks i Mark- och miljööverdomstolens dom den 22 december 2017 i mål nr F 9187–17 där avgäldsräntan fastställdes till tre procent på basis av Konjunkturinstitutets utlåtande om realräntan inom ramen för SOU 2012:71. I Konjunkturinstitutets senare rapporter för mars 2017 och december 2019 redovisar institutet räntebedömningar som talar för en fortsatt vikande räntetrend. Konjunkturinstitutets senare rapporter ger därför fog för en lägre avgäldsränta än vad som tidigare tillämpats av domstolarna inom ramen för Högsta domstolens praxis. Detta har mark- och miljödomstolen konstaterat i dom den 25 november 2021 i mål nr F 6567–20. Till

stöd för att avgäldsräntan uppgår till två procent åberopas även mark- och miljödomstolens dom 2022-03-14 i mål nr F 2993–21.

Markförvaltningsaktiebolaget Tornstaden

Markförvaltningsaktiebolaget Tornstaden har låtit Forum Fastighetsekonomi AB (Forum) utföra en värdering som visar att markvärdet, per den 27 augusti 2020, för fastigheten uppgår till mellan 375 och 425 kr per kvadratmeter. Enligt uppgift från fastighetsregistrets allmänna del omfattar fastigheten totalt 40 376 kvadratmeter, vilket ger ett totalt markvärde om 16 150 400 kr (40 376 * 400). Avgälden ska motsvara en skälig ränta (avgäldsränta) på markvärdet vid omregleringstidpunkten. Forum har även upprättat ett kompletterande yttrande till detta utlåtande. I yttrandet kommenterar Forum Stockholmsbryggan Fastighetsekonomi AB:s PM från den 30 oktober 2020. Härutöver flyttas värdetidpunkten fram och värderingsunderlaget kompletteras med ytterligare omständigheter till stöd för att det genomsnittliga markvärdet för A uppgår till minst de 400 kronor per kvadratmeter som utgör grunden för den av Tornstaden yrkade avgälden i mål F 4615–20. Någon negativ värdeutveckling fram till och med regleringstidpunkten kan inte heller konstateras eller ens förväntas. Avgälden ska motsvara en skälig ränta (avgäldsränta) på markvärdet vid omregleringstidpunkten. Avgäldsräntan ska i sin tur bestämmas så att den svarar mot en skälig avkastning på det uppskattade avgäldsunderlaget. Av praxis framgår att en skälig avkastning på markvärdet uppgår till en summa mellan 3 och 3,5 procent inklusive justering för s.k. triangeleffekt. Med en avgäldsränta om 3,25 procent beräknas den årliga tomträttsavgälden för den kommande avgäldsperioden till 524 888 kronor (16 150 400 * 0,0325). Sammanfattningsvis ska den årliga tomträttsavgälden inte sänkas; den ska i stället höjas i enlighet med Tornstadens yrkande mål F 4615–20. Beträffande fastigheten D spekulerar tomträttshavaren kring vad det har haft för betydelse att förvärvet avsåg del av fastighet som genom fastighetsreglering överfördes till den befintliga industrifastigheten D. Tornstaden kan bara konstatera att det inte finns någon utredning som stödjer påståendet om att köpeskillingen inte motsvarade marknadsvärdet. Vad gäller E kan konstateras att köpeskillingen för aktierna i ett fastighetsägande bolag regelmässigt

understiger det underliggande fastighetsvärdet. Det är ytterst sällan som det fastighetsägande bolaget inte har några skulder samtidigt som förvärvet härutöver omfattar likvida medel (kassa och bank); ingen vill köpa pengar för pengar. A omfattas ej av detaljplan. Att det saknas detaljplan är utan betydelse i det här fallet eftersom förväntningsvärdena följer dess läge bland övrig industrimark samt det faktum att fastigheten redan är exploaterad för just industriändamål. Snarare kan frånvaron av planbestämmelser anses värdehöjande eftersom det inte finns vare sig användnings-, egenskaps- eller administrativa bestämmelser som begränsar markens utnyttjande. Villkor i tomträttsavtalet saknar i sin tur betydelse för bestämningen av avgäldsunderlaget/markvärdet. Regleringsobjektets storlek kan inte heller tillmätas någon egentlig betydelse. Avsaknaden av egenskapsbestämmelser avseende till exempel fastighetsstorlek, utnyttjandegrad och fastighetsindelning innebär att A utan hinder kan uppdelas i mindre registerenheter. Beträffande mark inom Kungsängens industriområde, vilken får anses lägesmässigt jämförbar med mark inom A, kan noteras att överlåtelser har skett under 2021 för en köpeskilling om 425 kronor per kvadratmeter fastighetsarea. Forum bedömer att A, genom dess närhet till bra vägnät och järnväg, har ett bättre läge jämfört med de allra flesta markköp som redovisas i Forums kompletterande yttrande. Detta talar i sin tur för att markvärdet för A är högre än 425 kronor per kvadratmeter. Det betonas att de uttalanden Forum har gjort i utlåtandena avseende redovisade köpeskillingar ofta har sin grund i optionsavtal tecknade långt innan överlåtelse sker. Det kan därmed antas att redovisade köpeskillingar understiger det markvärde som gäller vid tidpunkten för respektive överlåtelse och därmed den i målet relevanta regleringstidpunkten.

Förberedelsen av dessa mål har pågått sedan oktober 2020. Catena har under förberedelsen av målen länge uppgett att den skäliga avgäldsräntan låg mellan 3,0 och 3,25 procent. Nu gör Catena gällande att den skäliga avgäldsräntan uppgår till 2,0 procent. Detta förfarande utgör försumlig processföring och medför ökade processkostnader, vilket medför rättegångskostnadsansvar enligt 18 kap. 6 § rättegångsbalken.

Avseende G.L värdeutlåtande anförs följande. Stockholmsbryggan Fastighetsekonomi AB ägs av sina medarbetare, där både L.F och G.L arbetar. Stockholmsbryggan Fastighetsekonomi AB har ett gemensamt intresse av framgång i denna tvist. Framgång i denna tvist skulle antagligen medföra fördelar för såväl L.F som för Stockholmsbryggan Fastighetsekonomi AB i form av exempelvis fler uppdrag. I detta fall har Catena uppdragit åt L.F kollega vid Stockholmsbryggan G.L att bedöma markvärdet för fastigheten A. L.F, G.L och Catena har därmed samma intresse i den här saken — det vill säga att argumentera för ett så lågt markvärde som möjligt. G.L intresse för Catenas framgång står i ett direkt motsatsförhållande till intresset att göra en objektiv bedömning av markvärdet för fastigheten A. I vart fall en del av G.L verksamhet består i att åta sig uppdrag som ombud för tomträttshavare vid avgäldstvister. En del av hennes verksamhet består alltså i att företräda tomträttshavare vars inställning — som utgångspunkt — får antas vara att erhålla en så låg avgäld som möjligt. G.L kommersiella verksamhet främjas av att i rättsliga sammanhang åstadkomma så låga markvärden som möjligt. Sammantaget bör mark- och miljödomstolen utgå från att G.L utlåtanden egentligen inte är sakkunnigutlåtanden.

Inledningsvis under förberedelsen var parterna överens om att en skälig avgäldsränta uppgår till 3,0 — 3,25 procent. I praktiken innebar det att Catena vitsordade att en skälig avgäldsränta uppgår till tre procent. Catenas vitsordande innebar i sin tur att Catena erkände att omständigheterna är sådana att en skälig avgäldsränta uppgår till i vart fall tre procent. Catenas tidigare vitsordande respektive erkännanden ska beaktas vid mark- och miljödomstolens bedömning av avgäldsräntan. I NJA 1986 s. 272 sökte Högsta domstolen ledning i den långsiktiga realräntan och bestämde avgäldsräntan med utgångspunkt från bedömningen att realräntan på den allmänna kapitalmarknaden uppgick till i storleksordningen tre procent. I NJA 1990 s. 714 uttalades att avgäldsräntan ska bestämmas med ledning av den långsiktiga realräntan på den allmänna kapitalmarknaden med ett tidsperspektiv på minst 30 år. Konjunkturinstitutet har i två rapporter från 2012 gjort en

bedömning av den långsiktiga realräntan på den allmänna kapitalmarknaden. Härtill lämnade Konjunkturinstitutet den 31 januari 2013 ett yttrande till Tomträtts- och arrendeutredningen. Bedömningen från Konjunkturinstitutet var att den långsiktiga realräntan på en svensk 10-årig statsobligation uppgår till 2,4 - 3,0 procent. Samtidigt konstaterades att räntan på en 30-årig statsobligation normalt ligger något högre än räntan på en 10-årig statsobligation. Skillnaden mellan räntorna på en 30-årig och en 10-årig statsobligation bedömdes till 0,2 - 0,4 procent. I rapporten anger Konjunkturinstitutet vidare att

"[f]ör närvarande är det globala sparandet högt och förväntas vara fortsatt högt de närmaste åren, vilket medför att realräntorna i världsekonomin troligen kommer att fortsatt vara lägre än det långsiktiga genomsnittet ett antal år framåt."

samt att

"den internationella utvecklingen [bidrar] till att hålla nere realräntorna de kommande åren. Men då skuldsättningen minskat till hållbara nivåer i OECD-länderna och hushåll samt företag i tillväxtländerna givits förutsättningar att minska sitt sparande går de globala räntorna mot sin långsiktiga nivå."

Det talas alltså om vid den tidpunkten låga realräntor som också fortsättningsvis bedömdes vara låga. Det är emellertid den långsiktiga realräntan som eftersöks och som framgår av rapporterna bedömdes den långsiktiga realräntan på en svensk 30-årig statsobligation uppgå till i vart fall 2,6 till 3,2 procent. Det gäller alltså att inte låta bedömningen av en skälig avgäldsränta påverkas av tillfälligt sjunkande räntetrender, kortsiktiga realräntor eller rena ögonblicksbilder. Tornstaden kan vidare konstatera dels att den nominella styrräntan är på en betydligt högre nivå än vad Konjunkturinstitutet bedömde, dels att prognosen är att Riksbanken kommer besluta om ytterligare höjningar av den nominella styrräntan. Härutöver har det sedan upprättandet av rapporterna inträffat omständigheter som medfört att dessa är obsoleta, här avses exempelvis pandemin och kriget i Ukraina. I den delen kan exempelvis hänvisas till den senaste tidens utveckling av konsumentprisindex.

Enligt Tornstaden talar detta för att den genomsnittliga långsiktiga realräntan på den allmänna kapitalmarknaden uppgår till i vart fall tre procent i enlighet med tidigare praxis samt Konjunkturinstitutets bedömning.

Avgäldsräntan för avgäldsperioder om tio år har även i ett flertal avgöranden från Mark- och miljööverdomstolen fastställts till tre procent inklusive kompensation för den s.k. triangeleffekten (se bland annat domar av den 3 april 2014 i mål F 6747–13, av den 3 juli 2015 i mål F 472-15, av den 22 december 2017 i mål F 9187-16 och av den 25 januari 2019 i mål F 8273-17). Som framhållits ovan ska inte heller tillfälligt sjunkande räntetrender eller kortsiktiga realräntor beaktas. Oaktat kan emellertid konstateras att den på senare tid sjunkande räntetrenden har brutits genom att Riksbanken höjt styrräntan till en nivå som idag är tre procent. En avgäldsränta om tre procent har även på senare tid återkommande bekräftats i underrättsavgöranden, se exempelvis avgöranden från mark- och miljödomstolen vid Växjö tingsrätt i mål nr F 6452–21 och F 6564–21 samt från mark- och miljödomstolen vid Vänersborgs tingsrätt i mål nr F 5284–21 och F 5386–21.

Mot bakgrund av det ovanstående finns det inte skäl att frångå den praxis vad gäller avgäldsräntan som utvecklats i bland annat ovan nämnda avgöranden. En skälig avgäldsränta jämte justering för den s.k. triangeleffekten uppgår därmed till i vart fall tre procent.

BEVISNING

Catena har åberopat följande skriftliga bevisning.

Konjunkturinstitutets rapport "Konjunkturläget mars 2017". I rapporten görs bl.a. en ny lägre bedömning för realräntor på tio års sikt.

Konjunkturinstitutets rapport "Konjunkturläget december 2019". I rapporten görs bedömningen att faktiska realräntor bl.a. i Sverige och euroområdet stiger framöver.

Konjunkturinstitutet reviderar i rapporten ner neutrala realräntan om tio år för USA, även för Sverige och övriga KIX6-länder revideras reala räntenivåer ner.

Rapporterna åberopas till styrkande av att skälig avgäldsränta bör bedömas till två procent i överensstämmelse med de överväganden som mark- och miljödomstolen i Nacka har gjort i dom 2021-11-25 i mål nr F 6567-20.

Såvitt gäller avgäldsunderlaget åberopas följande tre promemorior av civilingenjören G.L.

I PM den 30 oktober 2020 har G.L (Stockholmsbryggan Fastighetsekonomis AB) uppgett sammanfattningsvis följande. Av de av Forum Fastighetsekonomi redovisade köpen är två inte representativa, då köparna är dotterbolag till bank som hade kreditengagemang i säljande bolaget som sattes i konkurs i samband med köpet. Om fastigheterna exkluderas blir genomsnittspriset lägre. Om försäljningar från kommunen inte skulle ske till marknadsvärdet skulle några objekt säljas vidare för högre pris, men exempel visar att så inte är fallet. Det redovisade ortsprismaterialet ligger i intervallet 160-300 kr/kvm. Med hänsyn till läget, bl.a. nära centrala staden, anser Forum att markvärdet för regleringsobjektet är högre än för flertalet jämförelseköp. Hennes uppfattning är att närhet till city inte är avgörande för en industritomt. Flera av jämförelseobjekten har liknande läge i förhållande till bra vägnät. Markvärdet för A bedöms ligga kring 250 kr/kvm (i intervallet 225-275 kr/kvm).

I PM den 24 mars 2021 har G.L uppgett sammanfattningsvis följande. I Forums värdeutlåtande den 27 augusti 2020 hänvisas till köp, som inte visats skett under marknadsvärdet (F), med faktorer som kan ha påverkat priset i positiv riktning (bl.a. G och D), som överlåtits i bolag vilket innebär att det kan finnas okända faktorer (H) samt som avser begärda/önskade priser. Regleringsobjektet ligger utanför detaljplanerat område. Marknadsvärdet för en tomt som inte omfattas av detaljplan är självklart avsevärt lägre än för en inom detaljplanerat område. Enligt tomträttsavtalet får fastigheten

användas för godsterminal, vilket är en mycket snäv användningsbestämmelse. Eftersom fastigheten inte får nyttjas i strid med avtalet har detta en direkt påverkan på marknadsvärdet. Det ortsprismaterial som har förts fram avser normala industritomter utan så långt gående inskränkning av fastighetens användningsområde. Regleringsobjektet är betydligt större än en normal industritomt, då stora tomter ofta betingar ett lägre pris per kvm än små tomter. Regleringsobjektet får endast användas som godsterminal, antalet köpare som efterfrågar tomter för detta mycket specifika ändamål bedöms vara strakt begränsat, vilket verkar värdesänkande.

I PM den 16 mars 2022 har G.L uppgett bl.a. följande. Mark med begränsat användningsområde har ett betydligt lägre marknadsvärde än normal industrimark (se NJA 2002 s. 45, där marken endast fick användas som upplag/uppställning). Regleringsobjektet får dock bebyggas, varför reduceringen uppskattas till ca 10-20 procent. Enligt kommunens översiktsplan ligger Regleringsobjektet inom område som planeras för ”stadsutveckling på mycket lång sikt”. Osäkerheten kring möjligheterna att exploatera marken bedöms påverka markvärdet med i vart fall 10-20 procent. Under 2021 har Norrköpings kommun sålt ett par tomter i Kungsängen för 425 kr/kvm. Läget bedöms vara jämförbart om området hade varit detaljplanelagt. Vid värdebedömningen måste dock beaktas att regleringsobjektet ligger utanför detaljplanelagt område och endast får användas för godsterminal. Detta bedöms reducera markvärdet med sammanlagt 20-40 procent, vilket ger ett markvärde i intervallet 255-340 kr/kvm. Sammantaget bedöms markvärdet vid regleringstidpunkten den 1 oktober 2021 till 300 kr/kvm, vilket ger ett totalt markvärde om 12 113 000 kr.

Tornstaden har åberopat följande skriftliga bevisning.

Yttrande från Forum Fastighetsekonomi AB den 27 augusti 2020. I yttrandet har civilingenjören PO.S redovisat nio köp av industrimark inom Norrköpings kommun 2017-2020 samt uppgett bl.a. följande. Köpen har gjorts på genomsnittliga köpeskillingar mellan 176 och 1 295 kr/kvm och med ett genomsnitt om 396 kr/kvm. Exkluderas en fastighet som sticker ut uppgår snittet till 283 kr/kvm.

Vid jämförelse med de allra flesta markköp som redovisas ovan bedöms A ha ett bättre läge genom dess närhet till centrala staden samt nära anslutning till bra vägnät liksom även järnväg. Överslagsmässigt bedöms mark-värdet i genomsnitt för A per dagens datum till cirka
375 – 425 kr/kvm eller totalt 15 141 000 – 17 159 000 kr (beräknat på 40 376 kvm).

Kompletterande yttrande från Forum Fastighetsekonomi AB den 9 december 2020. I yttrandet har civilingenjören PO.S uppgett bl.a. följande. Säljaren av F var vid försäljningstillfället i svåra ekonomiska trångmål vilket mycket väl ha forcerat ägaren till att skyndsamt avyttra fastigheten och därmed sannolikt hållit nere prisnivån. Vår generella utgångspunkt, mot Bryggans att den mer avgörande faktorn för en industritomts marknadsvärde är tillgång till bra vägnät, är att ju mer centralt läge objektet har desto högre är attraktivitetsgraden vilket i så fall leder till högre marknadspriser. Är vägnätet bra men det dessutom finns närhet till andra värdefulla funktioner, såsom ex vis järnväg, hamn, flygplats, allmänna kommunikationer, service e t c, så förstärks attraktivitetsgraden ytterligare. A har därmed, i jämförelse med jämförelseobjekten, ett mer centralt läge och i en högre grad tillgång till andra värdefulla funktioner. Till G kan tilläggas att det fanns enklare växthus, men samtliga åtta budgivare var endast intresserade av marken. I köpet ingick erlagda anslutningsavgifter för VA och fjärrvärme. Nettopriset motsvarar 788 kr/kvm, för köparen tillkommer rivning och bortforsling. Köpeskilling för avstyckning från D motsvarade 661 kr/kvm. H såldes som bolag i slutet av september 2020. Köpeskillingen uppgick till med hänsyn till ersättning för fastighetsreglering inom fastigheten till 665 kr/kvm. Säljaren av bolaget köpte fastigheten av kommunen i augusti 2017 för genomsnittligt pris om 192 kr/kvm, vilket är en tydlig indikation på att kommunens prissättning understiger den nivå som marknaden i praktiken är villig att betala. Uppgifter från kommunen gör gällande att mark inom Kungsängens nya industriområde kommer att säljas för snittpriser inom intervallet 400-425 kr/kvm. Markvärdet för A utifrån gällande tomträttsavgäld, 400 000 kr per år, och avgäldsränta 3,25 procent, kan beräknas till 305 kr/kvm. Mot bakgrund av hur fastighetsmarknaden utvecklats talar i princip allt för att utgå från att markens

marknadsvärde utvecklats positivt. Marknadsvärdet vid värdetidpunkten den 9 december 2020 till den genomsnittliga nivån om 450 kr/kvm eller inom intervallet 425-475 kr/kvm.

Yttrande från Forum Fastighetsekonomi AB den 7 februari 2022. I yttrandet har fastighetsekonomen S.E och civilekonomen H.W redovisat försäljningar 2019-2021 av råmark och detaljplanerad mark för logistik- och industriändamål inom Norrköpings kommun samt uppgett bl.a. följande. De redovisade köpen ger en spretig bild med priser mellan 130 kr/kvm till 1588 kr/kvm. Den högsta köpeskillingen i kr/kvm avser skyltläge utmed E4:an norr om stan och den lägsta köpeskillingen i kr/kvm avser det största markområdet i listan där det kommer byggas en lager/logistikanläggning. Största vikt får läggas vid de senaste transaktionerna som skett inom Kungsängen och som får anses förhållandevis jämförbart lägesmässigt med värderingsobjektet. Norrköpings kommun är säljare i majoriteten transaktioner och markköpen sker ofta genom optionsavtal som tecknas före områdesutbyggnad. När sedan marköverlåtelseavtalen tecknas efter färdigställande av områdena speglar prisnivåerna en nivå som överenskommits sedan förhållandevis lång tid tillbaka. I kommunen ligger fokus på utveckling av områdena Kungsängen och Klinga samt avveckling av delar av Butängen. I Kungsängens detaljplanerade verksamhetsområde har priserna för marken tecknats på nivån 425-450 kr/kvm. I verksamhetsområdet Klinga cirka tio km väster om stadskärnan växer ett stort industri- och logistikområde fram. En mark finns med i ortsprismaterialet. Sammanfattningsvis påverkar bristen på verksamhetsmark och förväntningarna på kommande stora företagsetableringarna marknadsvärdena av industrimark. Vid jämförelse med de allra flesta markköp som redovisas bedöms A ha ett bättre läge genom dess närhet till bra vägnät liksom även järnväg. Efter Malmölandets infart från Händelö har områdets tillgänglighet ökat. Detta talar för att det genomsnittliga markvärdet för A ska ligga högre än de flesta av ovan redovisade köpen. Överslagsmässigt bedöms markvärdet i genomsnitt för A per värdetidpunkten oktober 2021 till cirka 400 –450 kr/kvm eller totalt 16 150 000 – 18 169 000 kr (beräknat på 40 376 kvm).

Konjunkturinstitutets rapport från den 29 februari 2012 vari anförs att den internationella utvecklingen bidrar till att hålla nere realräntorna och bedömningen görs att den långsiktiga korta riskfria realräntan i ekonomin ligger på två procent.

Konjunkturinstitutets rapport från den 16 maj 2012, vari bedöms att ett rimligt intervall för den långsiktiga realräntan på en svensk statsobligation med tio års löptid är 2,4-3,0 procent.

Konjunkturinstitutets yttrande den 31 januari 2013 över utredningen Tomträttsavgäld och friköp (dnr Ju2012/7154/L1). Konjunkturinstitutet anser – på anförda skäl – att den av utredningen valda avgäldsräntan 2,75 procent är en rimlig lång realränta i ett långsiktigt perspektiv.

Riksbankens pressmeddelande från den 9 februari 2023 om höjning av styrräntan med 0,5 procentenheter till 3,0 procent.

Utdrag från Statistiska centralbyråns hemsida från den 17 februari 2023 avseende utvecklingen av konsumentprisindex 1980-2022.

Sistnämnda bevisning åberopas till styrkande av att en skälig avgäldsränta uppgår till 3,25 procent inklusive justering för den s.k. triangeleffekten.

DOMSKÄL

Mark- och miljödomstolen har med stöd av 42 kap. 18 § första stycket punkt 5 rättegångsbalken avgjort målet utan huvudförhandling sedan parterna har beretts tillfälle att slutföra sin talan.

Vid omprövning av tomträttsavgäld ska domstolen enligt bestämmelserna i 13 kap. 11 § jordabalken bestämma avgälden för den kommande perioden på grundval av det värde marken äger vid tiden för omprövningen. Vid bedömande av markvärdet ska hänsyn tas till ändamålet med upplåtelsen och till de närmare föreskrifter som ska tillämpas ifråga om fastighetens användning och bebyggelse. Det innebär vid

sådan omprövning som nu är ifråga att bedömningen ska ske utan hänsyn till den bebyggelse som finns på området men med beaktande av innehållet i tomträttsavtalet samt de investeringar i vatten och avlopp samt normala markanläggningar som anlagts av tomträttsinnehavaren. Detta innebär att det pris som ska sökas är det som marknaden är beredd att betala för fastigheten i avröjt skick dock med de begränsningar som är inskrivna i tomträttsavtalet. Värdetidpunkt är härvid den 1 oktober 2021.

Ortsprisunderlag

Mark- och miljödomstolen noterar inledningsvis att i första hand bör ortsprismetoden användas medan de andra metoderna kan ses som stöd och som en rimlighetskontroll i de fall ortsprismetoden på grund av bristande underlag har en låg noggrannhet. Vid bestämmande av markvärde i tomträttssammanhang, liksom vid all fastighetsvärdering, ligger svårigheten i att få tillgång till tillräckligt många och tillräckligt likartade jämförelseobjekt. Ett jämförelseobjekt är sällan direkt jämförbart med det värderingsobjekt vars marknadsvärde ska bedömas.

De jämförelseobjekt som parterna fört fram bör analyseras så att domstolen kan välja att fästa störst vikt vid de objekt som är lättast att jämföra med. Objekt som skiljer sig för mycket eller på många olika sätt så att det åsatta värdet blir alltför osäkert ska undvikas. I de fall jämförelseobjekten har likartade förutsättningar bör man kunna acceptera ett lägre antal objekt vill tillämpning av ortsprismetoden.

Tornstaden har sammantaget inlämnat ortsprismaterial avseende mark för industriändamål och har anfört olika utredningar som visar på värden mellan intervallet 375-475 kr/kvm. Tornstadens yrkande bygger sammantaget på ett värde om 400 kr/kvm.

Catena har invänt mot flertalet av objekten i ortsprisutredningen och framfört att markvärdet ska uppgå till högst 10 miljoner kronor. Detta motsvarar ett värde om 247,7 kronor per kvadratmeter.

Domstolen konstaterar att inget av jämförelseobjekten som inlämnats är direkt jämförelsebart med A. Ortsprisunderlaget kan däremot användas för att få en indikation som vilket värde som fastigheten kan ha. Användningsområdet för fastigheten begränsas av tomträttsavtalet som särskilt anger godsterminal. Av tomträttsavtalet framgår också att annan verksamhet särskilt ska godkännas av fastighetsägaren, som vid tiden för upplåtelsen var Statens Järnvägar. Enligt domstolen möjliggör detta i viss mån andra användningsområden men med särskilda begränsningar i och med att ett särskilt godkännande behövs. Tomträttsinnehavaren kan därmed inte med säkerhet veta vilka verksamheter som kommer att kunna godkännas vilket är negativt vid en värdebedömning. Tornstaden har gjort gällande att förutsättningarna med att detaljplan saknas för fastigheten är värdeökande. Enligt domstolens bedömning innebär en detaljplan att förutsättningarna också är tydliga för parterna. I avsaknad av detaljplan kan inte ett annat användningssätt än godsterminal med säkerhet kunna inrättas. Frågan kommer under alla förhållanden också att behöva prövas genom bygglovsansökan hos kommunen. Detta är enligt domstolen en sådan begränsning och osäkerhet för A som ska beaktas på så vis att det påverkar fastighetsvärdet i negativ riktning. Catena får anses ha visat att de ortsprisobjekt som inlämnats av Tornstaden ger ett för högt markvärde och att ett värde ska sättas lägre. Enligt domstolens bedömning får ett markvärde om 250 kr/kvm anses spegla ett skäligt markvärde med beaktande av det tomträttsavtal som också särskilt ska beaktas vid bedömningen. Markvärdet stöds även av de inlämnade utredningarna från Catena.

Avgäldsräntan

Mark- och miljödomstolen konstaterar att parterna inte är överens om avgäldsräntans storlek.

Enligt praxis har vid beräkning av avgäldsräntan använts ett avkastningskrav som grundas på den långsiktiga realräntan på den allmänna kapitalmarknaden, den så kallade realräntemetoden, (se NJA 1986 s. 272 och NJA 1990 s.714). Det innebär att det är en långsiktig realränta på den allmänna kapitalmarknaden som ska användas som utgångspunkt, med visst tillägg för att kompensera fastighetsägaren

för markvärdestegringen under avtalsperioden, den s.k. triangeleffekten. Av Högsta domstolens avgörande NJA 1986 s. 272 framgår vidare att det inte går att uppställa något krav på exakthet i ränteberäkningen utan ytterst blir det fråga om en skälighetsbedömning.

Mark- och miljööverdomstolen har i dom den 24 april 2023 i mål F 15058-21 konstaterat att det får anses ha etablerats en praxis där en avgäldsränta om ca 3 procent inklusive tillägg för triangeleffekten befunnits vara skälig. Mark- och miljööverdomstolen har i tidigare avgöranden uttalat att avgäldsräntan bör präglas av en betydande stabilitet och det har framhållits att det ytterst är fråga om en skälighetsbedömning. Det finns enligt mark- och miljööverdomstolen endast anledning att frångå en procentsats som kommit att bli praxis om bedömningen av ny avgäldsränta kan göras med betydande säkerhet eller om avgäldsräntan kan bedömas avvika stort från den praxis som tidigare gällt (Mark- och miljööverdomstolens dom den 31 januari 2012 i mål F 5259-10 m.fl.)

Catena har gjort gällande att räntesatsen ska vara två procent.

Markförvaltningsaktiebolaget Tornstaden har yrkat på en avgäldsränta om 3,25 procent och har slutligen gjort gällande att räntesatsen åtminstone ska uppgå till 3,0 procent.

Mark- och miljööverdomstolen har i det ovan angivna avgörandet den 24 april 2023 i mål F 15058-21 bl. a. angivit följande: ”Även om det alltså är visat att den långsiktiga realräntan var negativ vid bedömningstillfället anser Mark- och miljööverdomstolen att det inte med tillräcklig säkerhet går att dra slutsatsen att det långsiktiga ränteläget förändrats på ett sådant sätt att det därför finns skäl att frångå den avgäldsränta som fastställts i praxis. Mark- och miljööverdomstolen fäster vid denna bedömning särskild vikt vid att avgäldsräntan ytterst bestäms utifrån en skälighetsbedömning, det mått av stabilitet som bör prägla denna bedömning och det långsiktiga perspektiv som bör anläggas. Domstolen finner inte att utredningen i målet ger stöd för att fastighetens kreditvärdighet ska påverka avgäldsräntan i

sänkande riktning. Det finns inte heller stöd för att bostadssociala hänsyn särskilt ska påverka avgäldsräntan utan sådan hänsyn får beaktas inom ramen för den allmänna skälighetsbedömningen, precis som det tillägg som kompenserar kommunen för en beräknad markvärdesstegring under perioden, den s.k. triangeleffekten (se rättsfallet NJA 1988 s. 343).

Mark- och miljööverdomstolen fann i det aktuella avgörandet vid en samlad bedömning att 3 procent utgör en skälig avgäldsränta. I målet avsågs en 10 årig avgäldsperiod för en fastighet i Stockholms innerstad där en bostadsrättsförening innehar tomträtten.

Mark- och miljödomstolen finner inte skäl att i nu aktuellt mål göra någon annan bedömning vad gäller avgäldsräntan än den som mark- och miljööverdomstolen gjort i domen den 24 april 2023 i målet F 15058-21. Mark- och miljödomstolen anser därför efter en allmän skälighetsbedömning att den årliga tomträttsavgälden för fastigheten A för nästkommande 10-åriga avgäldsperiod ska fastställas utifrån en avgäldsränta om 3 procent.

Som framgått ovan har domstolen bedömt avgäldsunderlaget till 250 kr/kvm. Den årliga tomträttsavgälden för den avgäldsperiod som börjar löpa den 1 oktober 2021 ska därför bestämmas till 40 376 kvm * 250 kr/kvm * 0,03 = 302 820 kronor.

Mark- och miljödomstolen bedömer att den nya tomträttsavgälden inte äventyrar panträttshavarnas säkerhet.

Rättegångskostnader

En part som tappar målet ska enligt 18 kap. 1 § rättegångsbalken ersätta motpartens rättegångskostnad om inte annat är stadgat. I 18 kap. 4 § rättegångsbalken finns bestämmelser om hur rättegångskostnadsansvaret ska fördelas när i målet förekommer flera yrkanden och parterna ömsom vinner och förlorar eller när ett yrkande bifalls endast till en del. I båda situationerna kan rätten kvitta kostnaderna eller jämka kostnaderna, om inte kostnaderna för de olika yrkandena i målet kan

särskiljas. Har parten förlorat endast i ringa mån får rätten istället tillerkänna parten full ersättning för kostnaderna. Även vid tillämpning av reglerna i 4 § ska hänsyn tas till huvudregeln i 1 §.

Talan i målen väcktes i september 2020. Handläggningen har innehållit förhållandevis omfattande skriftväxling, muntlig förberedelse, planering av huvudförhandling, som dock med hänsyn till parternas inställning i frågan inte kom att hållas, samt skriftligt slutförande av talan. Det ska antecknas, att Catena inledningsvis grundade sitt yrkande på en avgäldsränta om 3,0 procent, men i mars 2022 gjorde gällande avgäldsränta på två procent. Detta med hänvisning till bedömningar gjorda i avgöranden från Mark- och miljödomstolen i Nacka (mål nr F 6567-20 samt F 2993-21). Catena har dock inte ändrat sitt yrkande. Tornstaden har genom målets handläggning grundat sitt yrkande på en avgäldsränta om 3,25 procent. Tornstaden har gjort gällande att Catenas förfarande i denna del utgör försumlig processföring och medför ökade processkostnader, vilket medför rättegångskostnadsansvar enligt 18 kap. 6 § rättegångsbalken.

Av nämnda bestämmelse framgår följande. Har part genom att utebliva från rätten eller ej iakttaga föreläggande, som rätten meddelat, eller genom påstående eller invändning, som han insett eller bort inse sakna fog, eller annorledes genom vårdslöshet eller försummelse föranlett uppskov i målet eller eljest vållat kostnad för motparten, vare han skyldig att ersätta sådan kostnad, huru rättegångskostnaden i övrigt än skall bäras.

Parterna har inte åberopat några mera utförliga åtgärdsredogörelser eller annan närmare specifikation. Kostnaderna får bedömas mot bakgrund av vad som förevarit under målens handläggning. Sett till utgången har Catena i det närmaste fått full framgång med sin talan. Målens prövning har emellertid rört två frågor, den om markvärdet och den om avgäldsräntans nivå. Vidkommande avgäldsräntan har varken Catena eller Tornstaden fått full framgång, om än de nått olika långt. Parterna har inte under målens förberedelse haft samma uppfattning om avgäldsräntans nivå. Av detta följer att båda parter haft skäl att argumentera för nivån och

föra bevisning. Med hänsyn till utgången har detta – för Catenas del – haft mindre betydelse. Det sätt på vilket Catena fört sin talan i denna del kan enligt mark- och miljödomstolen inte anses så försumligt att något ansvar enligt 18 kap. 6 § rättegångsbalken uppkommit.

När det gäller markvärdet beaktar mark- och miljödomstolen, att de utlåtanden parterna åberopat i sin helhet avser värderingen av den aktuella tomträtten, varför parternas kostnader för utredningen ska hänföras till denna fråga. Vid en sammantagen bedömning anser mark- och miljödomstolen att det saknas skäl att frångå huvudregeln, att den part som tappar målet ska ersätta motpartens rättegångskostnad om inte annat är stadgat. Med målets utgång är Tornstaden att anse som tappande part och ska därmed ersätta Catena för rättegångskostnader. Det yrkade beloppet om 123 000 kr är skäligt.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga 1 (MMD-01)
Överklagande senast den 28 juni 2023.

Magnus Hansson Björn Bodin

_____

SVEA HOVRÄTT
Mark- och miljööverdomstolen
060403

DOM
2026-07-15
Stockholm

Mål nr
F 8748-25

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE
Nacka tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2025-05-23 i mål nr F 6439-22 och F 8503-22, se bilaga A

PARTER

Klagande och motpart
Stockholms kommun
105 35 Stockholm

Ombud: G.S.och E.G.

Klagande och motpart
Fastighets AB Skjutsgossen nr 8 & Co KB, 916502-7971
c/o Vasakronan AB
Box 30074
104 25 Stockholm

Ombud: C.G.och M.L.

SAKEN
Omprövning av tomträttsavgäld för fastigheterna X och Y i Stockholms kommun

---

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

1. Mark- och miljööverdomstolen fastställer mark- och miljödomstolens dom.

2. Stockholms kommun ska ersätta Fastighets AB Skjutsgossen nr 8 & Co KB för dess rättegångskostnad i Mark- och miljööverdomstolen med 1 181 388 kr jämte ränta enligt 6 § räntelagen från dagen för denna dom. Av beloppet avser 918 752 kr ombudsarvode.

Avgörandet är elektroniskt undertecknat

Postadress Box 2290 103 17 Stockholm
Besöksadress Birger Jarls Torg 16
Telefon 08-561 670 00
Telefax 08-561 675 50
E-post: svea.avd6@dom.se
www.svea.se
Expeditionstid måndag – fredag 08:00–16:30

YRKANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Stockholms kommun har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska ändra mark- och miljödomstolens dom och avseende fastigheten X fastställa den årliga tomträttsavgälden för den avgäldsperiod som började löpa den 1 oktober 2023 till i första hand 41 466 620 kr och i andra hand till 38 276 880 kr. Avseende fastigheten Y har kommunen yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska fastställa den årliga tomträttsavgälden för den avgäldsperiod som började löpa den 15 december 2023 till i första hand 41 762 500 kr och i andra hand till 38 550 000 kr. Slutligen har kommunen yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska befria kommunen från skyldigheten att ersätta bolagets rättegångskostnader i mark- och miljödomstolen och i stället förplikta bolaget att ersätta kommunens rättegångskostnader där, alternativt att sätta ned det belopp som kommunen ålagts att ersätta bolaget för rättegångskostnader i mark- och miljödomstolen.

Fastighets AB Skjutsgossen nr 8 & Co KB har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen, med ändring av mark- och miljödomstolens dom, ska ogilla kommunens yrkanden om höjning av tomträttsavgälderna.

Parterna har bestridit varandras ändringsyrkanden och yrkat ersättning för sina rättegångskostnader i Mark- och miljööverdomstolen.

UTVECKLING AV TALAN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Parterna har åberopat samma omständigheter och utvecklat sin talan på i huvudsak samma sätt som antecknats i mark- och miljödomstolens dom. De har i huvudsak gjort följande förtydliganden och tillägg i Mark- och miljööverdomstolen.

Kommunen

Avgäldsräntans storlek

Mark- och miljödomstolen har rakt av tillämpat en riskfri real statslåneränta som direktavkastningskrav på en betydligt mer riskfylld investering i mark. Det innebär att det sker en överföring av en del av avkastningen på marken från fastighetsägaren till tomträttshavaren och att innehavare av en kommersiell tomträtt subventioneras med stöd av allmänna medel, jämfört med en innehavarare av en friköpt fastighet som finansierat sitt förvärv på betydligt mer marknadsmässiga villkor. Det strider mot syftet med och grunderna för tomträttsinstitutet.

Kommunen har redovisat omfattande underlag för att bedöma direktavkastningskravet och därmed en skälig avgäldsränta genom direkta observationer på fastighets-marknaden, främst genom utredningarna från B.B.. Mark- och miljödomstolen har kortfattat avfärdat metoden genom att hänvisa till att det föreligger osäkerheter gällande bedömningarna och definitionerna i modellen samt att det ”*i denna del saknas teoribildning som stödjer antagandet att värderelationen mellan mark och byggnad går att applicera på hur direktavkastningskravet ska fördelas mellan dessa*”. Mark- och miljödomstolens påstående att det skulle ”*saknas teori-bildning*” som stödjer den empiriska studie som B.B. har utfört och att den därför inte skulle gå att tillämpa framstår som helt taget ur luften och var inte något som gjordes gällande i målet.

Alla värderingsmetoder är mer eller mindre komplexa. Beräkningarna i B.B.s två studier är mindre osäkra och komplexa än andra metoder som används vid fastighetsvärdering. Som Högsta domstolen uttalat i rättsfallet NJA 1986 s. 272, ”Beridarebanan”, går det inte att uppnå någon exakthet vid beräkningen av avgälds-räntan. En viss osäkerhet vid bedömningen av direktavkastningskravet på mark får därmed generellt accepteras. B.B.s studie som utgår från direktavkastnings-krav för bebyggda äganderätter och tomträtter i Stockholm CBD (*Central Business District*) är förhållandevis okänslig vad avser eventuell osäkerhet angående mark-värdesandelen. De värden som B.B. använder i sin studie är vidare helt i

linje med de värden som tomträttshavaren och andra stora fastighetsbolag etablerade i samma område utgår ifrån i sina årsredovisningar.

När det gäller B.B.s andra studie avseende överlåtelser av bebyggda tomträtter i Stockholm CBD framgår det inte av domskälen om den har beaktats av mark- och miljödomstolen. Inga relevanta invändningar har i målet framförts mot studien. Känslighetsanalysen visar att resultatet av studien är tämligen robust och slutsatserna som dras av studierna är mycket försiktiga. Resultatet stödjer slutsatserna som kan dras av B.B.s första studie, vilket tillsammans ger ett mer tillförlitligt stöd för den påstådda nivån på direktavkastningskravet på mark.

Kommunen har vidare kunnat komplettera B.B.s andra studie med en analys av överlåtelsen i februari 2024 av tomträtten till fastigheten Z. Av analysen framgår att överlåtelsen utvisat en köpeskilling med ett signifikant övervärde i förhållande till byggnadsvärdet. Slutsatsen kan därmed dras att den reala avgäldsräntan enligt vid överlåtelsen gällande praxis, dvs. 2,75 procent, markant understeg ett marknadsmässigt direktavkastningskrav på mark.

En investering i mark är en betydligt mer riskfylld investering än en motsvarande ”investering” i den svenska staten, dvs. en investering i riskfria statsobligationer. Ett sätt att hantera skillnaden är att lägga på ett risktillägg. Ett annat är att i stället utgå från den finansieringskostnad eller låneränta som vanliga investerare kan räkna med när de gör sina investeringar. Ett företag som vill göra en investering i en riskfylld tillgång, som t.ex. mark, kan inte räkna med att finansiera sig till en så låg kostnad som svenska staten. Det har S.W. utgått från när han analyserat en långsiktig realränta på marknaden för företagsobligationer. Finansieringskostnaden är för en investerare en miniminivå för avkastningskravet.

För att en långsiktig riskfri real statslåneränta ska kunna ligga till grund för en skälig avgäldsränta måste domstolen ta hänsyn till de skillnader i risk och avkastningskrav som finns mellan investeringar i mark respektive riskfria statsobligationer. Det har inte mark- och miljödomstolen gjort. Domstolen har i stället konstaterat att det får anses

visat att en investering i obebyggd tomtmark för kontor i Stockholm CBD är en realvärdesäker tillgång och att något påslag för risk inte ska göras. Det är oklart vilken bevisvärdering som ligger bakom detta. Även tomträttshavarnas sakkunniga har instämt i skillnaderna i risk.

Rättegångskostnadernas fördelning

Även om Mark- och miljööverdomstolen skulle fastställa mark- och miljödomstolens dom är fördelningen av rättegångskostnaderna i mark- och miljödomstolen felaktig. Målen innehöll en stor mängd delfrågor som inte enkelt kan delas upp i två huvudfrågor som mark- och miljödomstolen har gjort. Parterna var t.ex. inledningsvis oense om vilket markvärde som skulle ligga till grund för avgäldsberäkningen och förde bevisning om detta. Kommunen gjorde gällande en avgäldsränta om 3,25 procent och tomträttshavaren gjorde gällande en avgäldsränta om 1,2 procent. Mark- och miljödomstolen fastställde en avgäldsränta om 2 procent, ganska nära mitt emellan parternas ståndpunkter. Att hävda att tomträttshavaren varit fullt ut vinnande är felaktigt. Inte heller om man utgår ifrån det ekonomiska utfallet kan tomträttshavaren anses fullt ut vinnande.

Bolaget

Avgäldsräntans storlek

Bolaget instämmer i mark- och miljödomstolens bedömning att direktavkastningsmetoden inte kan tillämpas. Metoden bygger på osäkra bedömningar, särskilt avseende definitioner av driftnetton och avkastningskrav på obebyggd mark. Bolaget instämmer också i bedömningen att metoden inte är förankrad i tillförlitlig teoribildning rörande värderelationen mellan mark och byggnad och hur direktavkastningskravet ska fördelas dem emellan.

Den analys som kommunen har åberopat avseende överlåtelsen av tomträtten för fastigheten Z ska inte tillmätas någon betydelse vid prövningen av målet. Analysen bygger på samma metodologiska ansats som tidigare och är därför behäftad

med samma brister. Bolagets sakkunnige J.R. har kommenterat kommunens analys och funnit att det som kommunen benämner som övervärde är funktioner eller nyttigheter som tillförts av säljaren och som köparen prissatt som en del av byggnadsvärdet. Analysen ger inte stöd för kommunens påstående att avgäldsräntan skulle vara för låg.

Bolaget instämmer också i mark- och miljödomstolens bedömning att det inte kan vara aktuellt att tillämpa en företagsobligationsränta och att det inte ska göras något risk-tillägg när det är fråga om över lång tid realvärdesäkra tillgångar, likt fastigheter i centrala Stockholm.

Av Högsta domstolens avgöranden ”Beridarebanan” och NJA 2025 s. 399, ”Smyrna”, framgår att skälig avgäldsräntan ska utgå från det utredningsmaterial som målet inne-håller. Avgälden ska motsvara skälig ränta på markvärdet, utan krav på exakthet i ränteberäkningen. Av utredningsmaterialet i målet framgår att den långsiktiga riskfria realräntan befinner sig i intervallet 0,95–1,5 procent. Enligt Riksbankens prognos upp-går den långsiktiga realräntan till 1,05 procent. Riksbankens prognos utgör, till skillnad från Konjunkturinstitutets, en faktisk prognos och bör väga tungt vid fastställandet av skälig avgäldsränta. L.C. är mer försiktig i sin prognos, men är av uppfatt-ningen att den långsiktiga riskfria realräntan är i spannet 1–1,5 procent.

Vid tillämpning av realräntemetoden och med beaktande av den bevisning som bolaget har åberopat ska en skälig avgäldsränta fastställas i intervallet 0,95–1,25 procent. Med påslag för triangeleffekten för tomträttsupplåtelser med tioåriga förlängningsperioder ska tomträttsavgälderna för fastigheterna, utifrån de mellan parterna ostridiga mark-värdena, vara oförändrade.

UTREDNINGEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Parterna har åberopat samma utredning som i mark- och miljödomstolen. Kommunen har därutöver åberopat en analys av överlåtelsen av tomträtten till fastigheten Z. Bolaget har i tillägg åberopat en promemoria angående samma över-låtelse av bolagets sakkunnige J.R..

Målet har avgjorts efter huvudförhandling. Mark- och miljööverdomstolen har tagit del av den muntliga bevisningen genom uppspelning av förhören i mark- och miljödomstolen.

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL

Utgångspunkter för prövningen

Tvisten mellan parterna gäller vilken tomträttsavgäld som ska gälla för fastigheten X under den tioåriga avgäldsperiod som började löpa den 1 oktober 2023 samt för fastigheten Y under den tioåriga avgäldsperiod som började löpa den 15 december 2023. Parterna är överens om markvärdet för respektive fastighet som ska ligga till grund för prövningen av avgäldernas storlek. Det är, för prövningen i målet, ostridigt mellan parterna att markvärdet för fastigheten X uppgår till 1 275 896 000 kr och att motsvarande värde för fastigheten Y är
1 285 000 000 kr.

Kommunen har yrkat att tomträttsavgälden för fastigheten X ska fast-ställas till i första hand 41 466 620 kr och i andra hand till 38 276 880 kr. Avseende fastigheten Y har kommunen yrkat att tomträttsavgälden i första hand ska fastställas till 41 762 500 kr och i andra hand till 38 550 000 kr. Kommunens båda förstahandsyrkanden grundas på en avgäldsränta om 3,25 procent och andrahands-yrkandena på en avgäldsränta om 3 procent.

Bolaget har bestritt kommunens talan. Enligt bolaget ska båda tomträttsavgälderna lämnas oförändrade under aktuella avgäldsperioder. Tomträttsavgälden för fastigheten X ska således uppgå till 23 087 000 kr och avgälden för fastigheten Y till 22 500 000 kr. Bolaget har gjort gällande att avgäldsräntan inte ska överstiga 1,25 procent. För att bolagets överklagande ska bifallas är det emellertid tillräckligt med tillämpning av en avgäldsränta om ca 1,7–1,8 procent (nuvarande tomträttsavgäld dividerat med ostridigt markvärde).

Mark- och miljödomstolen bestämde, med tillämpning av en avgäldsränta om 2 procent, tomträttsavgälden för fastigheten X till 25 517 920 kr och för fastigheten Y till 25 700 000 kr. Domstolen bedömde att bolaget ur rättegångskostnadshänseende var den vinnande parten och ålade därför kommunen att ersätta dess rättegångskostnader.

Parterna är oense om både vilken metod som ska användas för att fastställa avgäldsräntan och storleken på densamma.

Avgäldsränta

Val av metod

Kommunen har i första hand gjort gällande att avgäldsräntan ska bestämmas till 3,25 procent baserat på observationer på fastighetsmarknaden och den utredning som lagts fram avseende direktavkastningskravet på mark. Kommunen har hänfört sig till B.B.s två studier. Den första utgår ifrån ett direktavkastningskrav för bebyggda äganderätter och tomträtter i Stockholm CBD och den andra avser över-låtelser av bebyggda tomträtter i Stockholm CBD efter 1986. Kommunen har anfört att de känslighetsanalyser som har utförts visar att studierna är robusta och okänsliga för mindre variationer eller osäkerhet angående markvärdeandelen.

Frågan om vilken metod som ska användas vid bestämmande av avgäldsräntan har tidigare prövats av Mark- och miljööverdomstolen. Domstolen gjorde då bedömningen att det får anses vara särskilt vanskligt att lägga ett framräknat direktavkastningskrav för bebyggda fastigheter till grund för en bedömning av direktavkastningskravet för mark. Såväl osäkerheten i antagandena som komplexiteten i en beräkning av avkastningskrav grundad på försäljningar av bebyggda tomträtter innebar enligt domstolen att realräntemetoden i första hand skulle användas vid beräkningen av avkastningskravet för mark. Domstolen anförde vidare att realräntemetoden i högre grad motsvarar de krav som Högsta domstolen (i ”Beridarebanan”) menat vara eftersträvansvärda; metoden är användbar inom stora delar av tomträttsmarknaden och lättare att tillämpa.

(Se Mark- och miljööverdomstolens avgörande den 22 december 2017 i mål nr F 9187-16.)

Kommunen har gjort gällande, till bemötande av det resonemanget, att det numera är möjligt att på empirisk väg differentiera direktavkastningskravet för en bebyggd fastighet på mark respektive byggnad. Mark- och miljööverdomstolen anser emellertid att invändningarna mot en metod med ett framräknat direktavkastningskrav på mark-kapitalet utifrån transaktioner av bebyggda fastigheter alltjämt gör sig gällande. Det finns fortfarande flera osäkerhetsmoment i de underliggande utredningar som krävs kring byggnadernas skilda skick, ålder, förvaltnings- och användningssätt liksom kring det faktum att hänsyn behöver tas till olika bokföringsmässiga åtgärder och metoder som kan ha påverkat värden, kostnader och intäkter i redovisningen. Högsta domstolens hänvisning till uttalandet i Tomträttskommitténs betänkande om att direkt-avkastningen för mark och byggnad separat inte kan räknas fram från statistiskt material (se ”Beridarebanan” och SOU 1980:49 s. 218) får dessutom anses ha fortsatt relevans.

Den utredning som kommunen har lagt fram bygger på genomförda faktiska transaktioner av kommersiella fastigheter i relevant del av Stockholms innerstad. Utgångspunkten för utredningen, och det som sedermera fördelas på mark och byggnad, är emellertid ett direktavkastningskrav som har räknats fram utifrån dessa transaktioner. Underlaget är hämtat från konsultbyrån Cushman & Wakefields värderingsverksamhet, men det går inte att närmare kontrollera underlaget. Det har i målet framkommit invändningar mot att dessa framräknade direktavkastningskrav inte i alla delar speglar den verkliga direktavkastningen som relevanta fastigheter genererar. Det direkt-avkastningskrav som kommunens utredning bygger på är enligt Mark- och miljööver-domstolen alltför osäkert för att det ska vara möjligt att konstatera att det är den direkt-avkastning som bebyggda kommersiella fastigheter i Stockholm CBD genererar årligen. Redan av detta skäl finns det tvivel mot att lägga utredningen till grund för en bedömning av vilken avgäldsränta som ska tillämpas i målet. Därtill kommer de invändningar mot metoden som sådan som redovisats ovan.

I avgörandet ”Smyrna” anger Högsta domstolen att avgäldsräntan har funktionen att för den tid som tomträttsupplåtelsen består ge i huvudsak motsvarande avkastning av den upplåtna marken som fastighetsägaren under samma tid skulle ha fått på grund av markinnehavet ifall tomträtt till marken inte hade upplåtits. På det sättet, och genom att ta hänsyn till triangeleffekten, kan fastighetsägaren även få del i den markvärdestegring som kan förväntas under den förestående perioden. Utgångspunkten är att avgälden bör svara mot en skälig ränta på det uppskattade markvärdet. Det har ansetts naturligt att söka ledning i den avkastning som man kan räkna med för alternativa jämförbara kapitalplaceringar. (Se p. 11 och 12.)

Utgångspunkten att avgäldsräntan ska motsvara avkastningen som kommunen hade kunnat få av markinnehavet om tomträtt till marken inte hade upplåtits innebär enligt Mark- och miljööverdomstolen att ledning för avgäldsräntan måste hämtas från den avkastning som kan erhållas vid investeringar till en motsvarande risk som fastighetsägarens markinnehav jämte tomträttsupplåtelse är förknippade med.

Det beräknade direktavkastningskravet som kommunens utredning utgår från avser bebyggda fastigheter. Den direktavkastning som en bebyggd fastighet genererar kommer från den verksamhet som bedrivs på fastigheten, t.ex. uthyrning av kontor eller butiker. Även om marken är en förutsättning för att den bebyggda fastigheten ska inbringa intäkter och ett driftnetto, genererar inte marken som sådan någon direktavkastning. Den verksamhet som bedrivs inom ramen för kommersiella fastigheter i Stockholm CBD, oavsett om den innefattar butiker eller kontor eller både och, utgör en riskfylld verksamhet. Det framräknade direktavkastningskravet från transaktioner på fastighetsmarknaden som kommunen utgår från innefattar sådana verksamhetsrisker som en köpare åtar sig vid ett förvärv av en bebyggd fastighet. Vid en tomträttsöverlåtelse är det tomträttshavaren och inte fastighetsägaren som uteslutande står dessa risker.

Att utifrån ett beräknat direktavkastningskrav som innefattar risker som är förknippade med bebyggda fastigheter basera en avgäldsränta som kommunen ska kunna tillgodogöra sig mer eller mindre riskfritt under de tioåriga avgäldsperioderna är inte rimligt. Ledning för avgäldsräntan kan så att säga inte hämtas från att kommunen, ifall tomträtt

inte hade upplåtits, skulle ha nyttjat marken för att bedriva en kommersiell fastighetsverksamhet. En sådan verksamhet är förknippad med en väsentligt högre risk än kommunens markinnehav.

Sammanfattningsvis anser Mark- och miljööverdomstolen att kommunens utredningar avseende direktavkastningskravet på mark inte kan ligga till grund för bestämmande av avgäldsräntan.

Kommunen har också åberopat en studie avseende överlåtelser av tomträtter till styrkande av att direktavkastningskravet för kommersiell mark i Stockholm CBD i vart fall inte understiger 3 procent. Studien omfattar överlåtelser under knappt 40 år och visar enligt kommunen, med undantag för en överlåtelse, att priserna överstigit tomträtternas byggnadsvärden vid överlåtelsetidpunkterna. Enligt kommunen är förklaringen till detta att avgäldsräntan har varit för låg och att tomträttshavarna därigenom kunnat tillgodogöra sig en del av markvärdet vid överlåtelserna. Direktavkastningskravet för mark anses därför överstiga den reala avgäldsräntan om 3 procent som under lång tid gällt enligt praxis.

Mark- och miljööverdomstolen anser att den åberopade studien inte ger något tillförlitligt svar på frågan om varför transaktionerna har genomförts till aktuella priser. Slutsatsen kan därför inte, som kommunen har påstått, dras att avgäldsräntan har varit för låg vid transaktionstidpunkterna. Inte heller kan studien användas för att besvara frågan vad direktavkastningskravet på mark uppgår till i Stockholm CBD. Studien kan därför inte heller användas för att bestämma vad en skälig avgäldsränta för de aktuella tomträtterna ska vara.

Sammanfattningsvis anser Mark- och miljööverdomstolen att de av kommunen åberopade studierna inte ska användas för att bestämma avgäldsräntan utifrån observationer på fastighetsmarknaden. I stället ska realräntemetoden tillämpas.

Avgäldsränta med ledning av en långsiktig realränta på den allmänna kapitalmarknaden

Kommunen har gjort gällande att även om beräkningen grundas på en långsiktig realränta på den allmänna kapitalmarknaden ska avgäldsräntan bestämmas till i första hand 3,25 procent och i andra hand 3 procent. Kommunen har särskilt pekat på att ledning bör hämtas från långa företagsobligationer i enlighet med den utredning som gjorts av S.W. samt att det, om statsobligationer utgör utgångspunkten, ska göras ett risktillägg med hänsyn till marknadens syn på riskerna med fastighetsinnehav.

Utgångspunkten för S.W.s utredning är att en skälig avgäldsränta bör motsvara det krav på förräntning av det investerade kapitalet som en tänkt köpare av marken kan antas räkna med. Eftersom köparna i de allra flesta fall är företag som själva finansierar förvärvet på den allmänna kapitalmarknaden är därmed tanken att förräntningskravet åtminstone måste täcka finansieringskostnaderna. S.W. konstaterar sedan att ett företag inte kan få samma låga finansieringskostnader som staten och att ledning för avgäldsräntan därför ska hämtas från nivån på långa företagsobligationer. Med hänsyn till hur volatil kontorsfastigheters avkastning är drar S.W. slutsatsen att företagsobligationsräntan inte överdriver risk och avkastningspotential, utan att den kan ses som en miniminivå för vad som utgör en skälig avgäldsränta.

Mark- och miljööverdomstolen ifrågasätter inte att en privat aktör vid ett fastighetsförvärv förväntar sig en högre avkastning än vad som motsvarar den riskfria statliga realräntan. Det förräntningskrav som uppställs av en hypotetisk privat aktör vid ett förvärv av en fastighet kan emellertid inte appliceras på kommunens upplåtelse av tomträtten till densamma. Utgångspunkten är som sagt att ledning ska hämtas från den avkastning som kommunen hade kunnat få som ett alternativ till att upplåta tomträtten. Vad en potentiell köpare av mark hade haft för finansieringskostnader och förväntningar på avkastning saknar därför betydelse. Enligt Mark- och miljööverdomstolen står det klart att riskerna som är förknippade med investeringar i företagsobligationer är betydligt större än kommunens innehav av aktuella fastigheter och upplåtelse av

tomträtterna. Avgäldsräntan ska därför inte bestämmas med utgångspunkt i långa företagsobligationer som kommunen har gjort gällande.

Storleken på avgäldsräntan ska i stället, som bolaget har gjort gällande, bedömas enligt den långsiktiga realräntan på den allmänna kapitalmarknaden. Det utgör enligt Mark- och miljööverdomstolen en alternativ kapitalplacering till motsvarande risk som kommunens markinnehav. I ”Smyrna” har Högsta domstolen funnit att den långsiktiga realräntan på kapitalmarknaden kommer att ligga ganska stabilt på en lägre nivå än 2 procent. Sannolikheten talar vidare, enligt Högsta domstolen, för att en långsiktig realränta på fastighetsmarknaden i fråga om mark som kan antas ge en värdesäker avkastning inte avviker alltför mycket från den nivån. Med hänsyn till främst det förhållandet att tomträtten i det fallet avsåg bostadsändamål fann domstolen att en avgäld som bygger på en avgäldsränta om 1,75 procent, med triangeleffekten beaktad, framstod som rimlig. (Se p. 17 och 18.)

Mark- och miljödomstolen har efter en samlad bedömning, mot bakgrund av gällande praxis och med beaktande av den utredning som parterna lagt fram, funnit att en skälig avgäldsränta uppgår till 2 procent, inklusive tillägg för triangeleffekt om 0,25 procent. Bolaget har ifrågasatt mark- och miljödomstolens slutsats med hänvisning till att bedömningen av vad som ska anses som en skälig avgäld ska utgå från utrednings-materialet i målet (se ”Smyrna”, p. 15) och att bolaget har åberopat utredning som visar att den långsiktiga realräntan med marginal understiger 1,75 procent.

Mark- och miljööverdomstolen har tidigare uttalat att avgäldsräntan bör präglas av en betydande stabilitet och att det endast finns anledning att frångå en procentsats som kommit att bli praxis om bedömningen av ny avgäldsränta kan göras med betydande säkerhet eller om avgäldsräntan kan bedömas avvika stort från den praxis som tidigare har gällt. Avgörandet ”Smyrna” är inte begränsat till tomträttsupplåtelser för bostads-ändamål. För att avvika från den avgäldsränta som Högsta domstolen har bestämt i ”Smyrna” bör det framöver krävas övertygande bevisning om varför avgäldsräntan ska bedömas på något annat sätt. (Se Mark- och miljööverdomstolens avgörande den 2 mars 2026 i mål nr F 9099-23.)

Trots de uppgifter som har lämnats av bolagets sakkunniga i fråga om den långsiktiga realräntan finner Mark- och miljööverdomstolen inte skäl att redan nu avvika från den bedömning som Högsta domstolen nyligen gjorde i ”Smyrna”. Bolagets bevisning tar snarare sikte på att Högsta domstolens bedömning var felaktig, och att avgäldsräntan i ”Smyrna” borde ha varit lägre, än att förhållandena sedan dess har ändrats och att det nu finns skäl att ändra den praxis som Högsta domstolen har bestämt avseende räntenivån. Som mark- och miljödomstolen har angett ska en ny nivå på avgäldsräntan gälla under lång tid och vara förutsebar för såväl tomträttsupplåtare som tomträttshavare. Det finns därför skäl att vara försiktig vid bedömningen av om avsteg från praxis ska göras. Utgångspunkten ska därför, eftersom det är fråga om tomträtter för kommersiellt ändamål, vara en avgäldsränta om 2 procent, med triangeleffekten inkluderad.

Avslutningsvis är frågan om det, som kommunen har gjort gällande, finns skäl att till denna utgångspunkt för avgäldsräntan göra ett risktillägg. Till stöd för att ett risktillägg ska göras har kommunen i huvudsak åberopat en utredning om risk på fastighetsmarknaden av H-S.S. Kommunen har härvid sammanfattningsvis gjort gällande att mark inte är en riskfri investering och att marknaden har förändrat synen på risk. Sedan ett 15-tal år tillbaka i tiden ligger riskpremien på en hög positiv nivå och marknaden betraktar numera mark som en riskfylld investering både på kort och lång sikt.

Högsta domstolen har i ”Beridarebanan” bedömt att mark i Stockholms innerstad är realvärdesäker i den meningen att värdet i princip följer den allmänna prisnivån som den mäts med konsumentprisindex. Det saknas skäl att nu göra någon annan bedömning i den frågan. Mark- och miljööverdomstolen ifrågasätter inte att fastighetsmarknaden är volatil och förknippad med risker kopplade till såväl konjunkturen som till samhälleliga och demografiska förändringar. Som konstaterats ovan är det emellertid kommunens markinnehav som ska bedömas och inte riskerna med att bedriva verksamhet på fastigheten. Även om det inte går att veta exakt vad den aktuella marken kommer att vara värd på lång sikt står det klart att det är en tillgång som är så pass fri från risk för kommunen att det inte ska göras något risktillägg till avgäldsräntan.

Sammanfattningsvis saknas det i detta mål skäl att avvika från den praxis med en avgäldsränta om 2 procent, med triangeleffekten inkluderad, som sedan avgörandet ”Smyrna” gäller. Mark- och miljödomstolens dom i fråga om tomträttsavgäldernas storlek ska därför fastställas.

Rättegångskostnader

Mark- och miljödomstolen bedömde att bolaget vunnit framgång i målen i en sådan omfattning att det i rättegångskostnadshänseende kunde anses vinnande fullt ut. Kommunen har gjort gällande att den bedömningen var felaktig, bl.a. eftersom det fanns fler delfrågor än de som mark- och miljödomstolen anger och att parterna inledningsvis var oense om markvärdet. Kommunen har vidare argumenterat för att det ekonomiska utfallet visar att bolaget inte var fullt ut vinnande.

Mark- och miljööverdomstolen instämmer emellertid i mark- och miljödomstolens bedömning att bolaget i ett rättegångskostnadshänseende kan anses fullt ut vinnande. Kommunen har endast fått framgång med ca 13 procent (fastigheten X) respektive 17 procent (fastigheten Y) av sin talan. Till detta kommer att målet till stor del har handlat om vilken metod som ska tillämpas för fastställande av avgäldsräntan. Det saknas därför anledning att ändra mark- och miljödomstolens beslut i fråga om rättegångskostnader.

Båda parterna överklagade mark- och miljödomstolens dom och har i Mark- och miljööverdomstolen framställt samma yrkanden respektive inställning som i mark- och miljödomstolen. Mark- och miljööverdomstolen har funnit att mark- och miljödomstolens dom ska fastställas. Under sådana förhållanden ska frågan om rättegångskostnadernas fördelning bestämmas på samma sätt som i första instans (se Fitger m.fl., Rättegångsbalken [10 juni 2026, Version 100, JUNO], kommentaren till 18 kap. 15 §). Kommunen ska därför ersätta bolagets rättegångskostnader även i Mark- och miljööverdomstolen.

Bolaget har i Mark- och miljööverdomstolen yrkat ersättning för rättegångskostnader med 1 181 388 kr, varav 918 752 kr avser ombudsarvode. Kommunen har överlämnat

åt domstolen att bedöma skäligheten i den yrkade ersättningen. Mark- och miljööverdomstolen finner att yrkat belopp är skäligt. På beloppet ska ränta utgå i enlighet med domslutet.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga B

Överklagande senast 2026-08-12

NACKA TINGSRÄTT
Mark- och miljödomstolen

DOM
2025-05-23
meddelad i
Nacka

PARTER

Kärande
Stockholms kommun genom dess exploateringsnämnd
105 35 Stockholm

Ombud: M.L. och G.S.

Svarande
Fastighets AB Skjutsgossen nr 8 & Co KB, 916502-7971
c/o Vasakronan AB
Box 30074
104 25 Stockholm

Ombud: C.G. och M.L.

SAKEN
Omprövning av tomträttsavgäld för fastigheterna X och Y i Stockholms kommun

---

DOMSLUT

1. Mark- och miljödomstolen fastställer den årliga avgälden för tomträtten till X i Stockholms kommun för den period som började löpa den 1 oktober 2023 till 25 517 920 kr.

2. Mark- och miljödomstolen fastställer den årliga avgälden för tomträtten till Y i Stockholms kommun för den period som började löpa den 15 december 2023 till 25 700 000 kr.

Avgörandet är elektroniskt undertecknat

Postadress	Besöksadress	Telefon	Expeditionstid
Box 69 131 07 Nacka	Sicklastråket 1	08-561 656 30 **E-post**: mmd.nacka.avdelning3@dom.se www.nackatingsratt.domstol.se	måndag – fredag 08:00–16:30

3. Fastighets AB Skjutsgossen nr 8 & Co KB ska till Stockholms kommun genom dess exploateringsnämnd utge kvartalsvis förfallna skillnadsbelopp som utgör skillnaden mellan ny avgäld och hittills utgående avgäld jämte ränta om 6 procent på skillnadsbeloppen från respektive förfallodag, till dess betalning sker.

4. Stockholms kommun genom dess exploateringsnämnd ska ersätta Fastighets AB Skjutsgossen nr 8 & Co KB för dess rättegångskostnader med 3 592 238 kr, varav 1 512 641 kr avser ombudsarvode, jämte ränta enligt 6 § räntelagen från dagen för denna dom till dess betalning sker.

_____

1. BAKGRUND

Fastigheterna X och Y ägs av Stockholms kommun och är upplåtna med tomträtt till Fastighets AB Skjutsgossen nr 8 & Co KB (bolaget).

Fastigheten X

Fastigheten har en tomtareal på 4 533 kvm och ett taxeringsvärde (2019) som uppgår till 1 481 000 000 kr, varav markvärde 838 000 000 kr och byggnadsvärde 643 000 000 kr. Avgäldsregleringen gäller i tioårsperioder, varav den första perioden räknas från den 1 oktober 1973. Nuvarande avgäld för fastigheten är 23 087 000 kr.

Fastigheten Y

Fastigheten har en tomtareal på 8 795 kvm och ett taxeringsvärde (2022) som uppgår till 2 431 000 000 kr, varav markvärde 806 000 000 kr och byggnadsvärde 1 625 000 000. Avgäldsregleringen för fastigheten gäller i tioårsperioder, varav den första perioden räknas från den 15 december 1973. Nuvarande avgäld för fastigheten är 22 500 000 kr.

Överenskommelse avseende båda fastigheterna

Stockholms kommun genom dess exploateringsnämnd (kommunen) och bolaget är överens om det markvärde för respektive fastighet som ska ligga till grund för domstolens prövning av avgäldernas storlek. X har enligt överenskommelsen ett markvärde om 1 275 896 000 och Y ett markvärde om 1 285 000 000 kr.

2. YRKANDEN M.M.

Stockholms kommun har yrkat enligt följande.

Mål nr F 6439–22 (X)

Kommunen har i första hand yrkat att mark- och miljödomstolen ska fastställa den årliga tomträttsavgälden för den avgäldsperiod som började löpa den 1 oktober

2023 till 41 466 620. Yrkandet baseras på ovan angivet markvärde och en avgäldsränta om 3,25 procent.

I andra hand har kommunen yrkat att mark- och miljödomstolen ska fastställa den årliga tomträttsavgälden för den avgäldsperiod som började löpa den 1 oktober 2023 till 38 276 880 kr. Yrkandet baseras på ovan angivet markvärde och en avgäldsränta om 3 procent.

Mål nr F 8503–22 (Y)
Kommunen har yrkat att mark- och miljödomstolen i första hand ska fastställa den årliga tomträttsavgälden för den avgäldsperiod som började löpa den 15 december 2023 till 41 762 500 kr. Yrkandet baseras på ovan angivet markvärde och en avgäldsränta om 3,25 procent.

I andra hand har kommunen yrkat att mark- och miljödomstolen ska fastställa den årliga tomträttsavgälden för den avgäldsperiod som började löpa den 15 december 2023 till 38 550 000 kr. Yrkandet baseras på ovan angivet markvärde och en avgäldsränta om 3 procent.

Yrkande avseende båda fastigheterna
Kommunen har yrkat att mark- och miljödomstolen ska förplikta bolaget att genast efter dom till kommunen utge kvartalsvis förfallna skillnadsbelopp mellan nya och hittills utgående avgälder jämte 6 procent ränta på varje skillnadsbelopp från respektive förfallodag tills betalning sker.

Bolaget har bestritt kommunens yrkanden om höjning av tomträttsavgälderna och preciserat sin inställning till kommunens yrkanden enligt följande.

Mål nr F 6439–22 (X)
Tomträttsavgälden för fastigheten ska lämnas oförändrad under nästkommande avgäldsperiod, avgälden ska alltså vara 23 087 000 kr.

Mål nr F 8503–22 (Y)

Tomträttsavgälden för fastigheten ska lämnas oförändrad under nästkommande avgäldsperiod, avgälden ska alltså vara 22 500 000 kr.

Inställning avseende båda fastigheterna

För det fall domstolen höjer tomträttsavgälden för nästkommande/nu pågående avgäldsperioder medger bolaget kommunens yrkande om att ränta om 6 procent ska utgå på varje förfallet skillnadsbelopp från respektive förfallodag till dess betalning sker.

Parterna har yrkat ersättning för sina rättegångskostnader.

3. UTVECKLING AV TALAN

3.1 Kommunen

Kommunen har i huvudsak angett följande till utveckling av sin talan.

3.1.1 Avgäldsränta

3.1.1.1 Allmänt om avgäldsränta

Avgäldsräntan ska bestämmas som direktavkastningskravet för mark korrigerat för den så kallade triangeleffekten. Avkastningskravet ska i första hand bestämmas med utgångspunkt från observationer på fastighetsmarknaden. Vid avsaknad av sådana observationer har i praxis godtagits att direktavkastningskravet sätts lika med realräntan på den allmänna kapitalmarknaden. En sådan realränta ska bestämmas med ett tidsperspektiv på minst 30 år.

3.1.1.2 Avgäldsränta bestämd med ledning av direktavkastningskrav för mark T.Ö. Fastighetskonsulter AB har utrett direktavkastningskravet för primärt kommersiell mark i Kista men även för sådan mark i Stockholm CBD (Central Business District). Direktavkastningskravet för mark i Stockholm CBD beräknas i utredningen med ledning av marknadsdata och observationer avseende den kommersiella fastighetsmarknaden i detta område. Utredningen omfattar i denna del två

empiriska studier. Den ena studien utgår från direktavkastningskrav för bebyggda kommersiella äganderätter och tomträtter Stockholms CBD under perioden 1985 – 2022. Den studien visar att en över lång tid utjämnad nivå för direktavkastningskravet för kommersiell mark i detta läge uppgår till cirka 4 procent. Betraktas enbart observationen år 2022 blir nivån 3 procent. I utredningens andra studie avseende Stockholm CBD analyseras överlåtelser av bebyggda tomträtter i området sedan 1986. Därvid framkommer att köpeskillingarna, efter korrigering för hög/låg utgående avgäld, överstiger byggnadsvärdena. Detta betyder att direktavkastningskravet för mark överstiger den reala avgäldsräntan om 3 procent som enligt domstolspraxis gällde under undersökningsperioden. Det konstateras att resultatet inte motsäger att ett över lång tid utjämnat direktavkastningskrav för kommersiell mark i Stockholms CBD uppgår till cirka 4 procent. Utredningen av T.Ö. Fastighetskonsulter AB visar alltså att direktavkastningskravet för den här aktuella marken i vart fall inter understiger 3 procent.

Vid beräkning av markvärdeandelar under perioden 2020–2024 har uppgifter från den förenklade fastighetstaxeringen 2022 och den allmänna fastighetstaxeringen 2025 beaktats. Det konstateras i denna del av utredningen att ett direktavkastningskrav på mark utjämnat över lång tid alltjämt kan anges till 4 procent. Betraktas enbart observationer under åren 2023 och 2024 fås 3,5 procent. Av en analys av en överlåtelse av en kommersiell tomträtt i Stockholm CBD från 2024 framgår det att även detta köp utvisar en köpeskilling med ett signifikant övervärde i förhållande till byggnadsvärdet. Härav dras den slutsatsen att den reala avgäldsräntan enligt nuvarande praxis på 2,75 procent understiger ett marknadsmässigt direktavkastningskrav på mark. Vid en avgäldsränta på 3 procent skulle kommunen underkompenseras.

H-S.S bekräftar i sin utredning att direktavkastningskravet för mark inne-håller en riskpremie och att marknaden betraktar mark som en riskfylld investering på såväl kort som lång (evig) sikt. Riskpremien var mycket låg under mitten av 1980-talet och en bit in på 1990-talet beräknad på skillnaden mellan direktavkastningskrav på fastighetsmarknaden och den riskfria räntan. Sedan ett 15-tal år är

riskpremien tillbaka på en hög nivå. Detta speglar marknadens förändrade syn på risk.

3.1.1.3 Avgäldsränta bestämd med ledning av realräntan

Om direktavkastningskravet i stället ska bestämmas med ledning av en långsiktig realränta på den allmänna kapitalmarknaden anförs följande.

Förräntningskravet vid investeringar i mark är högre än för reala statsobligationer. Den reala räntan på långa företagsobligationer av klassen ”Investment Grade” bedöms ge en god approximation på detta förrättningskrav. Data sedan år 2000 för sådana obligationer i USA visar på en genomsnittlig real ränta på 3 procent. En jämförelse på den europeiska obligationsmarknaden vad avser företagsobligationer generellt och obligationer utgivna av enbart fastighetsbolag visar att de senare i allmänhet handlas med ett större räntepåslag än de förra. Samma förhållande konstateras råda på den svenska obligationsmarknaden.

Vid en jämförelse av företagsobligationer och bebyggda kontorsfastigheter i Stockholm CBD vad avser hur totalavkastningen varierat under perioden 1984 – 2022 framgår det att volatiliteten i avkastning är högre för fastigheter. Riskerna med investeringar i obebyggda fastigheter är högre än för bebyggda fastigheter. Skillnaden i volatilitet motiverar en extra riskpremie för dessa på 1–1,5 procent. Volatiliteten är högre för mark än för bebyggda fastigheter. Slutsatsen är därför att avgäldsräntan före påslag för triangeleffekten bör ligga på minst 3 procent.

3.1.1.4 Avgäldsränta efter påslag för den s.k. triangeleffekten

Det kan alltså konstateras att direktavkastningskravet på mark kan anges till minst 3 procent oavsett om det baseras på observationer på fastighetsmarknaden eller på den allmänna kapitalmarknaden.

Till detta kommer påslag för triangeleffekten. Med beaktande av att avgäldsperioden är 10 år och med utgångspunkt från en förväntad årlig inflation eller värdeökning på 2 procent fås en faktor att applicera på direktavkastningskravet om 1,086. Den skäliga avgäldsräntan är alltså avrundat 3,25 procent.

I andra hand godtar kommunen att avgäldsräntan bestäms till 3 procent i enlighet med gällande praxis.

3.1.1.5 Inställning till bolagets beräkning av avgäldsränta med ledning av den långsiktiga realräntan på den allmänna kapitalmarknaden

De av bolaget åberopade utlåtandena av J.H. och L.C. är inte relevanta i målet. Båda utgår nämligen från att avgäldsräntan ska bestämmas med utgångspunkt från en real statsobligationsränta, d.v.s. en i princip riskfri ränta. Direktavkastningskravet inkluderar visserligen en riskfri realränta av det slag som diskuteras i utlåtandena, men den risk som inkluderas är högre eftersom mark inte är en riskfri tillgång. För att direktavkastningskravet på mark ska kunna efterliknas måste alltså en riskfri realränta korrigeras med en riskpremie. Det har inte bolaget gjort. Marknaden för statsobligationer utgör enbart en del av den allmänna kapitalmarknaden. Om realräntemetoden ska tillämpas behöver man utgå från avkastningskrav på placeringar som är likvärdiga med investeringar i mark. Alternativt beräkna riskpremiens storlek, d.v.s. skillnaden i realt avkastningskrav mellan mark- och statsobligationer.

Riskpremien på mark motsvarar skillnaden mellan direktavkastningskravet på mark och den riskfria realräntan, givet att den förväntade ränteutvecklingen antas motsvara den förväntade inflationen. Om värdena förväntas öka mer än inflationen kommer riskpremien vara större än skillnaden mellan direktavkastningskravet på mark och den riskfria realräntan. T.Ö.s Fastighetskonsulter AB har bedömt en sådan riskpremie. Undersökningen visar att den genomsnittliga riskpremien under undersökningsperioden uppgick till 3,5 procent. Åren 2023 och 2024 fås en premie på 2,5 respektive 2,8 procent. I Stockholm var markvärdena positiva under

perioden 2015–2022. Eftersom direktavkastningskravet givet de positiva markvärdena inte kan ha understigit 0 procent under perioden måste riskpremiernas miniminivå då motsvara de negativa realräntorna med omvänt tecken. Därvid fås en miniminivå för riskpremien på 1,7 procent. Då det just är en miniminivå motsäger detta inte resultatet av beräkningarna av riskpremien. Den faktiska riskpremien är sannolikt större än den observerade miniminivån och i linje med de redovisade beräkningarna. Sammantaget saknas anledning att anta att en uppskattning av direktavkastningskravet på mark utifrån den riskfria realräntan och en riskpremie leder till annan slutsats än att detta avkastningskrav uppgår till minst 3 procent. Det kan dock konstateras att det är betydligt säkrare att bestämma direktavkastningskravet direkt i sin helhet enligt de utredningar kommunen har presenterat än att uppskatta det genom härledning av dess delkomponenter.

Bolaget har som skriftlig bevisning åberopat en graf till styrkande av att fastigheter i centrala Stockholm är realsäkra investeringar över tid. Mark i Stockholm är realvärdesäker i den meningen värdet av den som prognos förväntas utvecklas i takt med inflationen. Men oavsett längden på ett planerat innehav är någon realvärdesäkerhet inte garanterad eftersom realvärdet fluktuerar över tid. Det är framför allt osäkerheten om den framtida faktiska värdeutvecklingen under innehavet som medför att en riskpremie ingår i direktavkastningskravet. Det ska vidare understrykas att förväntningar om en positiv real värdeutveckling påverkar direktavkastningskraven för bebyggda fastigheter och är därmed beaktade i de direktavkastningskrav på mark som beräknas i T.Ö.s Fastighetskonsulter AB:s utredning.

3.1.2 Avgäld

3.1.2.1 Avgäld för X

Med ett markvärde om 1 275 896 000 kr och en avgäldsränta om 3,25 procent fås en årlig tomträttsavgäld för fastigheten på 41 466 620 kr. Avgäldsräntan 3 procent

enligt kommunens andrahandsinställning ger med samma markvärde en avgäld på 38 276 880 kr.

3.1.2.2 Avgäld för Y

Med ett markvärde om 1 285 000 000 kr och en avgäldsränta om 3,25 procent fås en årlig tomträttsavgäld för fastigheten på 41 762 500 kr. Avgäldsräntan 3 procent enligt kommunens andrahandsinställning ger med samma markvärde en avgäld på 38 550 000 kr.

3.2 Bolaget

Bolaget har till utveckling av talan anfört i huvudsak följande.

3.2.1 Avgäldsränta

3.2.1.1 Avgäldsränta ska beräknas med ledning av den långsiktiga realräntan på den allmänna kapitalmarknaden

Den s.k. realräntemetoden ska tillämpas vid fastställande av den skäliga avgälden för kommande avgäldsperiod. Den fastställda avgälden ska således motsvara en skälig ränta på markens värde i avröjt skick. Det är den långsiktiga realräntan på den allmänna kapitalmarknaden som ska grunda avkastningskravet och tillsammans med triangeleffekten ange avgäldsräntan. Beträffande den långsiktiga realräntans nivå har Konjunkturinstitutets prognos i Tomträtts- och arrendeutredningens delbetänkande fått stort genomslag och avgäldsräntan fastställs numera vanligtvis till 2,75 procent med tillägg för triangeleffekten på tomträttsavtal som löper med avgäldsperioder om 10 år till 3 procent. Det har även fastställts i flertalet avgöranden.

Trots att Konjunkturinstitutet fortlöpande och kontinuerligt sedan 2012 reviderat ned bedömningen av den långsiktiga realräntans nivå (i december 2022 angavs realräntan till 0,85 procent), har tillämpningen i praktiken inneburit en praxis av avgäldsränta om 3 procent. Anledningen till detta är att avgäldsräntan bör präglas av en betydande stabilitet. Det framgår av praxis att det endast finns anledning att frångå den procentsatsen om bedömning av en ny avgäldsränta kan göras med betydande säkerhet eller om avgäldsräntan kan bedömas avvika stort från den praxis

som tidigare gällt. Verkligheten har däremot ändrats i stor omfattning sedan HD:s senaste bedömning av avgäldsräntan. Bedömningen att den skäliga avgäldsräntan uppgår till 3 procent är numer otidsenlig. Räntan ska avgöras utifrån den i målet åberopade bevisningen. Att Mark- och miljööverdomstolen under 2023 gjort bedömningar att skälig avgäldsränta ska vara tre procent hindrar inte mark- och miljödomstolen att i nu aktuellt mål fastställa en lägre ränta.

J.H. och L.C. har bedömt den långsiktiga realräntans nivå och utveckling i framtiden. Den avgäldsränta som domstolarna under lång tid använt ligger högre än vad som är skäligt. Som bl.a. L.C. framhåller kommer den riskfria långsiktiga realräntan de kommande 30 åren att ligga väsentligt under de 2,75 procent som tillämpats under lång tid i tomträttsmål. Slutsatsen är att utifrån den tillämpade praxisen blir konsekvensen att innehav av mark för tomträttsupplåtelse de senaste decennierna har inneburit en överavkastning i förhållande till kapitalmarknadsplaceringar. Bolaget konstaterar utifrån denna bedömning att det saknas skäl att ändra tomträttsavgälden. Kommunens talan ska således redan av detta skäl lämnas utan bifall.

Följande omständigheter talar för en revidering av avgäldsränta i sänkande riktning jämfört med Konjunkturinstitutets bedömning 2012:

- Kunskapsläget kring realräntor har förändrats väsentligt sedan 2012.
- En omfattande forskningslitteratur pekar på att realräntans nedgång är bestående.
- Ledande centralbanker och internationella organisationer delar denna bedömning.
- Marknadens prissättning indikerar bestående låga realräntor på lång sikt.

Bolagets uppfattning är att det går att komma till slutsatsen att det långsiktiga ränteläget förändrats i sådan omfattning och att den nya skäliga avgäldsräntan avviker stort från tidigare praxis. Det finns därför starka skäl att frångå den avgäldsränta om 3,0 procent som fastställts i tidigare avgöranden. Att fastställa relevant avgäldsränta till en lägre procentsats frångår inte principen om stabilitet,

förutsebarhet och långsiktighet. Bolagets bevisning är tillräcklig för att avvika från tidigare praxis. Den långsiktiga realräntans nivå med beaktande av triangeleffekten innebär att en skälig avgäldsränta uppgår till maximalt 1,2 procent. Effekten av ställningstagandet om en lägre avgäldsränta än den av kommunen anförda innebär att tomträttsavgälden inte ska höjas.

3.2.1.2 Inställning till kommunens avgäldsränta med ledning av direktavkastningskravet på mark

Kommunens underlag är alltför bristfälligt för att direktavkastningsmetoden ska kunna användas. Det är inte tillräckligt för att kunna fastställa något direktavkastningskrav på marken utifrån iakttagelser på fastighetsmarknaden.

Realräntemetoden ska i stället tillämpas i målet dels eftersom den metoden utgör praxis och får anses vedertagen, dels har tillämpats de senaste 25–30 åren vid förhandlingar utom rätta om justering av tomträttsavgälder. Det framgår av praxis att avgäldsräntan ska bestämmas med utgångspunkt i en riskfri realränta på den allmänna kapitalmarknaden. Mark inom Stockholm CBD är realvärdesäker över tid. Vid tillämpning av realräntemetoden utifrån den långsiktiga realräntan på den allmänna kapitalmarknaden med ett tidsperspektiv om minst 30 år avviker den skäliga avgäldsräntan med betydande säkerhet markant från den avgäldsränta som kommunen bedömer som skälig i både första- och andrahand. I stället är den avgäldsränta som bolaget vitsordar, d.v.s. 1,2 procent inklusive triangeleffekten, skälig såsom avgäldsränta. Under alla förhållanden kan en skälig avgäldsränta inte uppgå till 3 procent eller däröver. En oförändrad avgäld ska därför utgå i respektive mål.

Det är inte möjligt att fördela fastighetens totala avkastning på mark respektive byggnad. Eftersom tomtmark varken har driftnetto eller värderas utifrån direktavkastningskrav blir diskussionen kring särskilda direktavkastningskrav och riskpåslag på obebyggd tomtmark abstrakt och teoretisk. En typsituation då tomtmark har ett eget driftnetto och direktavkastningskrav är relevant är om man i stället ser på

markinvesteringen ur tomträttsupplåtarens synvinkel. Då är det tomträttskontraktet som skapar ett kassaflöde.

3.2.2 Avgäld

3.2.2.1 Avgäld för X

Bolaget har gjort gällande att det är en oförändrad avgäld som ska gälla eftersom den skäliga avgäldsräntan, utifrån den långsiktiga realräntan jämte triangeleffekt, uppgår till cirka 1,2 procent. Avgälden för fastigheten uppgår till 23 087 000 kr per år. I vart fall är avgäldsräntan lägre än den som kommunen anför.

3.2.2.2 Avgäld för Y

Bolaget har gjort gällande att det är en oförändrad avgäld som ska gälla eftersom den skäliga avgäldsräntan, utifrån den långsiktiga realräntan jämte triangeleffekt, uppgår till cirka 1,2 procent. Avgälden för fastigheten uppgår till 22 500 000 kr per år. I vart fall är avgäldsräntan lägre än den som kommunen anför.

4. UTREDNINGEN I MÅLET

4.1 Kommunen

På kommunens begäran har sakkunnigförhör hållits med B.B., S.W. och H-S.S. De har sammanfattningsvis anfört följande.

B.B. har uppgett att han genomfört två utredningar för kommunens räkning.

Den *första utredningen* avser direktavkastningskrav för bebyggda ägande- och tomträtter. Syftet med utredningen är att fördela avkastningen på mark respektive byggnad genom att utgå ifrån direktavkastningskravet för bebyggda fastigheter med äganderätt och markvärdesandelen. Även skillnaden i direktavkastning mellan ägande- och tomträtt ska beaktas. Direktavkastningskravet påverkas bl.a. av real-räntan. Realräntan har ökat på senare tid, vilket medfört att direktavkastningskravet på mark ökat. I utredningen har det gjorts skillnader mellan ägande- och tomträtter

på så sätt att ett påslag för direktavkastningskravet har skett för tomträtter. Detta eftersom tomträtter innebär en större osäkerhet. Därefter har en fördelning av direktavkastningskravet skett mellan mark och byggnad eftersom byggnadskapitalet står för en större del av det totala värdet.

Den *andra utredningen* avser överlåtelse av bebyggda tomträtter. Om avgäldsräntan är lägre än direktavkastningskravet tillgodogör sig tomträttshavaren det värdet. Resultatet av utredningen visar att det i 27 av 28 analyserade överlåtelser finns ett signifikant övervärde. Eftersom det funnits övervärden på marknaden sedan 1987 är slutsatsen att direktavkastningskravet på mark varit över 3 procent. Under senare år har dock direktavkastningskravet varit så lågt att övervärdena varit begränsade, men från 2023 och framåt har direktavkastningskravet ökat.

S.W. har uppgett att i de fall avgäldsräntan ska härledas från realräntan på den allmänna kapitalmarknaden med ett långt tidsperspektiv är det enligt hans slutsatser mer relevant att studera företagsobligationsmarknaden än realräntеobliga-tioner. Detta eftersom det oftast är företag som köper mark av kommunen. Företags-obligationer återspeglar på ett bättre sätt den genomsnittlige markinvesterarens för-räntningskrav. Hade det varit staten som förvärvade marken hade realräntan varit intressant men i aktuellt fall är det mer intressant att titta på den ränta som före-tagen, som tomträttshavare, får låna till. Företagsräntan ligger klart över statsräntan eftersom det är mindre riskfyllt att låna till en stat än ett företag. För att få en rättvis bild av företagsobligationsräntan är det viktigt att titta på ett index där alla typer av bolag är representerade, inklusive fastighetssektorn. En skälig avgäldsränta bör motsvara den räntesituation som företag har som köpare av mark. Med dagens inflation får man en real företagsränta på cirka 3 procent före triangeleffekten. Företagsobligationer har en lägre volatilitet än kontorsfastigheter, vilket i sin tur är mindre volatilt än mark. Att använda företagsräntan som grund för skälig avgälds-ränta överskattar därför inte riskerna. De längsta företagsobligationsserierna är ungefär 23 år och finns i USA. I Europa är serierna i snitt fem år och i Sverige lite kortare.

H-S.S har uppgett att de övergripande slutsatserna från hans utlåtande är att mark inte är en riskfri tillgång, vilket är rimligt och ekonomiskt intuitivt. Direktavkastningskravet bör därför innehålla en positiv riskpremie. En annan slutsats är att marknaden betraktar mark som en riskfylld investering på lång och kort sikt och att riskpremier kan variera över tid. Riskpremien var låg under 1980-talet men den låga riskpremie som fanns då var ett undantag. Under den perioden hade man en överoptimistisk syn på risk. På senare tid har den låga riskpremien skiftat mot en högre riskpremie, vilket speglar en förändring i synen på risk. Riskpremien har således ökat.

Kommunen har även åberopat skriftlig bevisning.

4.2 Bolaget

På bolagets begäran har sakkunnigförhör hållits med J.R., C.G., J.H. och L.C. samt vittnesförhör med P.D.. De har sammanfattningsvis anfört följande.

J.R. har uppgett att värderarnas och investerarnas roll skiljer sig åt. Värderare använder direktavkastningskrav från ett överskattat driftnetto som nyckeltal för att komma fram till ett marknadsvärde. Det beror på att värderarna underskattar kostnadssidan varför driftnettot blir överskattat. Nyckeltalet värderarna använder sig av säger ingenting om lönsamheten och avkastningen som genereras under en byggnads livslängd. I investerarnas beräkning blir kostnader och förvaltning mer korrekt återgivna som en post som belastar kalkylen. Investerare räknar med ett lägre direktavkastningskrav och ett lägre driftnetto. De kommer fram till samma värden men med olika parametrar. B.B.s utredning är felaktig, den ger inget säkert underlag för att bestämma avgäldsräntan. Den använder felaktiga och osäkra indata och direktavkastningskravet blir därför felaktigt. Avgäldsräntan ska därför i stället utgå från en långsiktig realränta. Det finns en real positiv markvärdeutveckling på drygt 2 procent per år i genomsnitt. Tomträttsavgälderna har under de senaste femtio åren haft en real markvärdeutveckling på

drygt 4 procent per år. Vid en korrekt beräkning av avkastningskraven på mark blir de avsevärt lägre än 3 procent. Det innebär att om avgäldsräntan är 3 eller 3,5 procent sker det en värdeöverföring från tomträttshavaren till markägaren.

C.G. har uppgett att man bör använda sig av realräntan vid beräkningen av avgäldsräntan, eftersom den bättre speglar vad en investerare kan förvänta sig få i avkastning. B.B. använder en metod som inte reflekterar realistiska avkastningskrav för mark. Fastighetsvärderarnas direktavkastningskrav på mark underskattar ofta kostnaderna och är schablonmässiga och optimistiska. Den faktiska direktavkastningen är oftast lägre än direktavkastningskraven. Fastighetsvärden har generellt stigit över tid, vilket gör att fastighetsinvesteringar är en realvärdesäker investering. Svenska fastighetsbolag finansierar sina fastigheter främst genom banklån. Två tredjedelar av finansieringen utgörs av lån, även om obligationsmarknaden har ökat sedan 2013.

J.H. har uppgett att man kan notera en betydande nedgång i jämviktsrealräntan sedan 2012–2013. Ett högt sparande i kombination med demografiska förändringar, som en åldrande befolkning, leder till ett överskottssparande. Det blir därför en obalans mellan sparande och investeringar, vilket sänker jämviktsräntan. Produktivitetstillväxt och preferens för säkra tillgångar är också viktiga faktorer som påverkar räntorna. Riksbankens bedömningar av jämviktsrealräntan har justerats ner flera gånger och svenska realränteobligationer har stabiliserats på strax under 1 procent. Löptidspremien har legat under 0,1 procent sedan 2003 och skillnaden mellan 30-åriga och 15-åriga realränteobligationer är liten. En långsiktig riskfri realränta på 2,75 till 3 procent är orealistiskt hög. Vidare ger realränteobligationer ersättning för inflationen. Politisk osäkerhet och ekonomiska förhållanden påverkar också prognoser för räntor. Den europeiska centralbanken har tidigare påverkat marknaden genom att köpa obligationer och på så sätt pressa ner styrräntan. Det har centralbanken slutat med, vilket gör att prognoserna av styrräntan är säkrare nu än tidigare.

L.C. har uppgett att det finns en långsiktig trend som visar att realräntorna har fallit kraftigt och att realräntan kommer att fortsätta vara låg. En långsiktig realränta på 2,75 procent är osannolik, och faktorer som lägre tillväxttakt, längre livslängd, ojämn inkomstfördelning och sjunkande priser på investeringsvaror bidrar till lägre realräntor. Både Konjunkturinstitutet (KI) och Riksbanken har gjort bedömningar av den långsiktigt reala styrräntan. KI:s prognoser är dock framtagna för ändamålet att utreda om offentliga finansieringar är långsiktigt hållbara eller inte. Detta tenderar att ge en viss överskattning av räntan eftersom prognoserna är framtagna på ett försiktigt sätt. Riksbankens bedömning av den långsiktiga reala styrräntan ligger mellan minus 0,5 och plus 1 procent, och med tillägg för löptidspremier hamnar den 30-åriga statsobligationsräntan mellan 1 och 1,5 procent. Bedömningar av realräntor är relativt säkra eftersom de styrs av faktorer som ändrar sig långsamt. En ränta på 2,75 till 3 procent skulle ge fastighetsägare en överavkastning jämfört med andra säkra placeringar. Osäkerhet i världsekonomin, som stigande räntor i USA och större budgetunderskott, kan påverka prognoser för räntor. Ökad osäkerhet leder till högre riskpremier, vilket innebär att den riskfria räntan går ner och skillnaden på räntan mellan säkra och osäkra investeringar ökar.

P.D. har uppgett att Vasakronan investerar i fastigheter för att säkerställa en trygg och bra avkastning över tid, baserat på omfattande analyser. Inför förvärv görs noggranna analyser för att säkerställa att investeringarna ligger i linje med företagets strategi och kundernas behov. De skiljer sig från externa värderare genom att ta hänsyn till faktiska kostnader för återinvesteringar. Vasakronan använder sällan värderarnas kassaflödesanalyser som grund för investeringar, utan förlitar sig på sin egen kunskapsbas och analyser. Vid kalkyler tas hänsyn till ålder och status. Kostnaderna för drift baseras på faktiska kostnader. Bolaget gör antaganden när det gäller återinvesteringar och vakanstider, vilket bygger på erfarenheter och bedömningar. Vid sådana beräkningar används schabloner och det finns en risk att värderarna gör optimistiska bedömningar. På det stora hela har värderarna ungefär rätt, men det är viktigt att den data som kommuniceras med ägarna är korrekt. Vid förvärv föredrar Vasakronan äganderätt framför tomträtt, men gör noggranna riskbedömningar. De har en långsiktig strategi och fokuserar på att investera i

fastigheter på rätt platser för att säkerställa en positiv värdeutveckling. De gör också många hyresgästanpassningar, där de oftast står för kostnaderna själva.
Bolaget har även åberopat skriftlig bevisning.

5. DOMSKÄL

5.1 Utgångspunkter för prövningen

Om någon av parterna under näst sista året av avgäldsperioden väcker talan om omprövning av avgälden, ska rätten enligt 13 kap. 11 § jordabalken bestämma avgälden för den kommande perioden. Detta ska göras på grundval av det värde marken har vid tiden för omprövningen. Vid bedömningen av markvärdet ska hänsyn tas till ändamålet med upplåtelsen och de närmare föreskrifter som ska tillämpas i fråga om fastighetens användning och bebyggelse. Avgälden ska motsvara en skälig ränta på markens värde. Detta är i princip liktydigt med kravet på förräntning av det investerade kapitalet som en tänkt köpare av marken i avröjt skick kan antas ha räknat med (se ”Tomträttsavgälden för Orgelpipan” NJA 1975 s. 385).

När parterna inte enas om avgälden ankommer det på domstolen att bestämma ett belopp som den bedömer vara skäligt i det specifika fallet utifrån det material som parterna lägger fram i målet. Ytterst förutsätter lagstiftningen att domstolen gör en egen slutlig bedömning i det enskilda fallet av vad som är skälig avgäldsränta och avgäld, med en lämplig avvägning mellan fastighetsägarens och den enskilde tomträttshavarens intresse.

Domstolen ska alltså i de nu aktuella målen bestämma en avgäld som ligger inom det utrymme som parternas respektive yrkanden och inställning avseende avgäldens storlek ger och därvid, utifrån det material som lagts fram, göra en egen skälighetsbedömning.

5.2 Val av metod för beräkning av avgäldsräntan

Kommunen har gjort gällande att räntan i första hand ska beräknas utifrån direktavkastningsmetoden och i andra hand utifrån realräntemetoden. Grunden för kommunens ställningstagande i denna del är att avgäldsräntan i första hand ska sökas utifrån observationer på fastighetsmarknaden. Bolaget har gjort gällande att realräntemetoden ska tillämpas. Grunden för detta är att det inte går att härleda avgäldsräntan med stöd av direktavkastningsmetoden. Anledningen är enligt bolaget framför allt att metoden innehåller ett antal beräkningsled som bygger på bedömningar av ett stort antal parametrar. Bolaget menar även att metoden inte tillämpas av marknaden och därmed saknar evidens.

Högsta domstolen fann i ”Beridarebanan” NJA 1986 s. 272 att det skulle eftersträvas en modell för beräkningen av räntan som är användbar inom stora delar av tomträttsmarknaden och som är lätt att tillämpa.

Mark-och miljödomstolen konstaterar att frågan om metodval tidigare har prövats. Mark-och miljööverdomstolen uttalade följande i dom meddelad den 22 december 2017 i mål nr F 9187-16.

”Såväl osäkerheten i antagandena som komplexiteten i en beräkning av avkastningskravet grundad på försäljningar av bebyggda tomträtter gör enligt Mark- och miljööverdomstolen att det är realräntemetoden som i första hand bör användas vid beräkningen av avkastningskravet. Detta gäller i vart fall när inte annat än bebyggda fastigheter finns som jämförelsematerial på fastighetsmarknaden. Realräntemetoden motsvarar alltså i högre grad de krav som Högsta domstolen menat vara eftersträvansvärda; metoden är användbar inom stora delar av tomträttsmarknaden och lättare att tillämpa.”

Högsta domstolen uttalade i dom meddelad den 24 april 2025 i mål nr T 3706-23 följande.

”Även om olika sätt förekommer är det i praktiken vanligt att avgäldsräntan bestäms med hjälp av den långsiktiga realräntan på den allmänna kapitalmarknaden. Mot bakgrund av tomträttsinstitutets särskilda karaktär tar jämförelsen då sikte på kapitalplaceringar som görs på mycket lång sikt, minst 30 år. (Jfr bl.a. ”Beridarebanan” NJA 1986 s. 272, ”Muskotnöten” och Lundafastigheterna” NJA s. 714.)”.

Mark- och miljödomstolen finner att likartade förutsättningar som i ovan redovisade fall föreligger även i nu aktuella mål. Kommunens beräkningar av direktavkastningskrav bygger i grunden på försäljningar av bebyggda ägande- och tomträtter. Det föreligger osäkerheter gällande bedömningar och definitioner beträffande driftnetto, direktavkastningskrav och beräkningen av markvärdeandel. Domstolen vill härvid särskilt framhålla den osäkerhet som gäller tillämpningen av markvärdeandelen i syfte att fördela direktavkastningskravet för bebyggda tomträttsfastigheter mellan mark och byggnad. Det saknas i denna del teoribildning som stödjer antagandet att värderelationen mellan mark och byggnad går att applicera på hur direktavkastningskravet ska fördelas mellan dessa. Det har inte heller genom utredningen i målet redovisats något stöd för att det föreligger en sådan korrelation. Domstolen konstaterar även, i likhet med bolaget, att mark normalt inte har någon direktavkastning. Sammantaget, och med hänvisning till ovanstående, finner domstolen därför att realräntemetoden ska utgöra grund för att bestämma storleken på avgäldsräntan. Liksom Mark-och miljööverdomstolen menar domstolen att denna i högre grad stämmer överens med Högsta domstolens uttalanden om att metoden ska vara användbar i stora delar av tomträttsmarknaden och lätt att tillämpa.

5.3 Beräkning av avgäldsräntan

Kommunen har gjort gällande att om beräkningen ska grundas på realräntemetoden ska avgäldsräntan i första hand bestämmas till 3,25 procent inklusive påslag för triangeleffekt med 0,25 procentenheter. I andra hand godtar kommunen att avgäldsräntan, enligt praxis, bestäms till 3 procent. Kommunen har härvid framhållit att företagsobligationer utgör en bättre approximation för att bestämma avgäldsräntan än statsobligationer. Kommunen har även gjort gällande att det ska ske ett påslag

för den högre risk som investeringar i obebyggda fastigheter har jämfört med statsobligationer.

Bolaget har gjort gällande att realräntan ska bestämmas till 1,2 procent inklusive påslag för triangeleffekten med 0,25 procentenheter. Enligt bolaget ska räntan härledas från den långsiktiga riskfria realräntan på den allmänna kapitalmarknaden, främst realränteobligationer, eftersom mark inom Stockholm CBD får anses utgöra en realvärdesäker tillgång. Bolaget har även hänvisat till Konjunkturinstitutets beräkningar.

5.3.1 Val av instrument på den allmänna kapitalmarknaden

När det gäller grunden för att bestämma avgäldsräntan med ledning av företagsobligationer har kommunen främst hänvisat till S.W.s utredning. S.W. har i sin bedömning redogjort för att företagsobligationer utgör en bättre approximation för att bestämma avgäldsräntan jämfört med s.k. statspapper eftersom företagsobligationer på ett bättre sätt avspeglar den genomsnittlige markinvesterarens förräntningskrav. Kommunen har även lyft fram att statsobligationer endast utgör en del av den allmänna kapitalmarknaden.

Mark- och miljödomstolen konstaterar att Högsta domstolens uttalande, att avgäldsräntan ska bestämmas med ledning av den långsiktiga realräntan på den allmänna kapitalmarknaden med ett tidsperspektiv på minst 30 år (se ”Lundafastigheterna” NJA 1990 s. 714), i och för sig inte innebär något hinder mot att använda företagsobligationer för att härleda realräntan. Mark- och miljödomstolen konstaterar dock att företagsobligationer prissätts med beaktande av företagsspecifika risker. Utöver detta framgår det av S.W.s utredning att löp-tiden på förtagsobligationer i Sverige ofta understiger fem år. S.W. har i syfte att studera hur prissättningen skiljer sig för längre löptider därför dragit paralleller med motsvarande instrument med längre löptid på USA-marknaden. Detta innebär i sig, enligt domstolens mening, en osäkerhet. Domstolen bedömer därför att statsobligationer, med beaktande av ovan redovisade omständigheter, utgör ett bättre

underlag för att bedöma den riskfria realräntan (jfr även Konjunkturinstitutets prognoser i Tomträtts- och arrendeutredningens delbetänkande, SOU 2012:71).

5.3.2 Riskpremie

Kommunen har gjort gällande att för det fall realräntemetoden ska användas och statsobligationer ska ligga till grund för bedömningen av avgäldsräntans storlek så måste ett påslag ske för risk, som beaktar skillnaden i avkastningskrav mellan mark och statsobligationer. Riskpremien har bedömts till en miniminivå om 1,7 procent. Grunden för att en riskpremie ska beaktas är bl.a. marknadens volatilitet så som den redovisats i H-S.S.s utredning. Kommunen har även tillämpat resultaten från B.B.s utredning för att visa att det måste göras ett tillägg till riskfri realränta som beaktar den specifika risk som föreligger när det gäller investeringar i fastigheter.

Bolaget har i denna del huvudsakligen gjort gällande att mark är en realvärdesäker tillgång, varför inget påslag för risk ska göras.

Domstolen konstaterar inledningsvis att det får anses visat att en investering avseende obebyggd tomtmark för kontor inom Stockholm CBD på lång sikt utgör en realvärdesäker tillgång. Mot den bakgrunden är utgångspunkten att något påslag för risk inte ska göras. Högsta domstolens har dock uttalat att ett tillägg till realräntan kan behöva göras på grund av olika slags risker förbundna med just den aktuella marken s.k. imperfektioner (se ”Lundafastigheterna” NJA 1990 s. 714). De risker som kommunen gjort gällande i nu aktuella mål är främst kopplade till volatilitet och omvärldshändelser och således inte specifika för de aktuella fastigheterna. Det kan även ifrågasättas om vissa av de av H-S.S redovisade förvaltningsriskerna är relevanta för obebyggd mark. Med beaktande av Högsta domstolens avgörande och den omständigheten att nu aktuell mark genom sitt läge får anses utgöra en realvärdesäkrad tillgång finner domstolen att det inte ska göras något påslag för risk. Det kan därtill noteras att det ostridiga tillägg som ska göras för

triangeleffekt innebär att fastighetsägaren även får del i den markvärdestegring som kan förväntas under avgäldsperioden, oavsett hur marknaden utvecklas.

5.3.3 Avgäldsräntans storlek

Som framgår ovan har mark- och miljödomstolen gjort bedömningen att avgäldsräntan ska bestämmas genom den riskfria realräntan härledd med stöd av långa statsobligationer samt att inget risktillägg ska göras.

Högsta domstolen har framhållit att avgälden ska motsvara skälig ränta på markvärdet och att något krav på exakthet i ränteberäkningen alltså inte kan uppställas (jfr ”Beridarebanan” NJA 1986 s. 272). Högsta domstolen har vidare nyligen i den tidigare nämnda domen meddelad den 24 april 2025 i mål nr T 3706-23, slagit fast att bedömningen av vad som ska anses som en skälig avgäldsränta ska utgå ifrån det utredningsmaterial som målet innehåller. Högsta domstolen uttalade i denna dom även att den realränta som sökes bör svara mot vad som långsiktigt kan förväntas bli ett förhållandevis stabilt läge. Det går alltså inte bara att tillämpa de vid omprövningen gällande marknadsnoteringarna på statsobligationer eller andra s.k. långa statspapper. Högsta domstolen fann att den långsiktiga realräntan, utifrån utredningen i målet i det fallet, i vart fall kunde förväntas ligga långsiktigt under två procent.

Det är mot bakgrund av ovanstående utgångspunkter som avgäldsräntan ska bestämmas. Bolaget har, när det gäller den långsiktiga realräntan, åberopat utredningar upprättade av J.H. och L.C.. Genom dessa utredningar har bolaget dragit slutsatsen att den riskfria realräntan på lång sikt uppgår till 0,95 procent. Med ett påslag för triangeleffekten blir avgäldsräntan således 1,2 procent.

Domstolen konstaterar att de nivåer på den riskfria realräntan som redovisas ovan utgör en bedömning av hur marknaden idag ser på realränteutvecklingen på lång sikt. Domstolen ser inga skäl att ifrågasätta detta. Vid vittnesförhöret med L.

C. redogjordes också för Konjunkturinstitutets och Riksbankens bedömning av den långsiktiga realräntan. Konjunkturinstitutets prognos i september bedömdes härvid till 1,3–1,5 procent inklusive löptidstillägg. Motsvarande bedömning från Riksbanken, A.S. var 1,05 procent. L.C. sammanfattade att vid en sammanvägning av dessa prognoser kunde en hypotetisk långsiktig realränta uppskattas till 1–1,5 procent. L.C. poängterade dock att syftet med Konjunkturinstitutets prognoser är att tillhandahålla offentligfinansiella hållbarhetskalkyler.

Med beaktande av att en ny nivå på avgäldsräntan ska kunna gälla under lång tid och därmed vara förutsebar för såväl tomträttsupplåtare som tomträttshavare finner domstolen att viss försiktighet bör tillämpas när det gäller ändringens storlek i förhållande till den nivå som länge gällt enligt tidigare praxis. Vid en samlad bedömning gör domstolen, mot bakgrund av nu gällande praxis och med beaktande av den utredning som parterna lagt fram, bedömningen att en skälig ränta motsvarar en avgäldsränta om 2 procent inklusive tillägg för triangeleffekt om 0,25 procent. Domstolen har härvid särskilt beaktat att dessa mål rör kommersiella fastigheter.

5.4 Avgäldens storlek för X

Avgäldens storlek ska bestämmas utifrån det överenskomna markvärdet om 1 275 896 000 kr och en avgäldsränta om 2 procent. Vid multiplicering av markvärdet med bestämd avgäldsränta om 2 procent blir den totala årliga avgälden därmed 25 517 920 kr.

5.5 Avgäldens storlek för Y

Avgäldens storlek ska bestämmas utifrån det överenskomna markvärdet om 1 285 000 000 kr och en avgäldsränta om 2 procent. Vid multiplicering av markvärdet med bestämd avgäldsränta om 2 procent blir den totala årliga avgälden därmed 25 700 000 kr.

5.6 Ränta och skillnadsbelopp

Bolaget har vid denna utgång medgett att kvartalsvis förfallna skillnadsbelopp ska utgå till kommunen. Bolaget har även medgett att ränta ska utgå på nämnda skillnadsbelopp i enlighet med kommunens yrkande. Skillnadsbelopp jämte ränta ska därför utgå på sätt som yrkats.

5.7 Rättegångskostnader

Kommunen har yrkat ersättning för sina rättegångskostnader med totalt 2 109 100 kr, varav 724 500 kr avser ombudsarvode. Bolaget har yrkat ersättning för sina rättegångskostnader med totalt 3 592 238 kr, varav 1 512 641 kr för ombudsarvode. Parterna har överlämnat till domstolen att bedöma skäligheten av respektive yrkade belopp. Domstolen konstaterar att det utifrån parternas arbetsredogörelser är svårt att hänföra specifika kostnader till sakfrågorna som behandlats i målet. Domstolen får därför inom ramen för sin skälighetsbedömning uppskatta den tid parterna lagt ner på respektive fråga.

Efter att parterna kommit överens om markvärdet har i huvudsak två frågor behandlats i målet, metodvalet vid beräkning av avgäldsräntan och vilken räntenivå som ska tillämpas för det fall realräntemetoden används. En stor del av den tid kommunen lagt ner på målen har avsett metodvalet och argumentation för varför direktavkastningsmetoden ska används. För bolagets del bedömer domstolen att ungefär hälften av arbetet handlat om att ifrågasätta och bemöta kommunens utredningar beträffande direktavkastningsmetoden och hälften handlat om vilken räntenivå som ska tillämpas inom ramen för realräntemetoden.

I frågan om metodvalet har bolaget vunnit full framgång. När det gäller räntans storlek har domstolen kommit fram till att denna ska ligga nära den nivå som i båda målen följer av bolagets inställning till avgäldens storlek, dvs. oförändrad tomträtts-avgäld. Domstolen anser att bolaget sammantaget har vunnit framgång i målen i sådan omfattning att det i rättegångskostnadshänseende kan anses vinnande fullt ut. Kommunen ska därför ersätta bolaget för dess rättegångskostnader.

Med beaktande av målets omfattning och komplexitet samt den osäkerhet som med anledning av rättsläget har funnits när det gäller avgäldsräntans storlek finner domstolen att det av bolaget yrkade beloppet, även om det klart överstiger kommunens yrkande, får anses skäligt. Kommunen ska därmed ersätta bolaget med yrkat belopp.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga (MMD-01)
Överklagande senast den 13 juni 2025.

SVEA HOVRÄTT
Mark- och miljööverdomstolen
060007

DOM
2026-03-04
Stockholm

Mål nr
F 5156-22

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE
Växjö tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2022-03-31 i mål nr F 6227-20, se bilaga A

PARTER

Klagande och motpart
Norrköpings kommun

Ombud: H.W

Klagande och motpart
Nyfosa Ugnen 5 Fastighets AB

Ombud: L.F

SAKEN
Omprövning av tomträttsavgäld för fastigheten A i Norrköpings kommun

---

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

1. Mark- och miljööverdomstolen ändrar mark- och miljödomstolens dom endast på det sättet att tomträttsavgälden för fastigheten A i Norrköpings kommun fastställs till 155 090 kr per år för den avgäldsperiod som började löpa den 1 januari 2022 och löper fram till och med den 31 december 2041.

Avgörandet är elektroniskt undertecknat

Postadress Box 2290 103 17 Stockholm
Besöksadress Birger Jarls Torg 16
Telefon 08-561 670 00
Telefax 08-561 675 50
E-post: svea.avd6@dom.se
www.svea.se
Expeditionstid måndag – fredag 08:00–16:30

2. Norrköpings kommun ska ersätta Nyfosa Ugnen 5 Fastighets AB för rättegångskostnader i Mark- och miljööverdomstolen med 12 400 kr avseende ombudsarvode jämte ränta enligt 6 § räntelagen från dagen för denna dom till dess betalning sker.

_____

YRKANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Norrköpings kommun har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska ändra mark- och miljödomstolens dom och fastställa den årliga tomträttsavgälden för fastigheten A i Norrköpings kommun till 252 021 kr för den avgäldsperiod som började löpa den 1 januari 2022 och löper fram till och med den 31 december 2041.

Nyfosa Ugnen 5 Fastighets AB (bolaget) har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska ändra mark- och miljödomstolens dom på följande sätt.

a) Fastställa den årliga tomträttsavgälden för fastigheten A i Norrköpings kommun till 107 550 kr för den avgäldsperiod som började löpa den 1 januari 2022 och löper fram till och med den 31 december 2041, och
b) förplikta Norrköpings kommun att ersätta bolagets rättegångskostnader i mark- och miljödomstolen med där yrkat belopp.

Parterna har motsatt sig varandras respektive ändringsyrkanden och yrkat ersättning för sina rättegångskostnader i Mark- och miljööverdomstolen.

UTVECKLING AV TALAN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Parterna har åberopat samma omständigheter och utvecklat sin talan på i huvudsak samma sätt som i mark- och miljödomstolen, dock med följande förtydliganden och tillägg.

Kommunen

Mark- och miljödomstolen har gjort en korrekt bedömning i fråga om markvärdet. Jämförelseobjektens parkeringsmöjligheter skiljer sig inte ifrån den i målet aktuella fastigheten på ett sådant väsentligt sätt att det ska beaktas i värderingen. Att bolaget har anskaffat fler parkeringsmöjligheter genom förvärv av närliggande fastigheter har inte varit påkallat av tomträttsavtalet utan ett övervägande som bolaget gjort på egen hand utifrån vad det anser vara bästa sättet att disponera fastigheten.

Mark- och miljödomstolen har fastställt avgäldsräntan till en nivå som inte överensstämmer med gällande praxis. För 20-åriga tomträttsavgälder, som i detta fall, ska avgäldsräntan uppgå till 3,25 procent, med triangeleffekten inkluderad. I Högsta domstolens avgörande den 24 april 2025 i mål nr T 3706-25 (”Smyrna”, NJA 2025 s. 399) prövades tomträttsavgälden för en fastighet avsedd för bostadsändamål. Fastigheten A innehåller en mindre del (509 kvadratmeter) bostadsyta och en klart övervägande del (2 491 kvadratmeter) handelsyta. Eftersom endast en sjättedel av den disponibla ytan utgör bostad är inte de bostadssociala hänsyn som låg till grund för Högsta domstolens avgörande relevanta på samma sätt och en högre avgäldsränta är påkallad. För en kommersiell aktör som förfogar över en yta i huvudsak avsedd för handelsändamål föreligger inte några bostadssociala hänsyn.

Bolaget

Mark- och miljödomstolens bedömning av markvärdet är felaktig. Domstolen har inte tagit hänsyn till att bebyggelsens omfattning inom regleringsobjektet medför en sämre relativ tillgång till parkeringsyta än inom jämförelseobjekten. Att tillgång till goda parkeringsmöjligheter är väsentligt för en handelsfastighet i ett läge som förutsätter bilburna kunder är en självklarhet. Upplysningen om att bolaget förvärvat extra parkeringsytor för att bota bristen på parkeringsmöjligheter lämnades enbart i syfte att poängtera hur viktigt det är med goda parkeringsmöjligheter för den aktuella typen av fastighet. Jämförelsen mellan reglerings- och jämförelseobjekt ska ske med bortseende från hur bolaget har löst parkeringsfrågan och enbart med beaktande av att regleringsobjektet har sämre tillgång till parkeringsmöjligheter inom egen tomt än jämförelseobjekten. Tomträttsavgälden ska baseras på markens marknadsvärde och det finns bara ett sådant. Om marken värderas utifrån jämförelseobjektens priser per kvadratmeter tomtarea beaktas skillnader mellan reglerings- och jämförelseobjektens kvalitet automatiskt. Om marken värderas utifrån jämförelseobjektens priser per kvadratmeter BTA som mark- och miljödomstolen har gjort, måste en skönsmässig nedjustering göras med hänsyn till regleringsobjektets lägre kvalitet med avseende på parkeringsmöjligheterna, det har inte mark- och miljödomstolen gjort.

I enlighet med Högsta domstolens avgörande ”Smyrna” ska avgäldsräntan uppgå till 2 procent, med triangeleffekten inkluderad.

HANDLÄGGNINGEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Målet har under perioden 20 oktober 2023–14 augusti 2025 varit vilandeförklarat i avvaktan på Högsta domstolens avgörande ”Smyrna” (NJA 2025 s. 399).

Mark- och miljööverdomstolen har med stöd av 50 kap. 13 § andra stycket rättegångsbalken avgjort målet utan huvudförhandling. Utredningen har varit densamma som i mark- och miljödomstolen, med det undantaget att bolaget har hänfört sig till det ovan nämnda avgörandet ”Smyrna” i fråga om avgäldsräntan.

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL

Tomträttsavgäldens storlek

Mark- och miljödomstolen har funnit att en skälig tomträttsavgäld för den 20-åriga avgäldsperioden som inleddes den 1 januari 2022 uppgår till 174 476 kronor med en tillämpning av ett markvärde om 7 754 500 kronor och en avgäldsränta om 2,25 procent. Parterna är oense om såväl markvärdet på prövningsfastigheten som storleken på avgäldsräntan.

Som framgår av mark- och miljödomstolens dom ska avgälden bedömas utifrån markvärdet, med beaktande av ändamålet med upplåtelsen och de närmare föreskrifter som ska tillämpas i fråga om fastighetens användning och bebyggelse. Bedömningen ska ske utan hänsyn till den bebyggelse som finns på fastigheten, men med beaktande av bl.a. innehållet i tomträttsavtalet och gällande detaljplan. I första hand ska markvärdet fastställas utifrån ortsprismetoden, dvs. genom en jämförelse med priser vid genomförda överlåtelser eller upplåtelser på fastighetsmarknaden. Parterna är i detta fall överens om att fastigheterna B (tidigare del av B1) och C är de jämförelseobjekt som ska beaktas vid prövningen, men är oense om på vilket sätt dessa ska jämföras med fastigheten A. Kommunen menar att

jämförelsen bör avse priset per kvadratmeter bruttoarea, BTA, medan bolaget anser den bör avse priset per kvadratmeter tomtarea, TA, vilket enligt bolaget skulle beakta att tillgången till parkering på prövningsfastigheten är sämre.

Utgångspunkten vid en värdering som utgår ifrån ortsprismetoden bör vara priset per kvadratmeter BTA, eftersom det i normalfallet är möjligheten att bebygga fastigheten som en köpare betalar för. Det är också anledningen till att gällande detaljplan är relevant vid jämförelsen och kan få påverkan på bedömningen av markvärdet. Den totala ytan tomtarea (TA) säger normalt mindre om en fastighets värde. Det framstår t.ex. som sannolikt att en stor fastighet med en liten byggrätt har ett lägre värde än en mindre fastighet med en större byggrätt. En jämförelse som utgår ifrån priset per kvadratmeter TA skulle därför i många fall kunna bli missvisande. Bolaget har inte anfört tillräckliga skäl för att frångå detta och utgångspunkten vid värderingen av handelsytan är därför ett kvadratmeterpris om 2 500 kr per kvadratmeter BTA.

Frågan är då om handelsytan ska åsättas ett värde i enlighet med detta eller om det finns några värdesänkande förhållanden som ger skäl att justera värdet. Bolaget har gjort gällande att fastigheten har sämre tillgång till parkering än jämförelseobjekten och att en skönsmässig nedjustering av värdet därför ska göras. Till stöd för att parkeringsmöjligheterna på A är sämre har bolaget gjort gällande att jämförelse-objekten har lägre exploateringstal (bruttoarea/totalarea, dvs. att byggrätten upptar en mindre andel av fastighetens totala yta) samt att bolaget har förvärvat till A närliggande fastigheter för att tillskapa en acceptabel parkeringssituation.

Olika förutsättningar att ordna adekvata parkeringsmöjligheter i anslutning till fastigheter för handelsändamål kan utgöra en sådan omständighet som medför att det finns skäl att värdera fastigheter olika. Olikheterna måste dock vara av sådan storlek att det kan antas ha en generell påverkan på marknadspriset. Den skillnad i exploateringsgrad mellan prövningsfastigheten och jämförelseobjekten som bolaget pekat på, är enligt Mark- och miljööverdomstolen inte tillräcklig för att vid en värdering av fastigheten A avvika från det värde som följer av jämförelseobjekten. Vid en samlad bedömning saknas det därför skäl att göra någon annan bedömning än mark- och miljödomstolen vad gäller markvärdet.

I fråga om avgäldsräntan gör Mark- och miljööverdomstolen följande bedömning.

Kommunen har i fråga om avgäldsräntan anfört att de bostadssociala hänsyn som låg till grund för Högsta domstolens avgörande ”Smyrna” inte gör sig gällande i ett fall som det förevarande där den övervägande majoriteten av den disponibla ytan nyttjas för handelsändamål. Avgörandet är inte begränsat till tomträttsupplåtelser för bostadsändamål. Högsta domstolens bedömning av den långsiktiga realräntan på den allmänna kapitalmarknaden gäller även vid omprövning av avgälder för tomträtts-upplåtelser för kommersiella ändamål (jfr Mark- och miljööverdomstolens dom den 2 mars 2026 i mål nr F 9099-23). Vad kommunen i övrigt har anfört leder inte till någon annan slutsats än att avgäldsräntan, som bolaget har gjort gällande, ska uppgå till 2 procent, med triangeleffekten beaktad.

Vid en tillämpning av en avgäldsränta om 2 procent ska mark- och miljödomstolens dom ändras och den årliga avgälden för tomträtten för den avgäldsperiod som började löpa den 1 januari 2022 ska bestämmas till 155 090 kronor (0,02 * 7 754 500 kronor).

Rättegångskostnader

Vid denna utgång saknas det skäl att göra en annan bedömning än mark- och miljödomstolen såvitt avser rättegångskostnaderna där.

Mark- och miljödomstolens dom har överklagats av båda parterna. I Mark- och miljö-överdomstolen har bolaget fått viss framgång med sitt överklagande. Kommunen ska därför åläggas att ersätta en del av bolagets rättegångskostnader i Mark- och miljö-överdomstolen (jfr 18 kap. 4 § andra stycket rättegångsbalken). Mot bakgrund av frågorna i målet, samt graden av bolagets framgång, ska kommunen ersätta en femte-del av bolagets rättegångskostnader. Yrkat belopp om 62 000 kr framstår som skäligt, även mot bakgrund av vad kommunen har anfört om att det saknas arbetsredogörelse, att målet har varit vilandeförklarat och att skriftväxlingen har varit begränsad. Kommunen ska därför åläggas att ersätta bolaget med 12 400 kr avseende rättegångs-kostnader.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga B

Överklagande senast den 2026-04-01

VÄXJÖ TINGSRÄTT
Mark- och miljödomstolen
3:5

Mål nr F 6227-20

Rättelse/komplettering

Dom, 2022-03-31

Rättelse, 2022-04-26

Beslut av: rådmannen Lars Svensson

Beslut om rättelse enligt 17 kap 15 § rättegångsbalken

På grund av förbiseende har besvärshänvisning MMD-11 fogats, som bilaga 1 till domen. Rätteligen ska till domen som bilaga 1 fogas besvärshänvisning MMD-01. Den felaktigt bifogade blanketten MMD-11 ersätts därför av blankett MMD-01.

HUR MAN ÖVERKLAGAR DETTA RÄTTELSEBESLUT, se MMD-11
Överklagande senast den 17 maj 2022

VÄXJÖ TINGSRÄTT
Mark- och miljödomstolen

DOM
2022-03-31
meddelad i
Växjö

Mål nr F 6227-20

PARTER

Kärande
Norrköpings kommun

Ombud: H.W

Svarande
Nyfosa Ugnen 5 Fastighets AB

Ombud: L.F

SAKEN
Tomträttsavgäld avseende fastigheten A, Norrköpings kommun

DOMSLUT

Mark- och miljödomstolen fastställer den årliga avgälden för tomträtten på fastigheten A i Norrköpings kommun till 174 476 kronor för den avgäldsperiod som börjar löpa den 1 januari 2022 och löper fram till och med den 31 december 2041.

Mark- och miljödomstolen förordnar att vardera parten ska svara för sina egna rättegångskostnader.

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 81 351 03 Växjö	Kungsgatan 8	0470-560 100 **E-post**: mmd.vaxjo@dom.se www.domstol.se/vaxjo-tingsratt		måndag – fredag 08:00–16:00

BAKGRUND

Ägare till fastigheten A är Norrköpings kommun och innehavare av tomträtten som belastar nämnda fastighet är Nyfosa Ugnen 5 Fastighets AB.

För avgäldsperioden som löper från den 1 januari 2022 till den 31 december 2041 har Norrköpings kommun och Nyfosa Ugnen 5 Fastighets AB inte kunnat enas om till vilket belopp som tomträttsavgälden ska bestämmas. Norrköpings kommun har därför genom stämning riktad mot Nyfosa Ugnen 5 Fastighets AB ansökt om att mark- och miljödomstolen fastställer av tomträttsavgälden för perioden som löper från den 1 januari 2022 till den 31 december 2041.

YRKANDEN M.M.

Norrköpings kommun, fortsättningsvis kommunen, yrkar att mark- och miljödomstolen ska fastställa att tomträttsavgälden för fastigheten A i Norrköpings kommun från och med den 1 januari 2022 ska utgå med 252 021 kronor.

Norrköpings kommun yrkar även på ersättning för sina rättegångskostnader med ett belopp 102 410 kronor.

Nyfosa Ugnen 5 Fastighets AB, fortsättningsvis bolaget, motsätter sig bifall till kommunens talan och yrkar att mark- och miljödomstolen ska fastställa avgälden för den nya avgäldsperioden till 107 550 kronor samt yrkar ersättning för sina rättegångskostnader med ett belopp om 102 410 kronor, varav 92 000 kronor utgör ombudsarvode, 6 000 kronor kostnad för konsultation med tekniskt biträde och 4 410 kronor mervärdeskatt.

Kommunen anför till stöd för käromålet bland annat följande.

Avgälden ska bestämmas utifrån att 509 kvadratmeter utgör bostadsyta och 2 491 kvadratmeter utgör handelsyta. Markvärdet för bostadsytan uppgår till 3 000 kronor per kvadratmeter bruttoarea och värdet för handelsytan uppgår till 2 500 kronor per kvadratmeter bruttoarea. Med dessa värderingar och nämnda uppdelning av ytan

mellan handels- och bostadsändamål blir avgäldsunderlaget 7 754 500 kronor. Avgäldsräntan ska vidare bestämmas till 3,25 procent. Med nämnda avgäldsunderlag och avgäldsränta ska då tomträttsavgälden bestämmas till 252 021 kronor för den avgäldsperiod som börjar löpa den 1 januari 2022.

På fastigheten finns en obebyggd yta som används för att röra sig på. Nämnda yta ingår i byggrätten för fastigheten och kan bebyggas. Denna yta ska därför inräknas vid bestämmande av den yta som ska ligga till grund för värderingen. Om den obebyggda ytan tas med ska en bruttoarea om 3 000 kvadratmeter läggas till grund för värderingen. Det kan inte förväntas med hänsyn till rådande bebyggelseförhållanden på fastigheten att någon tillkommande bebyggelse skulle kunna ske i höjdled. Någon ytterligare tillkommande bruttoarea har därför inte tagits med vid värderingen.

Vid värderingen av byggrätten för handelsändamål har kommunen använt sig av jämförelseobjekt. Fastigheten C således år 2018 med en bedömd byggrätt om 2 637 kvadratmeter. Köpeskillingen uppgick till 6 600 000 kronor. Den nämnda köpeskillingen dividerad med storlek på bedömd byggrätt ger ett markvärde om 2 502 kronor per kvadratmeter (6 600 000 kronor/2 637 kvadratmeter).

Kommunen har vidare sålt del av fastigheten B1 för handelsändamål. Marken såldes för 6 000 000 kronor. Köparen betalade 2 400 kronor per kvadratmeter bruttoarea, men ska därtill också bekosta en tredjedel av gatan inom ett område benämnt C enligt detaljplanen. Belopp om 2 400 kronor ska således ses i ljuset av kostnaden för gatan, vilket gör att beloppet om 2 500 kronor per kvadratmeter bruttoarea är relevant även i det fall.

Det av bolaget hävdade värdet om 450 kronor per kvadratmeter har bolaget kommit fram till genom att på jämförelseobjekten dividera försäljningsbeloppet med antal kvadratmeter på fastigheten som omfattar även de delar av fastigheten som inte omfattas av någon byggrätt. Enligt kommunen är detta inte en korrekt värdering, utan anser att värderingen ska ske utifrån värdet på den bruttoarea som rimligen kan bebyggas på fastigheten A enligt detaljplanen, det vill säga 2 500 kronor per

kvadratmeter bruttoarea för handel. Övriga ytor runtomkring byggrätten, men inom fastigheten A genererar inget värde.

Vad gäller avgäldsräntan har av bolaget åberopad dom överklagats till Mark- och miljööverdomstolen. Tillsvidare ska därför nuvarande praxis tillämpas vilket ger den av kommunen hävdade räntan om 3,25 procent.

Bolaget anför till stöd för sin inställning bland annat följande.

På fastigheten A uppgår markvärdet för bostäder till 1 527 000 kronor (509 kvadratmeter x 3 000 kronor per kvadratmeter bruttoarea) samt markvärdet för handel till 3 253 000 kronor (7 228 kvadratmeter totalyta x 450 kronor).

Bolaget vitsordar det av kommunen antagna markvärdet om 3 000 kronor per kvadratmeter bruttoarea för mark som enligt planen får användas för bostadsändamål. Däremot bestrids det av kommunen angivna markvärdet om 2 500 kronor per kvadratmeter bruttoarea som enligt planen kan användas för handelsändamål.

Bolaget godtar i och för sig att värderingen av byggrätten för handelsändamål kan grunda sig på de av kommunen åberopade jämförelseobjekten. Objekten kan emellertid inte jämföras på det sätt som kommunen gjort.

För handelsfastigheter av det slag som det är fråga om i detta fall är tillgång till parkeringsplatser av avgörande betydelse. Detta förutsätter låga exploateringstal (bruttoarea/tomtarea) så att goda parkeringsmöjligheter finns inom den förvärvade marken. C har ett exploateringstal om 0,23 (2 637 kvadratmeter bruttoarea/11 472 kvadratmeter). Fastigheten B1 har ett exploateringstal om 0,28 (2 500 kvadratmeter bruttoarea/9 285 kvadratmeter totalarea).

Fastigheten A har ett högre exploateringstal om 0,35 (2 491 kvadratmeter bruttoarea/7 228 kvadratmeter totalarea). Detta innebär sämre tillgång på parkeringsplatser för handeln inom denna fastighet. För att kompensera för bristen på

parkeringsmöjligheter inom fastigheten A har bolaget med äganderätt för-värvat de närliggande fastigheterna D och E med en sammanlagd yta om 2 441 kvadratmeter. Dessa fastigheter nyttjas för parkeringsändamål. Därigenom har skapats ett tillfredsställande parkeringssituation för han-deln vid exploateringstalet 0,27 (2 491 kvadratmeter bruttoarea/9 285 kvadratmeter totalarea). Sistnämnda exploateringstal är jämförbart med jämförelseobjektens exploateringstal.

Kommunens ortsprisanalys beaktar inte att behovet av parkering är bättre tillgodo-sett inom de båda jämförelseobjekten. För att beakta denna skillnad måste jämfö-relseobjektens priser relateras till tomtytan i stället för bruttoarean vid jämförelsen med A. I annat fall blir parkeringsytan behandlad som vad som kan benämnas som gratis tillgång, vilket inte är fallet.

För C blir analysvärdet 575 kronor per kvadrameter tomtarea (6 600 000 kronor/11 472 kvadratmeter). För B1 blir det 323 kronor per kvadratmeter tomtarea (3 000 000 kronor/9 285 kvadratmeter). Genomsnittet härav blir 450 kronor per kvadratmeter tomtarea, vilket tillämpat på fastigheten A ger ett markvärde om 3 253 000 kronor.

Mark- och miljödomstolen i Nacka har meddelat en i vilken avgäldsräntan inklusive den så kallade triangeleffekten vid tioårig avgäldsperiod bestämts till 2 procent i stället för tidigare vedertagna 3 procent. Enligt domskälen i nämnda dom föreligger stöd för att 2,25 procent inklusive så kallad triangeleffekt numera är att anse som skälig avgäldsränta vid en tjugoårig avgäldsperiod.

DOMSKÄL

Målets handläggning

Mark- och miljödomstolen har avgjort målet utan huvudförhandling med stöd av 42 kap. 18 § första stycket rättegångsbalken.

Utgångspunkter för prövningen

Vid omprövning av tomträttsavgäld ska domstolen enligt bestämmelserna i 13 kap. 11 § jordabalken bestämma avgälden för den kommande perioden på grundval av det värde marken äger vid tiden för omprövningen. Vid bedömande av markvärdet ska hänsyn tas till ändamålet med upplåtelsen och till de närmare föreskrifter som ska tillämpas ifråga om fastighetens användning och bebyggelse. Det innebär vid sådan omprövning som nu är ifråga att bedömningen ska ske utan hänsyn till den bebyggelse som finns på området men med beaktande av innehållet i tomträttsavtalet, gällande detaljplan samt de investeringar i vatten och avlopp samt normala markanläggningar som anlagts av tomträttsinnehavaren. Detta innebär att det pris som ska sökas är det som marknaden är beredd att betala för fastigheten i avröjt skick dock med de begränsningar som är inskrivna i tomträttsavtalet.

Det är i målet ostridigt mellan parterna att en yta om 509 kvadratmeter används för bostäder och att denna yta ska åsättas ett värde om 3 000 kronor per kvadratmeter. Det har inte framkommit något som ger anledning att frångå parternas uppfattning vad gäller storlek på yta som används för bostadsändamål och markvärdet på denna yta. Vad domstolen härefter har att ta ställning till är vilket värde som ska sättas för den yta som används för handel och vilken avgäldsränta som ska beräknas.

Ortprisunderlag för handel och parkeringsmöjligheter

Vid bestämmande av markvärde i tomträttssammanhang, liksom vid all fastighetsvärdering, ligger svårigheten i att få tillgång till tillräckligt många och tillräckligt likartade jämförelseobjekt. Ett jämförelseobjekt är sällan direkt jämförbart med det värderingsobjekt vars marknadsvärde ska bedömas. Det är därför bra att ha flera jämförelseobjekt när ett markvärde ska bestämmas.

De jämförelseobjekt som parterna fört fram bör analyseras så att domstolen kan välja att fästa störst vikt vid de objekt som är lättast att jämföra med. Objekt som skiljer sig för mycket eller på många olika sätt så att det åsatta värdet blir alltför osäkert ska undvikas. I de fall jämförelseobjekten har likartade förutsättningar bör man kunna acceptera ett lägre antal objekt vill tillämpning av ortsprismetoden.

Domstolen konstaterar att parterna är ense om att jämförelseobjekten, B1 och C kan ligga till grund för värderingen av handelsytan. Domstolen anser vidare att objekten har likartade förutsättningar som gör att objekten kan ligga till grund för att söka ett värde trots att objekten är få till antalet.

Kommunen har anfört att beräkningen för handel ska utgå från 2 500 kronor per kvadratmeter handelsyta medan bolaget istället har anfört att ytan ska värderas till 450 kronor per kvadratmeter tomtyta. Parterna är i och för sig ense om att B1 och C kan utgöra lämpliga jämförelseobjekt, men bolaget har i målet anfört att vid bestämmande av värdet för A måste också beaktas att denna fastighet har sämre parkeringsmöjligheter. Härigenom skiljer sig fastigheten A i ett väsentlig avseende från de båda jämförelseobjekten. Enligt bolaget är det för värdet på handelsfastigheter av avgörande betydelse att uppnå en tillräckligt stor andel parkeringsmöjligheter. Vid en jämförelse mellan fastigheten A och de båda jämförelseobjekten fastigheterna B1 och C måste därför denna skillnad avseende parkeringsmöjligheter också vägas in och hänsyn tas till att bolaget förvärvat näraliggande fastigheter för att få till stånd en godtagbar parkeringssituation. I annat fall blir det inte en korrekt jämförelse enligt bolaget.

Domstolen anser att det i detta fall stått bolaget fritt att lösa parkeringssituationen genom förvärv av näraliggande fastigheter. Nämnda förvärv grundar sig inte på att bolaget skulle ha haft någon skyldighet enligt tomträttsavtalet att lösa parkeringssituationen. Det rör sig i stället om av bolaget gjorda överväganden beträffande vad som varit bästa sätt att disponera över den aktuella tomträtten på fastigheten A. Frivilliga dispositioner av nu aktuellt slag från tomträttshavarens sida anser domstolen inte kan läggas till grund för att sänka värdet på den yta som ska värderas (jmf. MÖD:s dom av den 23 april 2015 i mål F 10537-14). Vidare har det även med beaktande av vad bolaget anfört inte framkommit att de båda jämförelseobjekten vad gäller ägarens möjligheter att disponera över marken väsentligen skiljer sig från de som föreligger för ägaren till tomträtten på fastigheten A. Någon justering av markvärdet i sänkande riktning såvitt avser handelsytan ska därför inte göras. Domstolen finner således sammantaget att kommunens yrkade nivå om 2 500 kronor per kvadratmeter torde spegla en skälig nivå för handelsytan.

Avgäldsränta

Kommunen har anfört att avgäldsräntans storlek ska vara 3,25 procent och bolaget har anfört att denna ska vara 2,25 procent. Bolaget har till stöd för sin inställning givit in i målet en rapport om konjunkturläget samt hänvisat till de överväganden som mark- och miljödomstolen i Nacka tingsrätt har gjort i dom den 25 november 2021 i mål nr F 6557-20.

Avgäldsräntan för avgäldsperioder om tio år har i ett flertal avgöranden från Mark- och miljööverdomstolen de senaste åren fastställts till 3 procent inklusive kompensation för triangeleffekten (se bland annat domar av den 3 april 2014 i mål F 6747–13, av den 3 juli 2015 i mål F 472-15, av den 22 december 2017 i mål F 9187-16 och av den 25 januari 2019 i mål F 8273-17).

Av förarbetena (NJA II 1953 s. 372) framgår att avgälden ska motsvara en skälig ränta på markvärdet. Detta är i princip liktydigt med kravet på förräntning av det investerade kapitalet som en tänkt köpare av marken i avröjt skick kan antas ha räknat med (jfr NJA 1975 s. 385). Av NJA 1986 s. 272 framgår att det inte går att uppnå någon exakthet i ränteberäkningen och att det är fråga om en skälighetsbedömning. Avgäldsräntan som söks ska vara långsiktig och har historiskt endast ändrats med mindre justeringar.

Bolaget har till stöd för sin inställning vad gäller nivå på avgäldsränta åberopat två rapporter från konjunkturinstitutet angående realräntans utveckling samt ett sakkunnigutlåtande från ekonomi doktor E.K. Kommunen har främst med hänvisning till att praxis inte ändrats anfört att avgäldsräntan bör bestämmas till 3,25 procent, men utöver hänvisning till rådande praxis inte redovisat något annat underlag till stöd för sin inställning. Enligt domstolens bedömning har kommunen inte anfört tillräckliga omständigheter för att ifrågasätta de underlag som bolaget åberopat till stöd för att utvecklingen är sådan att avgäldsräntan bör bestämmas till 2,25 procent. Övervägande skäl talar sammantaget för att en avgäldsränta om 2,25 procent framstår som en skälig och långsiktig räntenivå inkluderat med kompensation för triangeleffekten avseende en 20 årig avgäldsperiod.

Det kan också i sammanhanget konstateras att det finns ett antal avgöranden från mark- och miljödomstolar där avgäldsräntan bestäms till en nivå mellan 2 procent och 2,25 procent som också är föremål för prövning i Mark- och miljööverdomstolen.

Sammanfattning

Mot bakgrund av ovan gjorda överväganden anser domstolen således att avgälden ska fastställas till: (2 491 kvm handelsyta * 2 500 kr/kvm) + (509 kvm bostadsyta * 3000 kr/kvm) = 7 754 500 kronor. Med avgäldsränta 2,25 % blir således avgälden 174 476 kronor för den avgäldsperiod som börjar löpa den 1 januari 2022 och löper fram till och med den 31 december 2041. Domstolen bedömer också att denna höjning av avgälden inte kan påverka eventuella panthavares intressen negativt.

Rättegångskostnader

En part som tappar målet ska enligt 18 kap. 1 § rättegångsbalken ersätta motpartens rättegångskostnad, om inte annat är stadgat. I 18 kap. 4 § finns bestämmelser om hur rättegångskostnadsansvaret ska fördelas när i målet förekommer flera yrkanden och parterna ömsom vinner och förlorar eller när ett yrkande bifalls endast till en del. I dessa situationer kan rätten kvitta eller jämka kostnaderna, om inte kostnaderna för de olika yrkandena i målet kan särskiljas.

Med anledning av den nu aktuella utgången i målet kan inte någon part anses vara tappande part. Domstolen anser därför med stöd av 18 kap 4 § rättegångsbalken att vardera parten ska bära sina egna kostnader och förordnar om detta på sätt som framgår av domslutet.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga 1 (MMD-01)
Överklagande senast den 21 april 2022.

Lars Svensson Björn Bodin

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Lars Svensson, ordförande, och tekniska rådet Björn Bodin.

Förslag till beslut gällande detaljplaneprogram för Luleå Centralstation och Östra stranden

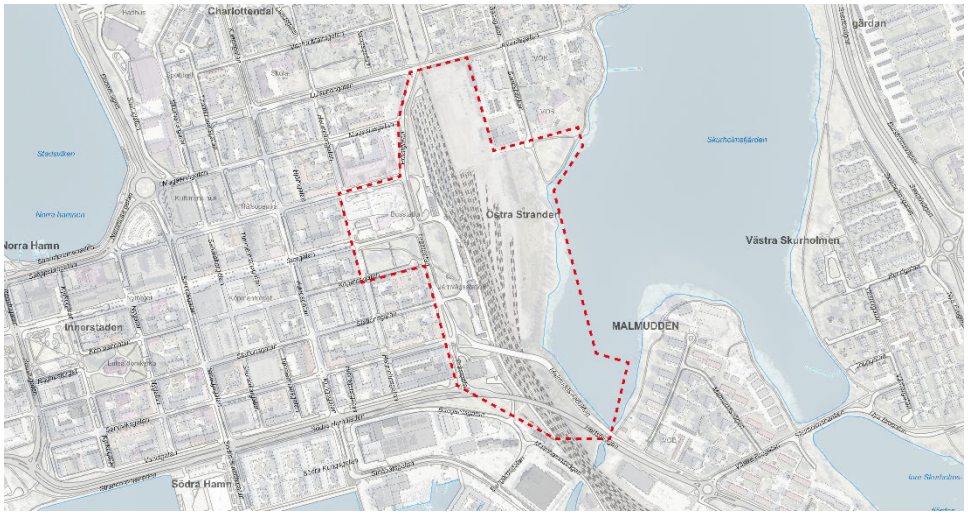
Ärendenr 2025/1386-3.1.1.2

Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar att anta detaljplaneprogram för Luleå Centralstation och Östra stranden.

Sammanfattning av ärendet

Detaljplaneprogrammet syftar till att utveckla Luleå Centralstation som en attraktiv bytesnod för hållbart resande och att hantera stadsutveckling i stationsområdet och Östra stranden som en helhet.
Samhällsbyggnadsutskottet beslutade 2025-09-22 § 61 att uppdra åt kommunstyrelseförvaltningen att upprätta förslag till planprogram för Luleå Centralstation och Östra stranden.



Figur 1. Programområdet markerat med rödstreckad linje.

Planprogrammet behandlar två huvudområden: stationsutveckling för en effektiv bytesnod för hållbart resande, samt stadsutveckling för Östra stranden och stationsnära områden. Programarbetet har omfattat frågor såsom trygghet, mobilitet, platsbildningar, bebyggelseutveckling, grön- och blåstruktur, naturvärden, miljö och teknisk infrastruktur. Planprogrammet innefattar beskrivning av målbild, planeringsförutsättningar, ett programförslag för områdets utveckling, övergripande genomförandefrågor samt konsekvensbeskrivning.

Programförslaget innefattar målbild, koncept, övergripande stadsutvecklingsprinciper samt tematiska inriktningar och ställningstaganden för bebyggelse, mobilitet, grön- och blåstruktur samt torg och offentliga platser. Programmet definierar även karaktärsområden inom programområdet med fördjupade rekommendationer och ställningstaganden inför efterföljande planeringsskeden.

En betydande del av programarbetet har omfattat dialog och samplanering med kommunala förvaltningar och bolag samt berörda aktörer enligt det beslutade samverkansavtalet mellan Luleå kommun, Trafikverket, Jernhusen och Regionala kollektivtrafiksmyndigheten.

Under samrådstiden inkom 35 skrivelser. Dessa har sammanställts och besvarats i en samrådsredogörelse.

Planprogrammet är i enlighet med kommunens översiktsplan.

Dialog
Dialog har skett i enlighet med plan- och bygglagen (PBL 5 kap 11, 12 §§). Samråd med allmänheten och berörda myndigheter har skett under perioden 1 juni till 22 juni 2026. Allmänheten har bjudits in till samrådsmöte 10 juni 2026.

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

Beslutsunderlag

- Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut gällande planprogram för Luleå Centralstation och Östra stranden
- Detaljplaneprogram för Luleå Centralstation och Östra stranden
- Samrådsredogörelse -Detaljplaneprogram för Luleå Centralstation och Östra stranden
- Samhällsbyggnadsutskottets beslut 2025-09-22 § 61, KLF Hid: 2025.10139

Sofia Andersson
Planarkitekt

Beslutet skickas till

Kommunstyrelseförvaltningen, detaljplanekontoret

Detaljplaneprogram för

Luleå Centralstation och Östra stranden

Antagandehandling
2026-10-08



LULEÅ KOMMUN



Uppdrag

Titel	Detaljplaneprogram för Luleå Centralstation och Östra stranden
Version	Antagande
Diarienummer	KLF2025/1386
Datum	2026-09-10
Planchef	Daniel Rova
Planarkitekt	Sofia Andersson

Projektgrupp

Projektledare och planarkitekt	Sofia Andersson
Planarkitekt	Agneta Laitila
Arkitekt och processledare	Björn Ekelund
Arkitekt	Maria Gregorio Puig, Siri Edling, Yaroslava Korchagina
Landskapsarkitekt	Linnea Örtenvik
Stadsarkitekt	Mia Persson
Trafikplanerare	Joakim Sundén
Trafikingenjör	Jimmy Bergkvist
MEX-ingenjör	Mia Nilsson, Hannah Linngård
Dagvattenstrateg	Camilla Vesterlund

Medverkande

Planprogrammet har tagits fram av Kommunstyrelseförvaltningen i samverkan med andra kommunala förvaltningar och bolag, Trafikverket, Jernhusen och Regionala kollektivtrafiksmyndigheten.

Kartor och illustrationer Warm in the Winter, om inget annat anges

Innehåll

Inledning 6

Bakgrund 6
Varför ett planprogram? 6
Samverkansprocess 7
Mål 7
Tillhörande handlingar 8

Tidigare ställningstaganden 8

Planuppdrag och avgränsning 8
Luleå kommuns översiktsplan 9
Gällande detaljplaner 10
Miljöbedömning enligt 6 kap. miljöbalken 10
Kommunala styrdokument 12
Riksintressen 14
Miljökvalitetsnormer 15

Programförslag 16

Målbild 17
Koncept för områdets utveckling 19
Övergripande stadsutvecklingsprinciper 20
Illustrationsplan 24
Bebyggelse 28
Luleå centralstation 32
Mobilitet 36
Grön- och blåstruktur 41
Torg och offentliga platser 46
Karaktärsområden 48

Genomförande och konsekvenser 68

Fortsatt planering 69
Samverkan 70
Markanvisning 70
Konsekvenser 71

Planeringsförutsättningar 78

Historia 79
Transportinfrastruktur 82
Bebyggelse 84
Sociala aspekter 89
Mark- och vattenförhållanden 91
Strandskydd 94
Miljö, risk och hälsa 95
Natur 98
Teknisk försörjning 99

Inledning

Bakgrund

Trafikverket genomför investeringar i järnvägen vid Luleå C, vilket skapar nya möjligheter för stationsutveckling och aktivering av innerstadens östra delar. Då Trafikverket, RKM (Regionala kollektivtrafiksmyndigheten), Luleå kommun och Jernhusen har behov och intresse av olika funktioner och värdeskapande i området, ingår parterna i ett samverkansavtal. Syftet med samverkansavtalet är att gemensamt arbeta för utveckling av Luleå centralstation och stationsnära områden och säkerställa samarbete och tydlighet genom hela processen.

Varför ett planprogram?

Kommunen ansvarar för den fysiska planeringen och beslutar om användning av mark- och vattenområden i enlighet med lagstiftning som plan- och bygglagen och miljöbalken. Ett planprogram är ett vägledande visionsdokument som ligger till grund för den kommunala planeringen. Planprogrammet är inte juridiskt bindande på samma sätt som en detaljplan, utan anger riktningen för kommande planering och utveckling.

Syftet är att skapa en gemensam och övergripande bild av möjlig utveckling, med beskrivning av var bebyggelse, grönområden och infrastruktur kan placeras, samt att identifiera viktiga frågor som behöver utredas vidare. Kommunen väljer ofta att ta fram planprogram när ett område är stort eller komplext, när många intressenter berörs eller när utvecklingen förväntas ske stegvis över tid.

Luleå kommun har valt att upprätta ett planprogram för att hantera stads- och stationsutveckling som en helhet vid Luleå centralstation och Östra stranden och främja en utveckling enligt kommunens målbild för området. Syftet med planprogrammet är att beskriva områdets förutsättningar, forma ett utvecklingsförslag och hantera övergripande utredningsbehov och konsekvenser.

Ett tidigare planprogram för Östra stranden har tagits fram som beslutades 2006. Sedan dess har förutsättningarna ändrats med behov av samordnade utredningar, konsekvensbeskrivningar och hantering av genomförandefrågor. Detta planprogram ersätter det tidigare planprogrammet för Östra stranden.

Samverkansprocess

Programmet har tagits fram med en väl förankrad dialogprocess, både mellan kommunala förvaltningar och bolag och med externa parter, eftersom programområdets utveckling och funktion omfattas av många olika intressen och stor komplexitet. Dialogprocessen har använts som metod för att skapa en gemensam målbild, synliggöra knäckfrågor och inkludera och tillvarata så många kompetensområden och perspektiv som möjligt till planprogrammet.

Mål

Luleå kommuns målsättning är att planprogrammet ska bidra till en utveckling av Luleå centrums östra delar. Programområdet omfattar ett strategiskt viktigt läge i centrala Luleå, med direkt anslutning till järnvägen och en viktig kollektivtrafiksnod och närhet till många regionala och lokala målpunkter.

Kärnan i områdets utveckling är att utveckla ett nytt stationsområde som är väl integrerat i stadsstrukturen, som samlar tåg- och busstrafikens väntfunktioner och service i en gemensam byggnad samt främjar Norrbotniabanans nyttoeffekter. Att skapa närhet mellan trafikslagen främjar smidiga byten, vilket gör det kollektiva resandet mer attraktivt och sömlöst, från dörr till dörr.

Målet för området som helhet är att uppnå en tät, blandad stad, där innerstaden förlängs österut och bidrar till bostadsförsörjning, nya arbetsplatser och centrumutveckling, med nya tillskott av offentliga platser och rekreationsstråk. Dagens barriärer i området ska överbryggas och binda ihop stadsstrukturen mellan innerstaden med Luleås östra stadsdelar (Östermalm, Malmudden, Skurholmen, med mera).

En annan målsättning är att tryggheten och tillgängligheten i stadens offentliga rum ska stärkas för en mer jämlik och inkluderande stad.

Tillhörande handlingar

- Undersökning av risk för betydande miljöpåverkan (2026-01-12)
- Fastighetsförteckning (2026-05-25)

Utredningar och underlag

- Kulturmiljöunderlag Luleå C (Tyréns, 2024-12-03)
- PM Geoteknik Luleå C och Östra stranden (WSP, 2026-04-10)
- Undersökande skrivbordsstudie av markmiljö Luleå C och Östra stranden (Sweco, 2026-05-22)
- Dagvatten- och skyfallsutredning till planprogram för Luleå C och Östra stranden (Ramboll, 2026-05-22)
- PM Naturvärden Östra Stranden (2026-04-24)
- Kvalitetsgranskning av Dimensionering av resecentrum och stationslägen Norrbottniabanans utbyggnad (RKM, 2025-02-03)
- Stationsutredning Luleå C (Warm in the Winter, 2026-05-05)

Tidigare ställningstaganden

Planuppdrag och avgränsning

Samhällsbyggnadsutskottet beslutade 2025-09-22 § 61 att ge Kommunstyrelseförvaltningen i uppdrag att upprätta ett planprogram för Luleå C, omgivande stationsområde samt Östra stranden. Planprogrammet ska främja ett strukturerat helhetsgrepp och bred samordning av den fysiska planeringen inom programområdet. Arbetet innefattar även att studera beroenden i järnvägssystemet och dess påverkan på programområdet.

Planprogrammet omfattar kvarteret Loet, Floras kulle, stationsområdet, järnvägsanläggningen mellan Lulsundsgatan och Hertsövägen, den obebyggda marken på östra sidan av järnvägen söder om Lulsundsgatan samt en del av Skurholmsfjärden.

Programområdets geografiska omfattning kan utläsas i bild 1.

Ett antal utredningar har tagits fram som stöd till framtagandet av planprogrammet för att få översiktliga bedömningar om lämplighet utifrån olika perspektiv. Många utredningsinsatser kvarstår dock till senare planeringsskeden.

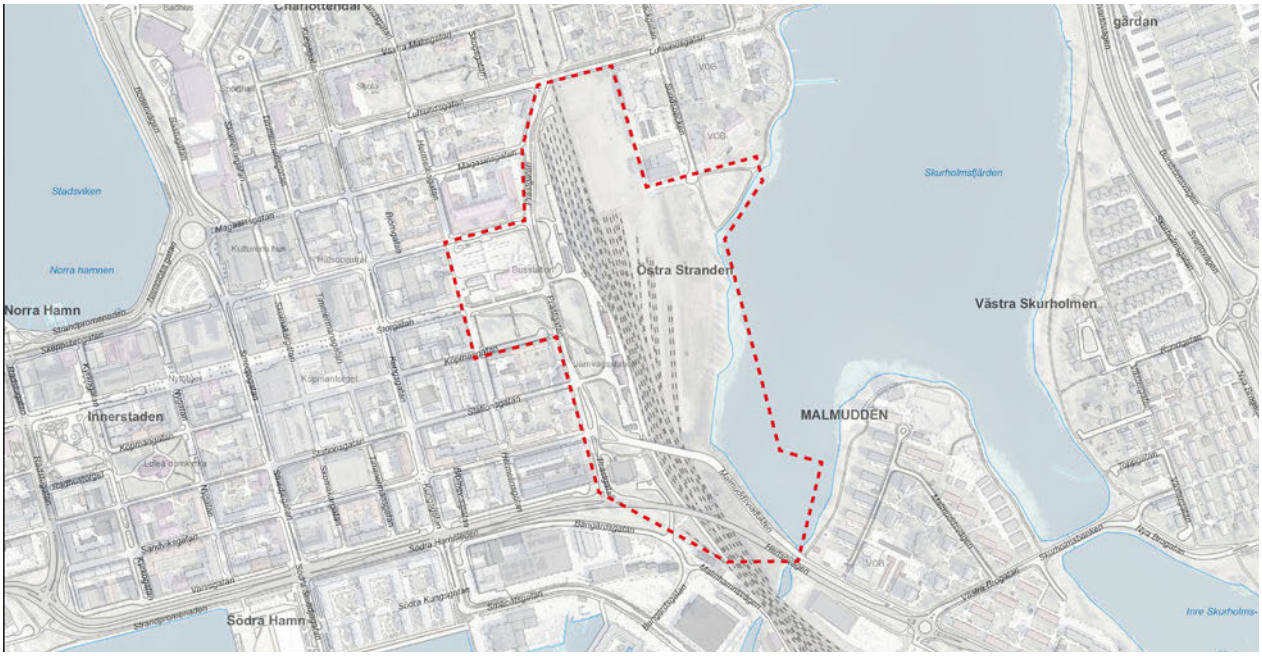


Bild 1. Programområdets geografiska avgränsning. Källa: Luleå kommun

Luleå kommuns översiktsplan

I översiktsplanen ”Vision Luleå 2040” är i programområdet huvudsak utpekat som ”område med stads- eller tätortsmässig karaktär, oftast indelad i kvarter” där bostäder, kontor, handel, annan verksamhet, gator, parker och fritidsanläggningar ingår. Här inkluderas även järnvägsanläggningen och den fortsatta trafikeringen av person- och godstransporter. Den täta strukturen omfattar delar med oförändrad användning (kvarteret Loet och Floras kulle) men till största del utgör det ett område med ny/ändrad användning (stationsområdet och Östra stranden). Översiktsplanen ger följande rekommendationer:

- Östra utvecklingsområdet ska omvandlas till en tätbebyggd stadsdel med en blandning av bostäder och arbetsplatser.
- Högre bebyggelse än 4-5 våningar kan tillåtas beroende på arkitektonisk gestaltning, bidrag till stadsbilden och sammanhang
- Inom området ska anläggas en stadsdelspark
- Strandområdet ska utvecklas och anläggas för att stärka ekosystemtjänster och vara gynnsamt för den ekologiska och kemiska statusen i Skurholmsfjärden
- Vid planering och byggande ska omhändertagandet av dagvatten ske så att ytterligare påverkan på vattenförekomsten minimeras.

Planprogrammet bedöms vara i enlighet med översiktsplanens intentioner.

Gällande detaljplaner

Programområdet omfattas av gällande detaljplaner, se nedan tabell. Ett planprogram är inte juridiskt bindande och ersätter därför inte gällande detaljplaner. Detaljplanerna fortsätter gälla fram tills att en ny detaljplan inom motsvarande planområde börjar gälla.

Programmet berör gällande planer enligt nedan:

Plannr	Aktbeteckning	Namn	Laga kraft
A066	Akt 25-LUL-A66	Förslag till ändring i stadsplan för Luleå stad beträffande kvarteren Torsken, Fisken, Laxen, Flundran, Valen, Gösen, Gäddan och Sillen	1945
A373	Akt 25-P78/32	Varvsleden, Prästgatan, del av Hertsövägen m.m.	1978
PL043	Akt 25-P90/123	Detaljplan för Malmudden	1989
PL084	Akt 25-P92/28	Detaljplan för Sundshusen och Sundsgården	1991
PL129	Akt 25-P96/48	Detaljplan för del av Innerstaden, kv Loet, saluhall”	1994
PL274	Akt 25-P05/4	Detaljplan för del av Innerstaden, Kv Sillen m.m.	2004

Miljöbedömning enligt 6 kap. miljöbalken

Undersökning av risk för betydande miljöpåverkan

Kommunen ska vid ett framtagande av planprogram undersöka om genomförandet av planprogrammet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Om det finns risk för betydande miljöpåverkan ska en strategisk miljökonsekvensbeskrivning enligt miljöbalken upprättas. Miljökonsekvensbeskrivningen kan göras antingen till planprogrammet eller i samband med efterföljande detaljplaneläggning.

Kommunen bedömer att ett genomförande av planprogrammet kan komma att medföra en betydande miljöpåverkan. De främsta skälen till bedömningen är att planprogrammet (genom efterföljande detaljplaner) bedöms ha risk för att ge upphov till en betydande miljöpåverkan på Skurholmsfjärdens vattenkvalitet och påverkan på människors hälsa avseende luftkvalitet och bullernivåer. Det bedöms även finnas viss risk för negativ påverkan avseende markföroreningar, markvibrationer, översvämning och kulturmiljö. Bedömningen

är gjord i ett tidigt skede och visar på en risk och inte på efterföljande detaljplaners miljöpåverkan. En strategisk miljökonsekvensbeskrivning enligt 6 kap 11 och 12 §§ miljöbalken upprättas inte för planprogrammet men bedöms behöva upprättas i detaljplaneskedet.

Luleå kommun har 2026-01-14 samrått undersökning av risk för betydande miljöpåverkan med Länsstyrelsen.

Länsstyrelsens yttrande gällande undersökning om betydande miljöpåverkan

Kommunen bedömer att genomförandet av efterföljande detaljplan/detaljplaner kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning.

En strategisk miljöbedömning ska göras och samråd ska hållas med Länsstyrelsen om miljökonsekvensbeskrivningens avgränsning och omfattning i samband med den kommande detaljplaneläggningen.

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

Länsstyrelsen bedömer att genomförande av de åtgärder som framgår av syftet med planprogrammet i sig riskerar att medföra att miljökvalitetsnormer (MKN) inte följs för berörda vattenförekomster. Planförslaget omfattar exploateringar (utfyllnader i Skurholmsfjärden) som medför att ekologisk status försämras på parameternivå på ett sådant sätt att möjligheterna att nå MKN försvåras avsevärt.

Sammantaget omfattar planförslaget exploateringar som riskerar att ekologisk status försämras på kvalitetsfaktornivå. Se Länsstyrelsens granskningsyttrande för den fördjupade översiktsplanen Utvecklingsplan Luleå Centrum för mer detaljerade synpunkter. En samlad utredning för hur MKN-vatten ska kunna följas behöver därför finnas innan enskilda detaljplaner tas fram, då frågan behöver lösas på en för programområdet övergripande nivå för den berörda vattenförekomsten. Länsstyrelsen rekommenderar därför att en sådan utredning samråds tillsammans med aktuellt program för detaljplan då detta skulle medge att relevanta synpunkter kan formellt lämnas av Länsstyrelsen över utredningens förslag till åtgärder.

Kommunala styrdokument

Bostadsförsörjningsprogram

Bostadsförsörjningsprogrammet är ett strategiskt och vägledande dokument vad gäller bostadsbyggande och utvecklingen av bostadsbeståndet i den kommunala planeringen. Genom att ta fram programmet och genomföra de insatser som ingår främjar kommunen en bostadsmarknad i balans. Arbetet med bostadsförsörjning ska bidra till en hållbar utveckling och svara mot människors önskemål och behov av attraktiva och funktionella bostäder. Bostadsförsörjningsprogrammet innehåller kommunens mål för bostadsförsörjningen och insatser för att nå dessa mål. Programmets identifierade insatser för åren 2022-2030 som bedöms relevanta för planprogrammet är:

- Kommunen ska ständigt ha planberedskap för 2500 bostäder
- Kommunen ska säkerställa ett långsiktigt markinnehav
- Kommunen ska vidareutveckla processen kring markanvisningar
- I Centrum är förtätning och utveckling med nya bostäder prioriterad
- I planering av nya områden liksom i utveckling av befintliga områden ska områdets kvaliteter framhävas och göras tillgängliga.
- Planering och byggande ska ge förutsättningar för bibehållen och utvecklad service i stadsdelar och byar. Service och verksamheter som kollektivtrafik, förskola och skola ska gå hand i hand med planeringen av bostäder.
- Kommunen ska främja hållbart byggande. Detta kan ske bland annat i planering, markanvisning och i dialoger.

Dagvattenplan

Kommunens dagvattenplan visar inriktningen för hur kommunen långsiktigt ska arbeta med och planera för en hållbar dagvattenhantering. Planen är ett vägledande planeringsunderlag och omfattar mål och riktlinjer för kommunen liksom för externa aktörer. Järnvägsstation, Luleå bangård närmast Östermalm pekas i dagvattenplanen ut som ett område bland andra med störst behov av fortsatt skyfallsutredning.

VA-plan

VA-planen syftar bland annat till att säkra hög kvalitet på yt-, grund- och dricksvatten inom kommunen och att kommunens utveckling ska ske hållbart utifrån de långsiktiga planer som kommunen upprättat. VA-planen har bedömt att VA-kapacitet finns inom planprogrammets område.

Grönplan

Grönplanen ska stärka kommunens möjligheter att värna, bevara och utveckla stadens grönska. En fungerande grönstruktur är viktig för livskvalitet, biologisk mångfald och en förutsättning för stadens klimatanpassning. Grönplanen ska användas som ett planeringsunderlag för ökad förståelse för grönstrukturens kvaliteter och värden och har ett fokus på ekosystemtjänster.

Grönplanen lyfter generellt att Luleås centrumhalvö har behov av ökad mängd grönstrukturer för att stärka den biologiska mångfalden, lokalklimat, spridningssamband och ekosystemtjänster. Generellt består programområdet av få naturvärden. Programområdet består av ett fåtal parkytor men saknar viktiga gröna stråk och har även svaga eller inga spridningssamband utöver spridningslänkarna längs Prästgatan och strandzonen.

Cykelplan

Cykelplanen anger mål och strategier för hur cyklingen ska utvecklas i Luleå samt vilka åtgärder som krävs för att åstadkomma bättre förutsättningar för cykeltrafiken och hur dessa ska prioriteras. Målen är generella och har hög relevans för planprogrammets utformning.

Riktlinjer för klimatanpassning

Riktlinjerna handlar om att bebyggelse, anläggningar och samhällsviktiga funktioner utformas översvämningssäkra för att klara havsnivåhöjning och ökade nederbördsmängder. Riktlinjer med relevans för planprogrammet presenteras nedan:

- Markanläggningar, byggnader och övrig infrastruktur nära havet utformas översvämningssäkra upp till +2,5 m i RH 2000
- Samhällsviktiga funktioner och strukturer utformas

översvämningssäkra upp till +3,0 m (nära havet)

- Markanläggningar, byggnader och övrig infrastruktur utformas översvämningssäkra för ett högre vattenstånd, minst 0,5 m över dagens högsta uppmätta vattenstånd i sjöar och övriga vattendrag
- Hanteringen av dagvatten ska utformas med fördröjning av vattnet och fria vattenvägar
- Utomhusmiljöer ska erbjuda platser med skugga och svalka

Riksintressen

Riksintressen är ett sätt för staten att påverka och bevaka intressen av särskild nationell betydelse inom samhällsplaneringen. Ett riksintresse är ett mark- eller vattenområde som bedöms att ha en nationell betydelse för en rad olika samhällsintressen, till exempel för transport, kulturmiljö eller totalförsvaret. Ett riksintresse ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada det värde som konstituerar riksintresset. Riksintressen regleras i miljöbalkens kapitel tre och fyra. Programområdet berörs av följande riksintressen:

Riksintresse för totalförsvaret (3 kap 9 § miljöbalken)

- Påverkansområde väderradar
- Stoppområde höga objekt
- Särskild hindersfrihet
- Påverkansområde luftrum

Riksintresse för kommunikationer (3 kap 8 § miljöbalken)

- Järnväg, bangård
- Järnväg planerad
- Järnvägsstation
- Hindersfritt område

Planprogrammet bedöms inte ha en negativ påverkan på berörda riksintressen.

Miljökvalitetsnormer

Enligt 2 kap. 10 § PBL får planläggning inte medverka till att miljökvalitetsnormer enligt 5 kap miljöbalken överträds. Programområdet omfattas av miljökvalitetsnormer för luftkvalitet och vattenkvalitet. Luleå kommun omfattas inte av den framtagna miljökvalitetsnormen avseende omgivningsbuller.

Programförslag

I detta kapitel presenteras programförslaget för utvecklingen av Luleå centralstationsområde och Östra stranden.

Målbild

Koncept för områdets utveckling

Övergripande stadsutvecklingsprinciper

Illustrationsplan

Bebyggelse

Luleå centralstation

Mobilitet

Grön- och blåstruktur

Torg och offentliga rum

Karaktärsområden

Målbild

Den övergripande målbilden för området är att främja en en stadsutveckling och ett samlat stationsområde som bidrar till ett mer hållbart och attraktivt Luleå. Nedan beskrivs fem delmål som tagits fram gemensamt av Luleå kommun, Jernhusen, Trafikverket och RKM.

Smidig mobilitet som underlättar hela resan

Stationsområdet ska utvecklas till en central resenod, som både fungerar som en bytespunkt mellan kollektiva transportmedel och som blir en tydlig entré till Luleå. Det ska vara enkelt och smidigt att byta mellan tåg och buss och finnas en tydlig orienterbarhet, både inom bytespunkten och till olika målpunkter i staden. Området ska vara tillgängligt och ha goda förutsättningar för smidig angöring som främjar hållbara transportmedel, med närliggande och trygg cykelparkering, smidig angöring för taxi-, färdtjänst- och bilangöring samt en närliggande och tydlig parkeringslösning för att hela resan ska fungera smidigt och enkelt. Tydlig information på plattformar och hållplatser ska stärka användarvänligheten för resenärerna och centralstationen ska ha god service med exempelvis bagageförvaring och cykeluthyrning. Byten mellan lokala och regionala färdmedel ska vara enkla och stationsområdet ska upplevas som en trygg plats. En samlad rumslighet för kollektivtrafiken gör området till ett nav för hållbart resande.

Integrerat stadsliv och rumsliga kopplingar

Luleå centralstation och Östra stranden ska vara en plats att passera, anlända till och besöka, med tydliga länkar till både stadskärnan och närområdena. Området ska ha tydliga kopplingar som skapar kontinuerliga personflöden och främjar aktivitet, platsbildningar och trygghet inom hela programområdet och omgivande stadsmiljö. Parker, torg och byggnader med en blandning av bostäder, kontor, handel och mötesplatser ska bidra till en attraktiv och livfull miljö. Bebyggelsen inom programområdet ska knyta an till stadens rutnät, förlänga innerstaden österut med en ny, tät stadsstruktur som möter omgivande stad på ett respektfullt sätt. Storgatans förlängning över spåren blir en naturlig fortsättning av stadens handelsstråk som minskar järnvägens barriäreffekt och integrerar Östra stranden med innerstaden. Det bidrar till mer folkliv vid stationen och förbättrar förbindelser till omgivande stadsdelar, vilket förkortar restider.

Berikande upplevelser och möjligheter

Den nya stadsmiljön ska utformas för god livskvalitet, med en inkluderande och mångsidig miljö som fungerar väl under alla årstider. Detta är av betydelse både för Östra stranden och stationsområdet för att främja trygghet, en meningsfull fritid och ett aktivt socialt liv för både besökande och boende. Området ska erbjuda aktiviteter för alla åldrar, innehålla mångfunktionella väntplatser och nya mötespunkter. Närhet till rekreation ska vara en naturlig del av miljön, för att stärka både trivsel och välbefinnande.

Välgestaltade miljöer och stark identitet

Centralstationen och dess omgivning ska vara omsorgsfullt och vackert gestaltade, med arkitektur av hög kvalité, estetiskt tilltalande och välskötta platser både inne och ute. Kulturmiljön ska tas tillvara och gestaltningen öppna upp för utblickar mot Skurholmsfjärden, vilket stärker Luleås identitet som vattennära stad. Området ska ha en tydlig lokal karaktär och täta inslag av grönstruktur. Konst, kultur och arkitektur ska bidra till att skapa identitet och attraktivitet. Centralstationen ska fungera som ett arkitektoniskt landmärke och som en viktig entré till staden, där utformningen lyfter fram det hållbara resandets betydelse och främjar trygghet, öppenhet, orienterbarhet och tillgänglighet.

Främja hälsa, klimat och miljö

Miljön ska utformas med hänsyn till god hälsa genom att buller, luftkvalitet och risker hanteras på ett genomtänkt sätt. Biologisk mångfald ska stärkas genom att spridningskorridorer bevaras och utvecklas. Grön- och blåstrukturer ska vara mångfunktionella och bidra till effektiv och kvalitativ dagvatten- och skyfallshantering som ger karakär och identitet för parker, platser och gator. Återbruk av material, byggnader och platser ska främjas, och ny bebyggelse ska uppföras med minimal klimatpåverkan.

Koncept för områdets utveckling

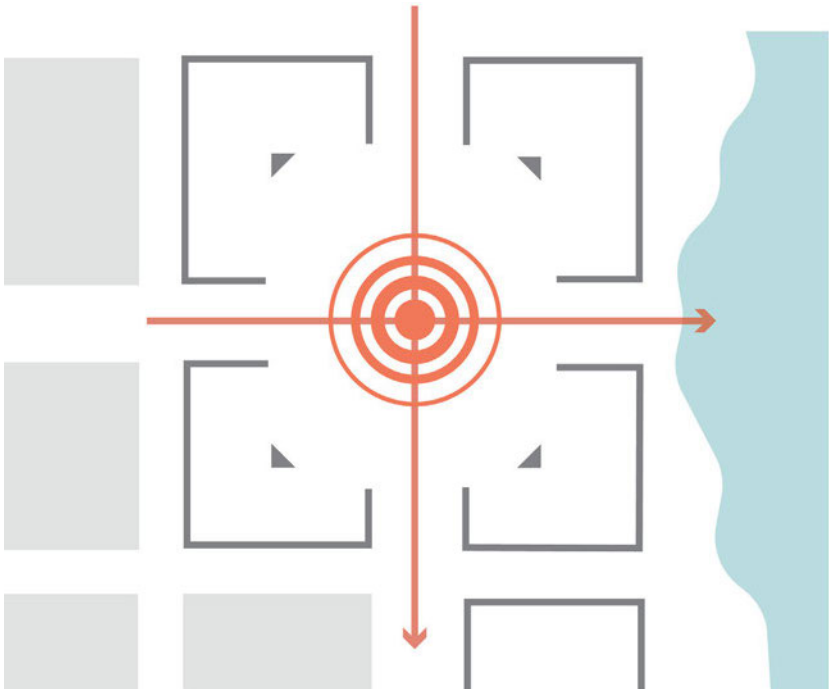


Bild 2. Konceptbild för områdets utveckling.

Staden med tydliga kanter

Stadens tydliga bebyggelsekant längs Prästgatan förstärks med nya kvarter i enlighet med rutnätsstrukturen. Tillsammans med Östra strandens bebyggelsekant mot järnvägen omsluter de det öppna området kring centralstationen och järnvägen bildar en tydlig inramning med stark orienterbarhet. De nya kvarterens kant mot Skurholmsfjärden bildar en tydlig ny front där staden möter naturen.

Staden vid vattnet

Direktkontakten med Skurholmsfjärden, siktlinjer mot vatten längs gaturummen och utblickar mot havet från bropassager över järnvägen befäster Luleå som kuststad. Genom att främja platser för vistelse och rekreationella funktioner blir Östra stranden en tydligt vattennära stadsdel.

Staden som växer

En ny, modern centralstation som utgör ett nav för den kringliggande stadsutvecklingen där nya kvarter, parker och torg som förlängs enligt rutnätsstruktuern gör stadens tillväxt tydlig både österut, norrut och söderut.

Övergripande stadsutvecklingsprinciper

Programförslaget består av sex övergripande utvecklingsprinciper som sätter ramarna för områdets stadsstruktur och rumsliga utformning, för att säkerställa att målbilden för området uppnås.

Tydliga entréer till området

Programområdet ska ha goda kopplingar och tydliga ankomstpunkter som ramar in ”portarna” till området, både för bättre orienterbarhet mot stationsområdet, men också för att stärka upplevelsen att du anländer till staden.

- Från norr - för mötet med Luleå för ankommande med tåg
- Från Storgatan - för orienterbarhet genom innerstaden och mötet med centralstationen
- Från nordost - för mötet med centrum från de nordöstra stadsdelarna såsom Östermalm, Lulsundet och Porsön
- Från sydost - för mötet med centrum från sydöstra stadsdelar såsom Malmudden, Hertsön, Örnäset
- Från sydväst - för ankommande med buss från Luleå airport och de västra stadsdelarna, såsom Bergnäset

Bild 3. Tydliga entréer till området

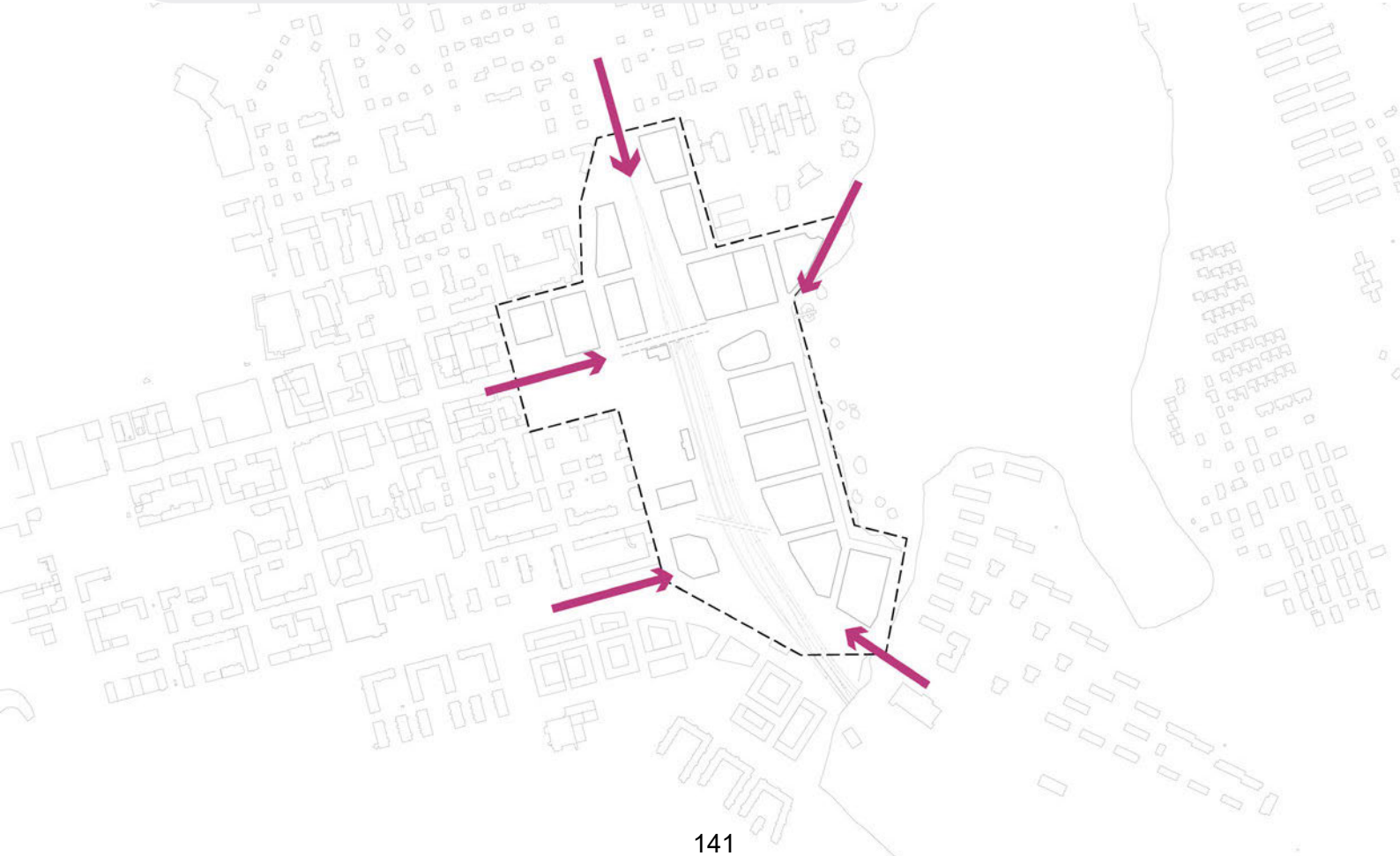




Bild 4. Stadens rutnät och Storgatan förlängs

Stadens rutnät och Storgatan förlängs

Rutnätsplanen som karaktäriserar Luleå förlängs österut och värnar om siktlinjerna mot vattnet längs gaturummen.

Storgatan fortsätter vara huvudstråk genom staden, över järnvägen och ner på Östra stranden. Den kantas av både ny bebyggelse med levande bottenvåningar och offentliga platser där människor rör sig som mest.

Centralstationen placeras vid Storgatans förlängning för att skapa god orienterbarhet mellan resenärsfunktionerna och målpunkter i staden.

En samlande bytesnod

En ny centralstation byggs intill järnvägen och samlar resenärsfunktioner som väntsal och service till en gemensam byggnad för tåg- och bussresenärer. Den regionala busstationen flyttas intill tågens plattformar och lokalbussarnas hållplatser placeras intill längs Prästgatan, för att främja enkla och smidiga byten, god orienterbarhet och ökad trygghet.

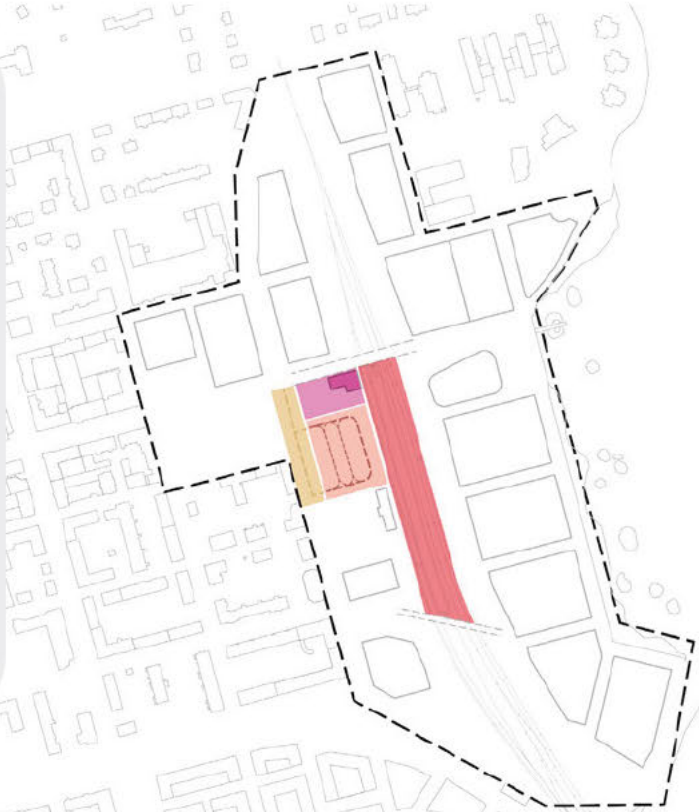
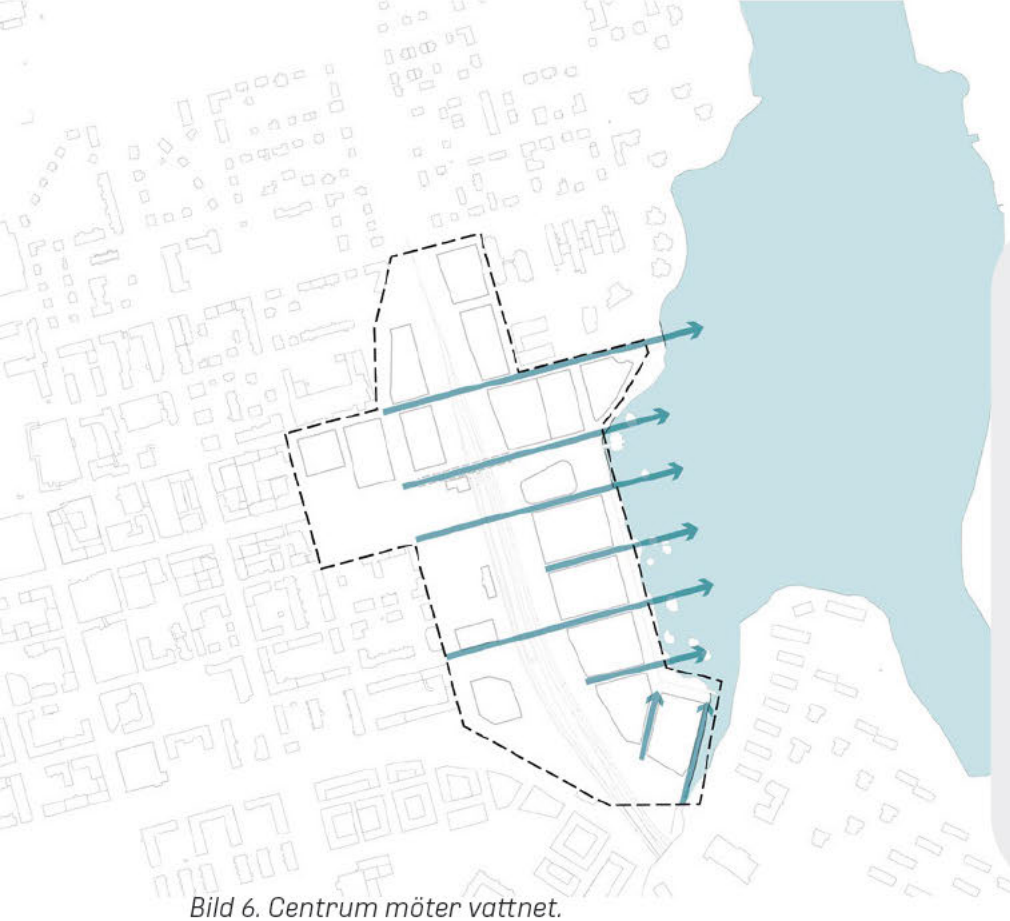


Bild 5. En samlande bytesnod.



Centrum möter vattnet

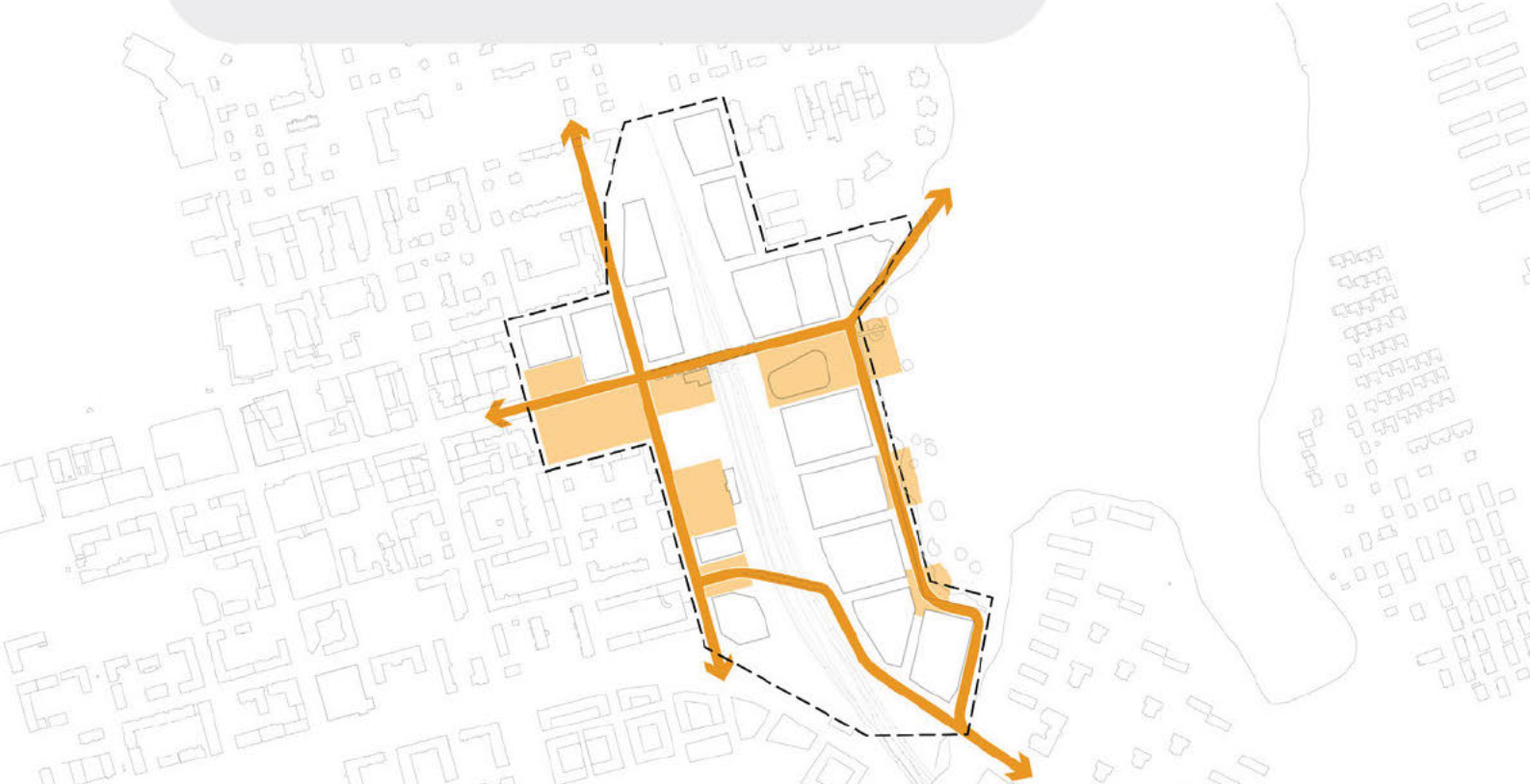
Den idag otillgängliga strandlinjen längs Skurholmsfjärden öppnas upp för allmänheten och främjar vattennära platser och funktioner både för de nya stadskvarteren och för rekreation. Siktlinjer mot vattnet längs gaturummen bevaras och gör att centrum får en visuell kontakt med vattnet även vid dess östra gräns.

Bild 6. Centrum möter vattnet.

Offentliga platser i anslutning till starka stråk

De starkaste stråken för cyklister och fotgängare längs Storgatan, Prästgatan, Malmuddsviadukten och strandstråket innebär att områdena befolkas och främjar tryggheten på offentliga platser intill. Platserna förläggs i de mest attraktiva lägena utifrån solläge, utblickar och potential för kommersiell verksamhet.

Bild 7. Offentliga platser i anslutning till starka stråk.



Sammanhängande grönstråk

Genom att befintliga alléer bevaras och stärks i så stor utsträckning som möjligt och nya gator kantas av träd, främjas gröna spridningssamband och goda lokalklimat. Naturvärden och ekologiska funktioner i befintliga parker ska stärkas och en strandpark ska etableras med fokus på biologisk mångfald och habitat. På så sätt skapas en grönstruktur med sammanhängande stråk genom hela programområdet.



Bilde 8. Sammanhängande grönstråk.

Illustrationsplan

Illustrationsplanen visar helhetsvisionen för områdets utveckling utifrån de övergripande utvecklingsprinciperna. Därefter följer tematiska beskrivningar för Luleå centralstation, bebyggelse, mobilitet, blå- och grönstruktur samt torg och offentliga platser.

Programmet föreslår att en ny centralstation, med samlade resenärsfunktioner för tåg- och bussresenärer, byggs i Storgatans förlängning. Bussterminalen flyttas intill järnvägen, söder om Storgatan, och inrymmer ersättningsbussar och regionbussterminal. Längs Prästgatan placeras hållplatser för lokalbussar. En gång- och cykelbro anläggs i anslutning till centralstationen och tågplattformarna och skapar en central förbindelse till Östra stranden.

Kvarteret Loet och marken mellan Prästgatan och järnvägen bebyggs med en blandning av bostäder, kontor och centrumverksamhet och gamla järnvägsstationen och platsen framför bevaras för sitt kulturmiljövärde.

På Östra stranden förlängs rutnätsstrukturen med kvarter som sluter sig mer mot järnvägen och öppnar upp sig mot Skurholmsfjärden. Vid torget där den nya gång- och cykelbron landar kan en högre signaturbyggnad uppföras som ett landmärke i Storgatans förlängning. I denna punkt möts många rörelseflöden med potential för en torgbildning, omgiven av aktiva bottenvåningar i ett läge med vattenutsikt.

Längs strandkanten anläggs ett parkstråk som knyter ihop Hälsans stig och innehåller en blandning av naturmiljöer och rekreationsmöjligheter. Parkstråket utformas med fokus på biologisk mångfald och att skapa ett mjukare och mer naturligt möte mellan mark och vatten för att främja ekologiska funktioner. Vid torget anläggs bryggor för att skapa möjlighet att förlänga det offentliga rummet utåt och ta sig närmare vattnet.

Intill Skurholmsfjärden reserveras yta för en framtida förskola i ett fint läge som är väl avskärmat från järnvägens bullrande verksamhet.

I norra delarna av programområdet råder större osäkerhet om kvarterens utformning med hänsyn till Norrbotniabanan och den planskilda korsning förbi spåren som behöver ersätta Lulsundsgatans bomfällda passage.

Förslaget i korthet

En samlad nod för tåg- och bussresande anläggs i Storgatans förlängning på västra sidan av spåren.

Kvarteret Loet och marken mellan järnvägen och Prästgatan bebyggs och aktiveras. Inom Loet tillskapas en torgbildning i kvarterets sydvästra hörn.

Utöver Malmuddsviadukten och Lulsundsgatans passage anläggs en ny gång- och cykelbro vid Storgatan.

Gamla järnvägsstationen och platsbildningen framför stationen bevaras.

Östra stranden bebyggs med en kvartersstruktur likt innerstadens där stora delar bygger på utfyllnad i vattnet.

Strandparken vid Skurholmsfjärden ska binda ihop Hälsans stig och verka för att förbättra Skurholmsfjärdens ekologiska status i sin utformning.

De norra delarna av programområdet utgör ett utredningsområde med hänsyn till den pågående planeringen av Norrbotniabanan.

Bild 9 (nästa sida). Illustrationsplan som visar programförslagets möjliga utveckling.


Utredningsområde för Lulsundsgatan
Lulsundsgatan
Magasinsgatan
Sundsbacken
Förskola
Södra järnvägsesplanaden
Skeppsbrogatan
Strand-torget
Skurholmsfjärden
Storgatan
Köpmangatan
Prästgatan
Stationsgatan
Strandgatan
Bostadsgata
Strandparken
Sandviksgatan
Malmuddsviadukten
Hertsövägen
Södra hamnleden
Svartholmskanalen

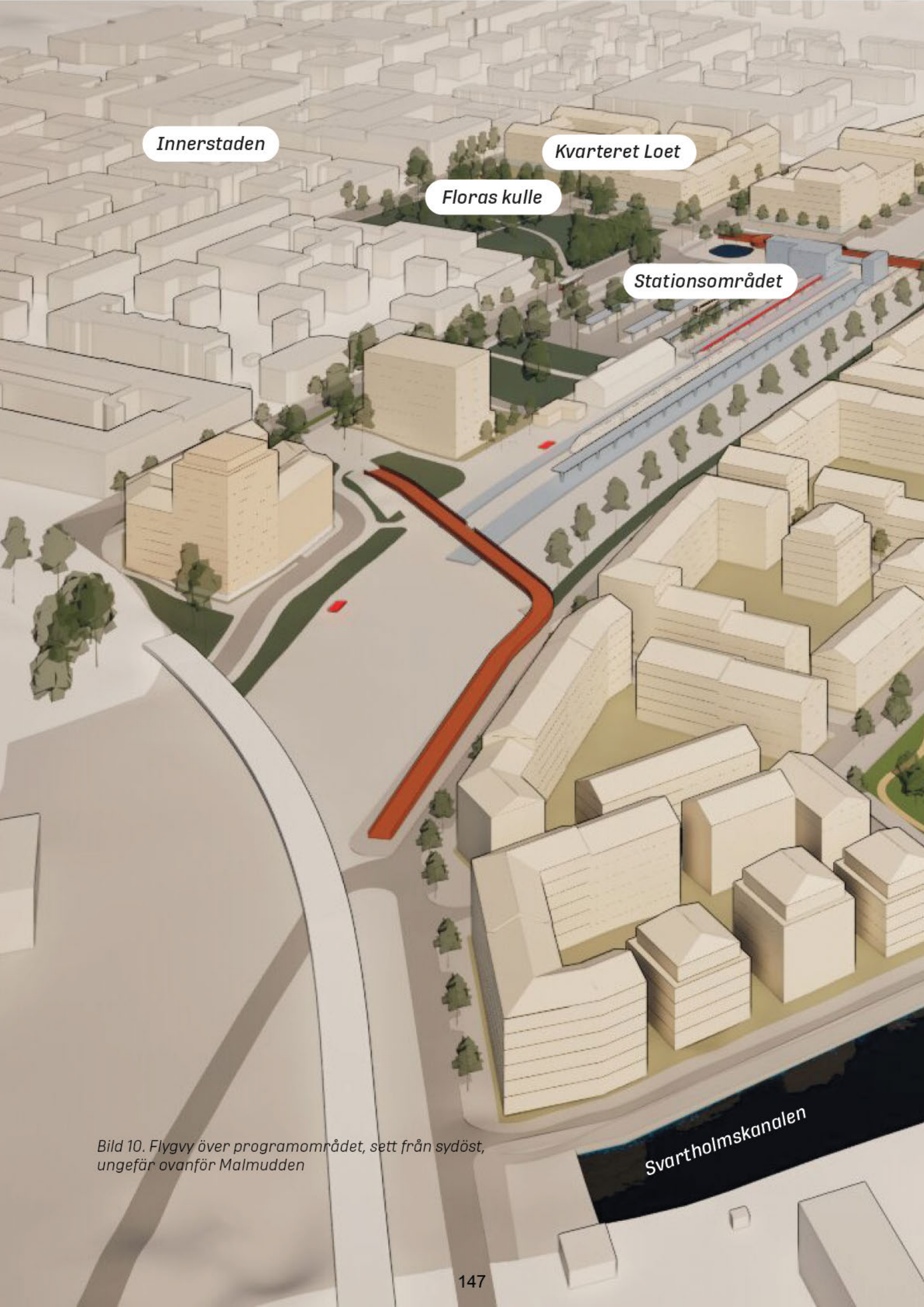


Bild 10. Flygvy över programområdet, sett från sydöst, ungefär ovanför Malmudden


Östermalm
Östra stranden
Skurholmsfjärden
Malmudden



Bild 11 (ovan).

Illustrationsexempel över hur Östra stranden kan se ut utifrån programförslaget. Vyn är tagen från nordöst med Skurholmsfjärden till vänster i bild och förskola till höger i bild.

Bebyggelse

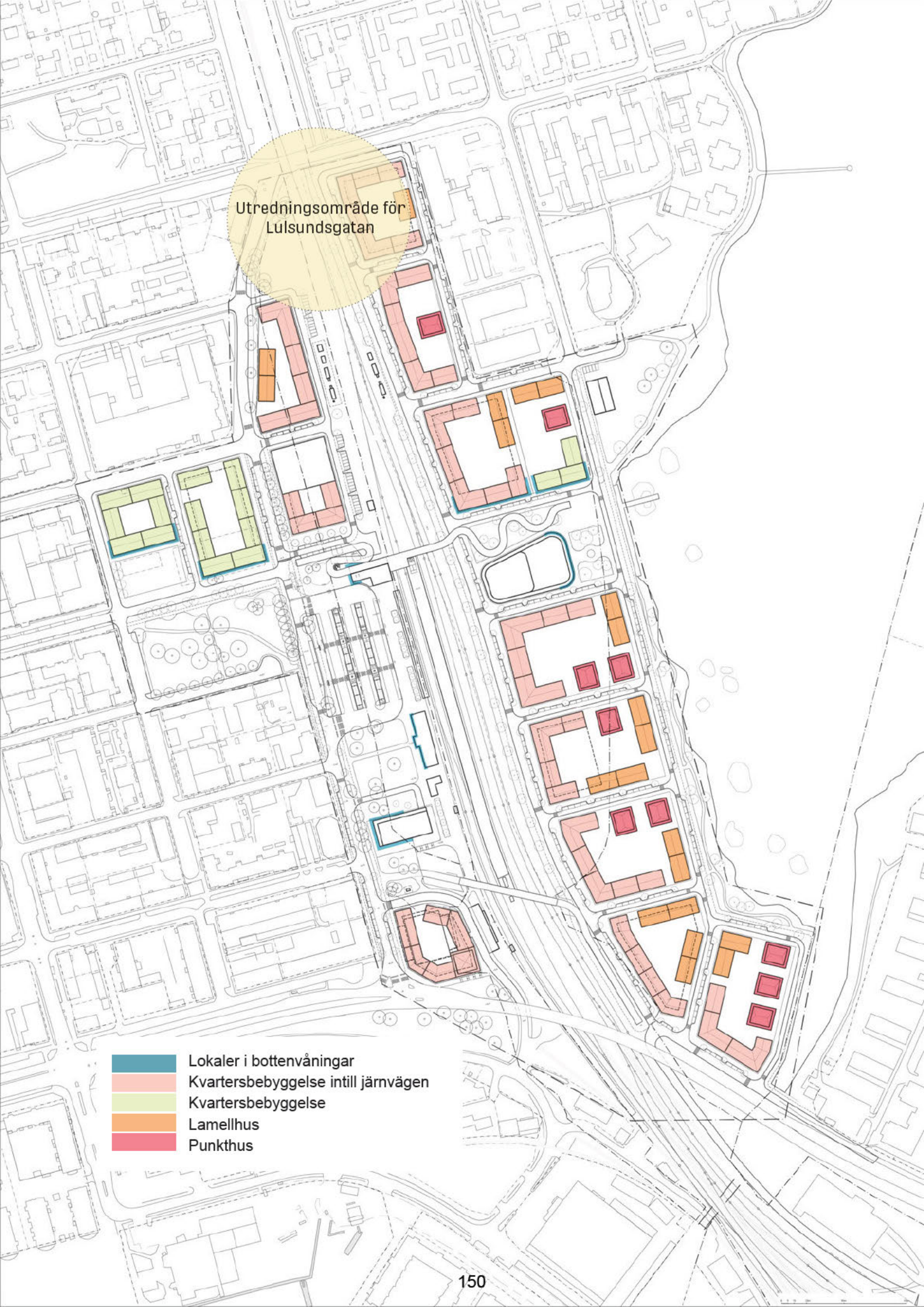
Programmet föreslår en liknande rutnätsstruktur som i innerstaden, med stora kvarter som inrymmer en varierad bebyggelse både gällande höjd, typologi och utformning.

Övergripande ställningstaganden för bebyggelse:

- Bebyggelse i anslutning till stråk och platser med högst flöden av människor ska utföras med aktiv bottenvåning och tydlig bebyggelsegräns i liv med gatan. (Storgatan, centralstationen, Strandtorget, gång- och cykelbroar.)
- Bebyggelsen längs järnvägen utförs slutna mot spåren för att avskärma buller, upp till 6 våningar höga. Bebyggelse mot vattnet trappas ner och luckras upp med lamell- och punkthus,upp till 4 våningar höga, för att främja goda gårdsmiljöer och en mänsklig skala invid strandpromenaden. Utformas översvämningssäker enligt gällande riktlinjer för klimatanpassning.
- Östra stranden ges stora kvarter med luftiga innergårdar, varierad bebyggelse och anpassning till omgivningens och platsens förutsättningar. Bebyggelsen ska utformas för att främja goda mikroklimat inom gårdarna och i sin närmiljö.
- En hög byggnad med tydligt publik funktion uppförs på Östra stranden och utgör ett landmärke som aktiverar sin närmiljö.

Bild 12 (nästa sida).

Tematisk karta som visar förslag på bebyggelse- och kvartersstruktur.


Utredningsområde för Lulsundsgatan
Lokaler i bottenvåningar
Kvartersbebyggelse intill järnvägen
Kvartersbebyggelse
Lamellhus
Punkthus

Stadsform

Programförslagets inriktning för ny bebyggelse är att skapa kvartersindelningar som främjar en variation av byggnadstypologier, i likhet med innerstadens kvarter, för att stärka upplevelsen av att innerstaden förlängs österut. Detta innebär rymliga kvarter där mindre fastighetsindelningar skapar en naturlig variation i bebyggelsen, som är anpassad i sin arkitektur, placering och relation till omgivningen för att skapa god helhetsverkan. Se mer under rubriken ”Stadsform” i kapitlet ”Förutsättningar”.

En viktig förutsättning för Östra strandens bebyggelse är att ta hänsyn till järnvägens buller samt att främja ett trivsamt parkstråk längs vattnet. Kvarteren föreslås utformas slutna mot järnvägen för att skapa bulleravskärmande bebyggelse och en halvöppen struktur mot vattnet och det gröna parkstråket för att främja en mänsklig skala och mjukare gräns längs rekreationsstråket. I anslutning till Storgatan och torgbildningar ska bebyggelsen bidra till det offentliga rummets avgränsning genom att ha en mer sluten kvartersform. I anslutning till dessa platser är det viktigt att bottenvåningarnas innehåll bidrar till aktivering av det offentliga rummet för att skapa en trivsam och trygg plats.

Exempel på sluten kvarterstyp

Bebyggelsen löper sammanhängande längs hela kvartersgränen, skapar en tydlig avgränsning av det offentliga rummet och ramar in kvarterets innergård. Vid bedömning och utformning av byggnadsvolymerna är det viktigt att ta hänsyn till väderstrecken och bebyggelsens skuggning av innergårdar, så att bebyggelsen främjar ett gott mikroklimat.

Exempel på halvöppen kvarterstyp

Fristående byggnader, som lamell- eller punkthus, placeras längs kvartersgränserna vilket skapar ett tydligt men mer uppluckrat kvarter. I mellanrummen som uppstår mellan byggnaderna kan grönska leta sig ut mot omgivningen och även skapa smitvägar till och från kvarteret. I vissa lägen kan ett indrag av bebyggelsen vara motiverat för att skapa en platsbildning på förgårdsmarken. Med en medveten placering kan denna kvarterstyp främja mycket goda dagsljusförhållanden och solstrålning.



Bild 13. Illustrationsplanen visar exempel på en kombination av sluten kvarterstyp (mot järnvägen) och halvöppen kvarterstyp (mot vattnet och kvartersgator).

Luleå centralstation

Luleå centralstation har rollen som en mångsidig knutpunkt med nära kopplingar mellan lokal busstrafik, regional busstrafik och tågtrafik. Det bidrar till att det är enkelt och attraktivt att resa kollektivt genom att underlätta för resenären vid byten och väntetider. Hela området kring stationen sätter resenärernas behov i främsta rummet och skapar en struktur som är tillgänglig och trygg.

Vänthallen i stationsbyggnaden blir gemensam för tåg och buss och ger överblick över både bussterminalen, lokalbussars hållplats på Prästgatan och tågplattformarna, med en gemensam ankomstzon för samtliga resenärer. En attraktiv station och välfungerande bytesnod gör det enkelt och funktionellt att använda hållbara färdsätt och bidrar till en positiv utveckling av klimatvänliga resmönster.

Resecentrumet är av betydelse för kollektivtrafikens utveckling, för ökad trygghet och för Luleås utveckling i stort, oberoende av Norrbotniabanans tillkomst, men utgör även ett mervärde till Norrbotniabanans framtida reseökning. Stationsområdet är stadens entré för ankommande tåg- och bussresenärer vilket ger det en viktig roll i att främja Luleås identitet. Det möjliggör även för stationsnära stadsutveckling, ökade flöden av människor, ökat serviceunderlag och att Luleå utvecklas till en mer hållbar kommun i stort.

Bild 14. Illustrationsexempel som visar hur vyn från Storgatan mot nya centralstationen och stationsområdet skulle kunna se ut.



Källor dimensionering:

"Kvalitetsgranskning av Dimensionering av resecentrum och stationslägen Norrbottniabanans utbyggnad", Luleå Resecentrum, Arbetsgrupp Logistik och arbetsmiljö (AG LOA), Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten; 2022-06-30

"Riktlinjer Utformning av terminaler", Trafikförvaltningen Region Stockholm, Ärende/ Dok. id. SL-S-419821, Fastställt datum 2023-02-07

Övergripande dimensionering

Luleå centralstation klassas som Klass 1, vilket innebär det högsta kravstadiet för stationsbyggnader. Det totala beräknade ytbehovet för stationsbyggnaden är 1200 m^2.

Byggnaden ska inrymma vänthall, kommersiell service, biljettinformation, offentliga toaletter, personalutrymmen samt övrig nödvändig teknisk infrastruktur. Nedan beskrivs krav på funktioner och innehåll fördjupat. Exempel på hur detta kan tillgodoses och utformas redovisas i Bild 15-18, men den exakta gestaltningen beslutas i senare skeden.

Resenärsfunktioner och service

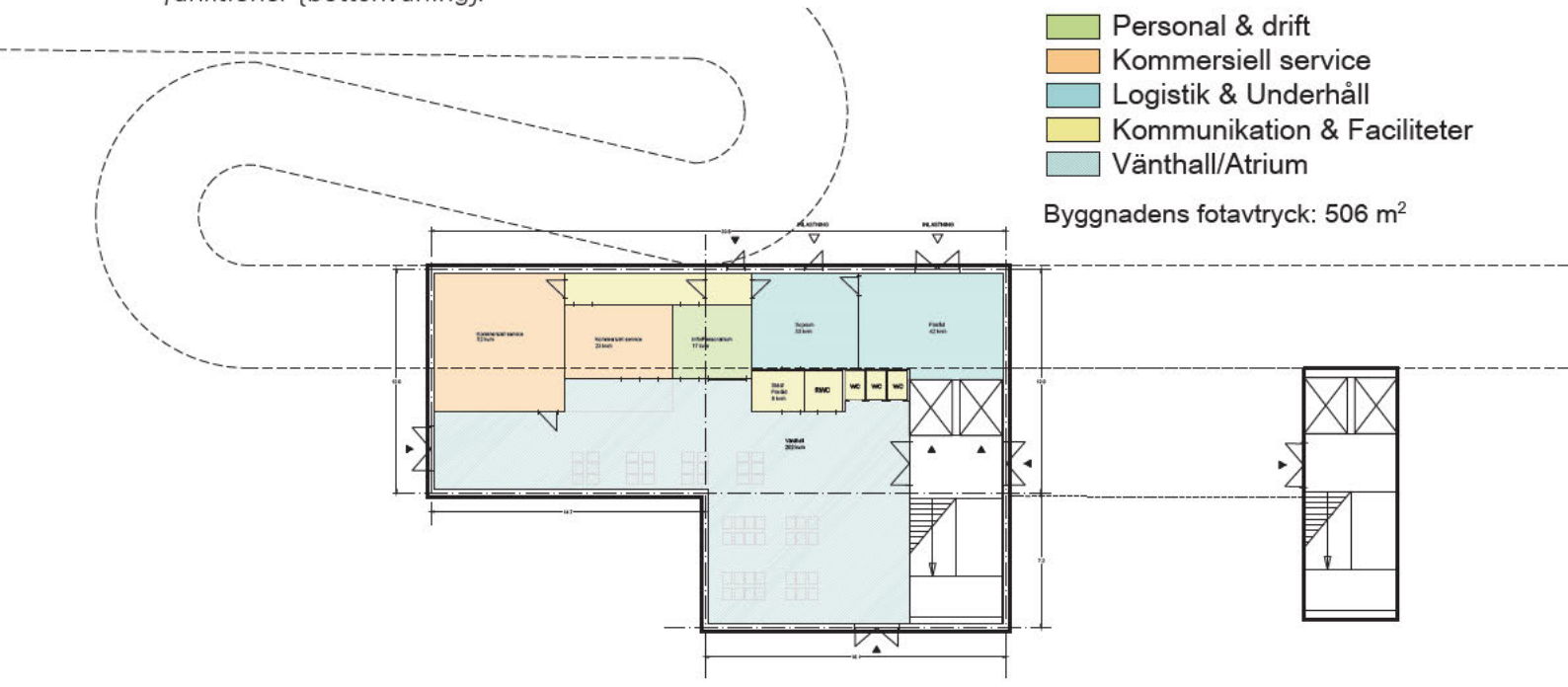
Vänthall: Ska utformas som ett fullgott skydd mot väder och vind där alla sidor är täckta. Den ska erbjuda god komfort, hög tillgänglighet och vara enkel att orientera sig i.

Offentliga toaletter: Fyra toaletter varav en handikappanpassad (RWC) ska finnas tillgänglig för resenärer.

Kommersiell service: För en terminal i Luleås storleksklass rekommenderas ytor för kiosker, caféer, kaffeförsäljning samt post- och pakettjänster. Beräknat behov enligt riktlinjer är totalt ca 39-97 m^2.

Trafikinformation: Byggnaden ska utrustas med digitala samlingstavlor som visar kommande bussavgångar och tillhörande hållplatslägen. Dessa ska placeras vid starka resenärsflöden.

Bild 15 (nedan). Ett möjligt exempel som visar hur stationsbyggnaden skulle kunna utformas för att inrymma nödvändiga funktioner (bottenvåning).



Personal och Arbetsmiljö

Chaufförsfaciliteter: Stationsbyggnaden ska innefatta-personalutrymmen för förare, vilket inkluderar toaletter, uppehållsrum ochlunchrum.

Rastlokal (Längre rast >30 min): Ska rymma minst 3 toaletter, pentry, vilrum samt städutrymme. Beräknad yta bör vara mellan 30 -150 kvm.

Pauslokal (Kortare paus >10 min): Ska rymma minst 2 toaletter, tillgång till dricksvatten och städutrymme. Beräknad yta bör vara ca 15 kvm.

Närhetskrav: Personallokalen får inte vara placerad längre bort än 150 meter från bussarnas uppställningsplatser.

Övrig infrastruktur och tekniska ytor

Teknikutrymme: För styrning av backningskameror, förarmonitorer ochövriga tekniska stödsystem.

Städutrymme: Försedda med vatten och avlopp.

Sophantering: 30 kvm

Förråd: 40 kvm

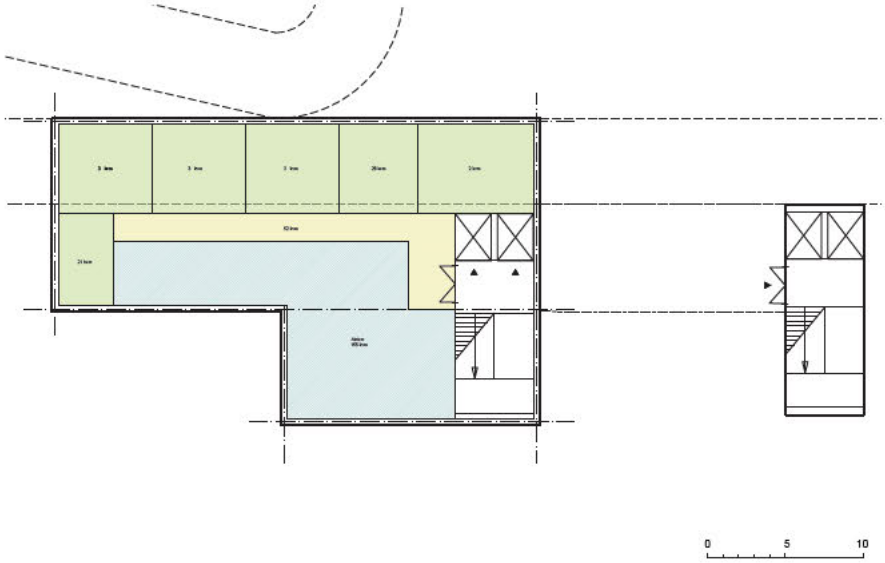


Bild 16. Ett möjligt exempel på hur stationsbyggnaden skulle kunna utformas för att inrymma nödvändiga funktioner (våning 2).

Personal & drift
Kommersiell service
Logistik & Underhåll
Kommunikation & Faciliteter
Vänthall/Atrium

Våning 1 fotavtryck: 506 m^2
Fotavtryck utan atrium: 310 m^2

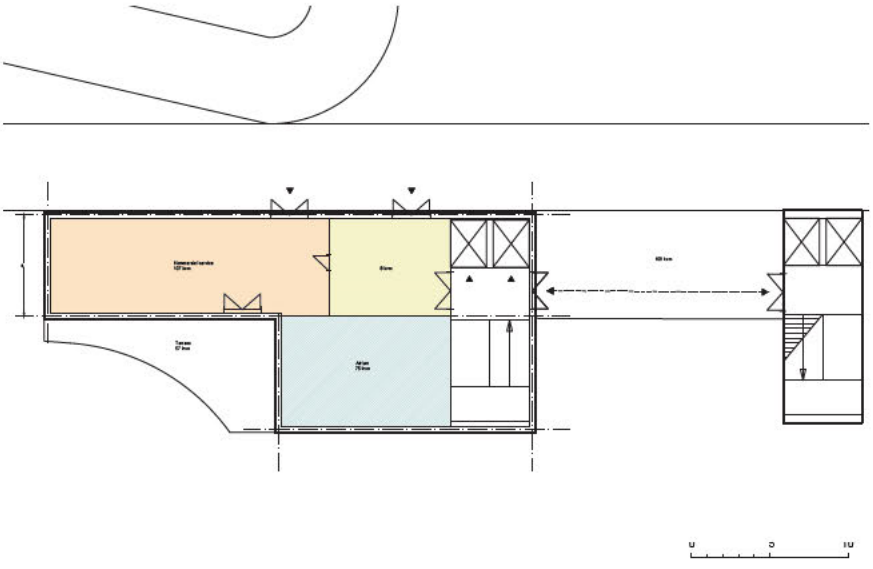


Bild 17. Ett möjligt exempel på hur stationsbyggnaden skulle kunna utformas för att inrymma nödvändiga funktioner (våning 3).

Personal & drift
Kommersiell service
Logistik & Underhåll
Kommunikation & Faciliteter
Vänthall/Atrium

Våning 2 fotavtryck: 330 m2
Fotavtryck utan atrium: 220 m2

Parkering för resenärer

Bilparkering: 155 parkeringsplatser, vilket motsvarar ett ytbehov på 3 875 kvm

Cykelparkering: 495 parkeringsplatser, vilket motsvarar ett ytbehov på 1 400 kvm

Fordonsangöring till centralstationen

För Luleå centralstation har ett specifikt behov identifierats för **totalt 16 platser för övrig angöring** (400 kvm):

Hämta/lämna: 8 platser (-1)

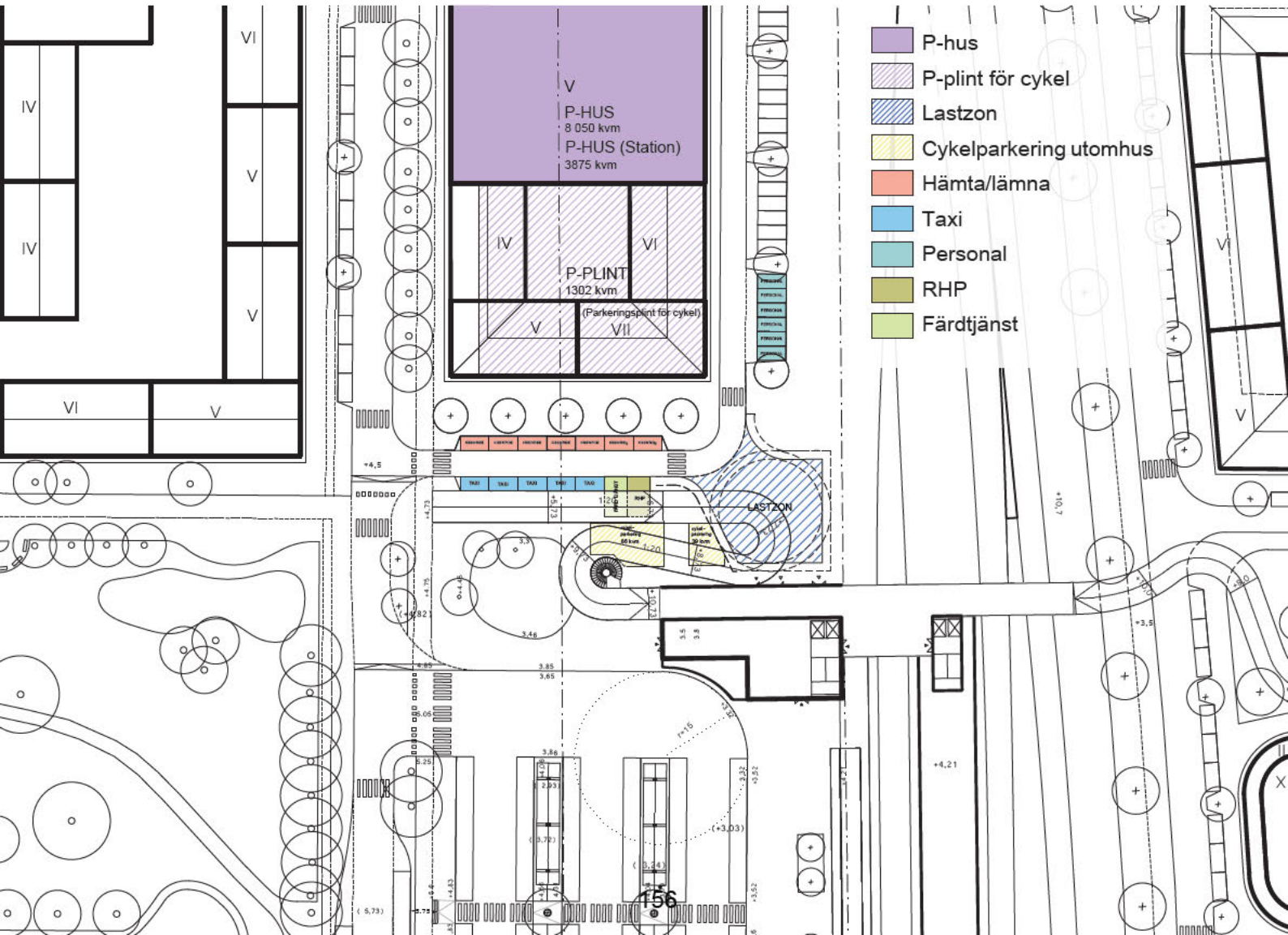
Taxi: 5 platser

Färdtjänst: 1 plats

Lastzon: 1 plats

Övrigt/Personal: Terminalen ska ha minst två parkeringsplatser reserverade för servicefordon, yttre trafikledare eller föraravlösning

Bild 18. Ett möjligt exempel på hur angöring, parkering och hämta-lämna-funktioner skulle kunna inrymmas i anslutning till stationen.



Mobilitet

Personbil

Personbilar får fortsatt framkomlighet likt nuläget på västra sidan om järnvägen. Hermelinsgatan öppnas upp för genomfart mellan Storgatan-Skeppsbrogatan. På östra stranden får biltrafiken åtkomst till alla kvarter via Södra järnvägsesplanaden. Angöring till Östra stranden sker via Sundsbacken. En ytterligare angöring till området från söder föreslås upprättas.

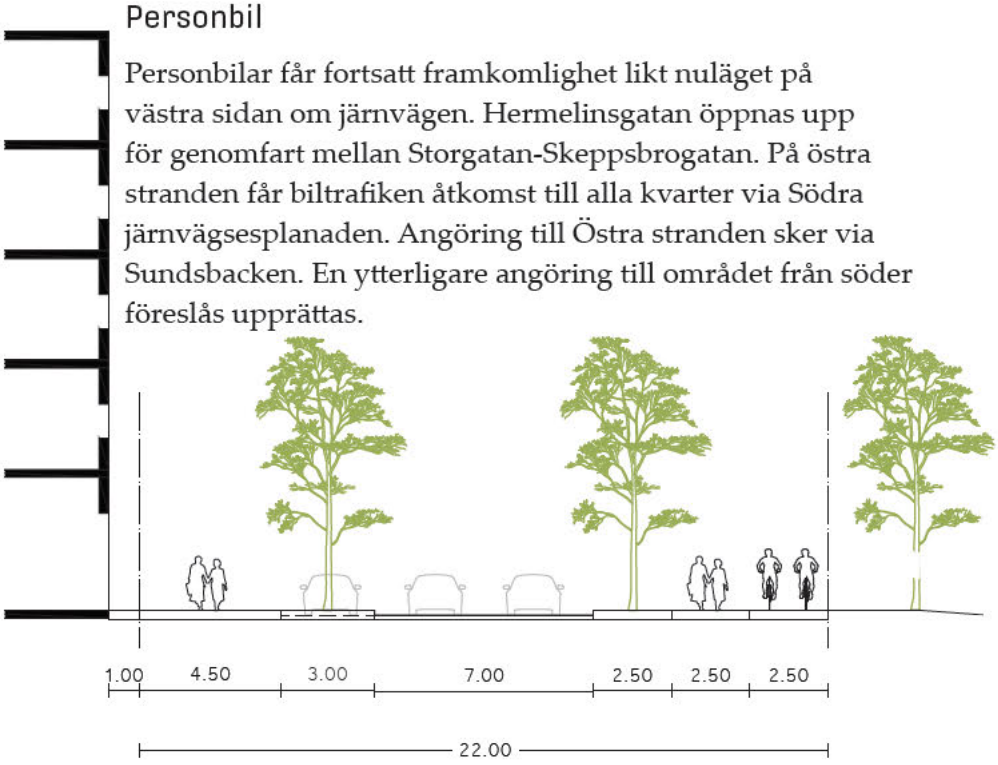


Bild 19. Principsektion för Storgatan intill Floras kulle.

Gång- och cykelstråk

Samtliga gator kantas av trottoarer, avsedda för fotgängare. Prästgatans gaturum definieras tydligare och får bredare cykelbana för att matcha cykelflödet längs huvudstråket. Gång och cykel får förbättrad framkomlighet i och med brokopplingen i Storgatans förlängning. Järnvägsesplanaden och Strandpromenaden förses med separata cykelvägar för en god nord-sydlig koppling.

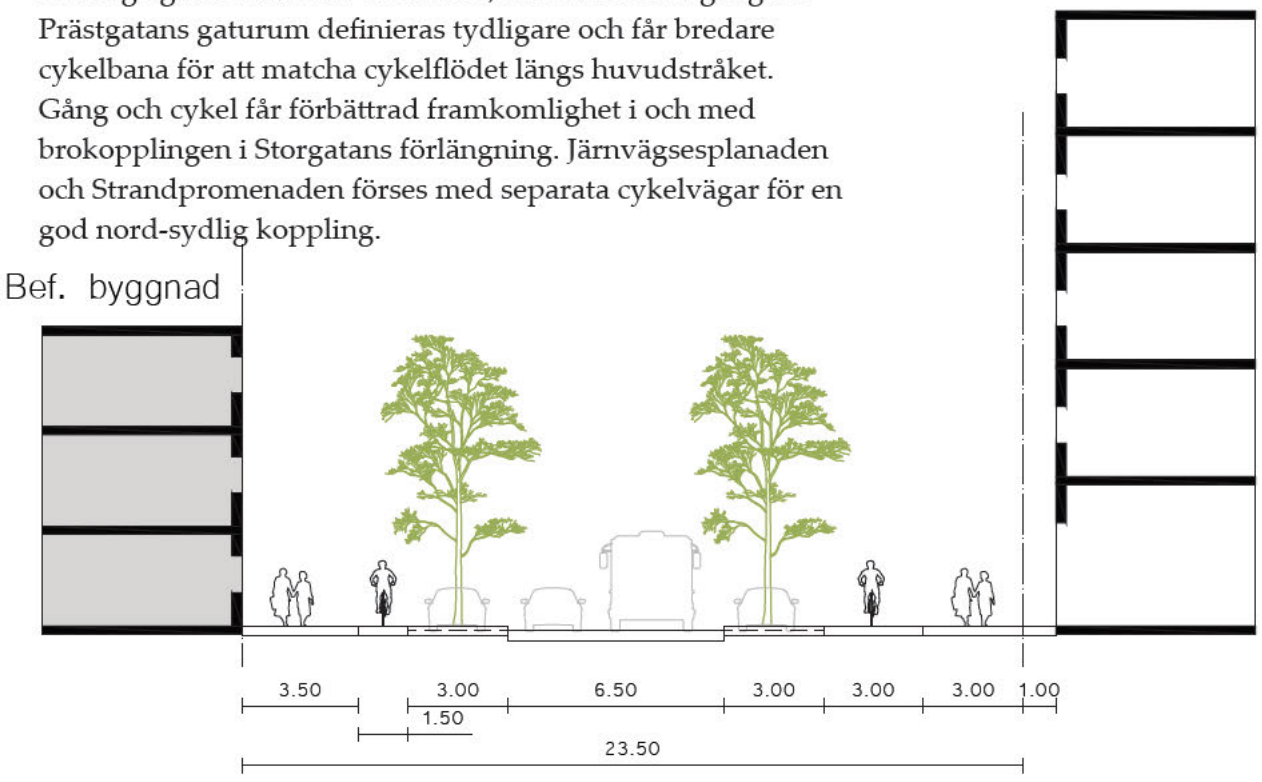


Bild 20. Principsektion för Prästgatans gaturum.

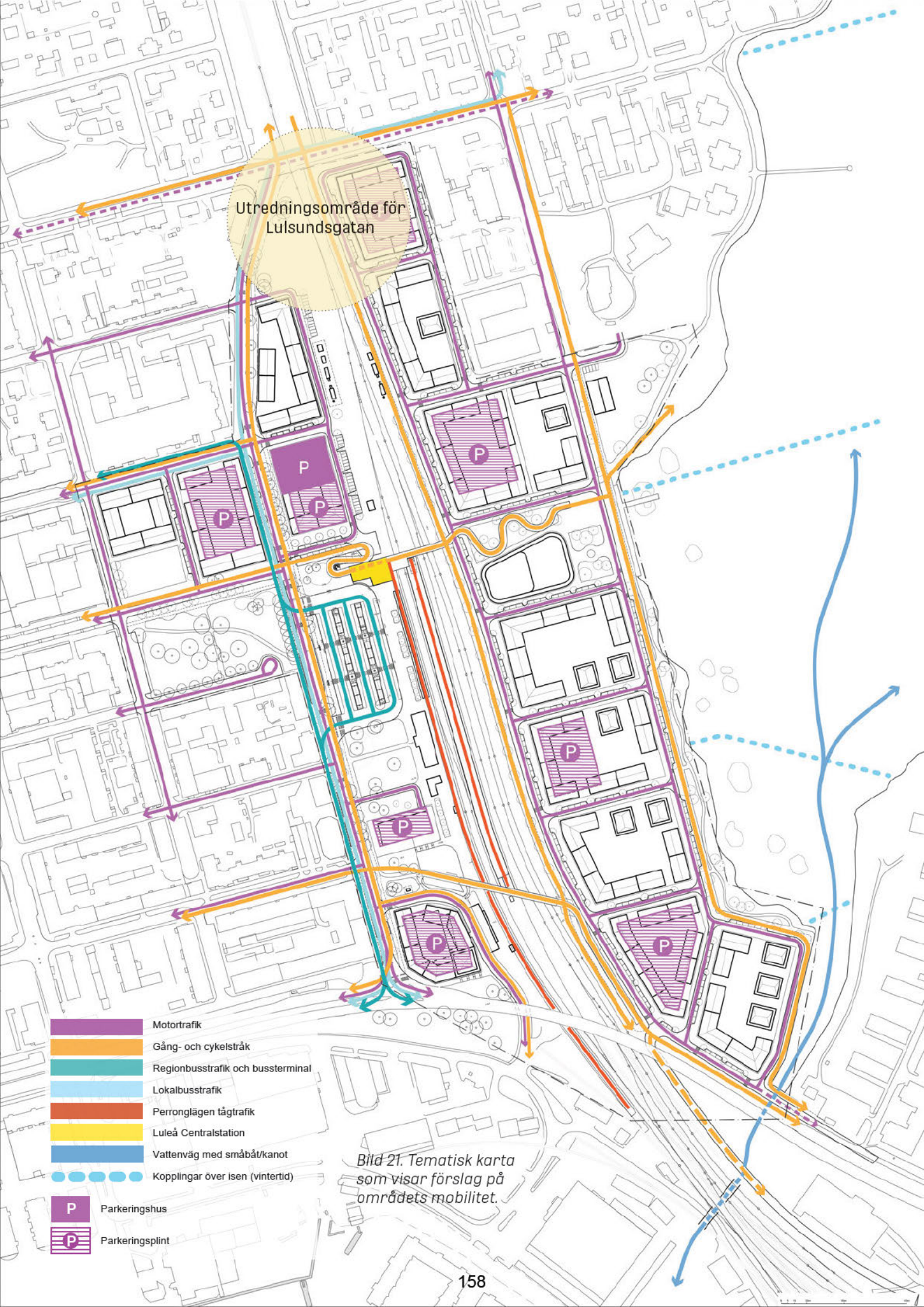


Bild 21. Tematisk karta som visar förslag på områdets mobilitet.

Principsektioner Östra stranden

Södra järnvägsesplanaden

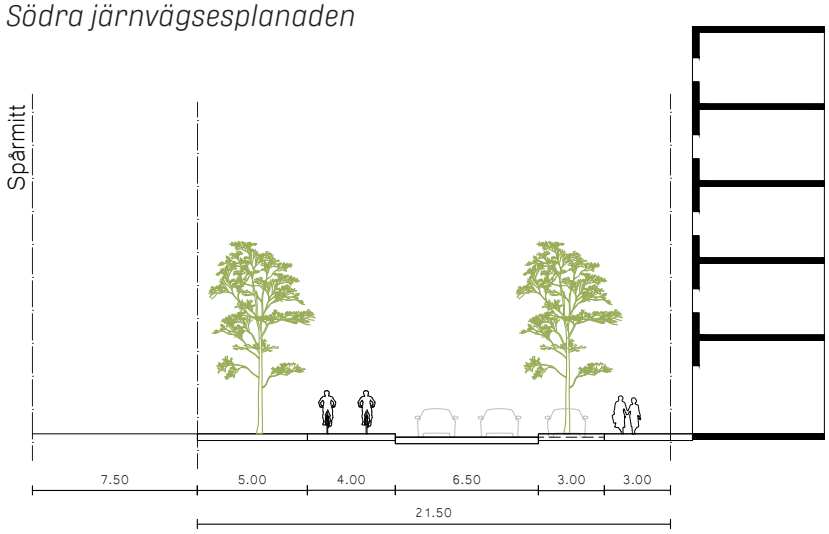


Bild 22. Södra järnvägsesplanaden är en fortsättning av Östra järnvägsesplanaden. Ett brett, grönskande gaturum där gående och cyklister omger en central, dubbelriktad körbana och kantstensparkering för ökad trafiksäkerhet

Bostadsgata

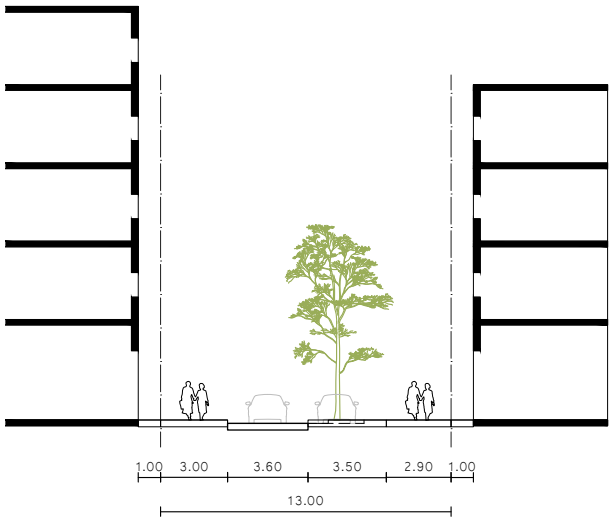


Bild 23. Enkelriktad bostadsgata för åtkomst runtom kvarteren, kantad av trottoarer och kanstensparkering med utrymme för handikapparkering.

Strandgatan

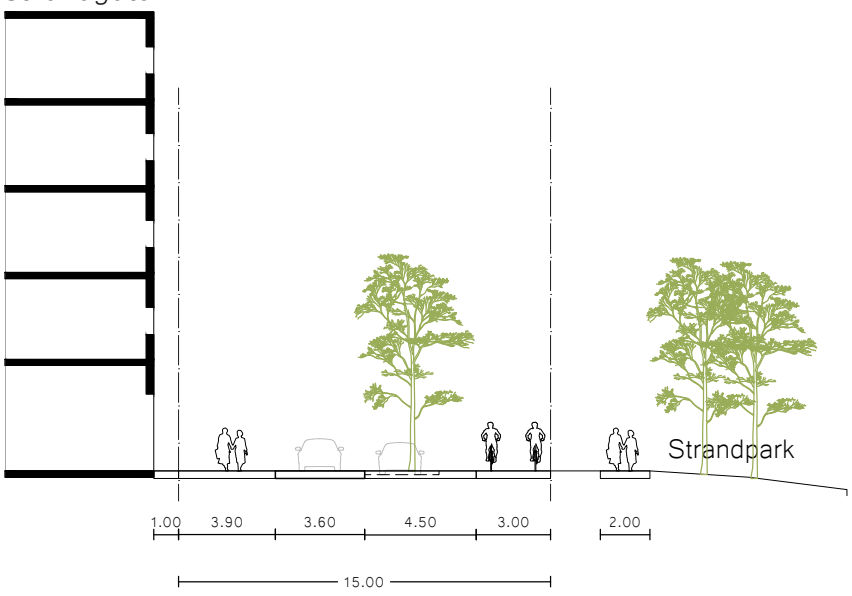


Bild 24. Enkelriktad gata för åtkomst runtom kvarteren, med bred trottoar längs bebyggelsen, trädrad och cykelbana samt ett promenadstråk genom strandparken.

Skolväg

Lulsundsgatan är en viktig skolväg som förbinder Östermalm och Östra stranden med Östra skolan (som ligger väster om spåren). Att säkra fortsatt trygghet, bra framkomlighet och en barnanpassad struktur är prioriterat för att främja barn och ungas självständiga rörelse i staden. Intill den föreslagna ytan för förskola bör hastighetsbegränsningen vara maximalt 30 km/h och gatan utformas med hänsyn till förskoleverksamheten.

Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken får sin största förändring på grund av ändrade hållplatslägen, men har i övrigt bibehållen framkomlighet längs de idag trafikerade linjerna vilka är prioriterade att bevara för att säkra ett välfungerande bussnät som system.

Bilparkering

Parkeringsbehovet (utöver resenärsbehovet) föreslås främst hanteras genom att anlägga uppsamlande parkeringsgarage som ”p-plintar” inom vissa kvarter. Detta bygger på att parkeringar uppförs i 1-2 våningsplan med indrag i kvarteren, så att fasader mot gator och torg inte får slutna, inaktiva fasader.

Sett till det mycket väl anslutna läget till centralstationen, samtlig kollektivtrafik och många målpunkter har parkeringsberäkningar utgått från 6 p-platser/1000 kvm BTA (flerbostadshus), 7 p-platser/1000 kvm BTA (förskola), 8 p-platser/1000 kvm BTA (hotell) och 15 p-platser/1000 kvm BTA för kontor. I mobilitetskartan redovisas ytor där p-plintar föreslås uppföras som tillgodoser cirka 80% av det totala parkeringsbehovet för bil, där samnyttjande ej utretts. Fördjupade utredningar av parkeringsbehovet för bil, inklusive samnyttjandepotential, i relation till aktuella byggrätter måste fördjupas i detaljplanearbetet för att fastställa det faktiska parkeringsbehovet för bil. Principen för parkeringshantering med uppsamlande p-plintar kan appliceras även då.

Åtkomst räddningsfordon

Räddningstjänsten har åtkomst till området via befintligt gatunät (Prästgatan och anslutande gator) på västra sidan av

järnvägen. På Östra stranden finns åtkomst via Östermalm, Backgatan. En möjlig angöring till Östra stranden från söder ska utredas vidare för att ge två vägar in i området. Om detta ej är möjligt behöver gång- och cykelbron Malmuddsviadukten ha bärighet för räddningsfordon som alternativ utryckningsväg.

Småbåtar

Små båtar, kanoter, kajaker, sup med mera är möjliga att färdas med via Svartholmskanalen, vilket är en stor kvalité för samtliga stadsdelar runt om Skurholmsfjärden och ska bevaras.

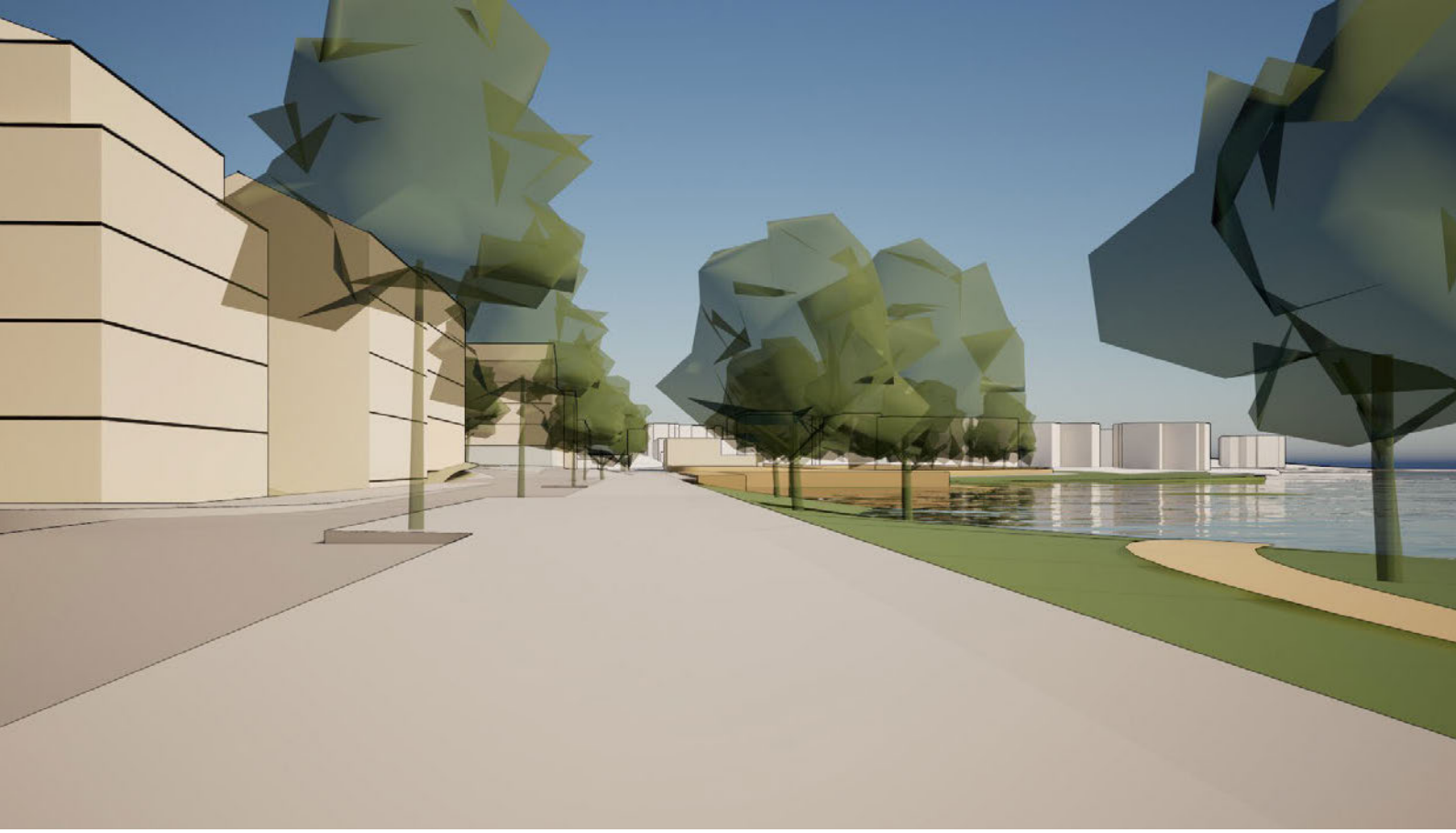


Bild 25. Illustrationsexempel som visar hur strandpromenadens parkstråk kan upplevas med blicken åt norr och Skurholmsfjärden till höger i bild.

Grön- och blåstruktur

Planprogrammet utgår från att utveckla grönstrukturen med stor hänsyn till dagvatten- och skyfallsfrågor för att främja en god stadsmiljö, trivsamma mikroklimat och ökad grönska.

Övergripande ställningstaganden för grön- och blåstruktur:

- Huvudgatorna Storgatan, Prästgatan och Södra järnvägsesplanaden utformas som alléer för att stärka spridningssamband.
- Åtgärder för dagvatten- och skyfallshantering ska bidra till att uppfylla MKN vatten och integreras i landskapsutformningen för att skapa sociala, ekologiska och estetiska värden i stadsmiljön
- Floras kulle ska bevaras som grönyta men utvecklas för ökad användning och aktivering. Strandtorget och Järnvägsparken får karaktär som anlagd park som bjuder in till vistelse.
- Bussterminalens placering intill tågplattformarna är prioriterat, med konsekvenserna av att järnvägsparken och allén längs Prästgatan behöver reduceras/anpassas
- Strandparken ska utformas för att främja biologisk mångfald, eventuella kompensationsåtgärder och skapa förutsättningar för en strandzon med höga ekologiska värden kopplat till dess geografiska potential.

Befintliga träd och grönska

Befintliga träd med höga biologiska värden, i synnerhet gamla tallar, ska bevaras. Tallar har mycket höga ekologiska värden, särskilt gamla individer och har även ett stort estetiskt värde. Befintliga parker såsom Järnvägsparken och Floras kulle behöver utvecklade vistelsekvalitéer och en genomtänkt gestaltning för att aktiveras och nyttjas av människor, då deras främsta värde är ur socialt perspektiv. Storgatans lindallé föreslås förlängas fram till Prästgatan.

Friyta

Friyta, eller bostadsgårdar, beräknas utifrån bruttototalarea (BTA) för bostäder och bör utgöra minst en sjättedel av BTA. Illustrationsplanens friyta utgör drygt en sjättedel av BTA bostäder, men i varierande andel beroende på kvarter. Friyta betyder särskilt mycket för barn, äldre och människor med funktionsnedsättningar, eftersom den erbjuder utomhusvistelse nära bostaden. Friyta ska i första hand anordnas på kvartersmark och prioritera barns behov av lek och rekreation. Friytans innehåll och utformning ska anpassas efter de aktuella bostäderna.

För att uppnå kvalitativa bostadsgårdar ska följande kvaliteter beaktas:

- Ytor för närlek för de yngsta åldrarna, väl avskild från ytor för trafik, transporter och parkering.
- Möjligheter att anlägga vegetation i form av träd, buskar och perennplanteringar; gärna arter som gynnar pollinatörer.
- Sittplatser ska anordnas inom friytan. Gärna med möbler som är anpassade för personer med motoriska svårigheter och funktionsvariationer.
- Buller, som inte ska överskrida gällande riktvärden.
- Ljusförhållanden. Både sol och skugga är värdefulla kvaliteter i en utemiljö. Ytor för lek skyddas med fördel från stark sol med exempelvis vegetation.
- Friytan ska planeras och anordnas för att skapa ett gott mikroklimat. Att skydda mot förhärskande vind är en av de viktigaste parametrarna att ta hänsyn till.
- Möjligheter att infiltrera och fördröja nederbörd, exempelvis med vegetation eller val av markmaterial.



Bild 26. Tematisk karta som visar förslag på grön- och blåstruktur.

Dagvattenhantering

Dagvattenutredningen (Ramboll, 2026) som tagits fram för planprogrammet föreslår ett lokalt omhändertagande av dagvatten, nära källan, i hela programområdet genom att anlägga växtbäddar. Dessa kan tillgodose både fördröjnings- och reningsbehovet innan det antingen avleds till ledning eller infiltreras. Växtbäddarna ska anpassas utifrån Luleås klimat.

För att inte riskera att öka föroreningsbelastningen till recipient bedöms ett behov av 5% av reducerad area, med en fördröjningsvolym motsvarande 20 cm ovan växtbädden. För ett 6600 m² stort kvarter motsvarar det en yta om 170 m², se bild 26.

Infiltration till grundvatten bör endast ske där det är åtminstone 1 meter mellan högsta grundvattennivå och dagvattenanläggningens botten. Med hänsyn till risken för föroreningsspridning från historiska föroreningar, ska infiltration endast ske där det inte finns risk för att historiska markföroreningar följer med i grundvattnet, ut från området.

På Östra stranden saknas ett befintligt kommunalt ledningsnät, och då programområdet ska inkluderas i verksamhetsområdet behöver ett nytt kommunalt ledningssystem anläggas. Ledningar föreslås förläggas i gator med lutning mot Skurholmsfjärden och säkerställa att utlopp till recipient placeras högre än +0,09 meter för att inte hamna under medelvattenståndet.

Området mellan järnvägen och Prästgatan, på västra sidan av järnvägen, är marknivåerna tydligt lägre än anslutande gata och bedöms inte vara möjligt att ansluta till befintligt



Bild 27. Exempel på ytbehov för växtbäddar (170 m²) i ett 6600 m² stort kvarter på Östra stranden.

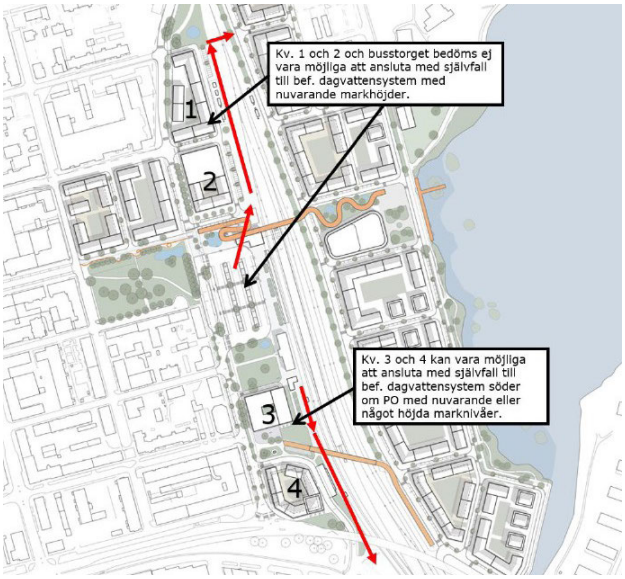


Bild 28. Dagvattenutredningen bedömer att behov av ett nytt dagvattensystem finns för att avleda området mellan järnvägen och Prästgatan. Röda pilar är ungefärligt placerade och visar förslag på flödesriktning. Källa: Ramboll (2026)

system utan pumpning eller markant höjning av marknivån. Norra delen av detta område bedöms ha behov av ett nytt uppsamlande ledningsnät mellan kvartersmarken och banvallen, som sedan avleds via en dagvattenledning/trumma korsande banvallen mot Skurholmsfjärden. Systemet kan utformas så att det även kan nyttjas till avledning av stora flöden/skyfall. Störst möjlighet att passera under järnvägen bedöms finnas i programområdets norra del där järnvägen är upphöjd relativt kringliggande mark.

Den södra delen av detta område bedöms vara möjligt att ansluta via ny ledningsdragning parallellt med banvallen till befintliga dagvattenledningar söder om programområdet. Nya ledningars placeringar behöver studeras vidare när projekterade markhöjder finns att tillgå inom området.

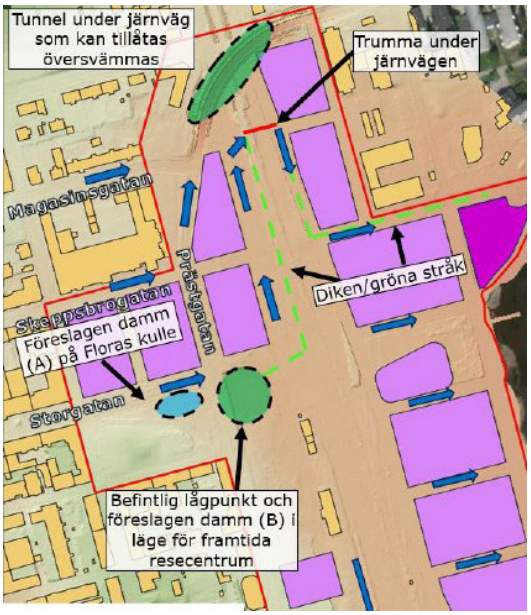


Bild 29. Föreslagen skyfallshantering inom programområdet, som även tar höjd för en eventuell tunnel under järnvägen i Lulsundsgatans sträckning.

Skyfallshantering

Framtida bebyggelse ska höjdsättas till en högre nivå än omgivande terräng, så att vatten vid större regn kan avledas från byggnader och via gator och grönytor (sekundära rinnvägar) när primära rinnvägar och dagvattenanläggningar inte kan omhänderta vattnet. Framtida kvarter behöver även utformas så att inga instängda områden skapas, vilket är en särskild risk för de kvarter som utformas med ett slutet byggnadssätt.

På Östra stranden föreslås planerade gator utgör skyfallsleder, med en generell lutning mot Skurholmsfjärden så att stora flöden har fria vägar till recipienten.

På västra sidan rinner vatten till en lågpunkt invid den nya bussterminalen. Här rekommenderas att en möjlig översvämningszon anläggs dit vattnet kan rinna. Då översvämningsytan fyllts upp, rinner vattnet vidare norrut mot ett dike (utformat som ett grönt stråk) längs med järnvägen, för att sedan ledas ner i en trumma under järnvägen som leder vattnet österut. Trumman går ut i ett dike som dimensioneras för 100-årsregn, och avleds vidare längs med lokalgatorna i riktning mot Skurholmsfjärden med cirka 2-3 promilles lutning. Dikets utformning kan utföras på olika sätt och delvis kulverteras om det uppstår konflikt med gaturummets utrymme. Utformning och placering behöver utredas mer ingående i kommande planeringsskeden.

På västra sidan, söder om centralstationen, föreslås skyfall ledas söderut likt föreslagen dagvattenhantering.

Torg och offentliga platser

Programområdets offentliga platser förläggs i anslutning till de mest befolkade stråken, Storgatan och stationsområdet, samt intill gång- och cykelbroarna, där byggnader av mer publik karaktär också förläggs för att stärka trygghet och aktivering.

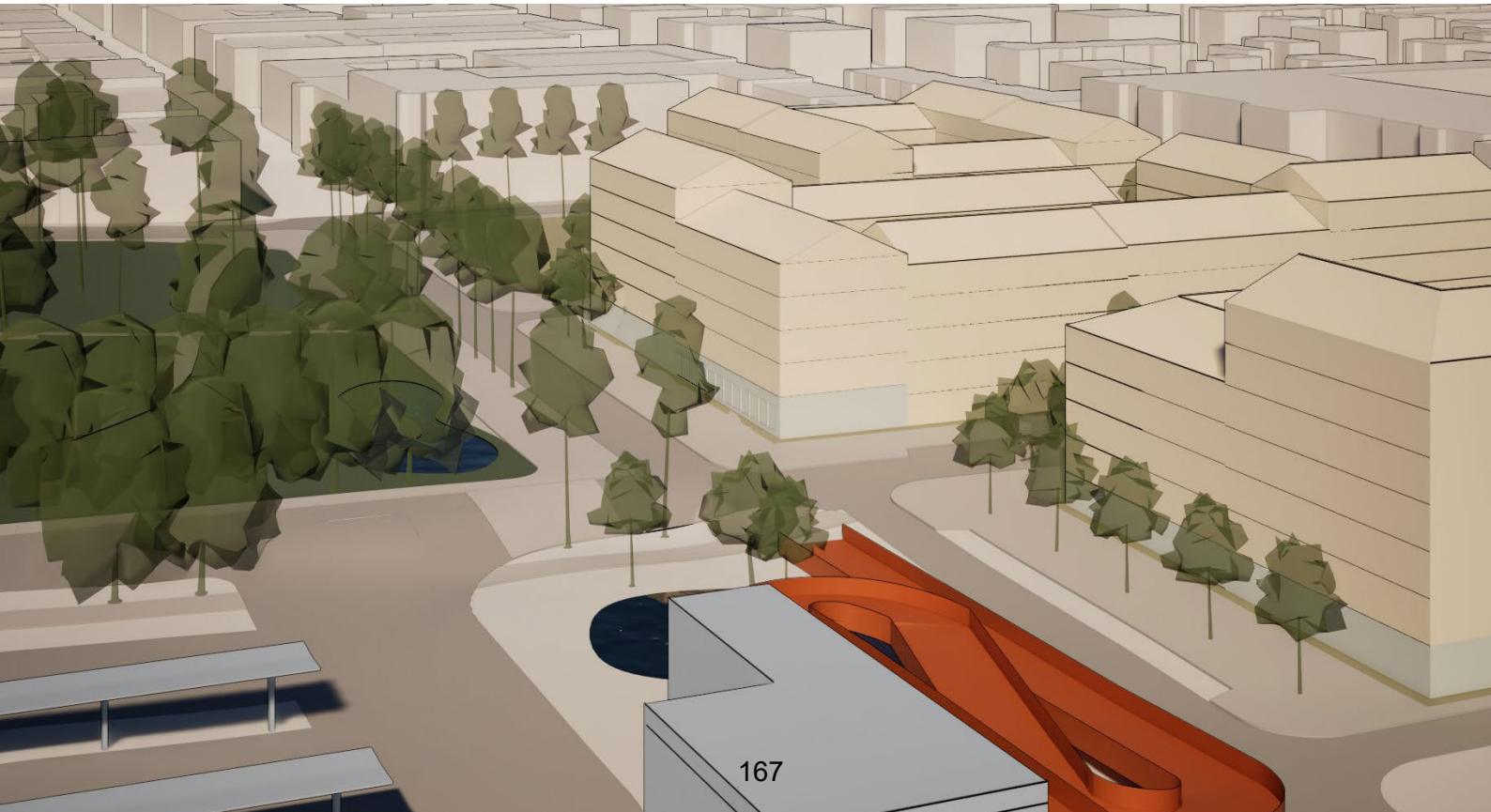
Trygghet och tillhörighet

Offentliga platser får ökad trygghet genom öppenhet, god överblickbarhet och långa siktlinjer, vilket är en prioriterad fråga i en stationsnära miljö. Stationsmiljöer kan minska problemen som anonymitet på en plats kan skapa genom att jobba med identitetsskapande åtgärder som främjar inkludering, exempelvis genom konst, inbjudan till aktivitet, skyltning som inkluderar minoritetsspråk med mer.

Mer framträdande lekmiljö

De offentliga platserna bör utformas för att bjuda in till både aktivitet som riktar sig mot olika åldersgrupper, särskilt barn och unga, men också platser för vila. Spontana möjligheter till lek och rörelse kan främja barns känsla av trygghet och välmående i stadsmiljöer, särskilt i närheten av intensiva kommunikationsstråk.

Bild 30. Illustrationsexempel med ett fågelperspektiv över stationsbyggnaden och gång- och cykelbro i förgrunden, Floras kulle till vänster med Storgatan och kvarteret Loet till höger.



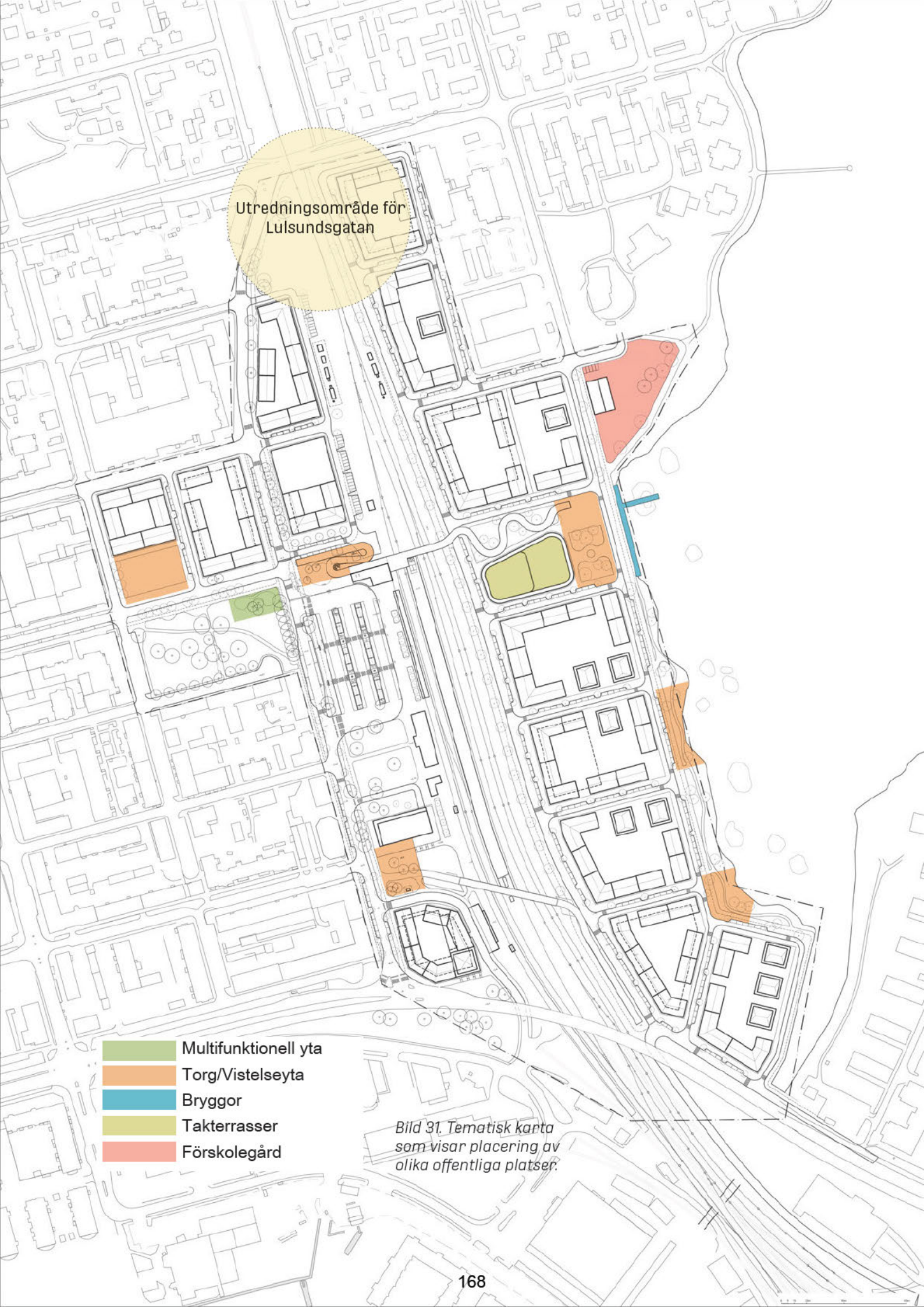


Bild 31. Tematisk karta som visar placering av olika offentliga platser.

Karaktärsområden

Omvandlingen av Luleå C och Östra Stranden definieras genom de offentliga rummen. De offentliga rummen ger de olika delarna av området åtskiljande karaktär, som blir tongivande för bebyggelsen och landskapet. Karaktärsområdena beskriver fördjupat innehåll, inriktning och ställningstaganden för områdenas utveckling till efterföljande planeringsskeden.

1. Norra entrén

Entrén till centrala Luleå. Det storskaliga men gröna rummet på områdets högsta punkt där bebyggelsen längs spårområdet bildar fond. Här möts arbetsplatser och bostäder, något mer kompakt, i en högre skala och innerstadens karaktärsdrag.

2. Floras kulle

Den historiska parken utvidgas mot och möter den nya bebyggelsen i kvarteret Loet. Ny bebyggelse följer innerstadens skala med aktiva bottenvåningar och ytor för uteserveringar och vistelse.

3. Storgatan

Storgatan förlängs och leds över spåren för att möta Skurholmsfjärden. GC-brons form och friliggande, estetiskt varierande byggnader i stationsområdet bildar en dynamisk kontrast mot rutnätsstrukturen. Parkens och brons gestaltning samspelar för att skapa en attraktiv länk med utblickar över både vatten och stad.

4. Stationsområdet

Porten till Luleå för resenärer domineras av en karaktärsrik park- och skyfallsgestaltning i ett tydligt inramat sammanhang. Här bildar äldre bostadsbebyggelse, ny och gammal stationsbyggnad, hotell och plattformstak ett välkomnande och mänskligt torgrum.

5. Södra entrén

Södra entrén är länken till centrum från söder, där bebyggelsen utgör ett landmärke för dess sydöstra kant. Platsen genomsyras av infrastruktur och passager, som med en identitetsstark ljussättning kan främja trygghet och orienterbarhet. Klivet ner till havet är nära.

6. Södra Järnvägsesplanaden

Befintliga Östra Järnvägsesplanaden förlängs söderut och blir ett parkstråk med karaktärsträd och ett stråk för gång, cykel och bil. Här finns även utrymme för tekniska ledningsstråk under gatan, skyfallsavledning och rikligt med grönska för att mildra den rumsliga effekten från järnvägen. Bebyggelsen är högre mot järnvägen, i huvudsak bostäder.

7. Strandtorget

Östra strandens (och kanske Luleås) nya knutpunkt och områdets mest attraktiva torg. Det ramas in av lokaler i bottenvåningar med bebyggelse av hög kvalitet som lyfter platsen. Här finns såväl takterrasser som parkytor, bryggor och mer traditionella torgytor.

8. Strandpromenaden

Den organiskt utformade stranden fortsätter söderut och görs tillgänglig för fotgängare, cyklister och bilister på den parallella gatan. Det är en naturinspirerad park med lägre bebyggelse som i sin siluett skapar en kontinuerlig men uppluckrad front mot fjärden.

9. Svartholmskanalen

Ett inramat vattenrum där kajen är hårdare mot Östra Stranden än mot Malmudden, men där bebyggelsen samspelar i både typologi och skala för att skapa en mjuk portik mot havet.



Bild 32. Indelningen av planprogrammets olika karaktärsområden.

1. Norra entrén

Detta är platsen som välkomnar tågresenärer till Luleå och på så sätt stadens entré. Lulsundsgatan markerar gränsen mellan villaområdena i Charlottendal/Östermalm och innerstadskaraktären i centrum. Bebyggelsen söder om Lulsundsgatan blir tätare och högre, småhus byts till flerbostadshus och gaturummet övergår från ett lugnt, grönt villastråk till en mer urban miljö där handel, service och kollektivtrafik samlas och där stadens puls gradvis tar vid.

Bebyggelse och landskap intill spåren

Fasader som på respektive sida vetter mot järnvägen gestaltas på ett sätt som väcker intresse sedda på avstånd, med tydliga framsidor vända mot plattformarna, och som kan uppfattas av en person som befinner sig i rörelse. Tydliga gavelmotiv mot norr förstärker känslan av ”entré” eller ”port” till staden.

På östra sidan om spåren blir bebyggelsen högre, upp till 6 eller 7 våningar, och inrymmer framför allt verksamheter eller kontor. Detta bygger vidare på områdets befintliga karaktär med större kontorsbyggnader.

Området kring spåren är en unik miljö i staden. Järnvägen är en barriär som skiljer de olika områdena från varandra men bidrar också med ett öppet och luftigt rum med mycket rymd. Säkerhetszonen invid banvallen blir ett naturligt grönstråk och inslagen av teknik, brofundament och räls är både intresseväckande och vackra.

På östra sidan anläggs en allé som fortsättning av Östra järnvägsesplanaden och på den västra sidan förstärks den befintliga björkallén längs Prästgatan.

Utredningsområde för Norrbotniabanan

Norra entrén omfattas av ett utredningsområde för Norrbotniabanans järnvägsplan. I och med att Norrbotniabanan byggs färdigt hela vägen till Luleå krävs en högre spårkapacitet för person- och godståg och utformningen av spårområdet. Utöver detta behöver den idag bomfällda passagen över spåren på Lulsundsgatan byggas om till en planskild passage (över eller under spåren). Hur detta ska utformas är i dagsläget inte klarlagt och hanteras i den fortsatta planeringsprocessen för Trafikverkets järnvägsplan tillsammans med den kommunala detaljplaneringen.



Bild 33. Norra entréns område.

Ställningstaganden Norra entrén

Bebyggelse, markhöjder och landskapsutformning ska främja en god avrinning och skyfallshantering

En utveckling av stadsstrukturen och byggrätter mellan järnvägen och Prästgatan är prioriterad för att befolka och aktivera stationsmiljön

Nya infrastrukturella kopplingar förbi järnvägen ska ske integrerat med stadsmiljön

Bebyggelsen ska utformas med framsidor mot befolkade stråk som platformar, centralstationen och GC-bro

Gestaltningsprinciper för Norra entrén

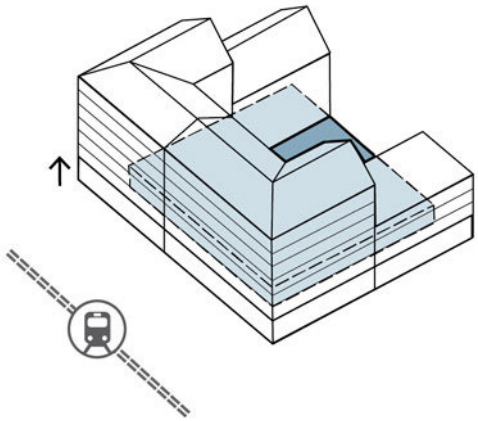


Bild 34. Förhöjd bottenvåning med parkering

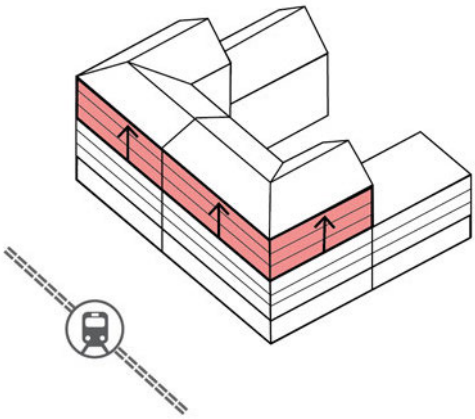


Bild 35. Högre bebyggelse mot spårområde

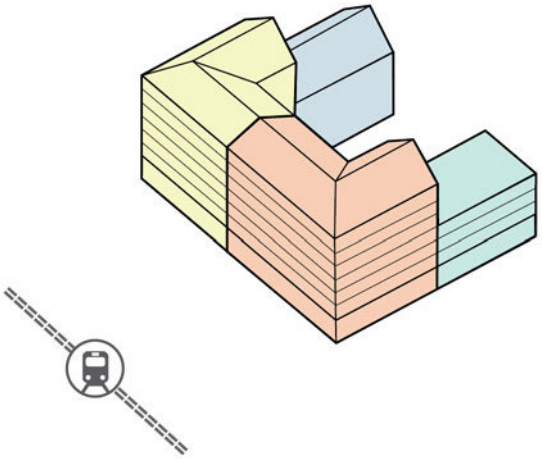


Bild 36. Markanvisningsstrategi för variation

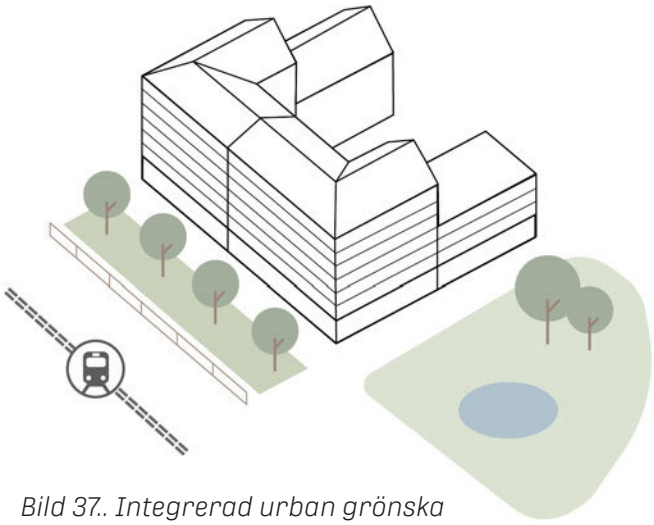


Bild 37.. Integrerad urban grönska

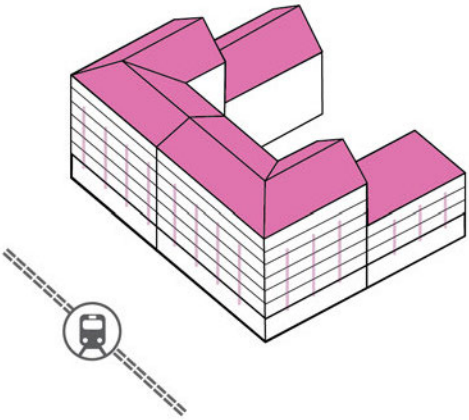


Bild 38. Vertikalitet i fasad och tak med variation

2. Floras kulle

Floras kulle är som namnet antyder en svagt kuperad plats med slingrande gångvägar flankerade av planteringar och små dungar av träd. Parken omgärdas av vägar kantade av björkalléer. Floras kulle är en av få stora sammanhållna parkmiljöer på centrumhalvön.

Den historiska parken ska bevaras och växa en aning norrut mot Loet för att skapa mer parkyta. När parken växer bör dess ursprungliga karaktärsdrag lyftas fram, bevaras och renodlas, men också hitta sätt att aktiveras och befolkas mer. Parken kan också nyttjas för skyfallsfördröjning i dess nordöstra hörn.



Bild 39. Karaktärsområdet Floras kulle.

Ställningstaganden Floras kulle

Kvarteret Loet ska utvecklas med bostäder och aktiva bottenvåningar mot Storgatan

Floras kulles gräns mot Storgatan flyttas norrut och bevaras som grön plats i staden med fler platsbildande funktioner

Bebyggelseutvecklingen på kvarteret Loet ska ske med hänsyn till omgivningens skala och kulturmiljövärden

Storgatans utformning

Storgatan förbi Floras kulle rätas upp för att linjera med övriga Storgatan och kantas av uteserveringar i söderläge inom kvarteret Loet.

Lindallén längs Storgatan förlängs hela vägen fram till Prästgatan och får i och med mötet med Floras kulle en mjukare och grönare karaktär än Storgatan har i övrigt. Platsen blir lulebornas nya vardagsrum.

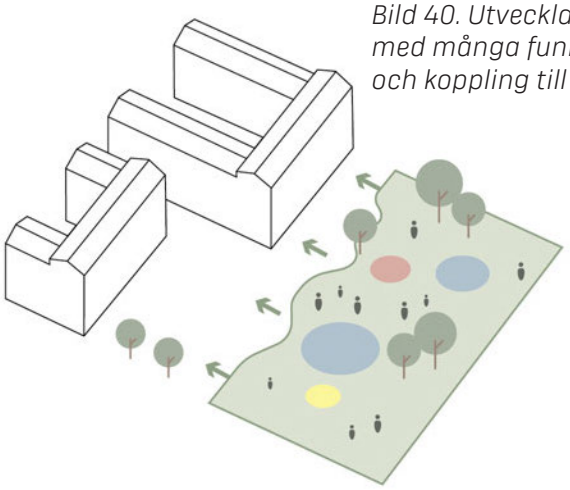


Bild 40. Utvecklad park med många funktioner och koppling till torget

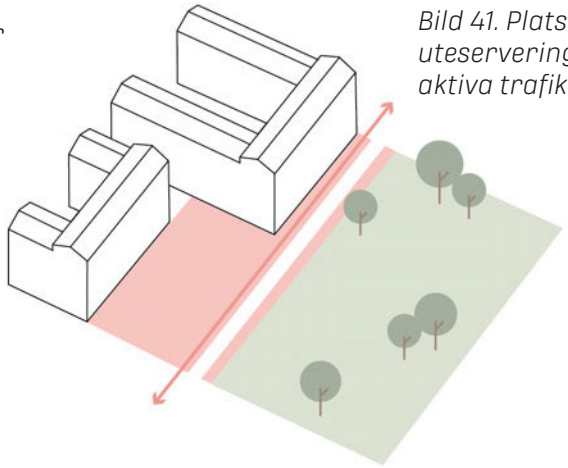


Bild 41. Plats för uteserveringar och aktiva trafikanter

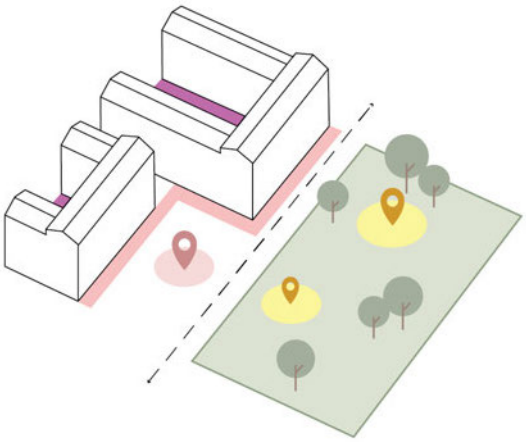


Bild 42. Torgbildning på Loet och tydliga gränser mellan privata och offentliga ytor

Kvarteret Loet

Inom Loet tillskapas en torgbildning i kvarterets sydvästra hörn, med hänsyn till Centrums underskott och behov av mindre/mellanstora torgbildningar. Det bevarar även platsens kulturhistoriska värden som öppen offentlig plats och del av stadsvävens rutnätsstruktur. I övrigt förlängs den kontinueliga bebyggelsegränsen längs Storgatan genom att bebyggelsen placeras i fastighetsgräns. Nya bostäder och lokaler i bottenvåning innebär att upplevelsen av vad som hör till centrum förlängs österut. Bottenvåningar som omger torget ska utformas för att bidra till aktivering av torget.

Kvarteret ramar in Floras kulle och innebär att den otrygga och svåröverblickbara miljö, som busstationen är idag, byggs bort.

Kvarteret förhåller sig till centrums typiska struktur med stora kvarter formade av mindre byggnader kring stora gårdar. Öppningar genom kvarteren bryter ner skalan och gårdsrummen delas in med hjälp av mindre gårdshus/ komplementbyggnader.

Loet blir ett nytt fondmotiv runt Floras kulle, som främst kantas av historiska byggnader. Material, balkonger, taklandskap och färgsättning bör samspela men också gärna kontrastera med omgivande bebyggelse, med fler inslag av konst likt hanteringen av tillbyggnaden i kvarteret Torsken.

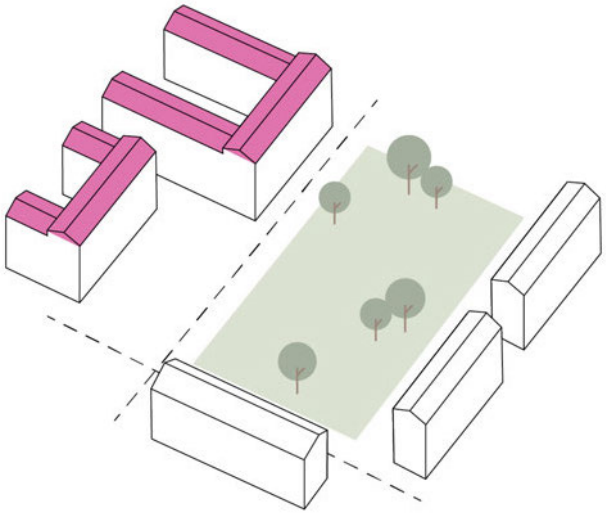


Bild 43. Skala och taklandskap samspelar med omgivningen

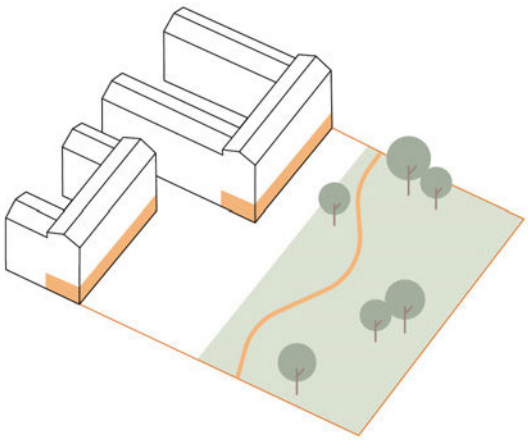


Bild 44. Levande och aktiva bottenvåningar mot offentliga rum

3. Storgatan

Storgatan är ett intensivt befolkat gaturum med stora flöden, butiker, gallerior och restauranger. Gatan är stadens huvudaxel och som ett av Luleås viktigaste ”vardagsrum” fylls den av liv och rörelse under dygnets alla timmar.

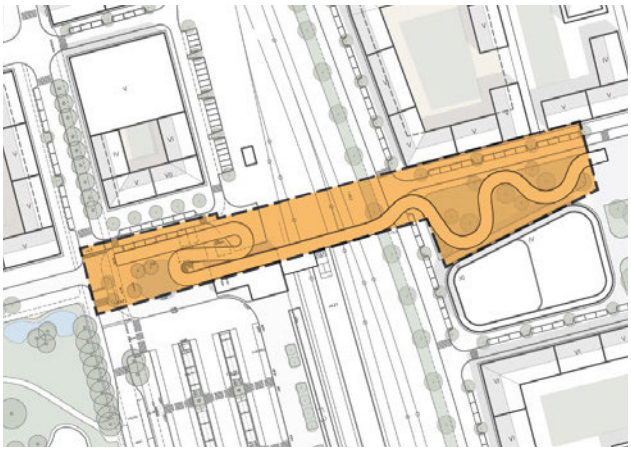


Bild 45. Karaktärsområdet Storgatan

Centralstationen

Nya centralstationen ges en öppen, inbjudande fasadgestaltning som lyser upp byggnaden och gör den synlig och lätt att hitta till. Den kommer att utgöra fondmotiv för Storgatans förlängning men också vara synlig på långt håll för människor som rör sig längs Prästgatan och nya Södra Järnvägsesplanaden. Placeringen av nya stationsbyggnaden vid Storgatans förlängning förstärker gatan som huvudstråk, likt den ursprungliga idén i stadsplanen från 1887, men stärker också stationen i sig genom den direkta närheten till gatan med högst flöden av människor i staden.

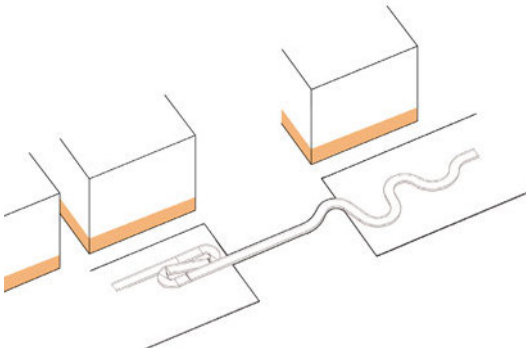


Bild 46. Levande bottenvåningar

Tillsammans med ny cykelparkering, den nya kopplingen över spåren och en upprustning av hela spårområdet kommer den nya stationen att göra järnvägsområdet till ett positivt bidragande stadsbyggnadselement.

Byggnader som ramar in stationsbyggnaden och gång- och cykelbron ska ges en gestaltning som skapar en väl integrerad och gestaltad helhet. Bebyggelsens karaktär ska hänga samman över järnvägen.

Ett nytt landmärke

På östra sidan behåller Storgatan sin karaktär av publikt vardagsrum genom byggnationen av en högre byggnad med centrumverksamhet blir ett nytt landmärke i Luleå. Byggnaden utformas som en fristående märkesbyggnad med framsidor både mot Järnvägsesplanaden och Strandtorget.

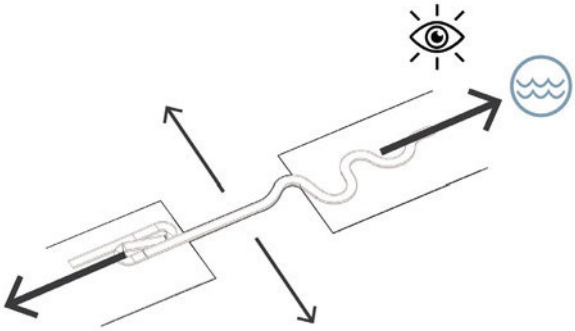
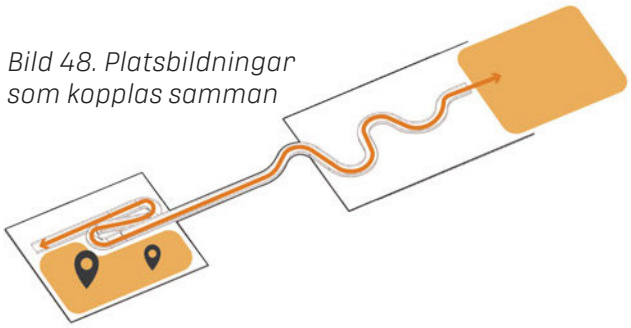


Bild 47. God orienterbarhet mot staden, bytespunkten och fjärden

Bild 48. Platsbildningar som kopplas samman



Ställningstaganden Storgatan

En öst-västlig gång- och cykelförbindelse över järnvägen är prioriterad i Storgatans förlängning för att skapa goda kopplingar i alla väderstreck och främja centralitet och samlade flöden som främjar trygghet

Urban grönska som kompenserar för utebliven parkmark samt medveten dagvattenavrinning ska säkerställa en miljö som främjar god hälsa, mikroklimat och miljöaspekter

En högre signaturbyggnad kan uppföras på Östra stranden som stärker Storgatans förlängning

Gång- och cykelbron till Östra stranden samordnas med utformning av stationsbyggnaden och åtkomst till plattformarna

Gestaltning av de publika rummen ska utformas för alla årstider och alla tider på dygnet med, trygghet överblickbarhet och platsaktivering från anslutande byggnader i fokus

Stationstorget

Då gång- och cykelbrons påfart passerar över torgytan skapas en ”undersida” som riskerar göra platsen otrygg. Huset norr om Stationstorget gestaltas med en öppen fasad och en viss entrétäthet mot torget för ökad trygghet på platsen. Torgytan vid bron föreslås aktiveras med vatteninslag som också kan fungera som fördröjningsmagasin för skyfall. Gamla träd i alléer och dungar sparas i så stor utsträckning som möjligt.

Gång- och cykelbron

Storgatan förlängs, visuellt och i praktiken, med en ny gång- och cykelbro över spårområdet till Östra stranden. Påfarten sker i direkt anslutning till de två huvudsakliga cykelstråken som passerar platsen, det ena i öst-västlig riktning i Storgatans förlängning och det andra i nord-sydlig riktning längs Prästgatan. Bron kopplas ihop med stationsbyggnaden med en entré på tredje våningen varifrån man även tar sig direkt till plattformsövergången och ner på mittplattformen.

Östra strandparken

På Östra Stranden anläggs park som bidrar till gröna spridningskorridorer och inrymmer den östra rampningen av gång och cykelbron. Mot vattnet får parken torgkaraktär där många flöden passerar.

Sammantaget gör utvecklingen av stadsrummen kring stationen att barriäreffekterna motverkas och stationsområdet upplevs som en välfungerande koppling mellan Storgatans östra och västra sida, där rörelseflöden och platsbildningar möts.

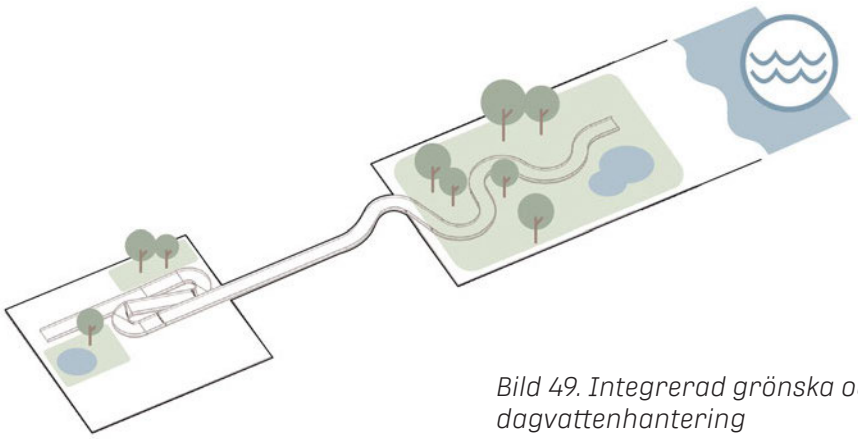


Bild 49. Integrerad grönska och dagvattenhantering

4. Stationsområdet

Stationsområdet är en viktig kulturmiljö i Luleå. Det innehåller ett stationshus från år 1888 som ligger placerat i fonde av den gatuaxel som Stationsgatan bildar. Här finns en tidstypisk järnvägspark med uppväxta träd och gräsytor.

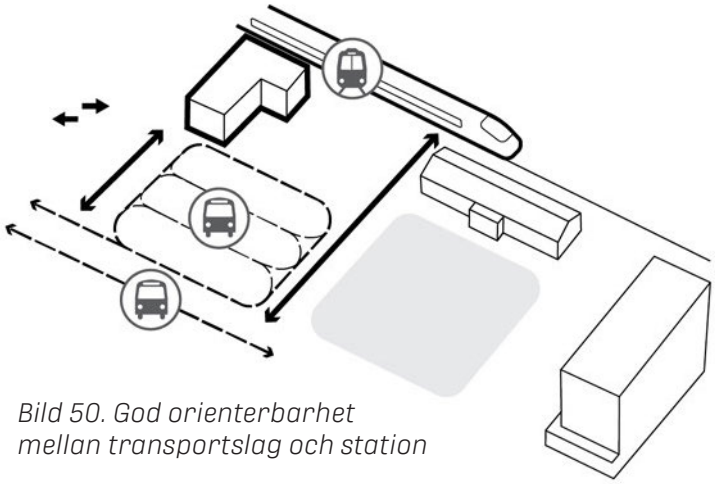


Bild 50. God orienterbarhet mellan transportslag och station

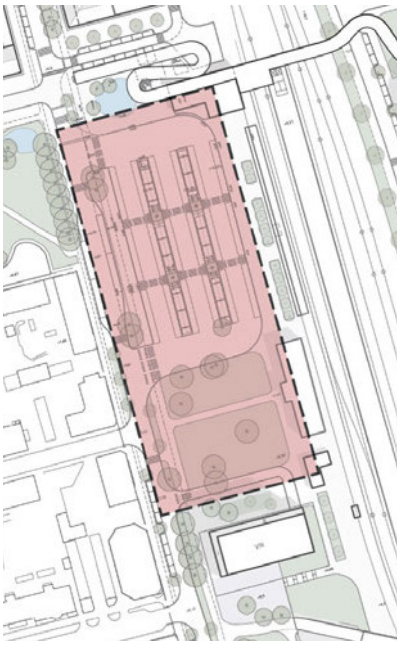


Bild 51. Karaktärsområdet Stationsområdet

Stationstorget

Ett nytt stationstorg bildas mellan Prästgatan, den nya bussterminalen, stationshuset och sidoplattformens kant. Lokalbussar, regionbussar och tåg lokaliseras i en samlad nod vilket möjliggör gena och snabba byten, god orienterbarhet och förutsättningar för ett attraktivt och hållbart resande.

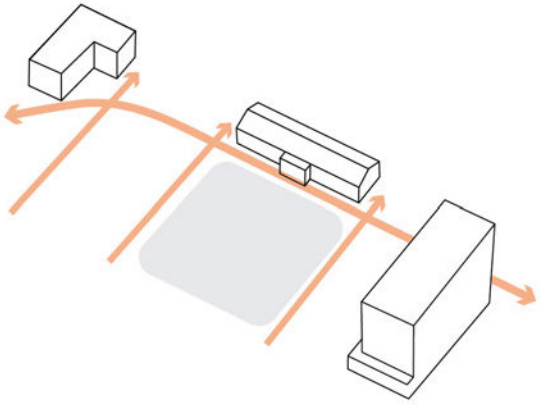


Bild 52. Vältillgängligt stationsområde

Plattformarna

Sidoplattformen avgränsas mot gångytor och busstorg med en trädrad och planteringsyta. Tryggheten på platsen förbättras med en överblickbar och lättorienterad layout utan baksidor och prång. Upplevelsen när resenären stiger av tåget eller bussen är att denne befinner sig mitt i centrum.

Gamla stationsbyggnaden

Byggnaden bevaras utifrån sitt kulturhistoriska värde och omvandlas med ett publikt innehåll som gör platsen mer befolkad och upplyst över dygnet. Ombyggnation kräver en varsamhet och omsorg om den ursprungliga stationens kulturmiljö.

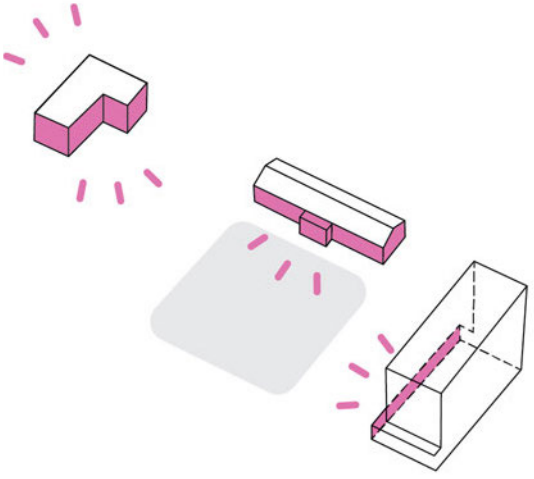


Bild 53. Levande bottenvåningar

Ställningstaganden Stationsområdet

Delar av befintlig järnvägspark tas i anspråk för att möjliggöra en kompakt bytespunkt för hållbara resor. Bedömningen är att bussterminalens placering invid tågens plattformar är prioriterad för att möjliggöra en samlad bytespunkt

Urban grönska, nya trädrader och medveten dagvattenhantering kompenserar för reducerad parkmark och träd

Gamla stationsbyggnaden och platsen framför bevaras. Viss förtätning i anslutning till platsen förespråkas, med en publik funktion t.ex. hotell, för att befolka platsen och öka tryggheten. Detta ska ske med hänsyn till kulturmiljön.

Trygghet, överblickbarhet, platsaktivering från anslutande byggnader och samlade flöden ska prioriteras i all utformning

Ny bebyggelse

Järnvägens och resecentrums byggnader och funktioner gestaltas på ett sammanhållet sätt, med ett fåtal vackra, väl valda och hållbara material.

Söder om befintlig järnvägsstation föreslås en friliggande byggnad som ramar in den historiska parkmiljön och bidrar till ökade flöden i detta annars obefolkade område, exempelvis med ett stationsnära hotell med levande bottenvåning. Den nya bebyggelsen ska utformas med hänsyn till den närliggande kulturmiljön, särskilt den gamla järnvägsstationen, utifrån siktlinjer, skala, volym och öppenhet.

Huset ska förhålla sig till rutnätsstadens linjer och särskilt beakta den norra fasaden, då denna ramar in och möter kulturmiljön.

Järnvägsparken

Del av den gamla järnvägsparken framför stationshuset bevaras och utvecklas till ett grönskande, vackert och tryggt parkrum. Platsen framför gamla stationen och siktlinjen mot stationen från Stationsgatan ska bevaras.

Äldre, värdefulla träd som finns i parken och i allén längs Prästgatan bevaras eller planteras om inom/längs områdets grönytor/gatustråk.

Nya planteringar anläggs och parken byter karaktär från öppen gräsyta med träd till ett mer ordnat och omhändertaget parkrum.

Högkvalitativa material från befintlig parkmiljö såsom kantstenar, stenblock eller träd som fälls, föreslås återbrukas i den nya miljön.

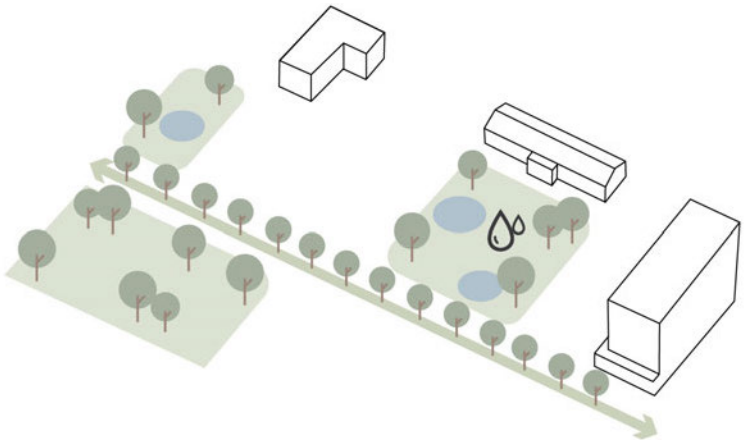


Bild 54. Inramande grönska och synlig dagvattenhantering

5. Södra entrén

I södra entrén möts Centrum och Södra hamn. Platsen innehåller många viktiga länkar och förbindelser men också baksidor, avbrutna stråk, gångar och undersidor.

Här möter bebyggelsen Södra hamnledens historiska bebyggelsefront mot havet och omvandlingen i Södra utvecklingsområdet.

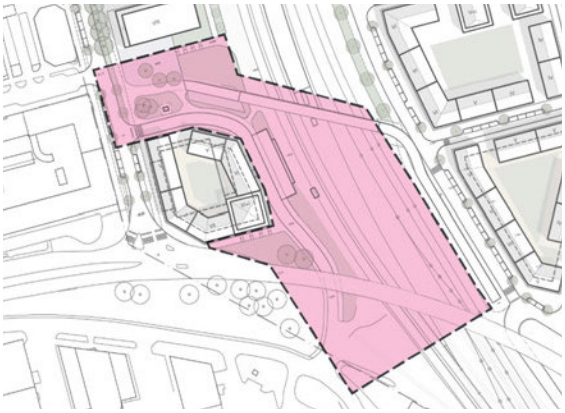


Bild 55. Karaktärsområdet Södra entrén.

Malmuddsviadukten

Malmuddsviadukten är den mest använda kopplingen till centrum för gående och cyklister och byggs om i samband med Trafikverkets åtgärder i Luleå C. Den nya brons utformning gestaltas i ett samlat grepp tillsammans med nya plattformstak och plattformsanslutning. En trappkoppling ner till mittplattform byggs från brons mitt.

Malmuddsviaduktens brofäste

Vid denna plats ska många trafikslag samsas om utrymmet. Cykel- och gångstråket på bron ska både koppla till Prästgatan och snirkla sig ner till Bangårdsgatan. Det behövs även utrymme för en ny bilangöring till Södra utvecklingsområdet mellan Prästgatan-Bangårdsgatan, under Hertsövägen.

Brofästet på västra sidan ramas in av två byggnader: i norr (vid gamla järnvägsstationen) och i söder (mot Hertsövägen).

Vid den norra byggnaden är höjdskillnaden mellan sidoplattformen och Prästgatan är ca 4 meter i detta läge och skapar behov av en trappa längs den södra fasaden. I detta söderläge finns även förutsättningar för att skapa ett litet torg.

På platsen finns idag ett antal mycket gamla träd, såsom Luleås äldsta tall, som ska bevaras och införlivas i gestaltningen så att detta trafikdominerade område upplevs grön och inbjudande.

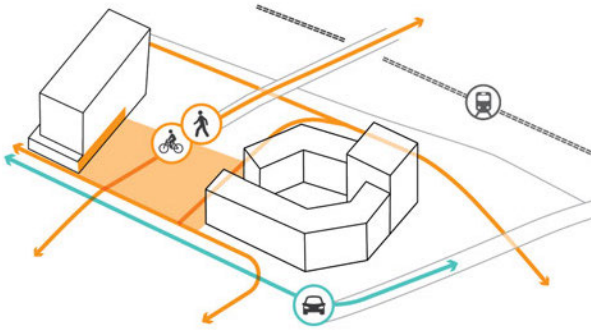


Bild 56. God orienterbarhet och variation av tempo

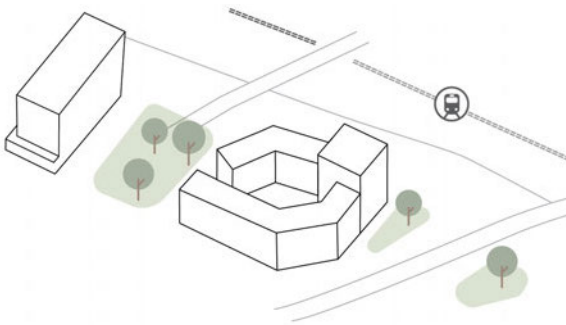


Bild 57. Integrerad grönska

Sidoplattformen

Som avgränsning mellan de trafikerade stråken och plattformen förespråkas trädrader och belysningsstolpar som ger en mjuk, inbjudande och överblickbar avgränsning.

Sidoplattformen ska kunna nås av gående som kommer från söder för att få närmare åtkomst till stationsområdet.

Ställningstaganden Södra entrén

En ny bilanslutning mellan Bangårdsgatan och Prästgatan ska säkerställas

Miljön ska utformas med hänsyn till gående och cyklister, med god framkomlighet och trygghet

Områdets landskapsutformning och byggnader ska utformas med fokus på god gestaltning, belysning och trygghet året om, dygnet runt. Detta gäller även teknisk- och komplementbyggnader

Viss förtätning och aktivering av området är prioriterat för att rama in den södra entrén, främja trygghet och integrera området ner mot Södra hamn

Åtkomst från södra entrén till sidoplattformen, samt från Malmuddsviadukten till mittplattformen ska säkerställas

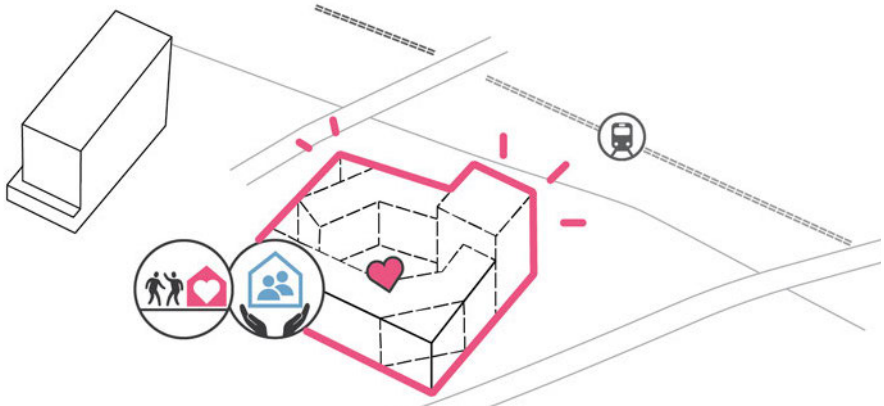


Bild 58. Välgestaltad bebyggelse som landmärke

Bebyggelse

Vid korsningen Prästgatan-Södra hamnleden finns förutsättningar för ny bebyggelse för exempelvis bostäder som kan uppnå en lite högre skala i kvarterets sydöstra punkt.

Bebyggelsen blir mycket framträdande i mötet med staden som ankommande via Malmuddsviadukten eller Hertsövägen, som en markering av den syd-östra entrén till centrum. Arkitektur ska vara mycket väl gestaltad både på långt och nära håll avseende bland annat volym, fasadutformning, byggnadsdetaljer, möte med mark och takavslut.

Höjdskillnaden mellan Prästgatan och järnvägsspåren är så stor att den rymmer en våning parkeringsgarage, men kan inrymma ytterligare en parkeringsvåning för att säkra p-behovet bland annat för resenärer. Ovanpå garaget byggs bostäder med entréer ut emot Prästgatan.

Trygghet

Platsen ska gestaltas för att stärka tydlighet och orienterbarhet, med stort fokus på trygghet då den innehåller många baksidor, undersidor och otillgängliga trafikmiljöer.

God belysning, tydliggörande mellan olika trafikslag och förutsättningar för effektivt underhåll är viktiga aspekter.

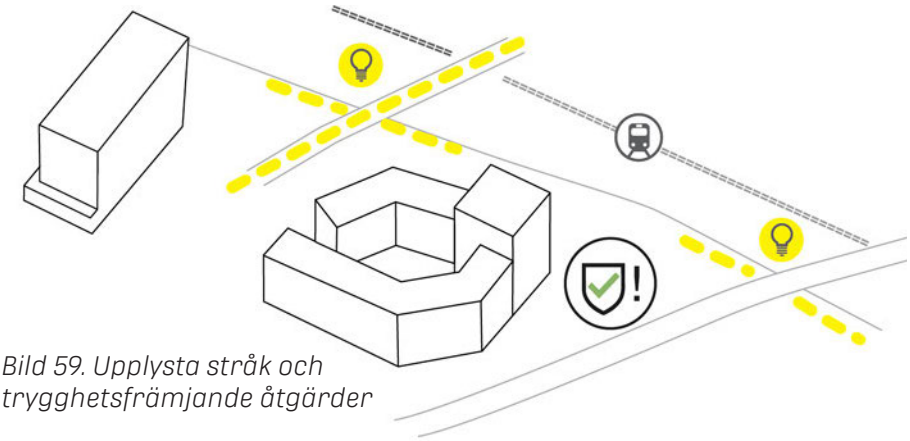


Bild 59. Upplysta stråk och trygghetsfrämjande åtgärder

6. Järnvägsesplanaden

Här finns en luftig rymd som annars endast står att finna längs stadens kajer. Området har länge varit inhägnat och avstängt och platsen behöver fortsatt ta hänsyn till närheten till järnvägen och föreslås därför inrymma det huvudsakliga stråket för trafik och teknisk infrastruktur. Marken är mycket platt men växer i söder upp till en brant kulle där Malmuddsviadukten stiger upp till sitt brofäste.

Bostadskvarteren

Exploateringen av detta område gör att staden växer ihop i nord-sydlig riktning. Likt hus på en kaj kommer bebyggelsen längs Södra Järnvägsesplanaden att upplevas både på nära och på mycket långt håll. Gestaltningen av dess fasader bör väcka intresse och locka människor till sig.

Buller

Bebyggelsen närmast spåren agerar bullerskärm för det övriga området. Kvarteret får i övrigt en lite lägre skala och lugnare miljö, mer utpräglad som bostadskvarter som möter Malmuddens typologi med lägre lamellhus.

Södra Järnvägsesplanaden

Östra järnvägsesplanadens björkallé fortsätter ner genom detta nya ”gränsområde” som fungerar som buffertzon till järnvägsspåren. I senare skede, i samband med att markutfyllnad för de sydöstra kvarteren utreds, ska även en tillfartsväg från söder till Östra strandens nya bebyggelse utredas fördjupat. Malmuddsviaduktens påfart byggs om för att ge plats för ny exploatering.

Gränsområdet

Här finns brofundament, ramper och trappor upp på gång- och cykelbroarna som sträcker sig över spårområdet. Dessa ges en sammanhållen gestaltning som binder ihop dem med plattformar och plattformstak.



Bild 60. Karaktärsområdet Järnvägsesplanaden

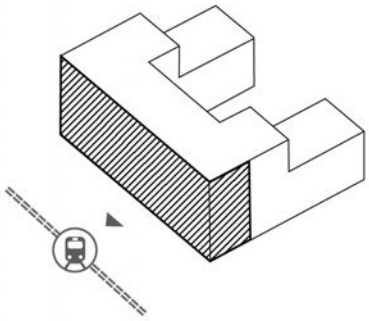


Bild 61. Bullerdämpande sida

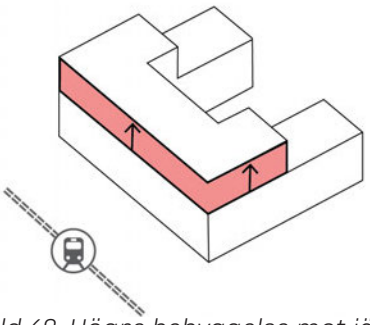


Bild 62. Högre bebyggelse mot järnvägen

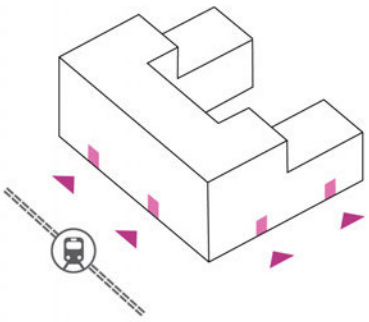


Bild 63. Entréer mot gata

Ställningstaganden Järnvägsesplanaden

Järnvägsesplanaden ska utformas med god framkomlighet för samtliga trafikslag och sammanhängande grönska längs hela stråket

Esplanaden nyttjas som huvudstråk för ledningar och avledning av skyfall och kan även inrymma vissa mindre teknikbyggnader kopplat till teknisk försörjning

Angränsande bebyggelse kommer upplevas längsgående med gatan och i stor utsträckning från västra sidan och broar. Bebyggelsen ska eftersträvas utgöra ett intresseväckande och varierat fondmotiv mot järnvägen

Utformningen av tekniska och infrastrukturella funktioner ska göras med ett helhetsgrepp där även vattenhantering integreras

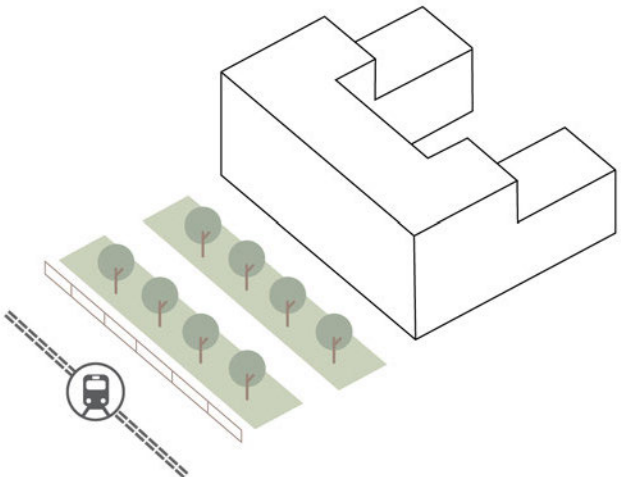


Bild 64. Grönt gaturum med nytt huvudstråk för cykel

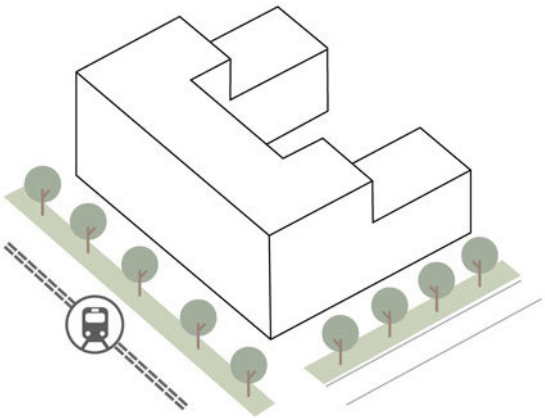


Bild 65. Integrerad grönska i gatan

7. Strandtorget

Vattnet i Skurholmsfjärden bidrar med en vattenspegel som är viktig för både människor, stadsbild och natur. Fjärden är grund och riskerar att minskas av landhöjdningen, men kommunens avsikt är att bevara fjärden likt Björkskatafjärden.

”Hälsans stig” som går runt fjärden kommer idag in en liten bit i planområdet i norr för att sedan avslutas där området hägnas in. Längs denna befintliga gångväg finns gamla uppväxta träd som bevaras och inkorporeras i en ny förskolegård.

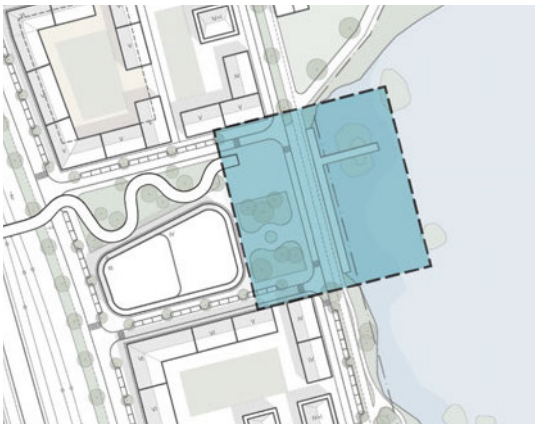


Bild 66. Karaktärsområdet Strandtorget

Strandlinjen

Exploateringen innebär att en helt ny del av staden öppnas upp mot vattnet. Hälsans stig som passerar runt Skurholmsfjärden binds ihop och strandlinjen tillgängliggörs. Den bildar en mjuk övergång mellan land och vatten med ett grönt stråk som både fungerar för rekreation, dagvattenrening och biologisk mångfald. Vid torget övergår denna mjuka strandlinje tillfälligt i en lite hårdare kajkant för att sedan återgå till en naturligare linje.

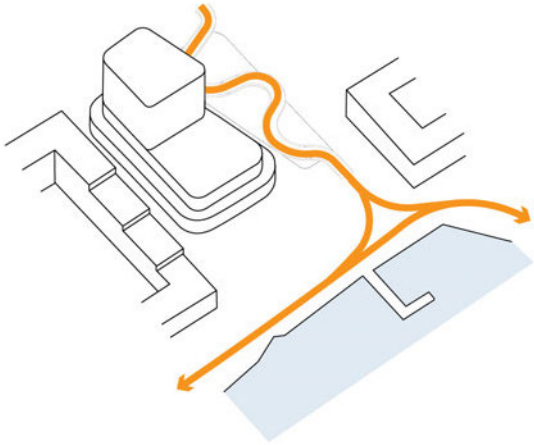


Bild 67. Tydlig nod för gång- och cykelstråk

Strandtorget

Torget blir det nya områdets främsta mötesplats. Med aktiva bottenvåningar, caféer och sociala funktioner. Platsens tydliga centrumkoppling stärker både Storgatanstråket och Östra strandens attraktivitet.

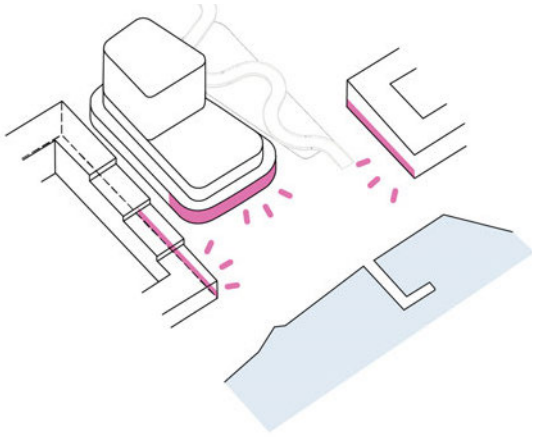


Bild 68. Levande bottenvåningar

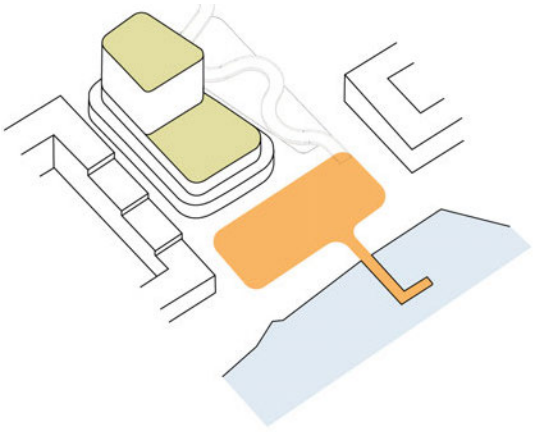


Bild 69. Tydligt inramade torg och vistelseytor

Ställningstaganden Strandtorget

Allmänhetens åtkomst till vattnet, med bryggor och platsbildningar, prioriteras

Strandtorget ramas in av aktiva bottenvåningar i bebyggelsen för att främja liv och rörelse

Signaturbyggnaden ska utformas som ett vertikalt landmärke och prioritera en publik användning som aktiverar sin närmiljö under stora delar av dygnet

Förskolan ska ta vara på det vattennära läget och säkra en gårdsmiljö som är naturinspirerad, varierad och lekfull under hela året

Strandtorget och grönytan under GC-bron ska utformas övervägande som parkmiljö med god belysning och platsaktivering

Signaturbyggnaden

Invid torget placeras en signaturbyggnad med blandat innehåll. Detta skulle kunna vara ett kulturhus, vetenskapscenter eller liknande ändamål i delar av byggnaden. Publika funktioner i bottenvåning mot vattnet aktiverar torget och strandstråket och i de övre delarna kan även kontor eller bostäder inrymmas. Dess rkitektur ska vara mycket väl gestaltad både på långt och nära håll avseende bland annat koncept, volym, fasadutformning, byggnadsdetaljer, möte med mark och takavslut.

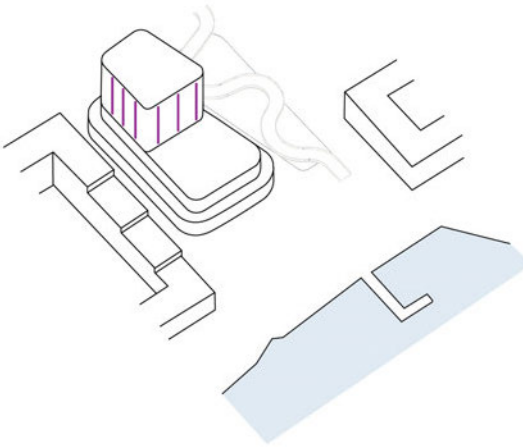


Bild 70. Vertikalt landmärke i Storgatans förlängning

Förskolan

Utrymme för en förskola placeras i det nordligaste kvarteret med en gård som öppnar sig ut emot vattnet.

Bostadshusen

Bostadshusen byggs med entréer och balkonger mot torget samt med målsättningen att så många boende som möjligt ska få en glimt av vattnet från sina fönster.

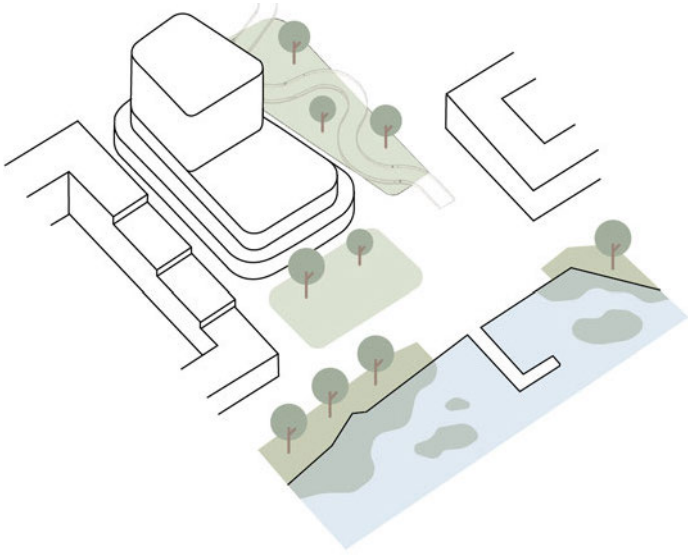


Bild 71. Ett möte mellan stad, park och natur

8. Strandpromenaden

Här möter Luleå och Östra stranden vattnet i Skurholmsfjärden. Området har varit avstängt och inhägnat som en del av bangården och utvecklas till ett attraktivt bostadsområde med rekreationsstråk längs vattnet.



Bild 72. Karaktärsområdet Strandpromenaden

Strandlinjen

Strandlinjen kommer att flyttas från dagens läge ut i vattnet för att möjliggöra större exploatering, men mötet med vattnet kommer även fortsatt att formges som en mjuk strandlinje snarare än som en hårdgjord kajkant. Längs vattnet går en trädkantad gata.

Hälsans stig som går runt Skurholmsfjärden kopplas ihop så att man kommer att kunna röra sig intill vattnet längs hela sträckan. Strandpromenaden blir ett naturstråk där ”staden tittar fram”.

Bebyggelse

Området blir en förlängning av innerstaden och följer samma rutnätsstruktur som övriga Centrum. Kvarteren byggs upp på ett sätt som är mycket typiskt för Luleå; stora kvarter uppbyggda av mindre enheter med olika gestaltning och innehåll.

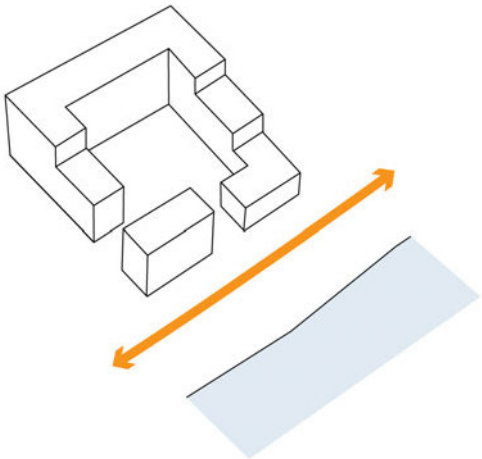


Bild 73. Starkt rekreationsstråk för gång och cykel

Mötet med vattnet

Strukturen bryts upp i mötet med vattnet och blir både lägre och öppnare. Husen lägger sig som U-former kring gårdarna och ger fler boende vattenutsikt. Mindre huskroppar som bryter upp rutnätsstadens strikta fyrkanter förläggs i kvarterens öppningar.

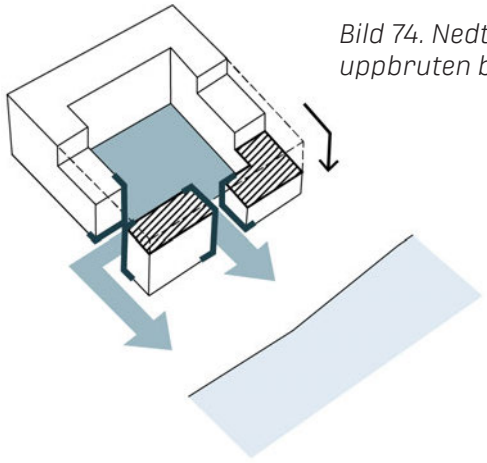


Bild 74. Nedtrappande och uppbruten bebyggelse

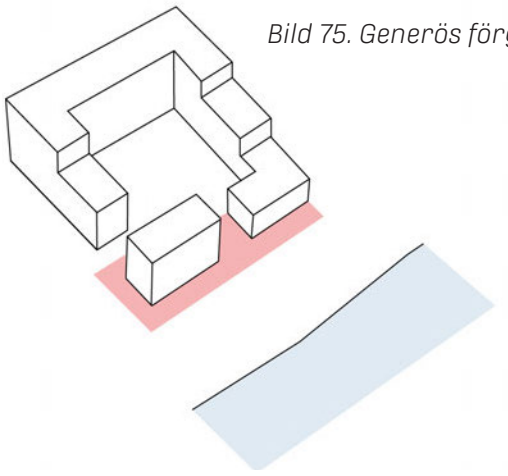


Bild 75. Generös förgårdsmark

Ställningstaganden Strandpromenaden

Strandpromenaden ska utformas som ett naturnära rekreationsstråk

Utformning och innehåll ska prioritera ekologiska funktioner som är specifika för strandzoner, såsom svämplan, vassruggor, små fågelöar och annan våtmarksliknande, naturbaserad utformning

Befintligt markområde består av markutfyllnad, vilket föreslås ske igen. För att detta ska vara lämpligt måste strandzonen på land och vatten bidra till att MKN vatten avseende ekologisk status uppfylls. Då befintlig strandkant bedöms som påverkad och lågkvalitativ, bedöms förslaget kunna förbättra den ekologiska statusen.

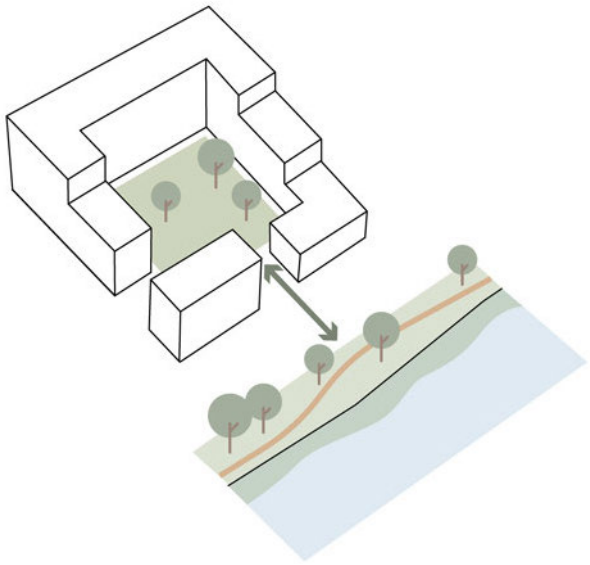


Bild 76. Samspel mellan gård och naturmiljön

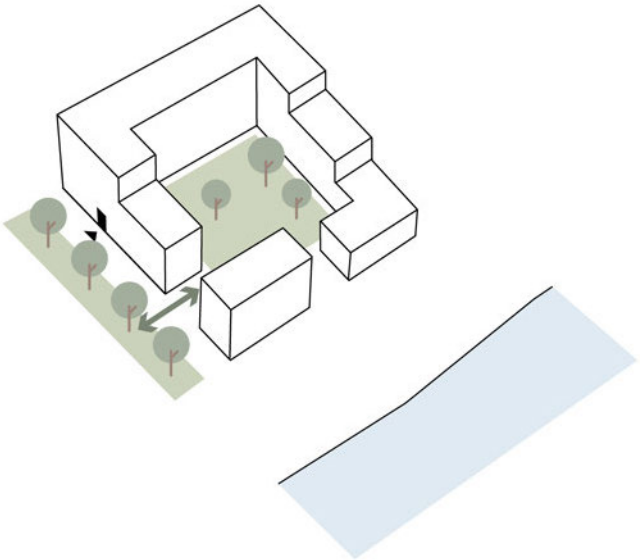


Bild 77. Samspel mellan gård och lokalgata

9. Svartholmskanalen

Platsen är på många sätt en gränszon. Den definieras starkt av Malmuddsviaduktens på/avfart, hur denna möter Hertsöleden och hur dessa båda trafikleder passerar över Svartholmskanalen. Det är också här som centrum möter Malmuddens bostadsbebyggelse.

Utfyllnaden

Större delen av områdets bebyggelse sker på utfyllnad i vattnet.

Svartholmskanalen

Svartholmskanalens mynning flyttas längre ut i fjärden och själva kanalen blir betydligt längre. Detta smala vattenrum bör ges en framträdande inramning så att Skurholmsfjärdens koppling till havet kan anas. Strandkanten längs kanalens västra sida får kajkaraktär. Den hårda kajkanten stagar upp och möljiggör en bebyggelse som kommer mycket nära vattnet utan att med långa slänter fylla upp den redan grunda kanalen.

Kvartersutformningen

Centrumstadens kvartersstad möter Malmuddens lamellhus i kvarter som bryts upp och öppnar upp sig emot vattnet. Rutnätsstadens strikta gatumönster får här böja sig för naturen och kvarteren vinklas på ett mjukare sätt efter vattenlinjen.

Mötet med Malmudden

De nya kvarteren inom planområdet tar form med inspiration från grannen på andra sidan kanalen och huset närmast Malmudden bryts upp i punkthus vars gavlar möter de befintliga husen. När bebyggelsen gestaltas bör man hålla i minnet att dessa hus även tydligt kommer att upplevas på håll från Malmuddens strand.



Bild 78. Karaktärsområdet Strandpromenaden

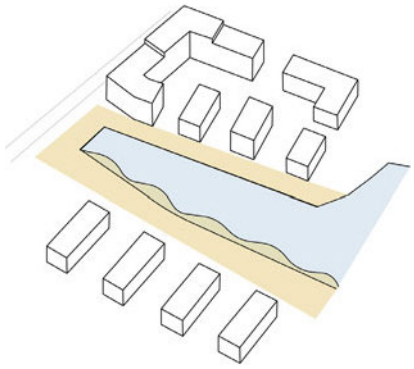


Bild 79. Hård kajkant möter naturlig strandlinje

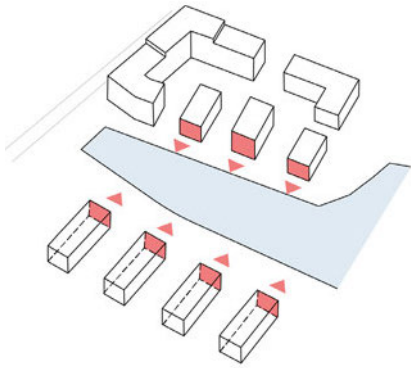


Bild 80. Gavelmotiv som möts

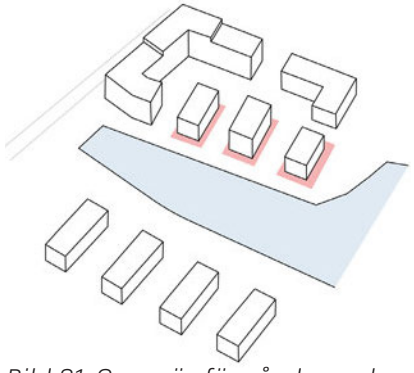


Bild 81. Generös förgårdsmark

Ställningstaganden Svartholmskanalen

Strandlinjen mot Skurholmsfjärden flyttas längre ut för att möjliggöra att sammanhängande kvarter kan byggas ända till Malmudden, för en kontinuerlig, tät stadsväv och ökad tillgänglighet till vattnet. Befintlig mark består av markutfyllnad.

Svartholmskanalens västra sida utformas som en hårdare kajkant (ej långa slänter) för att bevara Svartholmskanalens funktion och öppenhet mellan Skurholmsfjärden och Gråsjälsfjärden (havet).

Bebyggelsen ska utformas med hänsyn till mötet med Malmuddens bebyggelse till öst, men också bullerpåverkan från järnväg vilket kan innebära en något mer sluten kvarterstyp åt öst

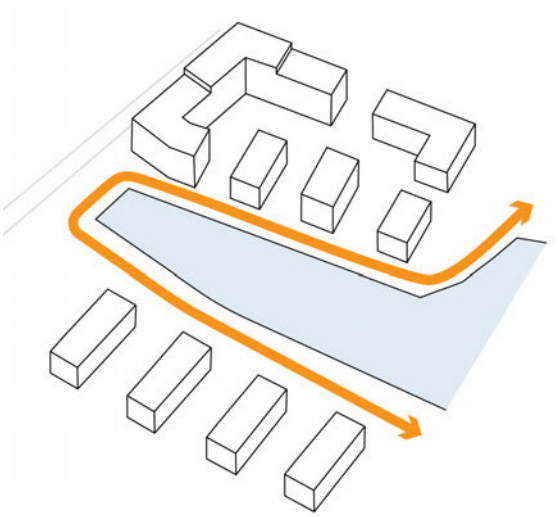


Bild 82. Sammanhängande strandpromenad

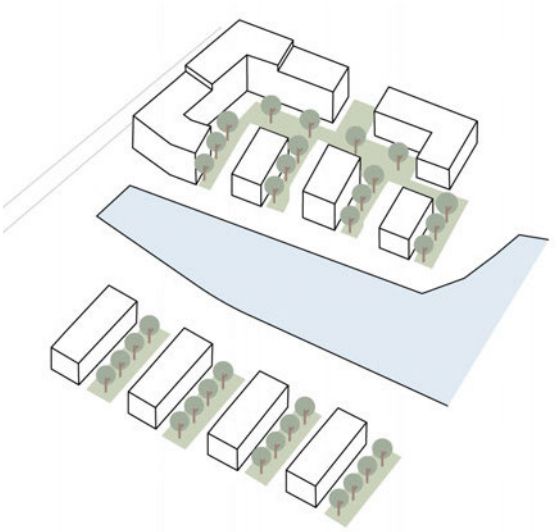


Bild 83. Gårdsgrönska mellan husen

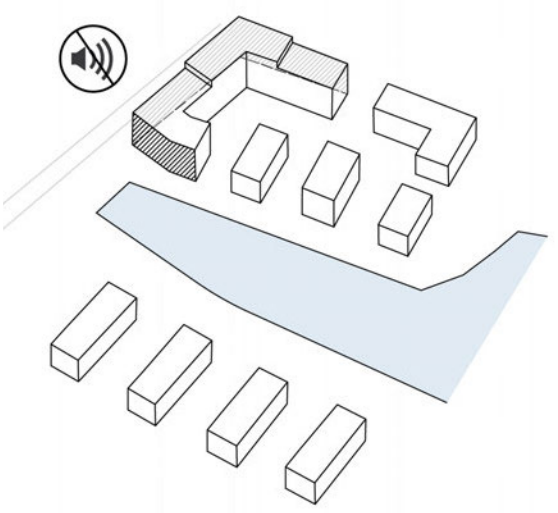


Bild 84. Bullerdämpande fasad mot järnväg

Genomförande och konsekvenser

I detta avsnitt beskrivs förutsättningar för ett genomförande av planprogrammet samt övergripande konsekvensbeskrivning.

Fortsatt planering

Samverkan

Markanvisning

Konsekvenser

Fortsatt planering

Efter att planprogrammets antagande påbörjas detaljplanearbetet. Området kommer detaljplaneras och genomföras i etapper med hänsyn till olika behov av framdrift och samordning. Projektens olika tidplaner kommer innebära att planering och genomförande av olika delar kommer ske parallellt, där planprogrammet ska ses som vägledande för utvecklingen.

Det är viktigt att fortsätta samla in planeringsdata och följa upp beslutad planering även efter ett antagande av planprogrammet. Eventuella avsteg kan behövas utifrån ändrade förutsättningar, men dessa ska fortsatt bidra till en god utveckling av hela programområdet och med programförslaget som grund.

Miljökonsekvenser och utredningsbehov

Nedan redovisas kommande utredningsbehov som identifierats kopplat till bedömningen om risk för betydande miljöpåverkan som identifierats under arbetet med planprogrammet, samt vilka insatser som gjorts i programskedet.

Bild 85. Tabell över utredningsbehov kopplat till miljöbedömning.

Område	Planprogram	Detaljplan
Geoteknik	Översiktlig bedömning (skrivbordsutredning)	Fördjupad utredning med kompletterande provtagning och beräkningar.
Markmiljö	Översiktlig bedömning	Fördjupad utredning med kompletterande provtagning inom undersökta områden samt provtagning i ej undersökta områden
Dagvatten, skyfall, översvämningsrisk	Övergripande systemlösning för dagvattenhantering, föroreningsberäkningar och påverkan på miljökvalitetsnormer för Skurholmsfjärden.	Kapacitetsutredning befintligt nät, utredning nytt dagvattensystem och skyfallsstråk, övergripande höjdsättning av mark, utredning av ansvar, rättigheter och drift samt ytbehov.
Buller	Simulering i programvara (Autodesk Forma)	Full utredning, inklusive vibrationer.
MKN Luft	Simulering i programvara (SimAir)	Utredning av hela området.
MKN Vatten	Översiktlig bedömning av föroreningsbelastning samt hydromorfologiskt påverkat område	Utredning om påverkat/icke påverkat område på Östra stranden, naturvärden i strandzon.

Övriga frågor att hantera i fortsatt planering

- Hälsa och säkerhet (buller och vibrationer, risk för olyckor, närhet till transportled för farligt gods)
- Miljö (markutfyllnad)
- Kulturmiljö (varsamhet och anpassning till järnvägsstationen)
- Trafikinfrastruktur (planskildhet Lulsundsgatan, ny ramp till Malmuddsviadukten, stationsområdet)
- Stadsbild och arkitektur (gestaltning offentliga rum, kvartersbildning, byggrätt, byggnadshöjd, utformning)
- Teknisk försörjning (kapacitetsbehov, ytbehov)
- Mark och exploatering (exploateringsavtal, fastighetsreglering, ekonomi)
- Vattenverksamhet (förutsättningar för tillstånd)

Samverkan

Kommunen är ansvarig för den fysiska planeringen och skapar förutsättningar för utbyggnad av hela programområdet. Samtidigt pågår ett järnvägsplanearbete som också påverkar programområdet tillsammans med andra aktörers intressen. Ett genomförande av planprogrammet är avhängigt en god samplanering mellan alla involverade aktörer. Regelbundna dialoger och förståelse för samband och konsekvenser är av stor vikt.

Markanvisning

För kommunalägd mark som markanvisas förespråkas att tilldelning och utveckling av mark sker med jämförelseförfarande. För att möjliggöra för mindre aktörer att delta i markanvisningar och främja en varierad stad delas vissa kvarter upp i mindre tomtstorlekar.

Konsekvenser

Sociala konsekvenser

Trygghet, jämlikhet och hälsa

Ett genomförande av planprogrammet bedöms ha positiva konsekvenser på trygghets- och jämlikhetsaspekter då hela områdets utveckling har en genomtänkt utbyggnadsplan som innebär att bebyggelse, gator, offentliga platser och stråk får en genomtänkt funktion, utformning och intention.

Föreslagen utveckling innebär framför allt att Luleås östra delar av centrum befolkas och aktiveras på ett helt förändrat sätt. Gång- och cykelstråken förbättras med en ny förbindelse över järnvägen och offentliga platser aktiveras av ökade rörelseflöden. En betydande bostadsutveckling och integrerad blandstad skapar ökad mänsklig närvaro dygnets alla timmar, vilket är mycket positivt i anslutning till en resenärsmiljö som har en inneboende risk att vara otrygg på grund av sina tillfälliga flöden och anonyma miljö.

Planprogrammet bedöms även bidra positivt till rekreation och folkhälsa då Hälsans stig knyts samman runt Skurholmsfjärden. Det bedöms också bidra positivt till allmänhetens tillgänglighet till strandlinjen som idag är otillgänglig.

En ombyggnation och utveckling av området bedöms innebära en positiv utveckling för området i sig, och att det kan skapa ett starkare och mer levande centrum. Det kan dock också innebära en risk för att de problem kring otrygghet, som idag finns i området, flyttas till en annan plats. Det är svårt att förutsäga var problemen i så fall skulle uppstå.

Vid ett genomförande av planprogrammet kan byggnationer medföra olägenheter som riskerar att skapa otrygga eller otillgängliga platser/stråk. Genomförandet kan pågå under lång tid och det är därför viktigt att trygghet, tillgänglighet och jämlikhet beaktas även under genomförandetiden.

Barn och unga

En tydlig kvartersstad med avgränsade och generösa bostadsgårdar, med närhet till parkområden och möjlighet till en ny förskola bedöms bidra till en trygg och utvecklande boendemiljö för barn och unga. Det bedöms bidra till en miljö som både innebär möjlighet till fri lek och rörelse i

trygga miljöer men också till möten mellan både barn, vuxna och äldre. Inom programområdets offentliga platser finns förutsättningar för platsbildningar och aktivering där dialog med unga kan bidra till att främja en bra anpassning utifrån målgruppens önskemål och behov.

Järnvägen och stationsområdet utgör komplexa trafikmiljöer som skapar behov av planskilda passager förbi järnvägen. Detta kan vara svårnavigerade miljöer för barn och unga som upplevs svårlästa, anonyma och med högt tempo och kan innebära en negativ påverkan på barns självständiga rörelse, exempelvis till och från skolan. Järnvägspassagerna behöver därför särskilt studeras ur ett barnperspektiv för att skapa så goda förutsättningar utifrån barns perspektiv som möjligt.

Stadsbild och kulturmiljö

Luleås stadsbild kommer delvis att förändras och delvis bevaras vid ett genomförande av planprogrammet. Den kulturhistoriska fronten som de gamla kvarteren utgör vid södra delen av Prästgatan och Floras kulle, bevaras och är fortsatt väl synliga längs gator och platser runtom stationsområdet.

Den ursprungliga utbredningen av järnvägsparken minskas ner för att möjliggöra bussterminalens flytt och en kompakt, effektiv bytesnod. Denna avvägning innebär en positiv konsekvens ur ett resenärsperspektiv, för ökad trygghet och för att främja hållbart resande. Den innebär också en negativ konsekvens för andelen parkyta inom området och för skyfallshantering då en befintlig lågpunkt hårdgörs. De äldsta träden och kulturhistoriska platsen framför den gamla järnvägsstationen, liksom byggnaden i sig, bevaras, vilket bedöms som positivt för de viktigaste ekologiska och kulturhistoriska värdena.

Trafik

Ett genomförande innebär ökade trafikmängder i befintligt gatunät. En simulering av trafikflödena visar generellt på goda förutsättningar för framkomlighet och buller inom programområdet. Dock kan eventuell kapacitetsbrist uppstå vid korsningarna Prästgatan/Södra hamnleden, Skeppsbrogatan/Prästgatan och Lulsundsgatan/Backgatan. Vid utbyggnad av Östra stranden kan även kapacitetsbrist uppstå vid Backgatan. Trafikökningarna kan även ha en

negativ konsekvens på bullernivåer för bostäder. En fördjupad utredning av trafikflöden, som tar höjd för lägre och högre trafiknivåer och som tar olika tider av dygnet i beaktning behöver göras i detaljplaneskedet. Detta bör även ske för att bedöma påverkan av utredningsområdet för Norrbotniabanan vid Lulsundspassagen. Därefter bör även bullerpåverkan på befintlig och ny bebyggelse utredas, för att fullt ut bedöma konsekvenser och behov av åtgärder.

Ekonomiska konsekvenser

Planprogrammets genomförande bedöms ha goda förutsättningar för ekonomi i balans mellan kostnader och intäkter. Kostnaderna är kopplade till utbyggnad av infrastruktur och offentliga platser, markutfyllnader, flytt av resenärsfunktioner och nybyggnationer. Samtidigt möjliggörs intäkter i och med de byggrätter som kan tillskapas.

De ekonomiska förutsättningarna är olika i programområdets olika delar utifrån varierande befintliga förhållanden, såsom markens beskaffenhet, utbyggnad av infrastruktur, påverkan från omgivning och beroenden till andra projekt. Som helhet bedöms det finnas goda ekonomiska förutsättningar för planens genomförande, men detta är också starkt kopplat till genomförandeplan och utbyggnadstakt i relation till efterfrågan på marknaden.

Miljökvalitetsnormer

MKN Luft

Programområdet är idag öppet och luftkvalitén bedöms idag vara god. Då programförslaget innebär ny bebyggelse som kan påverka luftflödet i området, bör MKN kopplat till luftkvalité säkerställas i detaljplaneskedet.

MKN Vatten

Dagvattenutredningen som tagits fram av Ramboll (2026) under programarbetet visar att programförslaget bedöms ha goda förutsättningar för att föroreningsbelastningen till recipienterna Skurholmsfjärden och Yttre Lulefjärden inte ska öka, under förutsättning att föreslagen dagvattenhantering efterlevs.

Sammantaget bedöms programförslaget inte innebära att statusen för de ekologiska kvalitetsfaktorerna försämras i Skurholmsfjärden. Det är dock viktigt att området utformas

på sådant sätt att recipientens närområde samt svämplan kan bibehålla eller förbättra sin nuvarande status, annars finns risk för att möjligheten till förbättrad status äventyras.

Rekommendationer för att minska påverkan på recipienten listas nedan:

- Låt strandlinjen utgöras av naturmark/ekologiskt funktionella kantzoner. Med ekologiskt funktionella kantzoner avses obrukad mark som inkluderar strandzonen samt det fastmarksområde som direkt påverkar ytvattnet.
- Upprätthåll nuvarande svämplansarea inom programområdet även i framtida situation. Detta innebär att det fortsatt behöver finnas ett obebyggt område om minst ca 4 300 m² i anslutning till recipienten som ligger under den beräknade 100-årsnivån. Det rekommenderas en fortsatt utredning av nuvarande naturvärden inom programområdets befintliga svämplan samt om, och i så fall hur, dessa kan återskapas eller förstärkas i och med anläggandet av en ny strandlinje.

Enligt föroreningsberäkningarna finns förutsättningar för att programförslagets genomförande kan minska programområdes nuvarande utsläpp av föroreningar till recipient efter rening i föreslagna anläggningar. Mängderna (kg/år) av kvicksilver och PAH som inte uppnår gränsvärden för god status i recipienten beräknas kunna minska med omkring 50%. Övriga halter har inte beräknats på grund av metodiska osäkerheter, men sammantaget bedöms programförslaget inte försämra recipientens möjlighet att uppfylla gällande miljökvalitetsnormer för kemisk status i Skurholmsfjärden.

Planförslaget bedöms inte innebära någon negativ påverkan på miljökvalitetsnormerna för Yttre Lulefjärden. Om ytterligare dagvattenrening utförs än vad som föreslagits i utredningen, såsom rening av banvallens dagvatten, kan föroreningsbelastningen mot recipienterna minska ytterligare.

Skyfall

Programområdet delas upp i en västlig och en östlig del på grund av att järnvägsanläggningen utgör en central barriär. Eftersom järnvägen klassas som samhällsviktig verksamhet ska den skyddas mot översvämning och skyfallsflöden får däför inte passera över järnvägen. De största utmaningarna gällande skyfallshantering finns på den västra sidan, som föreslås

avledas via en trumma under järnvägen, för att vattnet ska nå recipient. Denna lösning riskerar dock att vara ytkrävande och skapa störningar i stadsmiljön och behöver därför utredas mer ingående i kommande skede, likväl utredning av var eventuella allmänna ledningar/trummor kan placeras i banvallen. För att säkra en fungerande skyfallsavledning bedöms en förprojektering av markhöjder krävas för framtida situation och framtida skyfallsåtgärder.

Grönstruktur och naturvärden

Grönområdena inom planprogrammet har generellt låga naturvärden, med vissa undantag. Undantaget är främst äldre trädindivider av björk och poppel i parkmiljön, där allén längs Prästgatan särskilt kan nämnas. ”Strandskogen” längs kanten för den utfyllda marken mot fjärden har en viss ekologisk funktion, både som spridningskorridor och som skydd för fågellivet i fjärden och våtmarksmiljön. Biotopen som sådan är dock av begränsat värde. Våtmarken utgör i sig områdets relativt sett värdefullaste naturmiljö.

Programförslaget bedöms medföra en positiv utveckling avseende mängden grönska i området, då Östra stranden utvecklas med trädkantade gator och nya parkytor. De naturvärden som kan finnas i vissa trädindivider längs Prästgatan kan dock påverkas negativt där angöring för buss till nya stationsområdet planeras. Vissa äldre träd som utgör fallrisk kan också behöva ersättas med nya träd. Prästgatan som björkallé ska dock fortsatt upprätthållas.

Risken för negativa konsekvenser för naturvärden är främst kopplad till markutfyllnaden i vattnet och påverkan på den grunda vattenmiljö som idag finns närmast stranden. Detta behöver utredas och konsekvensbeskrivas fördjupat. En markutfyllnad i vatten är tillståndspliktig och ska hanteras därefter. Markutfyllnaden bedöms dock kunna medföra vissa positiva konsekvenser för den påverkade strandzonen genom att skapa en mer naturlig, mjuk kant mellan mark och vatten, jämfört med dagens branta avslut som marken har mot Skurholmsfjärden.

Vid fortsatt planering och inför eventuella åtgärder, som utfyllnad i vattnet, behövs mer detaljerade och anpassade naturvärdesinventeringar.

Alternativ: Framskrivet nuläge

Ett nollalternativ beskriver hur utvecklingen inom programområdet förmodligen skulle se ut om inte planprogrammet godkänns och genomförs enligt Vision Luleå 2040. Järnvägsanläggningen, som är en viktig länk för godstransporter till och från Luleå ska industripark, utvecklas med ombyggnationer av järnvägsanläggningen. Detta sker oavhängigt den övriga stadsutvecklingen.

Den västra sidan av programområdet

Den västra sidan markerar avslutet av centrum vid kvarteret Loet, med en mycket låg bebyggelsetäthet och som till största del består av utspridda resenärsfunktioner. Vänthallar för buss och tåg, rörelsestråk och offentliga rum är separerade. Utöver buss- och tågstationen samt Floras kulle innehåller inte området några målpunkter och har dokumenterade utmaningar inom brottslighet och otrygghet, med oöverblickbara områden och låg befolkningsgrad.

När Trafikverkets flytt av personvagnsuppställningen är genomförd skulle det i ett nollalternativ innebära en ökning av ödslig och odefinierad mark i anslutning till centrum och stationsmiljön. Det innebär en risk för att den stationsnära miljön blir än mer fragmenterad och präglad av otrygghet.

I ett nollalternativ skulle järnvägsparken och kvarteret Loet kunna genomgå mindre åtgärder som bättre skyltning, belysning, renovering, tillskapande av sittplatser. Det är dock osäkert om miljön som helhet skulle förbättras ur trygghetssynpunkt enbart med mindre åtgärder, på grund av de inbyggda problemen som finns i den fysiska miljön. Eventuella åtgärder innebär även ekonomiska belastningar som inte finansieras av, eller leder till, några intäkter.

Den östra sidan av programområdet

Östra sidan möter Skurholmsfjärden och består av en del sidofunktioner till järnvägen som ej längre är i bruk. I övrigt är marken, som består av utfyllnadsmassor, obebyggd och består av grusade upplagsytor och sly. Längs strandremsan har vegetation vuxit upp som bidrar till vissa ekologiska värden.

Markzonen som ansluter till Skurholmsfjärden med en mycket brant slänt saknar viktiga ekologiska förutsättningar på grund av de artificiella markförhållandena, som fortsatt skulle utebli.

Ett nollalternativ skulle innebära att markområdet fortsätter vara otillgängligt för allmänheten och att bostäder för cirka 3000-4000 lulebor inte utvecklas i ett attraktivt läge, vilket är negativt för Luleås bostadsförsörjning. Det finns en risk för att befintliga markföroreningar och spridning via grundvatten och dagvatteninfiltration skulle fortsätta påverka vattenförekomsten Skurholmsfjärdens kemiska status negativt.

Planeringsförutsättningar

I detta kapitel beskrivs planeringsförutsättningar som legat till grund för framtagandet av programförslaget.

Historia

Transportinfrastruktur

Bebyggelse

Sociala aspekter

Mark- och vattenförhållanden

Strandskydd

Miljö, risk och hälsa

Natur

Teknisk försörjning

Historia

Området kring Luleå järnvägsstation och Östra stranden mot Skurholmsfjärden har sedan järnvägens ankomst präglats av kontinuerlig förändring och omvandling under större delen av 1900-talet. Utvecklingen har varit nära knuten till industrialisering, järnvägens funktion samt stadens successiva utbyggnad österut enligt stadsplanen från 1887. Stadsbilden har formats av olika utbyggnadsperioders rådande stilar och ideal och landskapets utformning har präglats starkt av successiva markutfyllnader och infrastrukturella insatser som förändrat både vattenområden och topografi.



Bild 86. Bildkälla: Luleå kommuns historiska bildarkiv.



Bild 87. Bildkälla: Luleå kommuns historiska bildarkiv.



Bild 88. Bildkälla: Tyréns.

År 1887 uppfördes järnvägsstationen med en fasad i engelskt tegel. År 1920 byggdes stationen om enligt rådande nyklassicistiska ideal och fick ljust putsade fasader. År 2025 rustades fasaden på stationen upp med gul puts och röda detaljer.

Järnvägens etablering och utveckling

När järnvägen anlades till Luleå möjliggjordes transport av järnmalm till Svartön, vilken var en grundläggande förutsättning för den omfattande industriella utvecklingen som skedde i Luleå i slutet av 1880-talet och som fortsatt ända till nutid. Järnvägen möjliggjorde också passagerartrafik med tåg och att en järnvägsstation byggdes. Stationsområdet speglar på så sätt Luleås utveckling från traditionell handelsstad till industristad, som i kombination med rollen som residensstad innebar att staden växte betydande under 1900-talet.

Samtidigt som järnvägsstationen började grundläggas i Storgatans förlängning år 1887 utbröt en stor stadsbrand i Luleå. Byggnationen avbröts då och revs för att flyttas söderut, bort från den ursprungliga tanken om att placera järnvägsstationen i Storgatans östra ände, med residenset som pendang vid gatans västra avslut. Anledningen var att man ville ha bättre åtkomst till Skurholmsfjärdens vatten vid en eventuell brand. Stationen flyttades söderut och den tidigare Södra Kyrkogatan blev Stationsgatan.

På östra sidan har järnvägens kontinuerligt ökande behov av mark för järnvägsspårens breddning och sidofunktioner till järnvägen inneburit att Skurholmsfjärden fyllts ut i flera omgångar, från början av 1900-talet fram till 1970-talet. Majoriteten av området öster om järnvägen består därför av markutfyllnad som idag inte längre används för järnvägsändamål sedan godsterminalen lades ner och revs på 2010-talet.



Bild 89. Foto från 1887. Svartholmssundet fylldes igen i samband med att järnvägen byggdes förbi Luleå stad och vidare mot Svartön. Bildkälla: Luleå kommuns historiska bildarkiv.

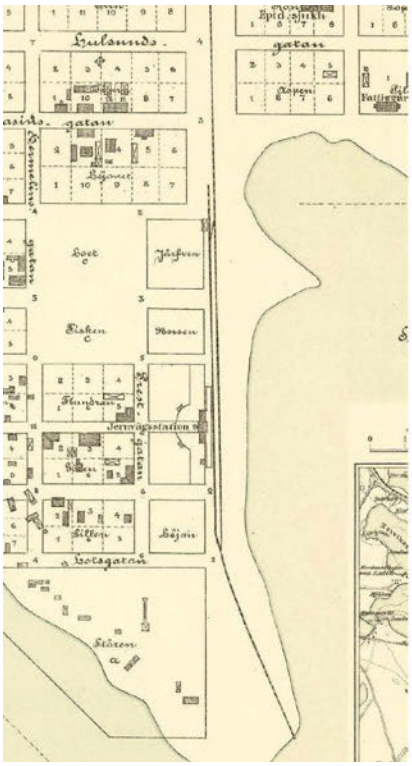


Bild 90. Karta från 1896. Järnvägens dragning anpassas efter rutnätsstaden, parallellt med kvarteren och strandlinjen.

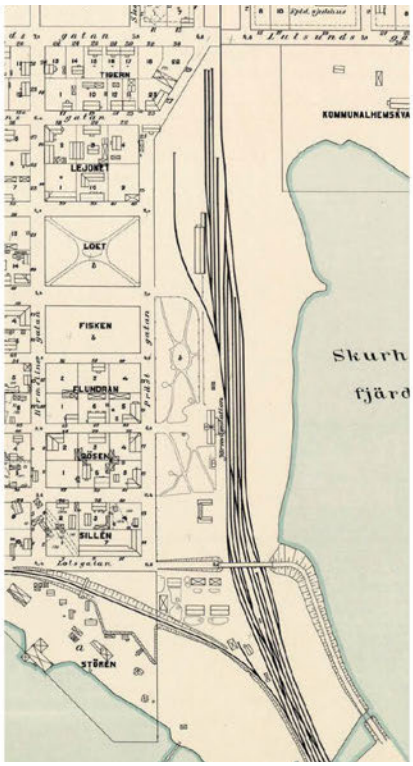


Bild 91. Karta från 1922 med en förlaga till Malmuddsviadukten som innebar utfyllnad i Skurholmsfjärden. Fler utfyllnader längs hela strandlinjen hade redan då påbörjats.



Bild 92. Karta från 1949. På 40-talet byggdes Malmuddsviadukten. Under 1940- och 50-talet breddades spårområdet mot Skurholmsfjärden genom utfyllnader.



Bild 93. Flygfoto från ca 1960. Utbyggnad för utökad godshantering och breddat spårutrymme innebar mer markutfyllnad.



Bild 94. Flygfoto från ca 1975 med den sista stora markutfyllnaden för en rangerbangård och utökad godshantering.



Bild 95. Ortofoto från 2023. Godsterminalen revs 2016. Sedan dess har marken på Östra stranden inte nyttjats för sidofunktioner till järnvägen och successivt vuxit igen.



Bild 96. Prästgatan 1941 med Flemströmska stenhuset till höger. Bildkälla: Luleå kommuns stadsarkiv.



Bild 97. Floras kulle 1950. Bildkälla: Luleå kommuns stadsarkiv.



Bild 98. Busstationen på Loet 1973. Bildkälla: Luleå kommuns stadsarkiv.

Områdets historiska stadsutveckling

Programområdet var i pricip helt obebyggt när järnvägen och stationen byggdes runt 1890, och den stora bebyggelseutveckling som skedde från den tidpunkten fram till 1920 skedde utifrån stadsplanen som togs fram 1887 efter stadsbranden. Den gav form åt de breda, långsträckta esplanader och tvärgator som bildar Luleås rutnätsstruktur, med Storgatan som en tydlig centralaxel genom staden och byggnadskvarter hela vägen bort till Prästgatan, längre österut än tidigare. Framför järnvägsstationen planerades stora, öppna ytor inom kvarteren Loet och Fisken (idag Floras kulle) med avsikt att fungera som järnvägstorg.

På 50- och 60-talet genomfördes stora bygg- och stadsomvandlingsprojekt i andra delar av Luleå, men inom programområdet skedde de stora förändringarna senare, mycket i samband med förberedelserna för Stålverk 80. Exempel på detta är byggnationen av Rättscentrum (1978), busstationen i kvarteret Loet (1986) och de storskaliga postmodernistiska byggnadstillskott under 80- och 90-talet, vilket är en utveckling specifik för Luleå.

Platserna vid Loet och Floras kulle har haft funktionerna som park respektive torg och samlingsplats från 1800-talets slut och framåt. Loet har använts för torghandel, politiska samlingar och demonstrationer, nöjesfält och cirkusplats och isbana med hockey- och skridskoåkning. Loet förlorade sin funktion som torgyta i samband med att busstationen flyttades dit under 1960-talet.

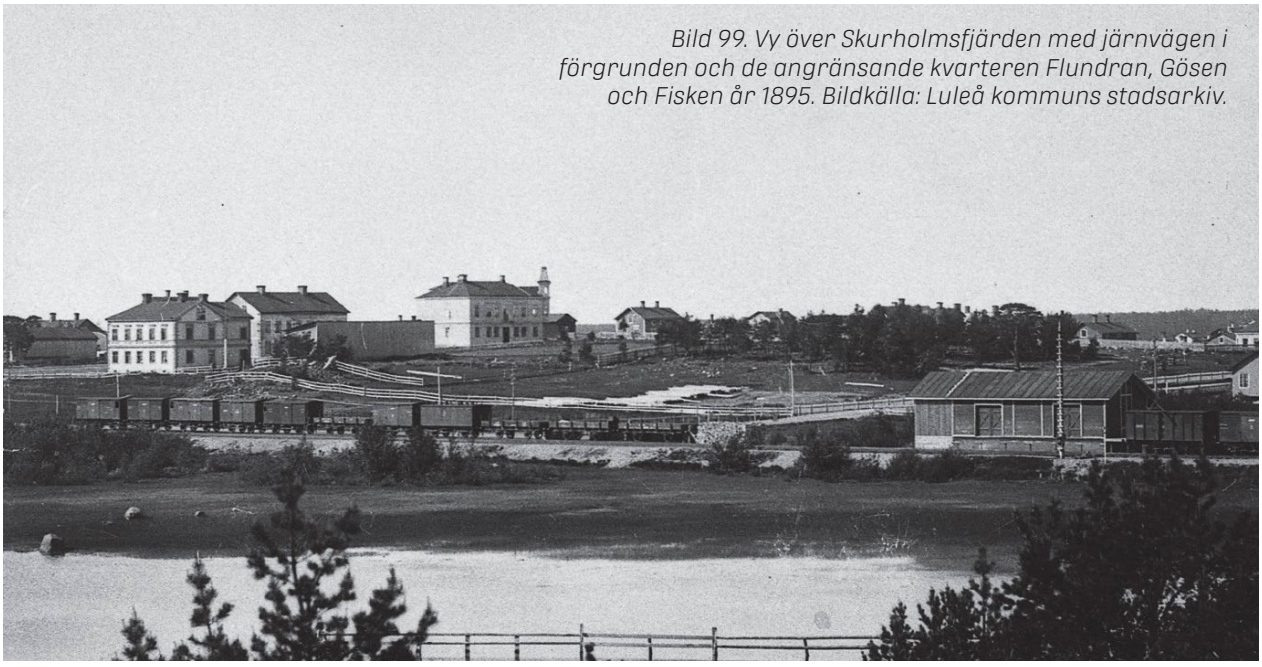


Bild 99. Vy över Skurholmsfjärden med järnvägen i förgrunden och de angränsande kvarteren Flundran, Gösen och Fisken år 1895. Bildkälla: Luleå kommuns stadsarkiv.

Transportinfrastruktur

Järnväg

Järnvägsanläggningen är en viktig länk för godstransporter till och från Luleå industripark på Svartön. Den omfattas av diverse riksintressen och namngivna objekt i Trafikverkets nationella plan för transportinfrastrukturen: Luleå C etapp 1, Luleå C etapp 2 och Norrbotniabanan.

Luleå C-projekten innebär bland annat ombyggnationer av järnvägsanläggningen, flytt och rivning av personvagnsuppställningen, byggnation av sido- och mittplattformer med plattformstak och en planskild plattformsförbindelse. Projekten innefattar också förberedelser inför Norrbotniabanan.

Som följd av Trafikverkets ombyggnationer behöver gång- och cykelbron Malmuddsviadukten rivas och ersättas av en ny bro i samma läge på en något högre höjd.

Riksintresset och järnvägsplaneringen för Norrbotniabanan överlappar delvis programområdet, vilket innebär osäkerhet i hur anläggningen av Norrbotniabanan kommer påverka främst de norra delarna av programområdet. Exempel på detta är den bomfällda passagen över järnvägen på Lulsundsgatan, som i och med Norrbotniabanan behöver vara planskild (under eller över järnvägen). Järnvägsplaneringen är i ett mycket tidigt skede, vilket innebär att delar av programområdet behöver betraktas som utredningsområden som hanteras vidare samordnat med Trafikverket och kommunens detaljplaneskede.

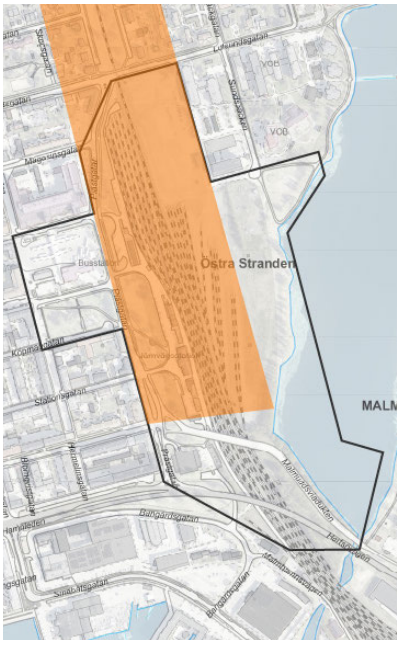


Bild 100. Riksintresset för Norrbotniabanans överlappning med programområdet.

Framtidens resande

Norrbotniabanans totala utbyggnad innebär en signifikant regionförstoring av Norrbotten och Västerbotten då alla stora städer längs kusten kommer ha pendlingsavstånd.

Pendelavståndet i tid kommer vara mellan 45-60 minuter mellan Luleå-Skellefteå respektive Skellefteå-Umeå. Detta innebär en 2 timmar tågresa mellan Luleå-Umeå, till skillnad från dagens 4-5 timmars resetid.

Vid tågresande är det inte bara resan i sig som är av betydelse för resenären, utan även tillgång till service som en stationsbyggnad, bytestider och möjligheter till anslutningsresor är av stor vikt för att möjliggöra en god helhet.

Kollektivtrafik

Idag är busstationen på Loet den regionala bussnoden i Luleå som angörs via Skeppsbrogatan och även trafikerar Prästgatan.

Lokaltrafiken har sin huvudsakliga nod vid Smedjegatan som trafikeras av samtliga busslinjer. I programområdet finns hållplatser vid Skeppsbrogatan, Prästgatan, Södra hamnleden och Järnvägsstationen. Hållplatsen på Södra hamnleden trafikeras av cirka 70% av lokaltrafikens busslinjer.

En tillgänglig, fungerande och effektiv busstrafik är en viktig faktor för att främja hållbart resande, men även ur ett jämlikhetsperspektiv, då det förbinder områden med olika socio-ekonomiska förutsättningar och erbjuder goda transportmöjligheter för personer i alla åldrar, med olika livssituationer och möjligheter.

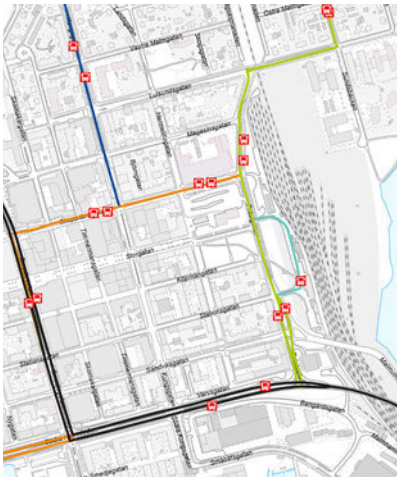


Bild 101. Lokaltrafikens trafikering och hållplatser (röda markeringar) genom programområdet



Bild 102. Länstrafikens trafikering genom programområdet



Bild 103. Befintligt cykelnät inom programområdet.

Gatunät

På västra sidan av järnvägen finns ett befintligt gatunät som följer rutnätskvarterens struktur. Majoriteten av gatorna är utformade med enfilig, dubbelriktad motortrafik kantade med trottoarer, bortsett från Prästgatan som även har svängfiler mot Södra hamnleden. Gaturummen har varierande bredd beroende på sin funktion.

Södra hamnleden och Prästgatan har båda cykelleder men är till bredden varierande. Malmuddsviadukten, som är den högst trafikerade entrén till centrum, ansluter till Prästgatan från Hertsöleden.

Lulsundsgatan utgör en viktig skolväg till och från Östra skolan och stadsdelarna öster om järnvägen.

Olika befintliga gatutyper i programområdet:

18 meter: Magasinsgatan, Skeppsbrogatan (cykelled) och Sandviksgatan (cykelled).

12 meter: Köpmangatan och Stationsgatan.

24 meter: Storgatan (huvudgata) och Lulsundsgatan.

Bebyggelse

Programområdet omfattar cirka 25 hektar av de östra delarna av Luleå centrumhalvö som kallas ”Östra utvecklingsområdet”. Genom programområdet går järnvägen, vilket är en stark barriär i stadsstrukturen som delar upp programområdet i två delar.

Delen av programområdet som ligger väster om järnvägen markerar avslutet av innerstadens rutnätsstyrda bebyggelsestruktur. Dessa delar har mycket låg täthet som till största del består av utspridda resenärsfunktioner för buss och tåg, parkytor, sidofunktioner till järnvägen och gång- och cykelpassager. Utöver buss- och tågstationen samt Floras kulle innehåller inte området några målpunkter och har utmaningar kopplat till trygghet. Prästgatan, Floras kulle och en del av järnvägsparken utgör ytor/stråk med viktiga ekologiska funktioner som bidrar till spridningssamband. Prästgatan och järnvägsparken innehåller inga uppehållsplatser för människor.

Öster om järnvägen finns ett markområde som möter Skurholmsfjärden och består av en del sidofunktioner till järnvägen som ej längre är i bruk. I övrigt är marken, som består av utfyllnadsmassor, obebyggd och består av grusade upplagsytor och sly. Längs strandremsan har vegetation vuxit upp som bidrar till vissa ekologiska värden. Markområdet ansluter till Skurholmsfjärden, en grund innerstadsfjärd som också har dokumenterade ekologiska värden.

Stadsform

Programområdet ansluter mot befintlig innerstadsstruktur där de äldre, traditionella kvarteren präglas av den tydliga rutnätsstadens idé, med stora kvarter där bebyggelsen ramar in de offentliga gaturummen och dess gårdar. Den generella byggnadshöjden är mellan 3-6 våningar och bebyggelsens gestaltning och utbredning varierar på grund av att kvarteren oftast är indelade i ett flertal mindre fastigheter. I programarbetet har två kvarter från innerstadens struktur studerats för att skapa vissa referensramar för ny bebyggelse, för att stärka sambandet mellan nytt och gammalt och främja upplevelsen av att innerstaden förlängs österut.

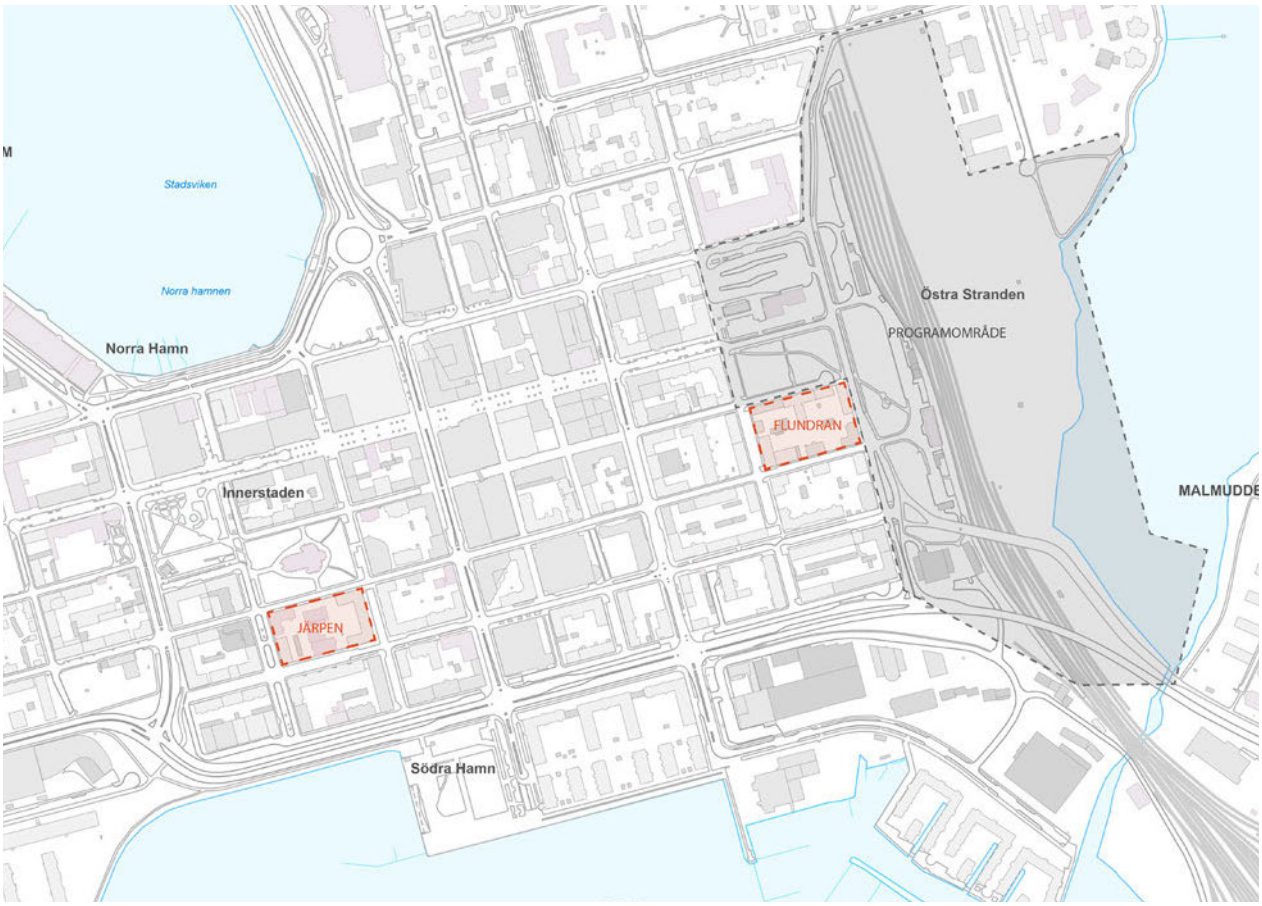


Bild 104. Karta över innerstaden med de två studerade kvarteren markerade i rött och programområdet markerat i grått.



Bild 105. Kartbild över kvarteret Flundran.

Kvarteret Flundran

Kvarteret är 115x75 meter stort och består av sex fastigheter med fastigheter som är 38x37 meter. Bebyggelsen är småskalig och varierad till sin utformning, mellan 2-4 våningar och placerad dikt an fastighetsgränsen mot gatan. Detta ramar in kvarterets innergård, som inrymmer grönytor, parkering, gårdshus, med mera, beroende på de olika fastigheternas användning. Gatorna som omger kvarteret varierar mellan 12 och 18 meters bredd. Den rymliga kvartersstorleken och bebyggelsens småskalighet innebär att husen och innergården får mycket god solinstrålning, trots att solen står lågt stora

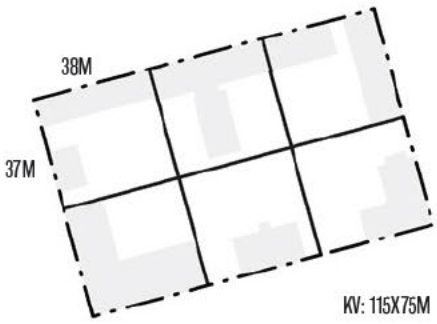


Bild 106. Fastighetsindelning och kvartersstorlek.

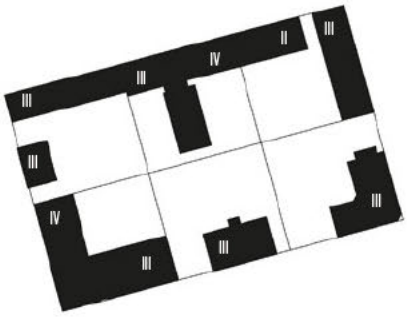


Bild 107. Bebyggelseyta och våningsantal.

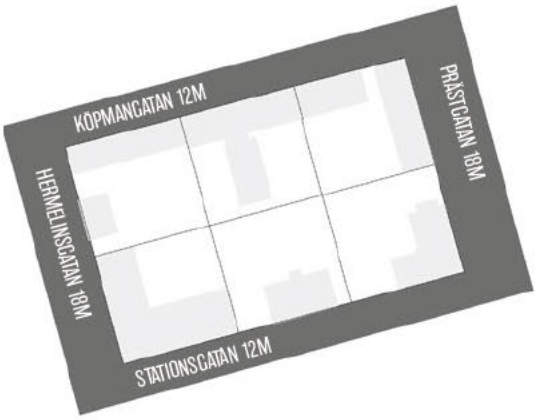


Bild 108. Omgivande gators bredd.

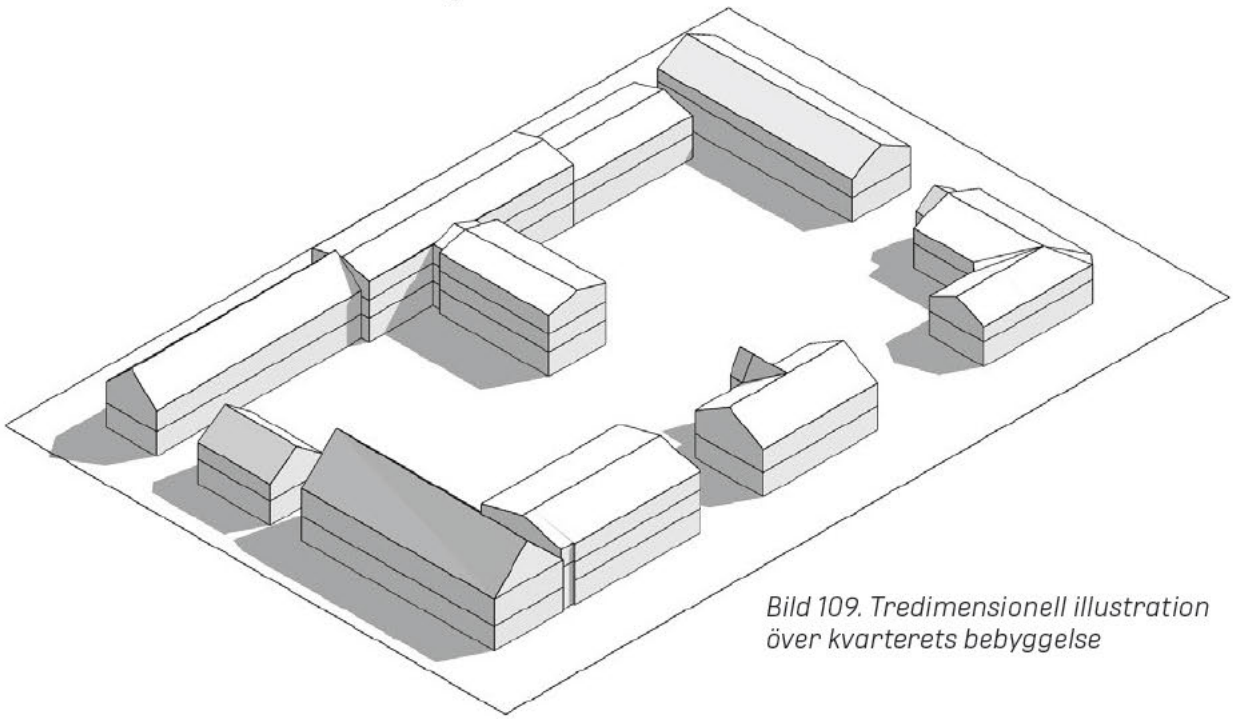


Bild 109. Tredimensionell illustration över kvarterets bebyggelse

Kvarteret Järpen

Kvarteret är 112x62 meter stort och består av fyra fastigheter i varierande storlek. Bebyggelsen är på grund av höjdskillnader utfört i suterräng och något högre än i kvarteret Flundran, mellan 3-6 våningar, och har en mer uppluckrad bebyggelsestruktur. Kvarterets östra sida är dock byggd mer som ett traditionellt slutet kvarter som definierar de östra hörnen. Byggnaderna är generellt placerade i gräns mot gatan, bortsett från ett av husen, Luleå Stift, som är en kulturhistoriskt betydelsefull byggnad med en remsa förgårdsmark som skapar en platsbildning framför den nyklassicistiska byggnaden. Gårdarna in mot kvarteret består till stor del av grönska som letar sig ut mot gatorna i luckorna som uppstår mellan huskropparna, men även ett inre torg och parkering. Till väster ligger den mer representativa Kyrkogatan, 24 meter bred, som leder upp till Domkyrkan. Kvarteret omges av gator mellan 12 och 18 meters bredd i övrigt. Trots att kvarteret är mindre med högre bebyggelse, uppnår det en god solinstrålning i kvarteret

d

en



Bild 110. Kartbild över kvarteret Järpen.

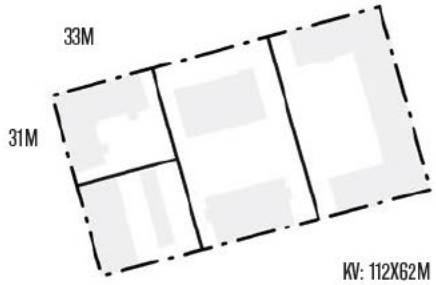


Bild 111. Fastighetsindelning och kvartersstorlek.

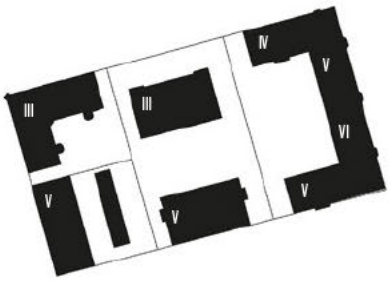


Bild 112. Bebyggelseyta och våningsantal

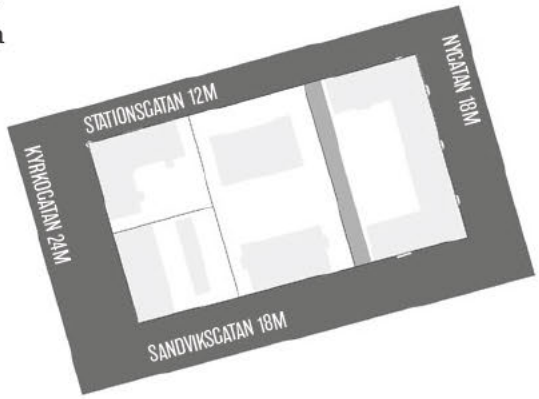


Bild 113. Omgivande gators bredd.

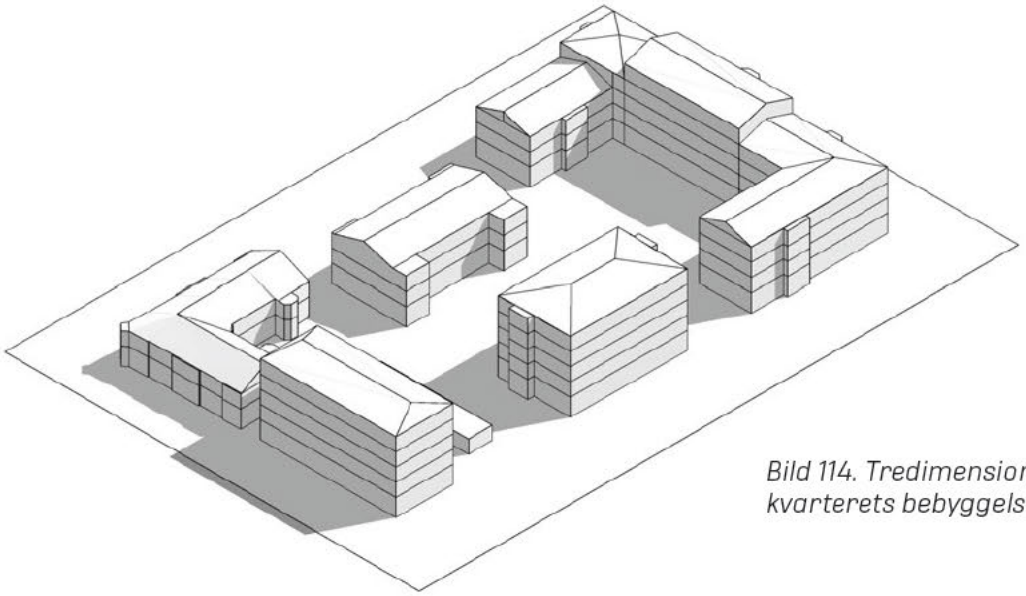


Bild 114. Tredimensionell illustration över kvarterets bebyggelse

Kulturmiljö

Programområdet inkluderar eller angränsar till byggnader och platser av högt kulturmiljövärde, vilka listas nedan:

- Järnvägsstationen och dess läge
- Siktlinjen mot stationen längs Stationsgatan
- Platsen och parken framför järnvägsstationen
- Parken Floras kulle med omgivande historisk bebyggelse

Järnvägsstationen som frontas med en platsbildning och parkmiljö är ett tydligt uttryck för 1800-talets stadsplaneideal med symmetri, axialitet samt luft och grönska. Stationsgatan som axialt stråk med stationen som fondmotiv, tillsammans med parkanläggningen, visar järnvägens betydelse som stadsbyggande element. Det nedsänkta läget förstärker dessutom upplevelsen av stadens topografi och ger platsen en särskild rumslig karaktär.

Järnvägsmiljön speglar industrialiseringens och järnvägens roll i samhällets modernisering under senare delen av 1800-talet och 1900-talet. Stationen och parken vittnar om en tid då järnvägen var en central framtidssatsning och då parker sågs som en naturlig del av offentliga miljöer, med koppling till hälsa, bildning och modernitet.

Järnvägsstationens nuvarande gestaltning präglas ännu av ombyggnaden som skedde kring 1920, då dess ursprungliga tegelfasad omvandlades till en putsfasad med tjugotalsklassicistisk stil, med symmetri, balanserade proportioner och klassicistiska detaljer. Senare förenklingar av fasaden speglar funktionalistiska ideal, vilket gör byggnaden till ett tydligt exempel på skiftande arkitekturideal. Som Luleås första byggnad med cementgrund har den även ett byggnadsteknikhistoriskt värde.

Utöver miljön kopplad till järnvägsstationen finns några av Luleås äldsta byggnader i angränsning till programområdet, exempelvis inom Torsken 5, Flundran 5, Gösen 3 och Sillen 5. Tillsammans med den tydliga kvartersstrukturen och övrig bebyggelse bildar dessa en tydlig bebyggelsefront som tecknar sig mot järnvägsområdet runt Floras kulle och kvarteret Loet.

Floras kulle har använts som grön offentlig plats under lång tid och har fått sitt namn från kvinnan Flora, som testamenterade parken till Luleå stad med villkor om att det skulle förbli en grönskande plats. Floras kulle inrymmer några av stadens äldsta tallar.

Sociala aspekter

Rekreation och friluftsliv

Rekreationsområden är dels viktiga för klimat och miljö, men även för folkhälsan. Skurholmsfjärden är en viktig källa till rekreation och friluftsliv, sommar som vinter, som på grund av sin öppning till havet innebär att den används flitigt för småbåtar, kanoter, fiske, bad och andra vattenaktiviter. På vintern används isen för exempelvis skridsko- och skidåkning, cykling och promenader.

Runt nästan hela Skurholmsfjärden går ett rekreationsstråk på land, ”Hälsans stig”, som är välanvänt både till vardags och för löptävlingar. Delar av Skurholmsfjärdens strandlinje inom programområdet är delvis stängslad och otillgänglig för allmänheten idag, vilket innebär att strandstråket Hälsans stig bryts och i stället förlängs runt hela järnvägsanläggningen.

Barn och unga

? Vad skapar goda livsmiljöför barn?

- God belysning
- Ökad synlighet och orienterbarhet, siktlinjer och överblickbarhet
- Lugna inomhusmiljöer
- Närvaro av trygga vuxna
- Trygga väntzoner
- Barnanpassad skyltning
- Generösa och barnvänliga gång- och cykelstråk
- Säkra skolvägar
- Informella, mångfunktionella och gröna ytor för lek och spontanrörelse
- Rekreativa miljöer för olika åldersgrupper
- Delaktighet och inflytande

Barn och unga är en mycket diversifierad målgrupp, men generellt är de mer känsliga för otrygga miljöer som skapas vid dålig belysning, begränsad sikt, höga ljudnivåer och anonymitet. De är också mer känsliga för buller och luftföroreningar.

I den fysiska planeringen är det viktigt att beakta barn och ungas möjlighet att röra sig och ta sig fram självständigt, vilket kräver hänsyn till skolvägar, trygg och fri rörelsemöjlighet i offentliga miljöer och att det finns utrymmen för barn där de kan mötas och vara aktiva utan krav på konsumtion eller prestation.

Barn är känsliga för otrygga miljöer som uppfattas vid högt tempo, komplexa trafikmiljöer. De blir mer utsatta när infrastrukturen för gång och cykel är otillräcklig eller osäker. Därför är det viktigt att främja barnsäkra stråk både i planering och under byggtid. Vid säkerhetsbedömningar är balanserade riskbedömningar bra för att balansera säkerhetsaspekter mot barns möjlighet till rörelse, lek och lärande, så att säkerheten inte sker på bekostnad av deras utveckling.

Ungas syn på programområdet

En grupp ungdomar i gymnasieålder har i ett samverkansprojekt mellan Luleå kommun, Norrbottens

Byggmästareförening och Luleå tekniska universitet, arbetat med programområdet genom analyser och utvecklingsförslag.

Deras analys av området var en stökig och oattraktiv miljö med dominerande trafikbarriärer, brist på vistelse- och aktivitetsytor och en avsaknad av miljöer som lockar unga.

Närheten till matvarubutik, hotell, Floras kulle och olika målpunkter lyftes som styrkor, medan närheten till Systembolaget och trafikbarriärerna sågs som svagheter.

Förslagen för utveckling omfattade bland annat:

- En centralstation och bussterminal med modern och vacker gestaltning och bra bussförbindelser, med caféer, restauranger, parkytor och handel i anslutning.
- Sport- och aktivitetsanläggningar, natur- och parkområden med blommor, odlingar och träd, torg med vattenlek och lekplatser med fina utsikter.
- Nya byggnader i modern och intressant arkitektur med bostäder, skola, en stormarknad, butiker och caféer samt en ”signaturbyggnad” som exempelvis ett vetenskapscentrum för marina arter och akvarier, Teknikens hus eller industrimuseum.
- Bättre närhet till vattnet med strandområden, grillplatser och promenadstråk.
- Att centralstationen stärks med hjälp av konst som knyter till Luleås identitet och att offentliga platser på vintertid kan prydas av snö- och isskulpturer.
- Att lägga hela järnvägen i en tunnel under området eller på en bro som man kan gå under för att minska störningar.

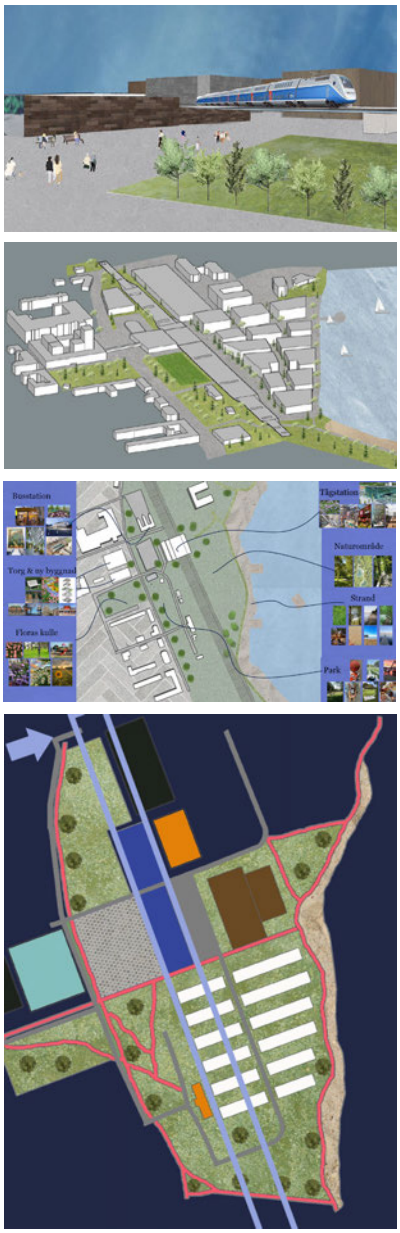


Bild 115. Olika förslag på utveckling i planprogrammets område, av gymnasieungdomar i Luleå.

Trygghet, tillgänglighet och jämlikhet

Enligt Boverkets definition är trygghet något individuellt, som i stor grad skapas genom en tolkning hos varje individ. Den baseras på en kombination av sinnesintryck, egna erfarenheter samt andra individers och mediers beskrivning av risken för att utsättas för brott eller otrygghet. Vi vet att:

- Fysisk miljö påverkar både brottslighet och upplevelsen av trygghet
- Den byggda strukturen spelar stor roll
- God gestaltning av den byggda miljön kan bidra till att förändra människors vardag

- Med rätt kunskap går det att planera miljöer som förebygger brott

En miljö som upplevs otrygg kan vara säker och relativt ofarlig att vistas på, men känslan av otrygghet kan skapa ovilja att vistas där.

Exempel på åtgärder som kan leda till ökad upplevelse av trygghet kan vara jämn och bländfri belysning, bra överblickbarhet, genomtänkt placering och underhåll av vegetation, men det kan också vara platser för aktiviteter eller angränsande bostäder, som befolkar platsen med människor under större del av dygnet. Mörka passager, skymda platser, skuggiga hörn, dåligt underhåll, odefinierade/ödsliga ytor och skymd sikt skapar otrygghet.

Platsanalys ur trygghetsperspektiv (2025)

Platser som kan förbättras:



Hertsövägen och Malmuddsviaduktens undersidor



Prästgatan: cyklister och fotgängare på samma yta



Svåröverblickbara, otillgängliga miljöer med långa avstånd



Baksidor, stängda fasader och prång

Otrygga miljöer:





Entré/utgång direkt ut på trafikerad yta



Svårlästa ytor för trottoar, parkering, väg



Avbrutna stråk: Hermelinsgatan



Inga sittmöjligheter, dålig belysning, få stigar och gångvägar



Baksidor där otrygga vuxna samlas



4 st parallella gaturum med oklar användning



Trasigt och skräpigt

Mark- och vattenförhållanden

Markförhållanden och topografi

Marken inom programområdet är relativ plan och sluttar generellt från väster till öst, mot Skurholmsfjärden. Störst höjdskillnader finns på västra sidan av järnvägen, där högsta punkten ligger i Floras kulle på ca +11 och lägsta punkten är vid järnvägen, på cirka +3. Marken inom Floras kulle sluttar ned mot nordöst. Inom fastigheten Sillen 5 finns också en större variation, där befintlig marknivå ligger på mellan ca +7 och +4 och marken sluttar ned mot nordöst.

På östra sidan av järnvägen varierar marknivån mellan ca +2 och +4. Vid strandlinjen sluttar marken kraftigt ner mot vattnet. I princip hela markområdet öster om järnvägen, inklusive jordbanken för gång- och cykelbron Malmuddsviadukten, är successivt utfyllt över tid, vilket kan utläsas av historiska kartor.

Marken inom programområdet utgörs generellt av fyllning ovanpå silt och lera, följt av fast friktionsjord (morän). Sulfidjord förekommer inom lera- och siltlagret inom stora delar av området. Djupet ner till fast mark varierar inom området mellan ca 0–8 m i undersökta punkter.

Tillgängliga geologiska och geotekniska underlag visar

att marken i stort är lämplig för exploatering och att inga uppenbara hinder föreligger. Samtidigt behöver flera geotekniska risker hanteras vidare i kommande skeden. Generellt bedöms de geotekniska och topografiska förhållandena vara mer gynnsamma på den västra sidan av järnvägen.

De geotekniska frågeställningar som i huvudsak behöver utredas inför kommande detaljplanskeden är stabiliteten mot Skurholmsfjärden och val av grundläggningsmetoder i den östra delen av området, där förekomsten av finkorniga jordmaterial och sulfidjord är större. Utöver detta behöver sjöbottens geometri mätas in för vidare planering av utfyllnad i Skurholmsfjärden.

Grundläggning

Förutsättningar för nybyggnation av bebyggelse och broar bedöms i huvudsak som goda, men behöver vidare geotekniska undersökningar i efterföljande planeringsskeden.

Grundläggning kommer företrädesvis behöva utföras med djupgrundläggning, som exempelvis pålning, för planerad byggnation inom området. Detta gäller särskilt för planerade flervåningshus och för gång- och cykelbroar. Inom några områden skulle grundläggning för lägre byggnader kunna utföras med platta, på plintar eller med urgrävning och återfyllning.

Slutgiltig utformning och placering av byggnader kan med fördel anpassas efter att geotekniska och hydrogeologiska fält- och laboratorieundersökningar har utförts, för att på så vis dra nytta av förekomst av områden med mer gynnsamma grundläggningsförhållanden.

Vattenområden

Programområdet omfattar en del vattenområdena Skurholmsfjärden och Svartholmskanalen. Skurholmsfjärden är en oreglerad havsfjärd vars vattennivå varierar med havsnivå, och ansluter till havet via Skurholmskanalen. Skurholmskanalen var ursprungligen ett sund, men i takt med utfyllnader mellan innerstaden och Svartön har vattendraget smalnats av till en kanal.

Hydrogeologiska förhållanden

Uppmätta grundvattennivåer inom området varierar generellt mellan ca 0 och +2,5. I norra delen av programområdet förekommer lokalt ett övre grundvattenmagasin i fyllningen och sanden ovan de täta jordlagren, samt ett undre grundvattenmagasin under de täta jordlagren.

Strandskydd

Generellt strandskydd gäller 100 meter från strandlinjen enligt miljöbalken 7 kap. 14 §. Enligt miljöbalken 7 kap. 18 g § återinträder strandskyddet i ett område när en detaljplan ersätts med en ny detaljplan vilket innebär att frågan behöver prövas på nytt mot de nu gällande reglerna.

Kommunen kan upphäva strandskyddet för ett område i samband med att en ny detaljplan antas om det finns särskilda skäl för det och om intresset av att detaljplanera området väger tyngre än strandskyddets syften.

De särskilda skäl som gäller för att upphäva strandskyddet är om området:

1. redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften,
2. genom en väg, järnväg, bebyggelse, verksamhet eller annan exploatering är väl avskilt från området närmast strandlinjen,
3. behövs för en anläggning som för sin funktion måste ligga vid vattnet och behovet inte kan tillgodoses utanför området,
4. behövs för att utvidga en pågående verksamhet och utvidgningen inte kan genomföras utanför området,
5. behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området, eller
6. behöver tas i anspråk för att tillgodose ett annat mycket angeläget intresse.

Upphävande av strandskydd hanteras inte i ett planprogram utan i efterföljande detaljplaneprocesser. Skäl för att upphäva strandskyddet inom programområdet bedöms höra till punkt 1 och punkt 5.

Miljö, risk och hälsa

Buller

Buller är oönskat ljud som kan innebära risk för olägenheter och påverkan på människors hälsa. I fysisk planering är väg- och spårbuller särskilt styrande och regleras förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader.

Inom programområdet utgör järnvägen som passerar genom området en betydande bullerkälla, tillsammans med intilliggande och genomgående gator.

För att uppnå riktvärden vid bostäder och dess gårdsmiljöer intill större bullerkällor är även utformning och placering av byggnader av stor betydelse för att uppnå bulleravskärmande effekter. Det effektivaste sättet att avgränsa bullernivån är att begränsa bullerspridningen vid källan, som i detta fall är järnvägen.

Friyta

Friyta är ett begrepp som avser gemensamma utomhusytor som anordnas för bostäder, även kallat bostadsgård. Friytan bör utgöra cirka en sjättedel av bostädernas bruttototalarea (BTA) och ska i första hand fylla ett socialt och rekreativt behov för de boende. Den betyder särskilt mycket för barn, äldre och människor med funktionsnedsättningar, eftersom den erbjuder utomhusvistelse nära bostaden.

Hantering av höga vattennivåer

Planerad bebyggelse och infrastruktur behöver översvämningssäkras mot en nivå om +2,5 meter enligt kommunens riktlinjer. För samhällsviktig verksamhet gäller +3,0 meter. Översvämningssäkring kan hanteras i bebyggelsens konstruktion eller genom höjdsättning. Inom programområdet är risken för höga vattennivåer störst i den nordöstra delen av området, på befintlig grönyta.



Bild 116. Översvämningsdjup vid havsnivå +2,5 meter (övre bilden) och vid havsnivå +3 meter (nedre bilden).

Grönt: 0-20 cm

Gult: 20-50 cm

Rött: >50 cm.

Källa: Ramboll (2026)

Förorenad mark

En översiktlig bedömning av programområdets markmiljöförutsättningar har genomförts av Sweco (2026) under programarbetet. Programområdet utgörs av ett tidigare bangårds- och stationsområde med långvarig och varierad järnvägsverksamhet. Området präglas av komplex föroreningshistorik, stora kunskapsluckor och känsliga omgivningsförutsättningar, vilket sammantaget innebär förhöjd risk i samband med exploatering.

Den översiktliga bedömningen av risker visar att det föreligger potentiella miljö- och hälsorisker kopplade till förorenad jord och grundvatten inom området, vilket kan medföra behov av riskreducerande åtgärder i kommande skeden.

Det finns identifierade kunskapsluckor avseende bland annat föroreningssituationen i vissa delar av området, utbredning av konstaterade föroreningar, grundvattenförhållanden, eventuell förekomst av sulfidjord samt förutsättningar för spridning av föroreningar till Skurholmsfjärden. Därtill är de hittills analyserade parametrarna begränsade, vilket innebär att förekomst av andra föroreningar än de undersökta inte kan uteslutas.

För att kunna bedöma typ av risker, riskernas storleksordning och behov av omfattning av eventuella åtgärder på ett mer tillförlitligt sätt kan ytterligare undersökningar och en fördjupad, platsspecifik riskbedömning behöva genomföras när förutsättningarna för framtida markanvändning har preciserats.

Behov av kompletteringar i redan undersökta områden:

- PFAS i mark på ytan där den tidigare godsmottagningen brunnit, liksom eventuell förekomst av dioxiner och furaner i ytliga markskikt.
- Beläggningsskikt som påträffas i samband med kommande provtagning bör undersökas för att identifiera och avgränsa eventuell tjärhaltig beläggning.
- Provtagning av porgas för att ringa in förekomst av flyktiga kolväten och spridningsvägar i området, särskilt gällande klorerade lösningsmedel.
- MIP-sondering som ett första steg vid fortsatt utredning av flyktiga kolväten, samt för att avgränsa kända förekomster av BTEX, tyngre aromater och PAH:er. MIP-sondering

rekommenderas även för att undersöka eventuell spridning av klorerade lösningsmedel till programområdet från kemtvättar väster om området.

- Förekomst och avgränsning av sulfidjord med hänsyn till risk för urlakning av metaller.

Provtagning i ej undersökta områden (mark och grundvatten):

- Metaller
- Oljeföroreningar
- PAH:er

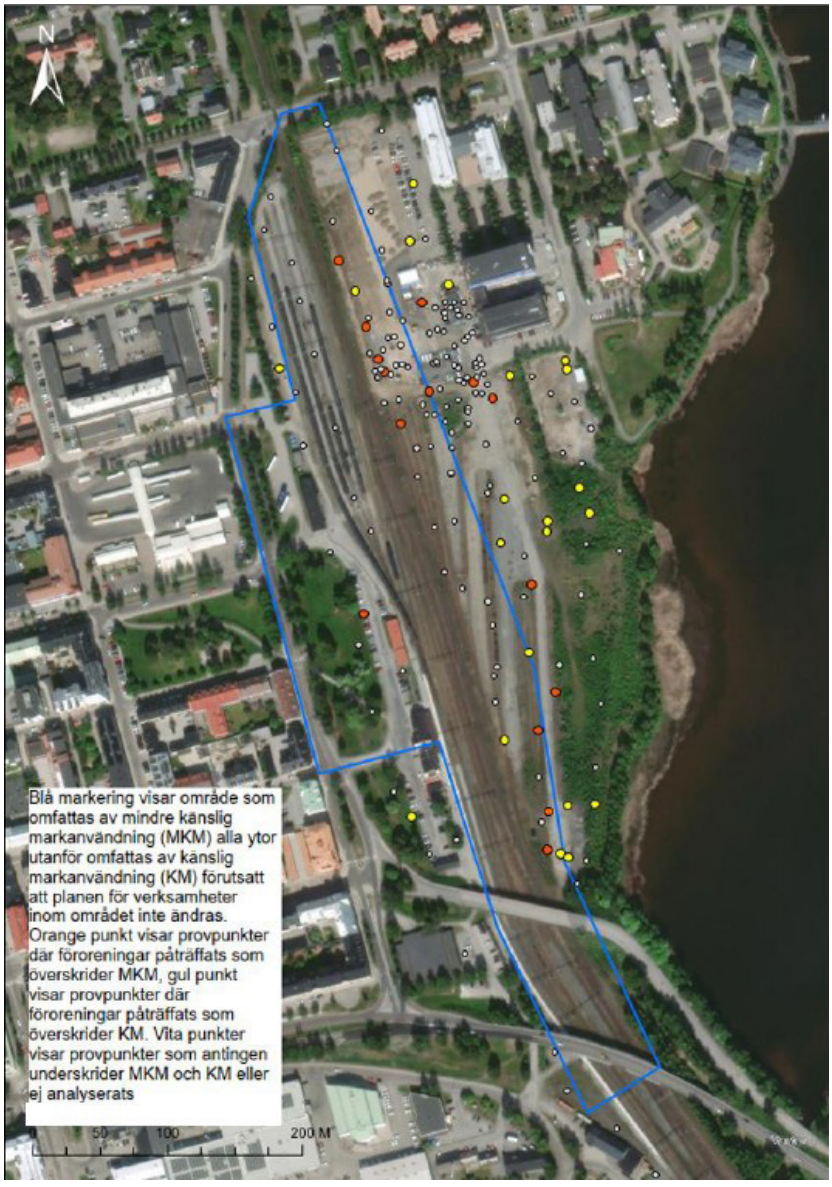


Bild 117. Sammanlagd föroreningssituation relaterat till utförda provtagningar och dess förhållande till det planerade området för riktvärden KM och MKM (där området innanför blå linje redovisar markanvändning för bedömningsgrunderna MKM.)

- BTEX
- PFAS
- Klorerade lösningsmedel
- Pesticider (i närheten av spåren)

Risk för farligt gods

Järnvägen utgör en transportled för farligt gods, vilket innebär att hänsyn måste tas vid detaljplanering i närhet av järnvägen.

Länsstyrelsen för Norrbotten och Västerbotten har gett ut publikationen *Riktlinjer för fysisk planering - skyddsavstånd till transportleder för farligt gods i Norrbottens och Västerbottens län* (2019) som redogör för riktlinjer kring riskhänsyn och skyddsavstånd nära rekommenderade transportleder för farligt gods. Skyddsavstånden som anges ska i detaljplanesammanhang mätas från byggrättens gräns till järnvägens spårkant.

För järnvägssträckan inom programområdet anger riktlinjerna minst 30 meters skyddsavstånd för ”**mindre känslig**” och ”**normalkänslig**” verksamhet. Det innefattar exempelvis detaljhandel, parkeringshus, kontor, centrumverksamhet, bostäder i småhus och mindre hotell. För ”**känslig verksamhet**” anges minst 50 meters skyddsavstånd, som med utformning av brandfasad kan reduceras till 45 meter. Känslig verksamhet innebär bland annat flerbostadshus, vård, skola och större hotell/konferens.

Allra närmast järnvägen kan ”**ej känslig**” verksamhet förläggas, som exempelvis parkeringar och gator.

Om planerad markanvändning ligger innanför det rekommenderade skyddsavståndet efter säkerhetshöjande åtgärd behöver en särskild riskutredning göras för planen.

Natur

Kommunens ekolog har gjort fältbesök och en översiktlig bedömning av naturvärdena inom grönområdena som ingår i planprogrammet. Fullständig redogörelse går att läsa i bilagan ”PM naturvärden Östra stranden” (2026).

Området utgör i sin helhet tillrättalagd park med klippta gräsytor och artificiella/utfyllda markområden utan förutsättningar för någon anmärkningsvärd markflora.

Grönområdena inom planprogrammets avgränsning har generellt låga naturvärden. Konstlade och/eller påverkade miljöer av parkkaraktär ger inte stort utrymme för biologisk mångfald. Vissa strukturer höjer dock värdet något. Främst äldre trädindivider av björk och poppel i parkmiljön, där allén längs Prästgatan särskilt kan nämnas. ”Strandskogen” längs kanten för den utfyllda marken mot fjärden har en viss ekologisk funktion, både som spridningskorridor och som skydd för fågellivet i fjärden och våtmarksmiljön (vassbältet). Biotopen som sådan är dock av begränsat värde. Våtmarken utgör i sig områdets relativt sett värdefullaste naturmiljö.

Denna beskrivning är översiktlig, men bedöms vara tillräcklig för att fylla syftet inom planprogrammet. Vid fortsatt planering och inför eventuella åtgärder, som utfyllnad i vattnet, förutsätts mer detaljerade och anpassade naturvärdesinventeringar.

Beskrivningen följer inte SIS-standard för naturvärdesinventeringar, varför naturvärdesklassning av de undersökta områdena inte kan göras. Kommunekologens bedömning att det finns begränsade förutsättningar för att naturvärdesbiotoper enligt standardens definition ska kunna pekas ut. Möjligen skulle allén och våtmarken i fjärden kunna kvala in som naturvärdesklass 4, visst naturvärde.

”Strandskogens” artificiella karaktär gör att dess funktion för Skurholmsfjärdens ekologiska status (kvalitetsfaktorn morfologiskt tillstånd) är överspelad. Den branta stranden med utfyllnadsmassor ger ingen funktion som svämplan, utan det är en knivskarp gräns mot vattnet, utan övergångszon.

Teknisk försörjning

Delar av programområdet omfattas av verksamhetsområde för VA och dagvatten och vissa delar främst på Östra stranden ingår inte i verksamhetsområdet. Det finns utbyggt allmänna och enskilda befintliga ledningar för dagvatten, vatten- och avlopp, el, tele, fjärrvärme och fiber inom programområdet.

Vid ett genomförande av planprogrammet behöver den tekniska försörjningen utökas med nya ledningsstråk, framför allt på östra sidan av järnvägen. I och med ett genomförande kommer även hela programområdet att anslutas till verksamhetsområde för dagvatten och VA.

Dagvatten och MKN vatten

Programområdet kan avleda dagvatten till två recipienter: Skurholmsfjärden och Yttre Lulefjärden. Majoriteten av dagvattnet bedöms ledas till Skurholmsfjärden.

Kvalitetskravet på Skurholmsfjärdens är ”måttlig ekologisk status 2027” och ”god kemisk ytvattenstatus”. Idag har recipienten ”måttlig status” avseende ekologisk klassning och ”ej god” avseende kemisk klassning. Utslagsfaktorerna för den ekologiska statusen är kopplad till det morfologiska tillståndet, som är otillfredställande. Därtill är parametrarna längsgående konnektivitet, försurning och fisk måttlig. Den ekologiska klassningen har även sämre än god status på grund av fysisk påverkan från närliggande tätortsbebyggelse.

Skurholmsfjärdens kemiska status påverkas av att flouranten, PFOS, polybromerade difenylterar (PDBE) och kvicksilver (Hg) överskrider gränsvärdena, vilket gör att recipienten inte uppnår god status. Föroreningskällorna beror på förorenade områden, urban markanvändning, trafik, atmosfärisk deposition och historiska föroreningar.

PDBE och kvicksilver är ämnen hittas i alla Sveriges sjöar är undantagna från kravet att nå god status. Skälet för undantag är att det bedöms vara tekniskt omöjligt att sänka halterna av dessa ämnen till de nivåer som motsvarar god kemisk ytvattenstatus. Problemet beror främst på påverkan från långväga luftburna föroreningar och bedöms ha en sådan omfattning och karaktär att det i dagsläget saknas tekniska förutsättningar att åtgärda det. De nuvarande halterna (december 2015) får dock inte öka.

Yttre Lulefjärden uppnår ”god” ekologisk klassning och den kemiska klassningen ”ej god”. Den kemiska statusen påverkas av antracen, dioxiner, flouranten, tributylföroreningar (TBT), polybromerade difenylterar (PDBE) och kvicksilver (Hg) vilket gör att recipienten inte uppnår god status. Identifierade föroreningskällor enligt VISS är förorenande områden, urban markanvändning, trafik, och atmosfärisk deposition.

PDBE och kvicksilver är ämnen hittas i alla Sveriges sjöar är undantagna från kravet att nå god status. Skälet för undantag är att det bedöms vara tekniskt omöjligt att sänka halterna av dessa ämnen till de nivåer som motsvarar god kemisk ytvattenstatus. Problemet beror främst på påverkan från långväga luftburna föroreningar och bedöms ha en sådan omfattning och karaktär att det i dagsläget saknas tekniska

förutsättningar att åtgärda det. Halterna får inte öka ovan den senaste inmätningen (december 2015).

Med bakgrund till risken av föroreningar i marken i programområdet bör infiltration till grundvatten undvikas inom programområdet för att undvika förflyttning av markföroreningar till grundvattnet. Även om det endast infiltrerar i mark som är fri från föroreningar så finns det risk att vattnet senare rinner genom förorenade massor nedströms och bär med sig föroreningar till recipienten. Om infiltration ska tillämpas inom programområdet bör det ske efter utredning som visar risker och konsekvenser av infiltration till grundvattnet. I vissa fall vid sanering av mark saneras endast det övre jordlagret och ibland är det otillräckligt för att motverka risken till att föroreningar följer med det infiltrerade vattnet ut från området.

Skyfall

Området är idag påverkat av flera kända lågpunkter och översvämningsproblematik vid skyfall, vilket behöver beaktas i den framtida skyfallshanteringen. En simulering av ett 100-årsregn med klimatfaktor 1,25 på befintlig situation visar att större lågpunkter fylls med vatten vid analyserat regn. I lågpunkten i järnvägsparken mellan järnvägsstationen och Prästgatan blir det stående vatten, med vattendjup på ca 80 cm i de djupaste sektionerna. Längs med järnvägen i nuvarande tåguppställningsplats blir det stående vatten med ett vattendjup på ca 30 cm i de djupaste sektionerna. Även öster om järnvägen uppnår vattendjupet som mest ca 30 cm.

Resultatet visar även vattnets flödesvägar in till programområdet. Vattnet rinner västerifrån via gator som ansluter till Prästgatan, samt norrifrån via Östra och Västra järnvägsesplanaden över Lulsundsgatan och vidare mot det instängda området mellan Prästgatan och banvallen. När det instängda området fyllts upp bräddar vattnet vidare över järnvägen strax norr om nuvarande stationshus. På östra sidan järnvägen/banvallen finns en större flödesväg vid Sundsbacken som leder vattnet tvärs över nuvarande grönyta i nordöst, ut till Skurholmsfjärden. En mindre del i programområdets sydvästra del avrinner söderut mot Bangårdsgatan och vidare till Yttre Lulefjärden.

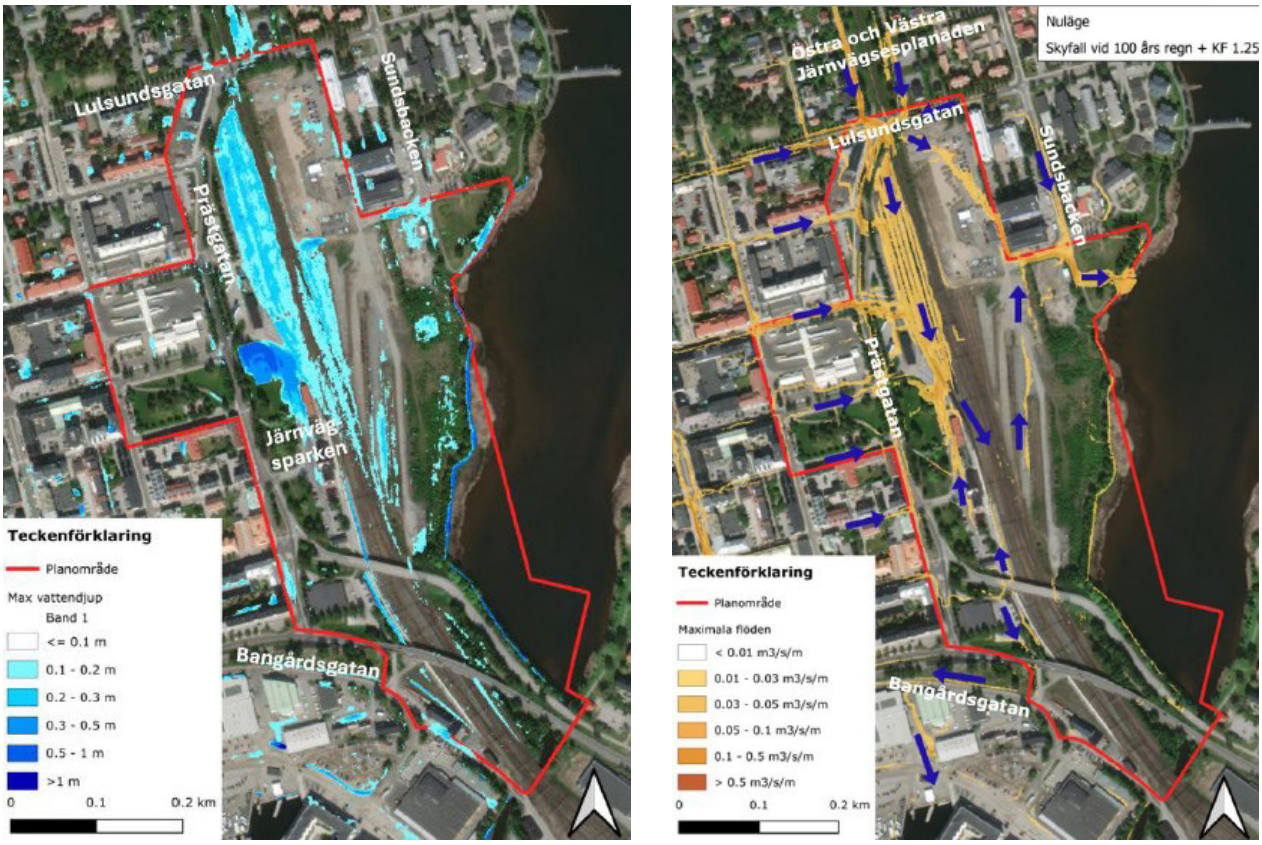


Bild 118. Till vänster: Maximala vattennivåer som uppstår vid ett 100-årsregn med klimatfaktor 1,25, på befintlig situation. Till höger: Maximala flöden som uppstår vid ett 100-årsregn med klimatfaktor 1,25, på befintlig situation. Källa: Ramboll (2026)

Dnr: KLF2025/1386

Detaljplaneprogram för
Luleå Centralstation och Östra stranden

Luleå kommun Norrbottens län

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Bakgrund

Samhällsbyggnadsutskottet beslutade 2025-09-22, § 61 att ge Kommunstyrelseförvaltningen i uppdrag att upprätta förslag till detaljplaneprogram för Luleå Centralstation och Östra stranden. Syftet med planprogrammet är att utveckla Luleå Centralstation som en attraktiv bytesnod för hållbart resande och att hantera stadsutveckling i stationsområdet och Östra stranden som en helhet.

Hur samrådet bedrivits

Planprogrammet handläggs enligt plan- och bygglagen (2010:500) kap 5, vilken bland annat reglerar hur samråd ska bedrivas samt att undersökning ska göras om detaljplaneprogrammet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. För att få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt och för att ge möjlighet till insyn och påverkan ska samråd ske med myndigheter, sakägare och övriga berörda enligt 5 kap. 11 §, plan- och bygglagen.

Ett förslag till planprogram har därför visats för samråd under perioden 1 juni-22 juni 2026. Programhandlingarna har funnits tillgängliga på Luleå kommuns webbplats, Stadsbiblioteket på Kulturens hus samt i Stadshuset. Planhandlingarna och information om samrådet har i detta fall sänts till länsstyrelsen, lantmäterimyndigheten och berörda fastighetsägare (se sändlista).

Den 10 juni anordnades ett samrådsmöte på ISF förvaltningsbyggnad vid Södra hamn dit allmänheten bjöds in för dialog och mer information. Vid mötet deltog cirka 25 personer.

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

Under samrådstiden inkom 35 skrivelser.

Skrivelser utan invändningar har inkommit från:

- Vattenfall Eldistribution AB, 2026-06-01
- Gällivare Skogssameby, 2026-06-04

Skrivelser med synpunkter och/eller frågor har inkommit från:

- Privatperson 1, 2026-06-01 (Boende på Östermalm)
- Privatperson 2, 2026-06-01 (Boende på Skurholmen)
- Privatperson 3, 2026-06-01 (Boende på Lulsundet)
- Privatperson 4, 2026-06-01 (Boende på Björkskatan)
- Skanova (Telia Company) AB, 2026-06-02
- Lantmäteriet, 2026-06-02
- Räddningstjänsten, 2026-06-03
- Privatperson 5, 2026-06-04 (Boende på Kronan)
- Privatperson 6, 2026-06-08 (Boende i Centrum)
- Privatperson 7, 2026-06-08 (Boende på Malmudden)
- Swedavia Airports, 2026-06-08
- Privatperson 8, 2026-06-08 (Boende på Östermalm)
- Privatperson 9, 2026-06-08 (Arbetar på Sundsbacken 6)
- Privatperson 10, 2026-06-09
- Privatperson 11, 2026-06-10 (Närboende i Centrum)
- Privatperson 12, 2026-06-13 (Boende i Svartöstaden)
- Privatperson 13, 2026-06-13 (Boende i Svartöstaden)
- Privatperson 14, 2026-06-17 (Boende i Umeå)
- Privatperson 15, 2026-06-18 (Närboende i Centrum)
- Voodoo Associates, 2026-06-18
- Unga Tankar Om Musik, 2026-06-22
- Fri Kultur Norr, 2026-06-22
- Luleå Lokaltrafik AB, 2026-06-22
- Sjöfartsverket, 2026-06-22
- Specialfastigheter, 2026-06-22
- Privatperson 16, 2026-06-22
- Trafikverket, 2026-06-22
- Privatperson 17, 2026-06-22
- Cykelfrämjandet, 2026-06-23 (förlängd svarstid)
- Miljö och bygg, 2026-06-23 (förlängd svarstid)
- Länsstyrelsen, 2026-07-02 (förlängd svarstid)
- Försvarsmakten, 2026-08-21 (förlängd svarstid)

Synpunkterna sammanfattas och kommenteras nedan.

Inkomna synpunkter med kommentarer

Inkomna synpunkter redovisas här i sammanfattad och förkortad form. Synpunkterna i sin helhet finns att tillgå på Kommunstyrelseförvaltningen. Länsstyrelsens synpunkter redovisas i sin helhet.

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

Myndigheter

Länsstyrelsen

Länsstyrelsens synpunkter läggs in i sin helhet och kommenteras tematiskt under respektive underrubrik.

Synpunkter utifrån 5 kap. 14 § PBL

Mellankommunala intressen
Luleås framtida resecentrum är en angelägenhet för hela regionen. Det framgår inte av programförslaget hur samverkan med övriga berörda kommuner bedrivits eller avses bedrivas. Att andra kommuner ingår i programförslagets samrådskrets innebär inte ensamt att programförslaget har samordnats mellankommunalt.

Kommentarer: Synpunkten noteras. Kommunen bedömer att det regionala intresset som planprogrammet berör är kopplat till intresset att främja en effektiv bytesnot, där byten mellan tåg och regionbussar sker enkelt och snabbt. Detta bedöms som särskilt relevant för närliggande kommuner som inte är anslutna till järnvägen eller den planerade Norrbotniabanan, för en stärkt resväg till Luleå Airport, samt ur arbetsmarknads- och klimatperspektiv för att främja effektiv och klimatsmart pendling. I dagsläget är tillgängligheten och orienterbarheten för byten mellan tåg och buss i Luleå undermålig. Kommunen har under programarbetet haft en nära samverkan med Regionala kollektivtrafikmyndigheten, Jernhusen och Trafikverket, som alla har ansvar för och stor kunskap om vad som utgör en välfungerande bytespunkt. Programförslaget redovisar en bytespunkt som samlar både region- och lokalbussar i direkt anslutning till tågplattformarna, med en gemensam station och reseinformation för tåg- och bussresenärer. Kommunen bedömer att programförslaget på så sätt har beaktat den regionala nyttan.

Miljökvalitetsnormer
Programförslaget innebär utfyllnad av vattenområde samt en utvidgning av strandlinjen, i vissa delar upp till cirka 100 meter. Detta medför att befintliga svämplansytor samt naturliga övergångszoner mellan land och vatten tas i anspråk och förändras.

En planerad park i strandzonen kan inte per automatik anses ersätta förlorade närområde- och svämplansfunktioner, eftersom rekreativa grönytor inte i sig säkerställer ekologiska eller hydrologiska funktioner i gränszonen mellan land och vatten. Mot denna bakgrund behöver kommunen tydliggöra hur planförslaget säkerställer att ingen försämring sker av vattenförekomstens status och att möjligheten att följa miljökvalitetsnormerna enligt 5 kap. miljöbalken inte äventyras, i enlighet med icke-försämringskravet i EU ramdirektiv för vatten (2000/60/EG), artikel 4. Det bör även framgå hur naturvärden inom de områden som avses exploateras och fyllas ut har utretts.

Av tillgängligt underlag framgår en tillkommande hydromorfologisk påverkan på Skurholmsfjärden om cirka 8 procent, från 43 till 51 procent, enligt sida 59 i Dagvatten- och skyfallsutredning till planprogram för Luleå C och Östra Stranden. Förändringen är en konsekvens av planerad utfyllnad och exploatering inom strandzonen. Den redovisade påverkan kan inte anses obetydlig.

Det noteras vidare att bedömningen för närområdet i förvaltningscykel 4 anges till 50 procent i stället för 43 procent (VISS 2.0, opublicerat arbetsmaterial), vilket indikerar en osäkerhet i underlaget som bör beaktas i den samlade bedömningen.

Länsstyrelsen bedömer att planförslaget, utifrån nu föreliggande underlag, medför en sådan påverkan på hydromorfologiska kvalitetsfaktorer att det föreligger risk för att miljökvalitetsnormerna enligt 5 kap. miljöbalken äventyras och därmed inte följs.

Kommande utredningar för hur miljökvalitetsnormer kan följas är i det här sammanhanget nödvändiga att tas fram på en övergripande nivå för hela utfyllnadsområdet och åtgärder behöver utredas för hela vattenförekomsten.

Miljökvalitetsnormer

Kommentarer: Synpunkten noteras. Kommunen delar Länsstyrelsens bedömning om behov av fortsatt utredning avseende miljökvalitetsnormer. I det fortsatta planeringsarbetet avser kommunen att göra en inventering av påverkat/opåverkat markområde runt Skurholmsfjärdens närområde, samt en naturvärdesinventering på land och vatten. Dessa utredningar syftar till att besvara hur miljökvalitetsnormerna kan följas avseende hydromorfologisk påverkan och svämplan för all föreslagen utfyllnad. Programförslaget uttrycker att parken längs Östra stranden ska uppnå både ekologiska och rekreationella funktioner, särskilt med hänsyn till att följa miljökvalitetsnormerna för Skurholmsfjärden. Detta avses studeras vidare i kommande detaljplan för att avgöra en lämplig utredningsnivå och möjlig reglering i detaljplanen/er. Utredningarna ska syfta till att säkerställa att kommande planer inte riskerar att försvåra att uppnå miljökvalitetsnormer. Kommunen har för avsikt att framgent jobba mer med vattenfrågor.

Människors hälsa
Området antas vara förorenat och det är viktigt att det utreds. Spridning av föroreningar i mark och grundvatten behöver finnas med i utredningarna av dagvattenhanteringen och påverkan på recipienten. Det finns en generell risk för spridning av förorening framför allt vid infiltration och med stora dagvattenflöden som bräddar. Det kan även finnas risk för ökad spridning genom att till exempel nya ledningsgravar, vägkroppar och byggnationer kan komma att fungera som spridningsvägar för föroreningar som finns/lämnats kvar i mark.

I utredningen av dagvatten bör behovet av oljeavskiljare i systemen utredas. Framför allt i de områden där det är intensiv trafik till exempel vid bussgata/station. Det är också viktigt om det planeras för uppställning av bussar kortare eller längre. Dagvattendiken och dammar behöver konstrueras så att det är lätt att komma åt att med jämna mellanrum schakta ur delar där partiklar och föroreningar har sedimenterat för att bibehålla funktionen. De behöver också vara konstruerade så att inte tillfälliga höga flöden tar med sig tidigare sedimenterat material.

Kommentarer: Synpunkten noteras. Kommunen är medveten om att det förekommer föroreningar i området. Kommande detaljplanearbete behöver därför innefatta fördjupade markmiljötekniska undersökningar, i den utsträckning som är lämpligt för planskedet, för att få en klarare bild av föroreningssituationen. Utredningsarbetet ska svara på behov av åtgärder samt hur dagvatten kan hanteras på ett sätt som inte riskerar miljö eller hälsa. Dagvattenfrågan kommer även utredas vidare i detaljplaneskedet, där kommunen avser utreda systemlösning för områdets dagvattenhantering tillsammans med Lumire. Där kan även behovet av eventuell oljeavskiljare samt driftbehov och driftförutsättningar utredas. Programområdet ska anslutas till kommunalt verksamhetsområde för dagvatten och VA.

Råd enligt 2 kap. PBL

Den nya järnvägsstationen
Utformningen av den nya järnvägsstationen ser ut att ha karaktären av en genomgående stationslösning, och därmed även nackdelarna med en sådan, trots att det är beslutat att

Luleå C ska vara en säckstation i Norrbotniabanans persontrafiksystem. Exempelvis ytterligare säckspår för kortare regionaltåg som slutar med stoppbockar framför stationsbyggnaden är tillgänglighetsmässigt överlägsna den typ av tågplattformar med överbryggande gångar med trappor och hissar som programförslaget kräver. Kortare regiontåg är dessutom inte i behov av möjligheten till tågvändning då dessa har förarhytt i bägge ändar.

Länsstyrelsen anser att programförslaget ger intrycket att av att samma stationsutformning hade varit aktuell om Norrbotniabanans östra alternativ valts. Det behöver framgå hur man landat i föreslagen utformning och vilken påverkan valet av Norrbotniabanans västra alternativ har haft på programförslagets utformning.

Kommentarer: Synpunkten noteras. Förslaget för den framtida stationen vid Luleå C har skett i samverkan mellan kommunen, Trafikverket, Jernhusen och RKM för att främja utvecklingen av ett resecentrum, då samtliga aktörer har ansvar och intresse för olika delar av stationens funktion som i slutänden ska utgöra en fungerande helhet.

Kommunen vill förtydliga att ansvaret för spåranläggningen tillhör Trafikverket, och spåranläggningen är förutsättningsskapande för kringliggande utformning av närliggande stationsfunktioner. Då Länsstyrelsens synpunkter angående den nya stationen berör spåranläggningens utformning hänvisar kommunen till Trafikverket för svar på frågan om bakgrunden till beslutet om genomgående station i stället för säckstation.

Kommunen bedömer att planprogrammets förslag på stationslösning innebär en effektiv, tillgänglig och lättorienterad bytesnod där samtliga kollektivtrafikslag samlas i en kompakt lösning som möjliggör måluppfyllelse dels ur resenärsperspektiv, dels ur ett stadsutvecklingsperspektiv.

Naturmiljövärden

Biotopskydd

Så som konstaterats tidigare förekommer det i planprogrammet alléer som omfattas av det generella biotopskyddet enligt 7 kap. miljöbalken, vilket kommunen också har noterat i planprogrammet. I arbetet med kommande detaljplaner behöver kommunen ta hänsyn till skyddade biotoper, och i första hand säkerställa att inga skyddade biotoper skadas eller förstörs, och i andra hand ansöka om dispens från biotopskyddsbestämmelserna.

Kommentarer: Synpunkten noteras. Kommunen bedömer liksom Länsstyrelsen att dispens för biotopskyddbestämmelserna kan behöva sökas om kommande detaljplaner påverkar alléer som omfattas av det generella biotopskyddet enligt 7 kap. miljöbalken.

Strandskydd

Strandskyddade områden kommer att beröras av kommande detaljplaner. Kommunen har i programförslaget redogjort för att strandområden med ekologiska funktioner ska skapas, vilket är positivt. Kommunen behöver i kommande arbete med detaljplaner beskriva och beakta påverkan på växt- och djurliv, framför allt i vattenområdet, och säkerställa att strandskyddets syften inte motverkas av planerna.

Kommentarer: Synpunkten noteras. Naturvärdesinventeringen som kommunen avser genomföra bedöms kunna utgöra ett stöd för bedömningar avseende strandskydd, utöver miljökvalitetsnormer. Programförslaget uttrycker att parken längs Östra stranden ska uppnå både ekologiska och rekreationella funktioner, särskilt med hänsyn till att följa miljökvalitetsnormerna för

Skurholmsfjärden. Detta avses studeras vidare i kommande detaljplan för att avgöra en lämplig utredningsnivå och möjlig reglering i detaljplanen/er. Detta syftar till att säkerställa att kommande planer inte riskerar att motverka strandskyddets syften.

ÅGP-arter (åtgärdsprogram för hotade arter)
I Skurholmsfjärden finns arterna barklöst sträfse (Chara braunii), uddnate (Potamogeton friesii) och bandnate (Potamogeton compressus). Barklöst sträfse ingår i programmet ”Åtgärdsprogram för sällsynta kransalger längs kusten”, Havs- och vattenmyndighetens rapport 2020:17. Uddnate och bandnate ingår i programmet ”Kunskapsuppbyggande program – 15 hotade makrofytarter i permanenta vatten”, Havs- och vattenmyndighetens rapport 2017:6.

Åtgärdsprogram för hotade arter är en satsning på arter vars existens inte kan säkerställas genom pågående åtgärder för hållbar mark- och vattenanvändning, eller befintligt områdesskydd. Programmen är ett viktigt verktyg i Havs- och vattenmyndigheten och länsstyrelsernas arbete för att nå det av regeringen beslutade miljökvalitetsmålet ”Ett rikt växt- och djurliv”, och övriga sex ekosystemrelaterade miljökvalitetsmål.

Ökad näringstillförsel, med påföljande ökade mängder trådalger och igenväxning av vass, samt exploatering utgör hot mot barklöst sträfse i Bottenviken. Barklöst sträfse är listad som nära hotad (NT) i den nationella rödlistan.

Bandnatens och uddnatens nedgång beror antagligen i första hand på förändringar av vattnets kvalitet, främst av övergödning med ökande kvävebelastning. Bandnate är listad som sårbar (VU) i den nationella rödlistan. Uddnate är listad som nära hotad (NT) i den nationella rödlistan.

Länsstyrelsen ser en risk för negativ påverkan på dessa arter om planprogrammet genomförs i enlighet med programbeskrivningen. Den negativa påverkan kan komma att ske både genom direkt påverkan, då delar av Skurholmsfjärden fylls igen, och genom indirekt påverkan på grund av ändrade förhållanden i vattenkvalitet och grumling. Kommunen behöver i sitt kommande arbete med planprogrammet och detaljplaner inventera och utreda förekomsten av ÅGP-arterna, samt andra förekommande arter, i Skurholmsfjärden. Det behöver även göras en bedömning av hur planerna kan komma att påverka arterna, samt vilka skyddsåtgärder som kan vidtas för att livskraftiga populationer av arterna ska kunna bevaras i Skurholmsfjärden.

Enligt Swecos rapport PM Luleå över föroreningssituationen i planområdet framgår att det i dagsläget saknas tillräckligt underlag för att bedöma omfattningen av eventuell föroreningsspridning via grundvatten till Skurholmsfjärden. Föroreningar inom programområdet bedöms kunna få en förhållandevis stor betydelse för den akvatiska miljön. Av rapporten framgår att framtida markanvändning, exploateringens omfattning samt val av genomförande kan påverka förutsättningarna för spridning av föroreningar till fjärden.

Invasiva arter
Smal vattenpest förekommer i stora mängder i Skurholmsfjärden. Kommunen behöver därför ha en plan för hur dessa ska hanteras, så att arten inte sprids vid eventuella arbeten i och vid vattnet. Enligt det PM om föroreningssituationen som Sweco tagit fram, finns en plan för hantering av den invasiva arten vresros som konstaterats inom planområdet. Det är

viktigt att kommunen även har en plan för eventuell förekomst av andra invasiva arter på land som kan förekomma inom planområdet, och hur dessa ska hanteras.

Övrigt
Som nämnts i tidigare yttranden kan skyddade arter komma att beröras av planerna. Kommunen behöver i arbetet med kommande detaljplaner ta hänsyn till skyddade arter, och i första hand se till att förbuden i artskyddsförordningen inte aktualiseras.

Kommentarer avseende "ÅGP-arter", "Invasiva arter" och "Övrigt": Synpunkterna noteras. Den ovannämnda naturvärdesinventeringen som kommunen avser att genomföra i detaljplaneskedet ska kartlägga förekomsten av hotade arter, skyddade arter och invasiva arter på land och vatten. Beroende på vad naturvärdesinventeringen resulterar i kommer kommunen ta ställning till behov av artskyddsutredning och/eller andra åtgärder.

Kulturmiljövärden
Ett av programförslagens planeringsunderlag är en kulturmiljöutredning daterad 2024-12-03. Den är bra och ambitiöst genomförd, och Länsstyrelsen instämmer i allt väsentligt i dess slutsatser avseende värdebeskrivning och riktlinjer. Programförslaget beaktar dock inte en del av dessa slutsatser.

Då den gamla järnvägsstationen ligger lågt i förhållande till omgivande bebyggelse är det av än större vikt att bevara parkområdet och siktlinjerna mot stationen från Prästgatan. Detta för att den ska behålla sina höga värden, som de beskrivs i kulturmiljöutredningen. I programförslaget är det dock föreslaget en ny relativt hög byggnad söder om befintlig järnvägsstation, exempelvis för hotell med parkering inne i kvarteret. En sådan byggnad skulle troligtvis ha stor negativ påverkan på järnvägsstationens och järnvägsparkens värden av flera skäl. Den skulle bryta siktlinjerna mot gamla stationsbyggnaden från Prästgatan söder om Stationsgatan. Den skulle genom sin skalförskjutning även förminska järnvägsstationens särställning i stadsplanen och som fondbyggnad. Den skulle även ta bort ännu mer av befintlig järnvägspark, utöver det som i programförslaget föreslås försvinna i den norra delen (ny bussnod). I den lilla del av parken som blir kvar riskerar också skuggning från byggnaden rakt söderut försämra förutsättningarna för växterna och göra det mindre attraktivt att vistas där. Av kulturmiljöutredningen framgår att stationsbyggnaden är mycket känslig för konkurrerande bebyggelse på grund av sin måttliga storlek och att sådan bebyggelse i stationens närhet därför bör undvikas. Parken stärker stationsområdets offentliga karaktär och så mycket som möjligt av den bör därför bibehållas som parkmiljö, och kan med fördel utvecklas som park. Avvägningen att den norra delen av parken behöver tas i anspråk för busstrafiken, då närheten till resecentrum är värdefullt av andra skäl, är förståelig. Att spara mesta möjliga av parkområdet söderut bör därför bli än mer angeläget ur kulturmiljösynpunkt.

Gällande kvarteret Loet framgår av kulturmiljöutredningen att ytan lades ut som torg i stadsplanen och har därefter under lång tid fungerat som torg och samlingsplats. Även sedan busstationen flyttades till kvarteret har det varit en huvudsakligen öppen yta med offentlig funktion. Det framgår av kulturmiljöutredningen att det är betydelsefullt ur kulturhistoriskt perspektiv att Loet går att uppfatta som en lucka i rutnätet längs huvudstråket Storgatan. Det framgår även att det är viktigt att den har en fortsatt publik och tillgänglig karaktär, eftersom det möjliggör läsbarheten av viktiga strukturer i Luleås

stadsplan och historia. Här saknar programförslaget resonemang kring hur avvägning mot dessa värden har gjorts.

Programförslaget föreslår mycket byggrätter och hög exploateringsgrad utan att analysen av olika platsers tålighet framgår. Innerstadens bebyggelsefront mot järnvägsområdet och runt Floras kulle/Loet har höga kulturhistoriska värden och det hade varit önskvärt att planprogrammet redovisade en analys av viktiga karaktärsdrag som bör vara styrande för tillkommande bebyggelse vid den fortsatta detaljplaneringen. Det finns annars en tydlig risk att både befintliga värden förstörs och att den nya bebyggelsen inte får en god helhetsverkan.

Kommentarer: Synpunkten noteras. I samrådsförslaget redovisade kommunen ett förslag om en byggrätt direkt till söder om befintlig järnvägsstation med ställningstagandet att förtätningen ska ske med hänsyn till kulturmiljön (sida 55, samrådsversion). Som konsekvens reduceras järnvägsparkens yta ytterligare utöver den mark som bussterminalen föreslås uppta. Denna del av järnvägsparken är starkt sluttande och ligger norr om Malmuddsviaduktens brofäste. I kombination med att stationsfunktionen föreslås flyttas till Storgatans förlängning innebär det att platsen riskerar att bli en otrygg miljö som inte används eller fyller någon övrig funktion än att bevara platsen som den är.

Kommunen har sedan samrådet studerat hur ny bebyggelse kan bidra med aktivering av platsen för att främja att platsen befolkas och motverka otrygghet, samtidigt som den tar hänsyn till de kulturmiljövärden som Länsstyrelsen lyfter utifrån siktlinjer, öppenhet, skala och volym. Planprogrammet har reviderats för att tydliggöra behovet av hänsyn utifrån dessa aspekter genom lägre bebyggelsehöjd mot stationsbyggnaden och stationsparken samt ett indrag av byggnadsvolymen mot Prästgatan. Detta bedöms bidra till att bevara stationsbyggnaden som fondmotiv från Prästgatan och en ökad solinstrålning på platsen framför stationen. Platsen bevaras inte som park, men förslaget bevarar en större öppenhet och rymd framför stationen, vilket bedöms öka vistelsekvalitén på resterande parkyta. Kommunen bedömer att denna anpassning ger förutsättningar för att tillgodose både det allmänna intresset att bevara en kulturhistorisk plats, samtidigt som den nya byggnaden skapar liv och rörelse, vilket främjar det allmänna intresset om hänsyn till människors säkerhet och hälsa.

Kommunens bedömde till samråd att inte föreslå en torgyta på kvarteret Loet då Floras kulle redan erbjuder en offentlig parkmiljö i närområdet, samt att planprogrammet föreslår nya torgbildningar i andra lägen. Utifrån Länsstyrelsens och flera privatpersoners samrådssynpunkter har kommunen sett över frågan på nytt ur ett bredare perspektiv. Centrumhalvön har en stadsstruktur som inte inrymmer några urbana torg utöver Köpmantorget, vilket är ovanligt för en stadsstruktur av Luleås storlek och karaktär. Detta kan delvis härledas till att stadens huvudsakliga torg enligt den historiska stadsplanen som format Luleå, är belägen på kvarteret Loet. Torget på Loet fyllde denna funktion under många år och gav rum åt de offentliga aktiviteter som annars saknar en plats i staden, exempelvis för möten, utställningar, evenemang, torghandel, med mera. När Loet blev bussterminal byggdes denna funktion bort och har inte ersatts av någon ny plats. I granskningsversionen av den fördjupade översiktsplanen för Centrum, "Utvecklingsplan Centrum", studerades behov av platsbildningar för hela centrumhalvön. Där pekades Loet ut som en plats för ett nytt urbant torg. Mot detta som bakgrund har kommunen gjort en ny bedömning och reviderat programförslaget så att kvarteret Loet ska inrymma ett urbant torg i kvarterets sydvästra hörn. Torget blir på så sätt både solbelyst, väl inramat av bebyggelse som kan bidra till aktivitet på torget och i anslutning till Storgatan, stadens handelsstråk. Det tillskapar även en funktion som mellanstor mötes- och evenemangsplats i innerstaden som i nuläget saknas, med god anslutning till kollektivtrafik.

Utformning och gestaltning

Ny bebyggelse
Planprogrammet saknar en stadsanalys över befintlig bebyggelse i det angränsande området. En sådan analys skulle kunna ligga till grund för hur arkitektonisk karaktär, uttryck och kvalitéer tillvaratas i den planerade utveckling av bebyggelseområdet. Exempelvis hur nytt ska integreras med befintligt så att sammanhanget lyfter, förstärker och utvecklar stadens identitet och platsens värden.

Inför det fortsatta planarbetet skulle det behövas gestaltningsprogram innehållande huvudprinciper för utformning och gestaltning av kvartersbebyggelse. Ett genomarbetat gestaltningsprogram kan bidra till att planprogrammets intention efterlevs i efterföljande prövningar genom att ange tydliga huvudprinciper för bebyggelsevariation och säkra att det samspelar harmoniskt och bildar en estetisk helhet även om området genomförs i etapper (hänsynen till intresset av en god helhetsverkan enligt 2 kap 6 § PBL).

Programförslagets intentioner för kvartersbebyggelse bör kompletteras med ett mer konkret resonemang kring gestaltningsprinciper för att skapa fasadvariation, bebyggelse typologier, taklandskap, balkonger, parkering med mera.

Bebyggelsetypologier behöver beakta särskilt vind -och solförhållanden samt värmestress i ett sammanhang för hela planområdet. En genomtänkt disponering av byggnader och byggnadshöjder på kvartersmark kan bidra till att skapa gott mikroklimat och kvalitativa offentliga mötesplatser och kvartersgårdar. Luleås nordliga breddgrad gör att solen står lågt under hela året, något som ska tas hänsyn till i planeringen av ny bebyggelse (text från programförslaget).

Kommentarer: Synpunkten noteras. Planprogrammet har behandlat arkitektur och gestaltningsfrågor som en integrerad och central del av arbetet under hela arbetsprocessen. Ett separat gestaltningsprogram har inte upprättats då planprogrammet hanterar arkitektoniska- och stadsbyggnadsfrågor i den utsträckning som bedömts lämpligt detta skede. Programförslaget bygger på en bred och iterativ stadsanalys som inkluderat både program- och närområdet, Luleås historiska stadsplan, infrastrukturella och topografiska förutsättningar, solstudier och möte med befintlig stadsstruktur. Planprogrammet kompletteras med bebyggelseanalysen av befintlig innerstadsstruktur som legat till grund för den föreslagna utformningen av Östra strandens kvarter.

Utöver detta inkluderar planprogrammet resultaten från trygghetsvandringar, flertalet platsbesök samt analyser/förslag från gymnasieungdomar, vilket finns sammanfattat i kapitlet "Förutsättningar". Planprogrammet inkluderar riktlinjer och ställningstaganden avseende arkitektoniska frågor såsom: bebyggelseskala, volym och typologi; kvartersstruktur; hantering av bottenvåningar; behov av anpassning till kulturmiljö; hantering av gränser mellan offentligt/privat; övergripande fasaduttryck (slutenhet/öppenhet; vertikalitet; variation; entréplaceringar); siktlinjer, vyer och orienterbarhet; gaturum och rörelseflöden; med mera.

Detta redovisas dels främst i kapitlet "Karaktärsområden" (sida 46-65 i programhandlingen), dels i programförslagets beskrivning av "Bebyggelse", "Grön- och blåstruktur", "Torg och offentliga platser". I kommande detaljplaner ser kommunen att det kan finnas behov av gestaltningsprogram för karaktärsområdena som behandlar arkitektur i en mer detaljerad skala, exempelvis gällande taklandskap, material, kulörer, balkonger, anpassning till kulturmiljö, med mera.

Friyta på kvartersgårdar

Friyta föreslås till en fjärdedel av BTA för bostäder. Det är bra och tydligt med kvantitativt mål, men det saknas resonemang och beskrivning hur detta ska uppnås och på vilket sätt det kan säkras. Några föreslagna nya kvarter redovisar parkering i två plan på innergårdar. Resonemang på hur parkering och kvartersgård ska samordnas saknas dock.

Kvalitativa kvartersgårdar behöver definieras. Rekommendationer för minsta kvalitativa egenskaper med särskild beaktande av kvartersgårdens sociala värden saknas.

Rekommendationer för bedömning av kvalitativa kvartersgårdar samt principer för samordning av kvartersgårdens friyta och kraven på kvartersgården för komplementfunktioner så som cykelparkering, avfallshantering, lastning och angöring behövs.

Kommentar: Synpunkten noteras. Planprogrammet föreslår att friyta motsvarar en sjättedel av bruttototalarea för bostäder. Planprogrammet uppdateras för att förtydliga kommunens bedömning och principer av vad "kvalitativa bostadsgårdar" innebär.

Parkering

Programförslaget föreslår att parkeringsbehov för bil ska hanteras genom att anlägga uppsamlade parkeringsgarage inom vissa kvarter. Länsstyrelsen ser att det skulle kunna finnas risk att uppsamlande parkeringsgarage i vissa kvarter skulle kunna riskera att försvåra för små byggaktörer eller byggemenskaper beroende på hur de kvartersgemensamma lösningarna ekonomiskt och projektmässigt då kan behöva samordnas tidsmässigt. Om det i praktiken då krävs att alla kvarter som delar parkeringslösning genomförs samtidigt skulle det kunna leda till att en byggaktör behöver ha ekonomi för att genomföra två eller flera kvarter, vilket riskerar att tränga ut små aktörer och byggemenskaper.

Huvudprinciper för hur behov av cykelparkering ska tillgodoses saknas. Detta är särskilt viktigt i kvarter med hög exploateringsgrad där innegårdar och trottoarer längs med gatufasader tenderar att nyttjas för uppställning/parkering av cykel, moped, elsparkcyklar och dylikt.

Det saknas även resonemang för övergripande samordning hur behov av parkering för rörelsehindrade och hemtjänst ska tillgodoses.

Kommentarer: Synpunkten noteras. I planprogrammet har kommunen redovisat parkering på ett översiktligt sätt för bil och cykel. Beräkningar av parkeringsbehovet har inkluderat bil och cykel, samt tagit höjd för parkeringsplatser för rörelsehindrade i gatusektioner. Utifrån dessa beräkningar bedömer kommunen att det finns ytor för att inrymma behovet för parkering. Kommande detaljplaner kommer innefatta en fördjupad strategi av hur parkeringar ska hanteras och samordnas. Hur parkeringsplatserna ska utformas bedöms inte relevant att preciseras i planprogrammet då det hör ihop med strategi för parkering, utbyggnadsordning för området, slutgiltig exploateringsgrad och utformning, vilket ingår att utreda i detaljplaneprocessen. Kommunen anser precis som Länsstyrelsen att det är viktigt att beakta parkeringsfrågan för att möjliggöra även för mindre byggaktörer. Det finns flera sätt att ta hänsyn till detta vilket ska hanteras vidare i kommande planskede.

Barn och unga

Trygghet, tillgänglighet och jämlikhet behöver även beaktas under genomförandetiden som kan bli lång. Området kommer att byggas i etapper vilket för befintliga och nyinflyttade innebär att bo med en byggarbetsplats som granne.

Kommentar: Synpunkten noteras. Planprogrammets kapitel "Konsekvenser" förtydligas med ett tillägg om att trygghet, tillgänglighet och jämlikhet behöver beaktas även under genomförandetiden.

Grönstruktur

Genomförandet av programförslaget innebär att tillgång till gröna ytor på centrumhalvön minskar i relation till antalet invånare. Då antal personer per m2 grönyta bedöms öka avsevärt innebär detta högre slitage och behov av underhåll.

Park och delar av grönstrukturen tenderar att nyttjas som tillfälligt och permanent upplag för snön under vintertid, denna aspekt behöver beaktas inte minst med hänsyn till att snö från snöröjning är att betrakta som avfall.

Kommentarer: Synpunkten noteras. Programförslaget innebär att tillgången på grönytor ökar, främst genom en förbättrad tillgänglighet men även tillskapande av nya grönytor. På Östra stranden föreslås ett nytt parkområde längs med strandlinjen som blir tillgängligt för allmänheten, vilket området inte är idag. Reducering av grönyta sker endast i järnvägsparken, som idag har mycket låg nyttjandegrad och sociala kvalitéer. Programförslaget innebär att främja kvalité och ökad användning av järnvägsparken.

I och med att programförslaget bedöms kunna medföra en ökning med 3000-4000 nya invånare innebär det att andelen grönyta per invånare minskar på totalen då hela Centrumhalvön inräknas. Planprogrammets uppdrag inkluderar dock inte att hantera eller tillgodose hela centrumhalvöns tillgång på offentliga parkmiljöer. Detta bedöms lämpligare att hantera i exempelvis en fördjupad översiktsplan.

Programförslaget inkluderar däremot en ökning av större, sammanhållna parkområden som ökar grönytornas användbarhet och kvalitéer genom att anslutas till torg, vattnet och/eller en strandpromenad. Programförslaget bidrar även till att knyta ihop ett idag avbrutet rekreationellt stråk runt Skurholmsfjärden (Hälsans stig). Tillgängliggörandet av strandområdet innebär också att hela Skurholmsfjärden öppnas upp som en offentlig park/rekreationsyta på ett mer tillgängligt sätt, särskilt när fjärden är istäckt under vinter. Programförslaget innebär också att samtliga nya boende har under 300 meters avstånd till ett större, sammanhängande parkområde, utöver tillgång till bostadsgårdar. Planprogrammet bedöms därmed innebära mycket goda förutsättningar för höga sociala, trivselmässiga och rekreativa kvalitéer inom området.

Länsstyrelsens synpunkter enligt annan lagstiftning

Det bör upprättas en masshanteringsplan för hela programområdet, helst en för hela Luleå stad, om det inte redan finns.

Kommentar: Synpunkten noteras. Massahantering är en aktuell fråga för kommunen som inte kommer hanteras avgränsat i programområdet, utan på ett kommunövergripande plan.

Undersökning om betydande miljöpåverkan

Kommunen bedömer att genomförandet av efterföljande detaljplan/detaljplaner kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning.

En strategisk miljöbedömning ska göras och samråd ska hållas med Länsstyrelsen om miljökonsekvensbeskrivningens avgränsning och omfattning.

Lantmäteriet

Lantmäteriet rekommenderar att kommunen bestämmer sig tidigt i planprocessen om kommunal eller enskilt huvudmannaskap ska gälla i kommande detaljplan, eftersom det har stor påverkan på hur planen ska genomföras.

Lantmäteriet informerar om fastighetsgränsers lägesosäkerhet och att behov av kontrollmätningar kan uppstå om fastighetsgränser ska användas för lägesplacering av planbestämmelser i kommande plankartor.

Lantmäteriet ser inte om planprogrammet tar ställning till om det ska ingå i kommunalt verksamhetsområde för vatten- och avlopp, eller om det ska lösas genom gemensamhetsanläggningar eller enskilda anläggningar.

Lantmäteriet informerar att om exploateringsavtal ska användas för planens genomförande ska kommunen i samrådsskedet redovisa avtalets huvudsakliga innehåll i planbeskrivningen. Lantmäteriet har vid samrådet en roll att ge råd om exploatörens åtaganden förefaller vara för omfattande i förhållande till reglerna i 6 kap. 40–42 §§ PBL

Kommentarer: Yttrandet noteras och kommunen tar med informationen till detaljplaneskedet. Utgångspunkten i planprogrammet är att gator, parker och andra offentliga ytor har kommunalt huvudmannaskap, men detta kommer hanteras vidare i detaljplaneskedet. I samband med detaljplanearbetet kommer kommunen se över berörda fastighetsgränser ansöka om fastighetsbestämning där så bedöms nödvändigt. Kommunen avser upprätta exploateringsavtal för områden som ägs av extern fastighetsägare. Exploateringsavtal tecknas inte i planprogramsskedet.

Vid ett genomförande av planprogrammet kommer de delar av programområdet som inte är anslutna till kommunalt verksamhetsområde för vatten och avlopp samt dagvatten att anslutas. Detta finns beskrivet på sida 94 i samrådsversionen av planprogrammet, i kapitlet "Förutsättningar" under rubriken "Teknisk försörjning".

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket har inga synpunkter på planprogrammet. Sjöfartsverket ser positivt på att småbåtstrafiken i Svartholmskanalen och på Skurholmsfjärden anses vara en tillgång och ska bevaras. Vid förändringar av Svartholmskanalen lyfts vikten av fortsatt tillgänglighet och sjösäkerhet för båttrafiken, som tillräcklig bredd, vattendjup samt höjd under broar. Kommunen bör överväga behovet av till exempel tillfälliga förtöjningsplatser för småbåtar längs Östra stranden så att framtida detaljplaner, om behovet finns, kan medge sådana.

Kommentarer: Yttrandet noteras. Kommunen delar bedömningen att Svartholmskanalen har en viktig funktion avseende både tillgänglighet för småbåtstrafiken och ekologisk funktion. Kommunen är även medveten om att det finns behov att så småningom göra åtgärder för att förbättra säkerheten och framkomligheten i kanalen. Det finns idag förtöjningsplatser för småbåtar runtom Skurholmsfjärden och kommunen tar med förslaget om att möjliggöra för fler lägen i anslutning till programområdet som en utredningsfråga för detaljplaneskedet.

Trafikverket

Trafikverket ser att planprogrammet beaktat att någon färdig järnvägsplan eller projektering inte finns framtagen för Norrbotniabanan, vilket är viktigt. Trafikverket anser att planprogrammet kan beakta ett broalternativ för Lulsundsgatan ur dagvatten- och

skyfallshantering och att det är positivt att det avses utredas vidare i fortsatt arbete med detaljplaner. Trafikverket ser behov av en mer detaljerad utredning avseende avledning till recipient, nya ledningsstråk och passager av järnvägen.

Trafikverket förutsätter att utredningar avseende buller och vibrationer, risk för olyckor och närhet till transportled för farligt gods ska föreslå erforderliga åtgärder för att klara riktlinjer för buller från både järnvägstrafik samt om det finns risk för lågfrekvent buller. Vid behov av spårnära bullerskydd ska dess placering ske i samråd med Trafikverket och kostnader, uppförande samt utformning med mera ska hanteras genom avtal med Trafikverket.

Trafikverket lyfter även risken för obehörigt spårbeträdande. Eventuella åtgärder för att minimera risken behöver hanteras i fortsatt arbete med framtagande av detaljplaner.

Vid anläggning av park eller träd i närheten av Trafikverkets anläggningar förutsätter Trafikverket att man säkerställer underhållet av dessa och samråder planeringen med Trafikverket.

Kommentarer: Yttrandet noteras och kommunen tar vidare informationen till detaljplaneskedet. Kommunen delar Trafikverkets bedömning om att teknisk försörjning behöver utredas fördjupat i det fortsatta planeringsarbetet och att detta arbete behöver samordnas med Trafikverkets pågående järnvägsplan för Norrbotniabanan samt projekteringen av Luleå C etapp 1 och 2.

Kommunen ser positivt på en fortsatt dialog med Trafikverket avseende buller, vibrationer, risk för olyckor och närhet till transportled för farligt gods för att diskutera möjliga åtgärder, kostnadsfördelning och genomförande. I samband med fortsatt planering ser även kommunen vikten av fortsatt samverkan kring utformning av stationsnära åtgärder, såsom instängsling. Detta för att hitta en god helhetslösning som dels minimerar risker för obehörigt spårbeträdande och risk för människors liv och hälsa, dels som bidrar till att skapa goda flöden och orienterbarhet till stationen samt en stadsmässig och attraktiv miljö.

Kommunen tar gärna emot information om vilka riktlinjer som finns att beakta vid anläggning av parkytor och/eller träd i närheten av Trafikverkets anläggning.

Försvarsmakten

Detaljplaneprogrammet ligger inom påverkansområden för totalförsvarets militära del. Nedan listas påverkansområden som planen berör:

- Detaljplaneprogrammet ligger inom påverkansområden väderradar tillhörande väderradar Luleå, TM099, vilket är ett utpekat område av riksintresse för totalförsvarets militära del enligt 3 kap 9 § andra stycket miljöbalken.
- Detaljplaneprogrammet ligger inom MSA-område tillhörande Luleå/Kallax flottiljflygplats, TM0073, vilket är ett utpekat område av riksintresse för totalförsvarets militära del enligt 3 kap 9 § andra stycket miljöbalken.
- Detaljplaneprogrammet ligger inom stoppområde för höga objekt tillhörande Luleå/Kallax flottiljflygplats och Junköns skjutfält TM0073, vilket är ett utpekat område av riksintresse för totalförsvarets militära del enligt 3 kap 9 § andra stycket miljöbalken.
- Detaljplaneprogrammet ligger inom område med särskilt behov av hinderfrihet tillhörande Junkön skjutfält, TM0073, vilket är ett utpekat område av riksintresse för totalförsvarets militära del enligt 3 kap 9 § andra stycket miljöbalken.

Försvarsmakten bedömer att detaljplaneprogrammet i sin nuvarande utformning inte riskerar att påtagligt skada riksintressen för totalförsvarets militära del.

Kommentarer: Yttrandet noteras.

Närboende och privatpersoner

Privatperson 1 (boende på Östermalm)

Yttrandet är positivt till planprogrammets innehåll och ambitionen att utveckla vattenområdet i stort, men uttrycker oro över ökad trafikbelastning på Östermalm och kringliggande gatunät. Särskilt lyfts oro för belastningen på Lulsundsgatan, Backgatan och Prästgatan samt köbildning vid busshållplatser. Synpunktslämnaren efterfrågar även ett attraktivt och levande strandstråk som gärna kopplas samman med Hälsans stig.

Kommentarer: Synpunkten noteras. Planprogrammet föreslår två vägar in till Östra stranden. Den ena är via den befintliga gatan Sundsbacken, som nås via Lulsundsgatan eller Backgatan. Utöver detta föreslås även att en ny väg ansluter till Östra stranden från söder, så att man når området från två håll och därmed minskar belastningen på gatorna norr om programområdet. Exakt hur den nya gatan ska anslutas är inte fastställt utan avses utredas vidare i detaljplaneskedet. Syftet med en ny väg från söder är att skapa bättre tillgänglighet till och från Östra stranden och att avlasta vägnätet norr om området. Trafikpåverkan och vägnät kommer att fortsätta utredas i detaljplaneskedet.

Planprogrammets intentioner för strandstråket är att skapa ett parkområde längs med vattnet som erbjuder platsbildningar i vissa lägen och knyts samman med Hälsans stig. Den slutgiltiga och detaljerade utformningen bestäms längre fram, i samband med detaljplanering och projektering av området.

Privatperson 2 (boende på Skurholmen)

Yttrandet lyfter att planprogrammet innehåller spännande planer och vill göra ett medskick om att underhållet av Skurholmsfjärden behöver tas med i planprogrammet. Behovet av rensning av sly och liknande lyfts som viktigt för att det ska vara trevligt att vistas runtom fjärden och att de senaste 5 åren har upplevts ha ett bristande underhåll med mycket uppväxt av sly som resultat.

Kommentarer: Synpunkten noteras. Ansvaret för underhåll av den kommunala marken kring befintligt strandområde runt Skurholmsfjärden hanteras inte inom planprogrammet.

Privatperson 3 (boende på Lulsundet)

Yttrandet lyfter vikten av en tydlig och säker utformning av gång- och cykelstråk, med separering mellan gående och cyklister samt tillräcklig bredd för två cyklister att mötas på cykelbanan. Vidare föreslås åtgärder för att stärka kopplingen mellan planområdet och stadskärnan, bland annat genom att begränsa biltrafikens möjligheter att korsa Storgatan. I yttrandet efterfrågas även ett uppvärmt och säkert cykelgarage med flexibla betalningslösningar.

Kommentarer: Synpunkten noteras. Planprogrammet föreslår att huvudcykelstråken ska utformas med separerade ytor för gående och cyklister, vilket illustreras i principsektionerna på sida 34 och 36 i planprogrammet. Föreslagen bredd på cykelbanor längs huvudcykelstråken är tillräckligt bred för att två cyklister ska kunna mötas. Planprogrammet föreslår även att ett inomhusgarage för cyklar ska finnas i kvarteret norr om den nya centralstationen, vilket illustreras i Bild 17 på sida 33.

Kommunen bedömer att en biltrafikens möjlighet att korsa Storgatan inte har någon påverkan på cyklisternas framkomlighet längs huvudcykelstråken. Däremot bedöms det finnas behov av ett övergångsställe vid Storgatans förlängning, för att främja fotgängares framkomlighet till den nya centralstationen. Hela Prästgatan är en viktig bussgata för både regional- och lokaltrafiken och behöver fortsatt kunna användas för genomfart.

Privatperson 4 (boende på Björkskatan)

Yttrandet lyfter en önskan om att ha kvar Floras kulle som den är idag för att värna om grönområden. Vidare lyfts önskan om trevliga promenadstråk, att bebyggelse ska begränsas till 3-4 våningar och gärna byggas i trä. ”Fyrkantiga betonghus” beskrivs som tråkiga.

Kommentarer: Synpunkten noteras. Floras kulle avses bevaras som grönområde och parken föreslås få fler inslag som bjuder in till vistelse och aktivitet. Planprogrammet föreslår att delar av järnvägsparken ianspråktas för att skapa en effektiv bytesnod för tåg- och busstrafik, samt för att möjliggöra för bebyggelse som kan bidra till att aktivera stationsområdet. Planprogrammet föreslår även att en ny park och strandstråk anläggs längs med Skurholmsfjärden som knyter ihop Hälsans stig. Totalt sett innebär programförslaget att mängden grönytor ökar inom programområdet.

Avseende byggnadshöjder föreslås hus med 4–5 våningar mot Skurholmsfjärden samt mot Storgatan. Mot järnvägen föreslås lite högre hus, generellt upp till 6 våningar, för att husen ska bidra till att avskärma järnvägsbuller från bostadsgårdarna. Ett höghus föreslås uppföras på Östra stranden och intill Hertsöleden på cirka 12-15 våningar. Kommunen bedömer att den totala exploateringsgraden och kvartersutformningen i programförslaget är i likhet med innerstadens stadsstruktur, vilket bedöms bidra positivt till att knyta ihop staden från västra till östra sidan av järnvägen.

Konstruktions- och fasadmaterial på tillkommande bebyggelse hanteras inte i planprogrammet. Mer fördjupad hantering av framtida byggnaders gestaltning sker i fortsatt arbete med detaljplaneläggning för att säkerställa god färg- form- och materialverkan (8 kap. 1 § plan- och bygglagen) och att kravet på god helhetsverkan uppfylls (2 kap. 6 § plan- och bygglagen).

Privatperson 5 (boende på Kronan)

Den yttrande föreslår en rakare och GC-förbindelse i Storgatans förlängning, exempelvis genom en bro över Prästgatan, för att skapa en kortare och rakare ramp. Vidare framförs att delar av kvarteret Loet bör utvecklas till ett centralt torg från Storgatan till Skeppsbrogatan i stället för att bebyggas fullt ut. Synpunktslämnaren efterfrågar även att terminalen för regionbussar utformas med inomhusvänthall och perronglösning liknande den i Umeå.

Kommentarer: Synpunkten noteras. Under planeringsarbetet har olika alternativ av en ny passage över/under järnvägen studerats, bland annat två där gång- och cykelbron skulle gå över Prästgatan och landa på dess västra sida. Konsekvenserna av en sådan utformning skulle innebära en längre ramp som tar större yta i anspråk, antingen på Storgatan eller Floras kulle, vilket bedöms innebära en negativ påverkan på stadsmiljön. En sådan lösning innebär också att cyklister som ankommer från norr eller söder längs Prästgatan (huvudcykelstråk) inte kan ansluta direkt till cykelbron. I stället skulle dessa behöva korsa Prästgatan och cykla en omväg för att ta sig upp på bron. Av den anledningen har kommunen bedömt att ett sådant alternativ inte är lämpligt. Programförslaget gång- och cykelbro är utformad så att cykelrampen landar innan den möter Prästgatan. Detta bedöms både skapa ett bättre cykelflöde och att ingen negativ påverkan uppstår i stadsmiljön längs Storgatan eller Floras kulle.

Kommunens bedömde till samråd att inte föreslå en torgyta på kvarteret Loet då Floras kulle redan erbjuder en offentlig parkmiljö i närområdet, samt att planprogrammet föreslår nya torgbildningar i

andra lägen. Utifrån Länsstyrelsens och flera privatpersoners samrådssynpunkter har kommunen sett över frågan på nytt ur ett bredare perspektiv. Centrumhalvön har en stadsstruktur som inte inrymmer några urbana torg utöver Köpmantorget, vilket är ovanligt för en stadsstruktur av Luleås storlek och karaktär. Detta kan delvis härledas till att stadens huvudsakliga torg enligt den historiska stadsplanen som format Luleå, är belägen på kvarteret Loet. Torget på Loet fyllde denna funktion under många år och gav rum åt de offentliga aktiviteter som annars saknar en plats i staden, exempelvis för möten, utställningar, evenemang, torghandel, med mera. När Loet blev bussterminal byggdes denna funktion bort och har inte ersatts av någon ny plats. I granskningsversionen av den fördjupade översiktsplanen för Centrum, "Utvecklingsplan Centrum", studerades behov av platsbildningar för hela centrumhalvön. Där pekades Loet ut som en plats för ett nytt urbant torg. Mot detta som bakgrund har kommunen gjort en ny bedömning och reviderat programförslaget så att kvarteret Loet ska inrymma ett urbant torg i kvarterets sydvästra hörn. Torget blir på så sätt både solbelyst, väl inramat av bebyggelse som kan bidra till aktivitet på torget och i anslutning till Storgatan, stadens handelsstråk. Det tillskapar även en funktion som mellanstor mötes- och evenemangsplats i innerstaden som i nuläget saknas.

Kommunen har studerat möjligheten att utforma bussterminalen på liknande sätt som den yttrande föreslår (sågtandsuppställning). På grund av landskapets höjdförhållanden och det smala utrymmet mellan järnvägen och Prästgatan finns inte tillräckligt stor yta för att skapa en funktionell lösning med den typen av bussuppställning. Kommunen bedömer även att en sågtandsuppställning skulle innebära en betydande barriärverkan mellan stationsområdet och stadsstrukturen på ett negativt sätt. Det skulle innebära en långsträckt byggnadskropp som skärmar av och att bussarnas körytor måste stängslas in, vilket alltid krävs vid en sådan terminallösning av säkerhetsskäl.

Privatperson 6 (boende i Skellefteå)

Den yttrande är starkt kritisk till den föreslagna gång- och cykelbron i Storgatans förlängning och menar att dess lutning och skarpa kurvor riskerar att försämra framkomligheten för cyklister. I stället föreslås en passage genom eller under stationsområdet, med hänvisning till lösningar vid Umeå centralstation och Uppsala C som goda exempel.

Kommentarer: Synpunkten noteras. Under planeringsarbetet har olika alternativ av en ny passage över/under järnvägen studerats, bland annat en underpassage för gång- och cykeltrafik, med hänsyn till landskapets höjdförhållanden och Trafikverkets valda spårprofil (höjd på spåren). En tunnel under järnvägen hade inneburit att gång- och cykelbanan skulle få en ännu brantare lutning, som inte är tillgänglig för rullstolsburna och som upplevs obehaglig för cyklister, eller att ramperna skulle få ännu fler, skarpa svängar än vad broalternativet innebär. Kommunen har utifrån detta landat i bedömningen att det är det mer fördelaktigt att anlägga en brolösning för den nya gång- och cykelpassagen än att anlägga en tunnel under spåren.

Privatperson 7 (boende på Malmudden)

Den yttrande är kritisk till planprogrammets föreslagna exploateringsgrad och anser att det skulle medföra en överexploatering av Centrum. Man ser hellre att det byggs på andra platser i kommunen, billigt och för studenter och ensamstående. Vidare uttrycks oro kring framkomlighet för gång- och cykeltrafik under rivning och nybyggnationen av Malmuddsviadukten. Den yttranden lyfter att hen ogillar planprogrammet, men antar att det kommer klubbas igenom ändå. Det lyfts även en frågeställning om varför kommunen avser att ta bort spår, samtidigt som det ska bli mer tågtrafik. Att vattnet bevaras lyfts som

önskvärt i stället för att fylla ut, och den yttrande uttrycker även oro för höga kostnader och hur mycket skattemedel det kommer kräva.

Kommentarer: Synpunkten noteras. Kommunens översiktsplan "Vision Luleå 2040" som beslutades 2021 anger inriktningen för hela kommunens utveckling. Översiktsplanen anger att kommunen ska verka för fler bostäder och lokaler i Centrum genom förtätning. Stadsbygdens förtätning ska prioriteras, då den har en mycket stor betydelse för det långsiktiga behovet av bostäder och är därför ett starkt allmänt intresse. Översiktsplanen anger specifikt att planprogramsområdet ska omvandlas till en tätbebyggd stadsdel med en blandning av bostäder och arbetsplatser, där vissa högre byggnader kan tillåtas förekomma. Utöver detta område sker planering för bostäder i många andra delar av kommunen som innebär en variation av bostadstyper i Luleå. Alla pågående detaljplaner återfinns på Luleå kommuns hemsida. Kommunen bedömer att planprogrammet är utformat i enlighet med översiktsplanen och att den övergripande exploateringsgraden är lämplig.

Malmuddsviaduktens ombyggnation sköts av Infrastruktur- och serviceförvaltningen på Luleå kommun. Under rivning och nybyggnation av Malmuddsviadukten kommer gång- och cykeltrafiken att omledas. Hur omledningen ska gå till är inte fastställt men kommer att kommuniceras ut närmare byggstart (2028). Vid ytterligare frågor, kontakta infrastrukturochservice@lulea.se.

Planprogrammet är ett vägledande underlag för fortsatt detaljplanering och utgör inte ett juridiskt bindande beslut. Plan- och bygglagen innehåller således ingen rätt att överklaga beslut om planprogram. Eventuell överprövning kan först ske när kommunen senare fattar beslut om att anta en detaljplan enligt 13 kap. PBL. Under detaljplaneprocessen går det också att lämna synpunkter under samråd och granskning.

Som svar på frågan om järnvägsspår så ansvarar Trafikverket för ombyggnation av spårområdet, för att bland annat tillgänglighetsanpassa plattformar, byta ställverk och göra förberedelser inför Norrbotniabanan. Utöver detta arbetar Trafikverket med att ta fram en järnvägsplan för Norrbotniabanan, som kommer innebär en ökad kapacitet för person- och godstågstrafik. De spår som föreslås rivas är stickspår på Östra stranden som tidigare använts för sidofunktioner till järnvägen som har omlokaliserats. Utöver detta ska personvagnsuppställningen rivas och flyttas till en ny plats. Åtgärderna som sker längs järnvägen syftar till att öka dess kapacitet och funktion både för person- och godstrafik. För mer information om Trafikverkets projekt för järnvägen, besök Trafikverkets webbsida eller kontakta Trafikverket.

Vattnet i Skurholmsfjärden kommer att bevaras i stor utsträckning och genom planprogrammet ge bättre tillgänglighet för allmänheten att nå vattnet och ta sig runt hela Skurholmsfjärden. Motivet till att fylla ut mark är för att möjliggöra fler bostäder i ett läge som är i direkt anslutning till en framtida nod för regional och nationell kollektivtrafik. Detta bedöms vara av betydande allmänt intresse och i enlighet med översiktsplanens inriktning. Fortsatta utredningar kommer att genomföras i detaljplaneskedet för att bedöma lämplighet och genomförbarhet i enlighet med gällande lagstiftning.

Utformningen av programmet har konsekvensbedömts löpande under arbetets gång bland annat med hjälp av en grov kostnadsbedömning och exploateringskalkyl för området. Detta arbete kommer att fördjupas under det fortsatta planeringsarbetet. Programområdet omfattar såväl kommunal som statlig och privat mark, och ett genomförande av planprogrammet förutsätter ett flertal separata beslut och prövningar. För kommunens del kan utvecklingen innebära både kostnader och intäkter. Kostnaderna kan exempelvis bestå av iordningställande av allmänna platser och infrastruktur samt investeringar för att samla transportslag. Kommunen får intäkter genom exempelvis markförsäljning och ersättning för exploateringskostnader via exploateringsavtal samt framtida skatteintäkter.

Planprogrammet visar kommunens övergripande inriktning och redovisar inte den samlade ekonomin. Ekonomiska konsekvenser och finansiering kommer att utredas och hanteras vidare i kommande planering och i samband med framtida politiska beslut.

Privatperson 8 (närboende)
Yttrandet föreslår att programförslaget ska inrymma en hundrastgård som komplement till den som finns på västra sidan av centrumhalvön vid Dykab. Förslaget motiveras med att det skulle underlätta för hundägare och skapa en öppen yta gentemot ny bebyggelse.

Kommentarer: Synpunkten noteras. Luleå kommun har riktlinjer för hundrastgårdar som antogs 2023 och som gäller tills vidare. I riktlinjerna anges tänkbara områden för hundrastgårdar för kommunen, där platsen vid Dykab pekas ut som tänkbar plats för hundrastgård i Centrum. I programområdet finns inga utpekade platser för en hundrastgård och avses därför inte tas med i vidare planering. Däremot föreslår programområdet att ett nytt parkstråk ska anläggas längs Skurholmsfjärdens strand som allmänheten, inklusive hundägare, kan nyttja.

Privatperson 9 (arbetar i närområdet)
Yttrandet lyfter en oro för att ett genomförande av planprogrammet kommer leda till brist på parkeringsplatser för de som arbetar inom fastigheterna Östermalm 6:9 och Östermalm 6:20. Den yttrande önskar att kommunen redovisar hur parkeringsbehovet för befintliga verksamheter ska säkerställas inom ramen för det fortsatta planarbetet.

Kommentarer: Synpunkten noteras. Översiktsplanen anger att fastighetsägare ansvarar för att lösa behovet av parkering för cykel och bil på egen fastighet. Idag finns parkering för fastigheterna Östermalm 6:9 och Östermalm 6:20 delvis på fastigheten Järnvägen 100:4. Verksamheterna inom fastigheterna Östermalm 6:9 och Östermalm 6:20 omfattas av detaljplan PL491 som beslutades 2022. Enligt då gällande parkeringsnorm och gröna parkeringsköp kravställdes det i detaljplanen att exploatören skulle iordningsställa 85 bilparkeringsplatser samt att exploatören skulle införa en parkeringspolicy, resepolicy eller grön resplan för sina anställda, att parkeringarna skulle vara avgiftsbelagda samt att möjliggöra för anställda att nyttja tjänstecyklar och omklädningsrum med dusch på kontoret. I detaljplanen redovisas att det är möjligt att inrymma parkeringsbehovet inom den egna fastighetsmarken och därför bedöms inte frågan relevant att hantera i planprogrammet. Finns intresse från närliggande fastighetsägare att eventuellt iordningsställa nya parkeringsplatser inom planprogrammet som servar kringliggande fastigheter får det hanteras genom dialog och avtal mellan respektive fastighetsägare och hanteras i kommande detaljplaneläggning.

Privatperson 10 (Luleå)
Den yttrande föreslår att en gång- och cykelanslutning mellan Malmudden och Östra stranden anläggs från Malmuddsviaduktens befintliga brofäste, för att stärka kopplingarna mellan områdena samt binda samman befintliga motions- och rekreationsstråk.

Kommentarer: Synpunkten noteras. Gång- och cykelbron Malmuddsviadukten kommer att rivas och ersättas med en ny brokonstruktion över järnvägen, så att fortsatt förbindelse finns mellan Malmudden-Centrum. Hälsans stig/Blodomloppen avses även att knytas ihop från Malmudden till Östra stranden, vilket redovisas i mobilitetskartan på sida 35 av planprogrammet.

Privatperson 11 (närboende)
Den yttrande efterfrågar förtydliganden kring trafiklösningar och gatutyper inom resecentrumområdet, särskilt avseende Hermelinsgatan och anslutningen till kvarteret Loet via Storgatan. Vidare framförs synpunkter om behovet av välplacerade cykelparkeringar,

inklusive platser för specialcyklar, samt en översyn av kapaciteten för biluppställning med hämta/lämna-funktion vid stationen, då 7-8 anses för få. Den yttrande lyfter även vikten av väderskyddade förbindelser mellan resecentrumets olika delar, ett mer arkitektoniskt ambitiöst stationshus samt en tydligare roll och integrering av det befintliga stationshuset i det framtida resecentrumet.

Kommentarer: Synpunkten noteras. Så som yttrande påpekar ska inte hela Hermelinsgatan vara öppen för genomfartstrafik. Hur Storgatan trafikeras är inte fastställt utan hanteras vidare i efterföljande skeden. Mobilitetskartan justeras.

Inomhusparkeringar för cykel föreslås anordnas i kvarteret norr om den nya stationsbyggnaden. Detta utesluter dock inte att fler cykelparkeringsplatser uppförs utomhus längs med sidoplattformen.

Planprogrammet utgår från Regionala kollektivtrafiksmyndighetens kvalitetssäkring av dimensionering av Resecentrum, där 8 platser för hämta/lämna anges som behov.

Det befintliga stationshuset föreslås användas för annan verksamhet i framtiden som kan skapa liv och rörelse i området för att öka tryggheten. Det föreslås inte användas som ett stationshus. Längs med plattformar föreslås plattformstak finnas för att ge väderskydd längs sträckorna till det nya stationshuset. Plattformsövergången föreslås vara väderskyddad.

Visualiseringarna och ritningarna över stationshusets arkitektur och utformning är tidiga förslag för att visa exempel på hur en ny station kan se ut för att skapa önskvärda funktioner i resenärsmiljön. Gestaltningen av det nya stationshuset kommer att hanteras vidare i det fortsatta planeringsarbetet, inklusive frågan om en arkitekturtävling för stationsbyggnaden skulle kunna vara möjlig att genomföra.

Privatperson 12 och 13 (boende i Svartöstaden)

Yttrandena sammanfattas då de berör samma fråga. En positiv inställning till planprogrammet uttrycks generellt, men de yttrande har frågor om cykelparkeringar och hur dessa ska hanteras för en ökad trygghet och säkerhet. Problem med cykelstölder vid den befintliga stationer lyfts samt behovet av att kunna parkera sin cykel säkert vid stationen under tiden man är bortrest. Olika tekniska system såsom kameraövervakning och identitetskontroll för passage till låsta cykelrum föreslås.

Kommentarer: Synpunkten noteras. Inomhusparkeringar för cykel föreslås anordnas i kvarteret norr om den nya stationsbyggnaden. Planprogrammets förslag om en mer samlad bytesnod, fler verksamheter och bostäder i området innebär att större flöden av människor förväntas röra sig i området, vilket bedöms skapa bättre förutsättningar för säkerhet och trygghet än i dagsläget, då järnvägsstationen ligger avskilt och är relativt obefolkat stora delar av dygnet. Trygghet och säkerhet kommer att beaktas i fortsatt planering och genomförande.

Privatperson 14 (boende i Umeå)

Den yttrande lämnar förslag på att initiera en förstudie om energibaserad stadsutveckling och en energibaserad genomförandemodell för programområdet.

Kommentarer: Synpunkten noteras. Planprogrammet behandlar i huvudsak övergripande förutsättningar, markanvändning, struktur och utvecklingsprinciper samt övergripande konsekvensbeskrivning. Någon särskild inriktning eller förstudie av en energibaserad genomförandemodell ingår inte inom ramen för det aktuella planprogramsarbetet. Frågor om energiförsörjning och energieffektivitet kommer dock att beaktas i det fortsatta arbetet där så är relevant.

Privatperson 15 (närboende)
Den yttrande är kritisk till den föreslagna förtätningen i centrum och uttrycker oro för ökad trafikbelastning, trängsel och buller. Vidare framförs synpunkter om att ny bebyggelse bör hålla högre arkitektonisk kvalitet samt att befintliga grönområden i centrum bör bevaras. Synpunktslämnaren anser att ny bebyggelse i större utsträckning bör lokaliseras till andra områden nära centrum, exempelvis området kring Coop Arena där bilhandlare och andra verksamheter i stället kan flytta till Storheden. Det lyfts även oro för störningar under byggtiden samt negativa konsekvenser för boendemiljö och fastighetsvärden.

Kommentarer: Synpunkten noteras. Kommunens översiktsplan "Vision Luleå 2040" som beslutades 2021 anger inriktningen för hela kommunens utveckling. Översiktsplanens anger att kommunen ska verka för fler bostäder och lokaler i Centrum genom förtätning och att stadsbygdens förtätning ska prioriteras, då den har en mycket stor betydelse för det långsiktiga behovet av bostäder som är ett starkt allmänt intresse. För programområdet anges specifikt att det ska omvandlas till en tätbebyggd stadsdel med en blandning av bostäder och arbetsplatser. För området kring Coop Arena, Skutviken, så anger översiktsplanen att området ska ha en fortsätta användas för en blandning av handel, industri, kontor och besöksanläggning.

Med anledning av den pågående järnvägsplanen för Norrbotniabanan, som påverkar Lulsundspassagen, är det inte i nuläget möjligt att göra en fullskalig trafikutredning för programområdet innan utformning av planskild passage för Lulsundsgatans bomfällda passage har fastställts. Dock föreslås redan i planprogrammet att Östra stranden ska få en infart även från söder som en åtgärd för att skapa ett välfungerande trafiksystem. Utredning av trafiklösningar och konsekvenser kommer fortsättas i detaljplaneskedet.

Kommunen instämmer i att arkitektonisk kvalitet och omsorgsfull gestaltning är viktiga frågor. Planprogrammets intention är att skapa förutsättningar för en attraktiv och levande stadsmiljö. Frågor om byggnaders och allmänna platsers närmare utformning och gestaltning kommer att hanteras i efterföljande planerings- och bygglovsskeden.

Programförslaget föreslår att viss grönyta tas i anspråk, men det föreslår även nya parkytor på östra stranden samt att Floras kulle utökas mot Storgatan.

Kommunen är medveten om att ett genomförande av planprogrammets intentioner kan innebära tillfälliga störningar för närboende i form av buller, damm och byggtrafik. Vid framtida projektering och byggskeden kommer verksamhetsutövare att behöva följa miljöbalkens hänsynsregler samt gällande riktvärden för byggbuller och andra miljöstörningar. Om ni som boende upplever att byggverksamhet orsakar störningar under framtida byggnationer kan ni vända er till kommunens miljökontor som kan utreda klagomål och vid behov ställa krav på verksamhetsutövaren att vidta åtgärder för att begränsa störningarna.

Privatperson 16 (Luleå)
Den yttrande motsätter sig en ytterligare förtätning av stadskärnan och anser att förslaget strider mot översiktsplanens ambition att öka tillgången till grönområden i centrala Luleå. Det framhålls att utfyllnad i vattenområdet och anläggande av ett gångstråk längs vattnet inte kan ersätta ett grönområde samt att åtgärderna kan påverka vattenmiljön negativt. Synpunktslämnaren uttrycker även oro för ökad trafikbelastning och ifrågasätter hur hållbara transporter ska kunna främjas vid en fortsatt förtätning. Som alternativ föreslås att området öster om stationen och järnvägen utvecklas som park, alternativt att en mindre

omfattande bebyggelse uppförs närmast järnvägen medan ett bredare grönstråk bevaras mot vattnet.

Kommentarer: Yttrandet noteras. Kommunens översiktsplan Vision Luleå 2040, antagen 2021, anger inriktningen för kommunens utveckling. Kommunen ska verka för fler bostäder och lokaler i centrum genom förtätning samt prioritera förtätning av stadsbygden, då detta är viktigt för att möta det långsiktiga bostadsbehovet, vilket utgör ett starkt allmänt intresse. För programområdet anges specifikt att det ska utvecklas till en tät stadsdel med en blandning av bostäder och arbetsplatser.

Programförslaget innebär förtätning och ökad bostadsförsörjning. Utöver detta föreslås ett nytt parkområde tillskapas på Östra stranden längs strandlinjen som blir tillgängligt för allmänheten. Samtidigt minskar grönytan i Järnvägsparken, som idag har låg nyttjandegrad och begränsade sociala kvaliteter. Sammantaget bedöms tillgången till grönytor öka genom förbättrad tillgänglighet och ökad mängd grönyta. Planprogrammet bedöms vara utformat i enlighet med översiktsplanen.

Motivet till att fylla ut i vattnet för att tillskapa mer mark är för att möjliggöra fler bostäder i ett läge som är i direkt anslutning till en framtida nod för regional och nationell kollektivtrafik. Detta bedöms vara av betydande allmänt intresse och i enlighet med översiktsplanens inriktning. Fortsatta utredningar kommer att genomföras i detaljplaneskedet för att bedöma lämplighet och genomförbarhet i enlighet med plan- och bygglagen och gällande miljölagstiftning.

Planprogrammet kommer innebära ökade trafikrörelser till och från programområdet. Planprogrammet föreslår fler passager för gående och cyklister över järnvägen som både ökar tillgängligheten till och från Östra stranden och bidrar till fler stråk för gående och cyklister som passerar programområdet. Genom att förtäta stadsstrukturen på centrumhalvön i anslutning till befintlig service och många arbetsplatser, men även i anslutning till en viktig kollektivtrafiknod som i och med Norrbotniabanan kommer möjliggöra pendlingsavstånd med tåg mellan Luleå, Piteå, Skellefteå och Umeå bedöms programförslaget möjliggöra för fler att använda hållbara transportmedel i sin vardag.

Planprogrammet föreslår även en ny bilangöringsväg till Östra stranden från söder för att avlasta vägnätet norr om området. Utformningen av denna och total trafikpåverkan från bilar kommer att fortsätta utredas i detaljplaneskedet.

Privatperson 17 (boende på Bergviken)

Synpunkt har framförts om att de föreslagna bostadskvarteren mellan järnvägen och vattnet upplevs som storskaliga och enhetliga. Synpunktslämnaren efterfrågar i det fortsatta arbetet större fokus på utformningen av byggnader, gårdar och stråk för att skapa varierade och mänskliga miljöer med privata, halvprivata och publika rum, med referens till Västra hamnen i Malmö (B01-området). Vidare betonas vikten av att bevara och vidareutveckla befintliga gröna strukturer. Synpunktslämnaren uttrycker även tveksamhet till volym, skala och placering av de föreslagna byggnaderna i det södra karaktärsområdet och anser att de borde anpassas mer till den kulturhistoriska miljön. Hen uttrycker även tveksamhet till behovet av ett höghus som landmärke, och framhåller vikten av att det bryts ner i skala där huset möter parken för att skapa en mysig och inte för skuggig miljö.

Kommentarer: Yttrandet noteras. Kommunen bedömer att det är viktigt att utgå från platsens förutsättningar och göra en samlad avvägning mellan olika planerings- och arkitekturfrågor, såsom trygghet, kulturmiljö, identitet och mikroklimat. Detta har varit en utgångspunkt för utformningen av Östra stranden.

Luleå präglas av en tydlig rutnätsstruktur med generellt låg bebyggelse om 2-5 våningar samt ett antal högre byggnader i strategiskt valda lägen. Centrumhalvöns gatunät kännetecknas av breda huvudstråk och stora kvarter med gårdshus och komplementbyggnader, vilket ger en varierad bebyggelsestruktur och goda solförhållanden jämfört med mindre kvarter och smalare gator. Detta bedöms vara särskilt positivt på våra breddgrader.

Planprogrammets utvecklingsinriktning är att förlänga innerstaden österut med en kvartersstruktur som ansluter till övriga innerstaden. Tydligt avgränsade kvarter skapar en klar gräns mellan privat och offentlig mark, men luckras upp mot Skurholmsfjärden med förgårdsmark och mjukare gränser i anslutning till park- och rekreationsstråket. Detta ger rymliga gårdsmiljöer och möjliggör en variation av byggnadstypologier med goda ljusförhållanden. Strukturen tar tillvara Luleås historiska stadsbild, bidrar till avskärmning från järnvägsbuller och stärker kontinuiteten i stadsväven över järnvägen, vilket motverkar att området upplevs som en avskild enklav. Jämfört med det nämnda exemplet i Malmö bedömer kommunen att behovet av att överbrygga infrastrukturbarriärer och stärka sambanden över järnvägen är större inom programområdet. Samtidigt ser kommunen goda möjligheter att i kommande planering och gestaltning främja de kvaliteter som lyfts i yttrandet för att skapa en varierad och attraktiv stadsmiljö.

Planprogrammet redovisar ytor och stråk för stadsgrönska samt en inriktning att knyta samman befintliga och nya grönstrukturer, exempelvis genom parkstråket längs strandkanten och förlängningen av Östra järnvägsesplanaden. Programmet anger även att användbarheten och kvaliteten i bevarade grönytor, såsom Floras kulle och Järnvägsparken, ska utvecklas.

Den högre byggnaden i anslutning till Hertsöleden bedöms bidra till att markera och rama in den södra entrén till området. Läget bedöms möjliggöra en högre byggnad utan påtagligt negativa konsekvenser för omgivningen, som i övrigt domineras av infrastruktur och passager. Kvarteret har också potential att aktivera en idag undanskymd plats och bidra till ökad trygghet. Kommunen bedömer däremot att den föreslagna byggnaden söder om den befintliga järnvägsstationen i större utsträckning bör anpassas till de kulturhistoriska värdena i stationsmiljön. Planprogrammet revideras därför inför antagandet för att tydliggöra behovet av kulturmiljöhänsyn i den fortsatta planeringen.

Vid uppförande av höghus ställer kommunen generellt högre krav på arkitektonisk kvalitet, särskilt avseende dess påverkan på angränsande offentliga rum. Detta för att säkerställa goda mikroklimat och att kravet på god helhetsverkan enligt 2 kap. 6 § plan- och bygglagen uppfylls.

Kommunala förvaltningar och bolag

Räddningstjänsten

I detaljplaneprogrammet anges att man kommer att utgå ifrån 30 respektive 50 meters riskavstånd från järnvägen (farligt gods led) till centrumverksamhet/bostäder. Detta avstånd har bestämts utifrån Länsstyrelsen i Norr- och Västerbottens riktlinjer för fysisk planering – skyddsavstånd till transportleder för farligt gods i Norrbotten. Enligt riktlinjer behöver inga åtgärder vidtas när ett skyddsavstånd på 30 respektive 50 meter (beroende på typ av verksamhet) erhålls. I motsvarande riktlinjer (Riskhantering i detaljplaneprocessen) i Länsstyrelserna i Skåne, Stockholm samt Västra Götalands län utgår man från 150 meters riskavstånd mellan farligt gods led och bostäder. Om avståndet är kortare än detta ska en riskbedömning tas fram. Räddningstjänsten anser att det är viktigt att man utgår ifrån vilka ämnen som kommer att transporteras på järnvägen när man bestämmer vilket riskavstånd som gäller mellan farligt gods led och centrumverksamhet/bostäder.

Räddningstjänsten anser inte att det är rimligt att tillämpa ett riskavstånd på 30 respektive 50 meter mellan farligt gods-led och centrumverksamhet/bostäder utan att göra en riskbedömning över vilka ämnen som transporteras på vägen. Räddningstjänsten anser att det behöver tas fram en riskbedömning (inklusive eventuella riskreducerande åtgärder/avstånd) där man utgår ifrån vilka ämnen som transporteras på järnvägen, vilka risker/skyddsavstånd dessa ämnen kräver vid en olycka, områdets topografi och var en olycka kan ske/utbredas utifrån detta.

Vidare lyfter räddningstjänsten att det är viktigt att beakta det framtida behovet av markbrandposter i nya bostads- och verksamhetsområden (skola, förskola, centrumverksamhet, etcetera) och att avståndet mellan brandposter ska vara max 150 meter.

Utöver att räddningstjänsten kommer att ha framkomlighet i området genom infartsvägar i olika väderstreck är det även viktigt att räddningstjänsten har framkomlighet till alla bostäder om räddningstjänsten ska utgöra alternativ utrymningsväg. Räddningstjänsten kan utgöra alternativ utrymningsväg med hjälp av höjdfordon för de byggnader där avståndet från mark till fönstrets underkant/balkongräcke är max 23 meter. Om avståndet är större än detta ska det framgå av planen att räddningstjänsten inte utgör alternativ utrymningsväg.

Kommentarer: Yttrandet noteras. Det finns idag inga nationella riktvärden som slår fast vilka risker eller skyddsavstånd som kan vara tillämpbara i samband med planering av markanvändning i närheten av trafikleder för farligt gods på väg- eller järnvägsnätet (Boverket, 2025). Rekommendationer för olika län finns framtagna, där riktlinjerna för Norrbotten och Västerbotten är ett exempel som ger riktlinjer för specificerade sträckor längs väg och järnväg. Dessa ska användas för att klargöra behov av särskild riskutredning i den fysiska planeringen. Enligt riktlinjerna finns endast behov av särskild utredning om föreslagen markanvändning ligger innanför det rekommenderade skyddsavståndet. I kommande detaljplanearbete kommer en riskutredning avseende närhet till farligt gods att genomföras om planerad markanvändning ligger innanför det rekommenderade skyddsavståndet.

Kommunen bedömer att det inte finns några hinder planmässigt för att i senare skeden säkerställa behovet av brandposter inom allmän platsmark.

Programförslaget har tagit höjd för att säkerställa framkomlighet för brandbilar genom att som minst ha 8 meters avstånd mellan byggnader. Brandsäkerhet och tillgänglighet för Räddningstjänsten bedöms vara tillgodose på ett strukturellt plan i planprogrammet, men dessa frågor studeras fördjupat i samband med detaljplanering och efterföljande skeden.

Luleå Lokaltrafik AB (LLT)

Allmänt

LLT ser positivt på ambitionen att utveckla området kring Luleå Centralstation till en samlad och attraktiv bytespunkt för tågtrafik, regional busstrafik och lokal busstrafik. Programmet beskriver på ett tydligt sätt områdets stadsutvecklingspotential samt ambitionerna kring orienterbarhet, stadsintegration och utvecklingen av offentliga miljöer. Det är även positivt att vikten av fortsatt passage för lokalbusstrafiken via Prästgatan har beaktats i planprogrammet. Möjligheten att upprätthålla genomgående busstrafik genom centrum är en viktig förutsättning för ett effektivt, attraktivt och robust kollektivtrafiksystem.

LLT har deltagit i dialogen under planprogrammets framtagande och ser positivt på den samverkan som skett mellan berörda aktörer under processen.

Övergripande bedömning

Planprogrammet utgör en god grund för den fortsatta planeringen av området kring Luleå Centralstation och Östra stranden. Samtidigt bedömer LLT att kollektivtrafikens funktion i transportsystemet som helhet behöver utvecklas ytterligare i det fortsatta planarbetet.

Kollektivtrafikens funktion i Resecentrum och trafiksystemet

Resecentrumet kommer att utgöra en av kommunens viktigaste kollektivtrafiknoder med betydelse för såväl lokal som regional trafik. LLT bedömer att planprogrammet i begränsad omfattning beskriver hur busstrafiken påverkas av den föreslagna strukturen och hur resecentrumet integreras i det övergripande kollektivtrafiksystemet. I det fortsatta arbetet bör det särskilt belysas hur:

- lokal- och regionbusstrafikens huvudstråk eventuellt påverkas och effekten av detta på kollektivtrafikens attraktivitet
- busstrafiken tar sig till och från resecentrumet från olika delar av staden
- framtida trafikökningar påverkar kollektivtrafiksystemets funktion
- samspelet mellan buss-, tåg-, gång- och cykeltrafik utformas för att skapa effektiva och trygga byten
- potentiella konfliktpunkter mellan olika trafikslag hanteras

Framkomlighet och robusthet

I planprogrammets konsekvensbeskrivning framgår att framtida trafikökningar kan medföra kapacitetsutmaningar i flera korsningar samt att ytterligare trafikstudier behöver genomföras i kommande skeden. LLT delar bedömningen att dessa frågor behöver analyseras vidare och vill särskilt framhålla vikten av att kollektivtrafikens framkomlighet tydligt inkluderas i kommande utredningar. Det fortsatta arbetet bör särskilt beakta:

- framkomlighet för lokal- och regionbusstrafik
- påverkan på kollektivtrafikens effektivitet (t.ex. kostnader, regularitet, restider) och attraktionskraft
- kapacitet och robusthet i anslutande gatunät och korsningar
- vinterdrift och framkomlighet under vinterförhållanden
- behov av reservkapacitet vid störningar och ersättningstrafik (t.ex. störningar som uppstår vid avstängning/reparation av broar över järnvägen)

LLT noterar även att vissa redovisade principsektioner innehåller relativt begränsade körbredder för dubbelriktad trafik. Med hänsyn till förväntade trafikökningar inom området bedöms det viktigt att dessa lösningar verifieras genom kommande trafik- och framkomlighetsanalyser ur ett kollektivtrafikperspektiv.

En särskilt avgörande fråga är passagerna över eller under järnvägen. Den befintliga plankorsningen längs Lulsundsgatan kommer på sikt inte att kunna finnas kvar i nuvarande form. Vilken lösning som väljs där får stor betydelse för hela trafiksystemet inom planområdet vilket indirekt kan påverka synpunkterna i detta yttrande. I nuläget kan Loet/Prästgatan och Östermalm trafikeras av stom- och lokallinjer som trafikerar Bergviken samt Björkskatan på ett effektivt sätt tack vare passagen.

Framtida utveckling av kollektivtrafiken

Utvecklingen av Luleå Centralstation och Östra stranden kommer att ske under lång tid och påverkas av såväl Norrbotniabanans utbyggnad som framtida förändringar i resande och

trafikupplägg. Det är därför viktigt att den framtida strukturen utformas med tillräcklig flexibilitet för att möjliggöra:

- framtida kapacitetsökningar inom kollektivtrafiken
- utveckling av stomlinjetrafik och regional trafik
- förändrade linjesträckningar och trafikupplägg
- framtida utveckling av bytespunkten i takt med ökade resandeflöden.

LLT vill särskilt framhålla vikten av att den fortsatta utredningen av passagen över järnvägen vid Lulsundsgatan säkerställer kravet på god framkomlighet och kapacitet även vid framtida ökad järnvägs- och busstrafik. Passagen utgör en viktig länk i kollektivtrafiksystemet och har stor betydelse för den lokala stomlinjetrafikens effektivitet, funktion och utvecklingsmöjligheter. Passagen skapar också en robustare lösning för transporter till och från Luleå centrum som redan idag är begränsat till ett fåtal sträckor (Bergnäsbron, Bodenvägen, Malmuddsviadukten, Östermalm och Gammelstadsvägen).

Sammanfattade synpunkter

Kollektivtrafikens förutsättningar behöver analyseras vidare i kommande detaljplaneskeden för att säkerställa att resecentrumet får tillräcklig kapacitet, robusthet och flexibilitet för framtida behov. Det är särskilt viktigt att:

- kollektivtrafikens funktion i det övergripande trafiksystemet tydliggörs
- framkomlighet och robusthet för busstrafiken säkerställs
- kommande trafik- och kapacitetsutredningar tydligt inkluderar kollektivtrafikperspektivet
- framtida passager över järnvägen utformas med hänsyn till kollektivtrafikens långsiktiga behov
- förutsättningar skapas för framtida utveckling av kollektivtrafiken i takt med att resandet ökar.

Kommentarer: Yttrandet noteras. Kommunen delar LLTs bedömning om vikten av en tydlig konsekvensbedömning för lokaltrafikens attraktivitet, flöden och funktion. Detta hör tätt ihop med ersättningen av Lulsundsgatans bomfällda passage, som hanteras i järnvägsplanen för Norrbotniabanan. Ersättningen av denna passage bedöms kunna påverka lokalbusstrafik, biltrafik, cykeltrafik och gångtrafik i större eller mindre omfattning, beroende på hur den planeras och genomförs. Kommunen bedömer att planprogrammet har en tydlig redovisning av hur samspelet mellan buss-, tåg-, gång-, och cykeltrafik avses att struktureras för att skapa en välfungerande bytespunkt för samtliga trafikslag. Detta kommer studeras vidare i detaljplaneskedet. Luleå kommuns översiktsplan (2021) anger principen att gång, cykel och buss ska prioriteras vid konflikter mellan trafikslag. Detta bedöms vara av särskilt stor betydelse vid ett resecentrum för att främja en omställning till ett mer hållbart resande.

Avseende körbredder så anger VGU (Vägar och gators utformning, Trafikverket) 6,2 meter som en väldimensionerad bredd på vägar med hastighetsbegränsning 30-40 km/h. Då planprogrammet föreslår en 6,5 meter bred körbana på gator som trafikeras av buss, såsom Prästgatan, bedömer kommunen att planprogrammet har tagit höjd för en väl dimensionerad körbredd.

Kommunen ser positivt på en fortsatt dialog med LLT för att diskutera och ta höjd för framtida utvecklingsbehov för lokalbusstrafiken.

Miljö- och bygg

Förorenad mark

I PM markrapporten står det att kunskapsläget är osäkert och att riskerna inte kan bedömas fullt ut i nuläget gällande föroreningar i marken. Samtidigt används detta som underlag i planprogrammet. Avdelning miljö och bygg anser att det behöver tydliggöras hur man säkerställer att planprogramområdet är lämpligt för bebyggelse, samt om det är möjligt att hantera dessa frågor först i senare detaljplaner. Är det lämpligt och möjligt att aspekter kopplat till förorenad mark och hantering av dagvatten kan hanteras för varje enskild detaljplan i ett senare skede?

Dagvatten och förorenad mark

Dagvattenlösningarna i dagvattenutredningen bygger i stor utsträckning på generella antaganden om lokalt omhändertagande och i vissa fall infiltration. Det saknas fortfarande en tydlig koppling till den föroreningssituation som beskrivs i markmiljö PM:et, där både konstaterade föroreningar och stora kunskapsluckor ses. Bedömningen att påverkan på MKN inte uppstår känns därför rätt osäker, särskilt eftersom den förutsätter att föreslagna åtgärder kommer att fungera som tänkt. Avdelning miljö och bygg anser att det finns behov av en mer samlad bedömning där dagvatten, förorenad mark och påverkan på recipienten hänger ihop. Avdelning miljö och bygg känner en osäkerhet om det går att hålla ihop dessa frågor på ett bra sätt i flera kommande detaljplaner inom planprogramområdet.

Buller och vibrationer, risk för olyckor närhet till transportled för farligt gods

Avdelning miljö och bygg ser risker kopplat till bostadsbebyggelse intill befintliga och kommande järnvägsspår som är viktigt att man tittar extra på, så att det blir säkert och inte hälsovådligt för människor som bor och vistas i området. Det gäller att i ett tidigt stadie studera och planera så att man bygger bort risker och störningar för de som kommer att bo inom området, med avstånd, utformning och materiel. Avdelning miljö och bygg ser i handlingarna att man avser att ha byggnader närmast järnvägen som ett skydd och att byggnaderna ska vara högre än resterande byggnader, vilket avdelning miljö och bygg tycker är bra. Avdelning miljö och bygg anser att det i dessa byggnader är särskilt lämpligt med parkeringsgarage, verksamheter, service och kontor, men inte bostäder mot järnvägsområdet.

Det är också extra viktigt att planera för utformningen om området byggs i etapper då inte byggnader i angränsande kvarter som ska vara som skydd inte är uppbyggda än.

Gällande buller måste man ta hänsyn till all utökning av trafik såväl på väg som på järnväg och se hur det påverkar såväl befintliga bostäder i närområdet som kommande bostäder. Biltrafiken till området kommer att öka med tanke på alla som kommer att bo och jobba inom området, men också ökning av bussar samt bilar och taxibilar som skjutsar resenärer till resecentret. På järnvägen kommer vi att få mer trafik genom tillkomst av Norrbotniabanan, men också material till och från Stegra, LKAB, SSAB och andra verksamheter på Svartön.

Kommentarer: Yttrandet noteras. Kommunen är medveten om att det förekommer föroreningar i området och avser att i kommande detaljplanearbete göra fördjupade markmiljötekniska undersökningar i den utsträckning som är lämpligt för planskedet, för att få en klarare bild av föroreningssituationen, behov av åtgärder och hur dagvatten kan hanteras på ett sätt som inte riskerar miljö eller hälsa. Dagvattenfrågan kommer även utredas vidare i detaljplaneskedet, där kommunen

avser utreda systemlösning för områdets dagvattenhantering tillsammans med Lumire. Kommunen bedömer att dagvattenfrågan inte bör avgränsas till enskilda detaljplaner, utan fortsätta utredas mer övergripande för att skapa ett väl fungerande system. Detta utredningsarbete hör ihop med att studera höjdsättning av programområdet, vilket inte ingår inom ramen för planprogrammet, utan hanteras i detaljplaneskedet. Dagvattenlösningarna påverkas även av Trafikverkets järnvägsplan för Norrbotniabanan och ersättningen av Lulsundspassagen som är i ett mycket tidigt skede.

Planprogrammet har utgått från Länsstyrelsens riktlinjer för fysisk planering avseende skyddsavstånd till transportleder för farligt gods i Norrbottens och Västerbottens län. För järnvägssträckan som löper genom programområdet anges ett skyddsavstånd på 30 meter till exempelvis kontor, och 50 meter till flerbostadshus. Riktlinjerna ska användas för att klargöra behov av särskild riskutredning i den fysiska planeringen. Enligt riktlinjerna finns endast behov av särskild utredning om föreslagen markanvändning ligger innanför det rekommenderade skyddsavståndet. I kommande detaljplanearbete kommer en riskutredning avseende närhet till farligt gods att genomföras om planerad markanvändning ligger innanför det rekommenderade skyddsavståndet. Kommande bullerutredningar ska inkludera framtida trafikprognoser för att ge en så korrekt bild som möjligt av den framtida bullersituationen. Om den avsedda bullerutredningen visar att det är nödvändigt att uppföra byggnader i en viss genomförandeordning för att avskärma från buller, kan detta exempelvis regleras genom villkor för startbesked för delar av planen. Behov och lämplig reglering av detta studeras vidare i detaljplaneskedet.

Övriga

Skanova (Telia Company)

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

Skanova önskar i ett tidigt skede medverka i planarbetet när detaljplanarbete påbörjas och kallas till samrådsmöten för det aktuella området för att kunna samordna nya ledningar. Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den. För ledningssamordning kontakta telia-natforvaltning@teliacompany.com.

Kommentarer: Yttrandet noteras och tas med i fortsatt arbete med detaljplaneläggning.

Swedavia Airports

Flygsäkerhetsfrågor hänvisas till flygplatshållare Försvarsmakten. Därför är det särskilt viktigt att även de remitteras i ärendet. I övrigt inga synpunkter.

Kommentarer: Yttrandet noteras.

Voodoo Associates

Voodoo Associates efterfrågar att planprogrammet kompletteras med alternativa utvecklingsscenarier som innehåller högre exploateringsgrad. Det framförs att området med sitt stationsnära läge bör utredas för fler funktioner såsom utbildning, forskning, kultur, evenemang och eller en huvudarena för Luleå. Vidare lyfts möjligheten att genom högre täthet och funktionsblandning skapa underlag för en överdäckning eller överbryggning av järnvägen för att stärka kopplingen mellan innerstaden och Östra stranden. Voodoo Associates efterfrågar även en konkret exploateringskalkyl som möjliggör jämförelser mellan olika utvecklingsalternativ.

Kommentarer: Synpunkten noteras. Planprogrammets förslag på utveckling baseras på översiktsplanens inriktning för området, en gemensam målbild för områdets utveckling mellan kommunen, Jernhusen, Trafikverket och RKM, pågående järnvägsprojekt hos Trafikverket och områdets förutsättningar.

Luleå stad präglas av en tydlig rutnätsstruktur med generellt låg bebyggelse, mellan 2-5 våningar och ett antal uppstickande, högre byggnader i strategiskt valda lägen. Maximal totalhöjd för byggnader är 45 meter, på grund av riksintressen kopplat till totalförsvaret. Storgatan är stadens tydliga huvudaxel som löper genom hela staden längs stadshalvöns höjdrygg, med residenset i väst och järnvägen i öst. Planprogrammets utvecklingsinriktning bygger på att förlänga innerstaden österut med en liknande struktur som i övriga delar av centrum, både för att den skapar god avskärmning från järnvägsbuller och för att det främjar kontinuitet och sammanhållning genom hela stadens struktur. Byggnadshöjderna i programförslaget håller sig generellt mellan 4-6 våningar med vissa lägen där en högre exploateringsgrad har bedömts som lämplig med upp till 15 våningar. Detta är i enlighet med kommunens översiktplan.

Programmet föreslår en stadsmässig funktionsblandning mellan bostäder, kontor och handel och lyfter även fram att det vore positivt med en funktion som gör det till en målpunkt, exempelvis i den föreslagna signaturbyggnaden, med en mer besöksintensiv och offentlig karaktär. Luleå har sitt tydliga evenemangsstråk längs med Norra hamn samt med Coop Arena och Södra hamnplan som större evenemangsplatser för kultur och sport. Det bedöms inte vara aktuellt med en huvudarena eller universitetsrelaterad verksamhet inom planprogrammet då dessa funktioner redan finns på andra platser.

En överdäckning av bangården har studerats i samverkan med Trafikverket, men avfärdats som alternativ på grund av dels ekonomiska skäl, dels att det vore svårt att skapa en god helhetsverkan på grund av de topografiska förhållandena och mötet med vattnet i Skurholmsfjärden. Utformningen av programmet har konsekvensbedömts löpande under arbetets gång bland annat med hjälp av en grov kostnadsbedömning och exploateringskalkyl för området. Detta arbete kommer att fördjupas under det fortsatta planeringsarbetet.

Unga tankar om musik (UTOM)

UTOM lyfter musikens och kulturlivets betydelse för attraktiva och hållbara samhällen, särskilt i samband med den gröna samhällsomställningen. De betonar vikten av att säkerställa tillgång till scener, mötesplatser och andra miljöer för musik- och kulturverksamhet i Luleås fortsatta utveckling. UTOM ställer sig positiva till att den gamla järnvägsstationen föreslås bevaras och få ett publikt innehåll, och önskar att musik, kultur och kreativa verksamheter inkluderas bland de alternativ som utreds för byggnadens framtida användning.

Kommentarer: Synpunkten noteras. Kommunen instämmer i att kulturen har en viktig roll för attraktiva och hållbara samhällen. I och med att den befintliga järnvägsstationens funktion föreslås ersättas med en ny stationsbyggnad, ser kommunen positivt på att aktivera den befintliga stationsbyggnaden med en ny verksamhet, exempelvis kulturverksamhet. Detta bedöms kunna bidra både till aktivering av området, vilket ökar platsens trygghet och attraktivitet, samt att den kulturhistoriska miljön tillvaratas och får ett nytt ändamål. En omvandling av järnvägsstationen förutsätter dock att stationsfunktionen har omlokaliserats från byggnaden.

I efterföljande detaljplaneskede kommer användningsbestämmelser att styra hur mark och byggrätter får användas. Detta kan vara mycket preciserat om det finns motiv till det, eller medge en bredd av

möjliga verksamheter som ger byggnaden en mer flexibel användning. Då kommunen inte äger den befintliga järnvägsstationen kommer dess framtida användning och syfte att hanteras i dialog med aktuell fastighetsägare i detaljplaneskedet.

Fri kultur norr

Fri Kultur Norr välkomnar ambitionen att bevara den gamla järnvägsstationen och ge byggnaden ett publikt innehåll. Föreningen hänvisar till den pågående förstudien Hållbar kulturdriven stadsutveckling under gröna omställningen, som behandlar kulturell infrastruktur och platsutveckling, och anser att dess resultat bör beaktas i det fortsatta planarbetet. De framhåller vikten av att kulturell infrastruktur integreras tidigt i planeringen och att verksamheter inom kulturella och kreativa branscher inkluderas bland de alternativ som utreds för stationsbyggnadens framtida användning. Vidare betonas att kultur och publika verksamheter kan bidra till platsidentitet, folkliv, attraktivitet och långsiktigt levande stadsmiljöer.

Kommentarer: Synpunkten noteras. I och med att den befintliga järnvägsstationens funktion föreslås ersättas med en ny stationsbyggnad, ser kommunen positivt på att aktivera den befintliga stationsbyggnaden med en ny verksamhet, exempelvis kulturverksamhet. Detta bedöms kunna bidra både till aktivering av området, vilket ökar platsens trygghet och attraktivitet, samt att den kulturhistoriska miljön tillvaratas och får ett nytt ändamål. En omvandling av järnvägsstationen förutsätter dock att stationsfunktionen har omlokaliserats från byggnaden.

I efterföljande detaljplaneskede kommer användningsbestämmelser att styra hur mark och byggrätter får användas. Detta kan vara mycket preciserat om det finns motiv till det, eller medge en bredd av möjliga verksamheter som ger byggnaden en mer flexibel användning. Då kommunen inte äger den befintliga järnvägsstationen kommer dess framtida användning och syfte att hanteras i dialog med aktuell fastighetsägare i detaljplaneskedet.

Specialfastigheter

Specialfastigheter Sverige AB är positiva till planprogrammets ambition att utveckla stationsområdet, stärka kollektivtrafiken och skapa attraktiva stadsmiljöer. Som ägare till den angränsande fastigheten Lejonet 11, där flera samhällsviktiga verksamheter av rättsväsendet är lokaliserade, betonar de vikten av att den fortsatta planeringen beaktar verksamheternas långsiktiga behov och förutsättningar. Särskilt lyfts frågor om tillgänglighet, framkomlighet, angöring, transporter, säkerhet, robusthet samt framtida utvecklings- och utbyggnadsmöjligheter. Eventuella framtida förändringar av lokalisering eller verksamhetsinnehåll bör inte läggas till grund för programmets konsekvensbedömningar. Specialfastigheter framhåller även att konsekvenser för befintliga verksamheter bör belysas i det fortsatta planarbetet och uttrycker önskemål om fortsatt dialog kring markanvändningen i närområdet.

Kommentarer: Synpunkten noteras. För verksamhetens framkomlighet, angöring, transporter och logistik bedömer kommunen att ersättningen av den bomfällda passagen över Lulsundsgatan potentiellt kan utgöra den största påverkan, då det blir en viktig del i det nya trafiksystemet. Kommunen ser positivt på fortsatt dialog med Specialfastigheter i den fortsatta planeringen för att fördjupa förståelsen för verksamhetens och rättsväsendets behov, så att kommande detaljplaner utformas med hänsyn till samhällsviktiga intressen och baseras på välgrundade avvägningar.

Cykelfrämjandet

Planprogrammet innehåller så omfattande oklarheter, brister, motsägelser och obesvarade frågor att det enligt vår bedömning inte kan utgöra ett tillräckligt underlag för politiska beslut i nuvarande form. Flera av de slutsatser som presenteras saknar stöd i redovisade analyser, samtidigt som avgörande frågor hänvisas till senare skeden i planprocessen. Programmet behöver därför omarbetas, kompletteras med nödvändiga utredningar och kvalitetssäkras innan det kan användas som beslutsunderlag.

Bristerna är av sådan omfattning att ett reviderat förslag bör ställas ut för ett nytt samråd innan fortsatt politisk behandling sker. Om programmet istället förs vidare direkt till detaljplaneskedet riskerar allmänhetens möjlighet att påverka de mest betydelsefulla frågorna att gå förlorad. Detta gäller särskilt utformningen av gång-, cykel- och trafiklösningar, eftersom detaljplaner normalt inte reglerar den nivå av utformningsfrågor som nu saknar redovisning. Ett återkommande problem är att flera centrala slutsatser bygger på underlag som antingen ännu inte är framtagna eller som inte har redovisats för allmänheten. På flera punkter överensstämmer inte programmets texter med illustrationsplanen, samtidigt som vissa lösningar redovisas i illustrationerna utan att deras konsekvenser analyseras i texten. Det försvårar möjligheten att lämna välgrundade synpunkter och innebär att samrådet inte ger en tydlig bild av vilka ställningstaganden som faktiskt görs.

Det är särskilt anmärkningsvärt att programmet inte redovisar hur området ska bidra till kommunens Vision 2040, där det anges att andelen hållbara resor ska öka kraftigt. Programmet saknar både målbild och analys för hur gång-, cykel- och kollektivtrafik ska utvecklas i området och vilka trafikmängder de föreslagna lösningarna är dimensionerade för. Därmed saknas också underlag för att bedöma om trafiksystemet är utformat för att stödja visionens utveckling eller om det i praktiken bygger på dagens resmönster.

Den mest allvarliga bristen är att programmet inte redovisar konsekvenserna av de framtida passagerna över järnvägen för gående och cyklister. En av passagerna, vid Lulsundsgatan, redovisas inte alls. Först efter särskilda frågor har det framkommit att Malmuddsviadukten avses rivas och ersättas med en ny bro med större lutning än idag. Samma princip uppges gälla för den nya passagen vid järnvägsstationen.

Konsekvenserna av dessa förändringar analyseras inte trots att de påverkar tillgängligheten till centrum för stora grupper av människor. För vissa kan lutningarna innebära en ökad ansträngning. För personer med nedsatt rörelseförmåga kan de innebära behov av pauser eller hjälpmedel, och för vissa användare av manuell rullstol kan självständig framkomlighet bli mycket svår eller omöjlig. Att sådana konsekvenser inte redovisas i ett planprogram vars ambition är att skapa en tillgänglig och hållbar stadsutveckling är enligt vår bedömning en mycket allvarlig brist i beslutsunderlaget.

Kommentarer: Synpunkten noteras. Kommunen vill förtydliga planprogrammets syfte och avgränsning, då många av de synpunkter som lyfts i yttrandet rör frågor som hanteras i senare skeden. Ett planprogram är inte obligatoriskt att upprätta enligt plan- och bygglagen, utan ett vägledande visionsdokument som kommunen kan välja att upprätta. Planprogrammets innehåll och syfte utformas med hänsyn till de behov som kommunen identifierar.

Syftet med detta planprogram är att skapa en gemensam och övergripande målbild av möjlig stations- och stadsutveckling, beskriva hur bebyggelse, grönområden och infrastruktur kan struktureras och

identifiera viktiga frågor som behöver utredas vidare. Planprogrammet syftar således inte till att redovisa ett projekterat förslag, utan en inriktning för hur en mängd olika planeringsfrågor kan hanteras övergripande.

Kommunen bedömer att planprogrammets redovisning utgör ett tillräckligt underlag för att besvara dess syfte och att fortsatta utredningar är lämpliga att hantera i detaljplaneskedet. Kommunen ser därför inte behov av ett förnyat programsamråd. Fortsatt dialog och samråd kommer att ske under detaljplaneskedet i enlighet med plan- och bygglagen (2010:900). Kommunstyrelseförvaltningen välkomnar fortsatt dialog med Cykelfrämjandet i kommande processer.

Programförslaget redovisar en övergripande trafikstruktur men kan inte slutligt utreda, besvara och konsekvensbeskriva denna i planprogrammet på grund av beroenden till Trafikverkets järnvägsplan för Norrbotniabanans samt ombyggnationen av Luleå C. Luleå C-projektets tidplan för projektering och genomförande ligger närmare i tid än Norrbotniabanans planering. Kommunen bedömer att det är av stor vikt att tydliggöra kommunens viljeinriktning för programområdet tidigt för att sedan kunna bedriva detaljplanering parallellt med Trafikverkets pågående projekt. Detaljplaneskedet ger bättre förutsättningar för samordning kring dessa frågor än vad som är möjligt inom ramen för ett programskede. Frågor såsom Lulsundspassagens ersättning kommer därför att utredas vidare i efterföljande planeringsskeden i samverkan med Trafikverket.

Kommunen delar bedömningen att tillgänglighet och förbättrade förutsättningar för hållbart resande är viktiga i områdets utveckling. Planprogrammet anger en övergripande inriktning för dessa frågor, medan detaljerade analyser av utformning, kapacitet, framkomlighet, med mera hör till senare skeden.

Kommunen bedömer att utformning och lutning på gång- och cykelrampen intill den nya centralstationen är mest utmanande på västra sidan om järnvägen, sett till det begränsade utrymme som finns mellan järnvägen och befintlig stadsstruktur. Här är rampen en del av många förutsättningar och behov som behöver vägas samman i en slutgiltig utformning. Det presenterade förslaget med maximalt 5% lutning har avvägts utifrån bland annat koppling till huvudcykelstråk och stadsbildspåverkan. Dess exakta utformning kommer fortsätta utredas i kommande skeden. Kommunen vill betona att tillgängligheten för rörelsehindrade här föreslås säkras med dubbla hissar och är inte avhängig hur rampen utformas.

Malmuddsviaduktens ombyggnation 2028 omfattar endast en ny brokonstruktion över järnvägen, som läggs på befintliga brostöd. För mer information om ombyggnationen, vänligen kontakta Infrastruktur- och serviceförvaltningen.

Programmets förslag om en ombyggd ramp till Malmuddsviadukten på östra sidan av spåren kan inte genomföras utan att upprätta en ny detaljplan. I fortsatt planering som berör detta bedömer kommunen att det är av stor vikt att tillgängligheten inte försämras, sett till Malmuddsviaduktens viktiga funktion som länk till Centrum. Detta bedöms lämpligt att utreda vidare i kommande skeden när denna del av programområdet, som även omfattar utfyllnader i vatten, detaljplaneras. Kommunen ser VGU som ett viktigt planerings- och projekteringsstöd för kommande skeden.

Kommunen bedömer att planprogrammet är förenligt med intentionerna i översiktsplanen Vision Luleå 2040. Genom att möjliggöra för ett resecentrum och en tätare och mer kollektivtrafiknära stadsutveckling bedöms planprogrammet bidra till ett mer hållbart transportsystem med ökade förutsättningar för hållbara resor. Mer detaljerade analyser av trafikmängder, färdmedelsfördelning och dimensioneringsbehov hanteras i kommande detaljplane- och genomförandeskeden.

Ställningstagande och förändringar

Med anledning av inkomna synpunkter görs följande förändringar:

- Kapitlet ”Förutsättningar” kompletteras med tidigare genomförd bebyggelseanalys av närliggande kvarter, som legat till grund för programförslagets kvartersutformning. (Länsstyrelsen)
- Programförslaget kompletteras med ett förtydligande om kommunens bedömning av ”kvalitativa bostadsgårdar”. (Länsstyrelsen)
- Kapitlet ”Konsekvenser” förtydligas med att trygghet, tillgänglighet och jämlikhet behöver beaktas även under genomförandetiden. (Länsstyrelsen)
- Planprogrammets mobilitetskarta revideras för att förtydliga Hermelinsgatans befintliga avslut i norr och söder och att Storgatan kan inrymma bil, gång och cykel.
- Inriktningen för den föreslagna byggnaden direkt söder om befintlig järnvägsstation revideras i höjd och utbredning för att tydliggöra behovet av hänsyn till kulturmiljöaspekter i kommande planering utifrån siktlinjer, skala, volym och öppenhet. (Länsstyrelsen, privatperson 17)
- Inriktningen för kvarteret Loet revideras för att möjliggöra en torgbildning i kvarterets sydvästra hörn, med hänsyn till platsens kulturhistoriska värden som öppen offentlig plats och del av stadsvävens rutnätsstruktur. (Länsstyrelsen, Privatperson 5)

Kvarstående synpunkter

Följande skriftliga synpunkter har inte blivit tillgodosedda, det vill säga, har inte föranlett någon ändring i planprogrammet. Kommunstyrelseförvaltningens motivering till varför synpunkten eller frågan inte har kunnat tillgodoses motiveras under respektive yttrande ovan.

- Redovisning av karaktärsdrag på befintlig kulturmiljö som ska vara styrande principer för tillkommande bebyggelse. (Länsstyrelsen)
- Gestaltningsprinciper för taklandskap, balkonger, parkering med mera. (Länsstyrelsen)
- Parkeringsstrategi för cykel. (Länsstyrelsen)
- Framtagande av en masshanteringsplan för hela programområdet och för hela Luleå stad. (Länsstyrelsen)
- Bevarande av järnvägsparken, utöver den yta som behöver ianspråktas för bussterminalen. (Länsstyrelsen)
- Begränsning av biltrafikens möjligheter att korsa Storgatan. (Privatperson 3)
- Begränsning av bebyggelsehöjd till 3–4 våningar. (Privatperson 4)
- En rak gång- och cykelförbindelse i Storgatans förlängning i form av en bro över Prästgatan. (Privatperson 5)
- Att kvarteret Loet utvecklas till ett centralt torg från Storgatan till Skeppsbrogatan. (Privatperson 5)
- En regionbussterminal med sågtandsuppställning med inomhusvänthall och perronglösning. (Privatperson 5)
- En gång- och cykelpassage genom eller under stationsområdet i stället för en bro. (Privatperson 6)

- En hundrastgård inom programområdet. (Privatperson 8)
- Redovisning av hur parkeringsbehovet för befintliga verksamheter intill planprogramsområdet ska säkerställas. (Privatperson 9)
- Att samtliga befintliga grönområden bevaras. (Privatperson 15)
- En samlad bedömning i planprogrammet om hur dagvatten, förorenad mark och påverkan på recipienten hänger ihop. (Miljö och bygg)
- Att planprogrammet kompletteras med alternativa utvecklingsscenarier som innehåller högre exploateringsgrad. (Voodoo Associates)
- Att planprogrammet ställs ut för ett nytt samråd. (Cykelfrämjandet)
- Att planprogrammet kompletteras med fördjupade analyser av programområdets trafiksystem utifrån samtliga trafikantgruppers förutsättningar. (Cykelfrämjandet)

Kommunstyrelseförvaltningen

Sektor Samhällsbyggnad & demokrati, 2026-10-08

Daniel Rova
Planchef

Sofia Andersson
Planarkitekt

§ 61

Detaljplaneprogram för Luleå Centralstation och Östra Stranden

Ärendenr 2025/1386-3.1.1.2

Samhällsbyggnadsutskottets beslut

Samhällsbyggnadsutskottet beslutar att ge kommunstyrelseförvaltningen i uppdrag att upprätta ett förslag till detaljplaneprogram för Luleå Centralstation och Östra stranden.

Sammanfattning av ärendet

Trafikverket genomför ombyggnationer av Luleå personbangård för att öka kapacitet, tillgänglighet och säkerhet, samt förbereda inför Norrbotniabanan. Dessa åtgärder frigör mark som möjliggör utveckling av stationsområdet och Östra stranden.

Luleå kommun, Trafikverket, Jernhusen och Regionala kollektivtrafiksmyndigheten (RKM) ingår i ett samverkansavtal för att utveckla området. För att konkretisera planeringen och möjliggöra god förankring med berörda aktörer föreslås att ett detaljplaneprogram tas fram för området.

Syftet är att:

- utveckla Luleå C som en attraktiv bytesnod för hållbart resande,
- hantera stadsutveckling i stationsområdet och Östra stranden som en helhet,
- beskriva och motivera exploatering av kvartersmark, utformning av allmänna stadsrum och trafikala kopplingar,
- hantera övergripande utredningsbehov och konsekvenser,
- främja trygghet, hållbarhet och god gestaltning i området.

Detaljplaneprogramsuppdraget bedöms vara förenligt med Luleå kommuns översiktsplan *Vision Luleå 2040* (2021).

Kommunstyrelseförvaltningen har föreslagit samhällsbyggnadsutskottet besluta att ge kommunstyrelseförvaltningen i uppdrag att upprätta ett förslag till detaljplaneprogram för Luleå Centralstation och Östra stranden.

Sammanträdet
Kommunstyrelseförvaltningen föredrar ärendet.

Beslutsgång
Ordföranden ställer kommunstyrelseförvaltningens förslag under proposition och finner att samhällsbyggnadsutskottet bifaller förslaget.

Beskrivning av ärendet
Trafikverkets investeringar i järnvägen vid Luleå C skapar nya möjligheter för stationsutveckling och aktivering av innerstadens östra delar. Eftersom Trafikverket, RKM (Regionala kollektivtrafiksmyndigheten), Luleå kommun och Jernhusen har behov och intresse av olika funktioner och värdeskapande i området ingår parterna i ett samverkansavtal. Syftet med samverkansavtalet är att gemensamt arbeta för utveckling av Luleå centralstation och stationsnära områden och säkerställa samarbete och tydlighet genom hela processen.

Under 2024–2025 har parterna gemensamt arbetat med målbild, tidplaner och utvecklingsscenarier för att tydliggöra kritiska planerings- och genomförandefrågor samt definiera kvalitetsmål för området. Samverkansarbetet har inneburit ökad förståelse för områdets knäckfrågor samt tekniska, genomförande- och organisatoriska förutsättningar.

För att främja ett strukturerat grepp och breddad samordning av den fysiska planeringen föreslås att ett detaljplaneprogram tas fram. Arbetet behöver även studera beroenden i järnvägssystemet och dess påverkan på programområdet. Programmet ska underlätta kommande PBL-skeden och säkerställa fortsatt samverkan.

Huvudfrågor
- Luleå Centralstation som attraktiv, funktionell bytesnod för resande.
- Ett helhetsgrepp och ramar för områdets utveckling (stationsområde, kvartersbebyggelse, gator och stadsrum).
- Lokalisering av trafikkopplingar förbi och längs med järnvägen.
- Trygghet, hållbart resande och väl gestaltade livsmiljöer.
- Övergripande planeringsförutsättningar och konsekvenser.
- Genomförandefrågor och ansvarsfördelning.

Motiv till reviderat planprogram
Ett tidigare planprogram för Östra stranden har tagits fram som beslutades 2006. Sedan dess har dock förutsättningarna förändrats och behovet av samordnade utredningar, konsekvenser och fortsatt hantering av genomförandefrågor har identifierats. Att hantera dessa i ett reviderat planprogram möjliggör även strukturerad dialog och förankring enligt PBL-processen.

Dialog

Arbetet kring Luleå C och Östra stranden sker i samverkan med Trafikverket, Jernhusen och Regionala kollektivtrafiksmyndigheten. Fortsatt dialog med berörda sakägare, intressenter och myndigheter kommer att ske under planprocessen, vilket regleras i plan- och bygglagen (PBL 5 kap 11, 12 §§).

Beslutsunderlag

- Samverkansavtal Luleå C inkl. Avsiktsförklaring (bilaga) - signerat avtal, KLF Hid: 2025.9950
- Kommunfullmäktiges beslut 2006-08-30 § 155, KLF Hid: 2006.2158
- Detaljplaneprogram för del av innerstaden, Östra stranden 2006-08-30, KLF Hid: 2025.9951
- Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut gällande planuppdrag för del av Centrum, Luleå centralstation och Östra stranden, KLF Hid: 2025.9949
- Presentation - Detaljplaneprogramsuppdrag Luleå C och Östra Stranden, KLF Hid: 2025.10053

Beslutet skickas till

Kommunstyrelseförvaltningen, Kontor Detaljplan

Förslag till inriktningsbeslut gällande exploatering av Luleå C och Östra stranden

Ärendenr 2026/1211-3.1.2.7

Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut

1. Kommunstyrelsen beslutar att godkänna inriktningen för exploatering av Luleå centralstation och Östra stranden med detaljplaneprogrammet som grund.
2. Kommunstyrelsen ger kommunstyrelseförvaltningen i uppdrag att återkomma med förslag på erforderliga genomförande- och investeringsbeslut.

Sammanfattning av ärendet

Samhällsbyggnadsutskottet beslutade 2025-09-22 § 61 att uppdra åt kommunstyrelseförvaltningen att upprätta förslag till planprogram för Luleå Centralstation och Östra stranden. Detaljplaneprogrammet, som nu går mot antagande, ska skapa förutsättningar för en sammanhållen resenod där lokalbuss, regionalbuss och tåg möts, samtidigt som stationsområdet och Östra stranden kan utvecklas till en integrerad del av staden med framför allt bostäder och kontor.

Syftet med inriktningsbeslutet är att ange förutsättningarna för kommunens fortsatta arbete med exploateringen av området kring Luleå centralstation och Östra stranden. Uppdraget till kommunstyrelseförvaltningen ska skapa förutsättningar för att utveckla området till en integrerad och hållbar del av staden samt för ett etappvis genomförande med tydlig ansvarsfördelning, hanterbara risker och en långsiktigt hållbar projektekonomi.

Det fortsatta arbetet inriktas på att omsätta planprogrammets intentioner i detaljplaner, avtal, markåtkomst, fastighetsbildning och ekonomiska kalkyler. Arbetet bör bedrivas etappvis och i nära dialog med berörda aktörer för att säkerställa genomförbarhet, tydlig ansvarsfördelning och långsiktig ekonomisk hållbarhet.

Området kommer att delas in i etapper för detaljplanering och exploatering. Den första detaljplaneetappen bedöms kunna komma upp för beslut under 2027–2028. Den fortsatta utbyggnaden sker successivt under en längre tidsperiod och anpassas till bland annat infrastruktur, avtal, markfrågor, marknadsläge och övriga genomförandeförutsättningar. Den slutliga etappindelningen tas fram i det fortsatta arbetet.

Arbetet omfattar även förhandlingar med Trafikverket om gemensamma anläggningar och med Jernhusen om markfrågor och exploatering samt framtagande av avtal, genomförandestrategi och ekonomiska underlag inför kommande beslut.

Positiva effekter
Utvecklingen innebär att en helt ny stadsdel kan växa fram i ett av Luleås mest centrala och lägen. Med cirka 1 000–2 000 bostäder samt lokaler för arbetsplatser, handel och service kan området ge ett betydande bidrag till kommunens bostadsförsörjning, tillväxt och attraktivitet.

Genom att samla resecentrum, bostäder, verksamheter och offentliga miljöer stärks området som regional nod och som en levande del av centrum. Närheten till lokal och regional kollektivtrafik ger goda förutsättningar för hållbart resande, ökad tillgänglighet och ett attraktivt etableringsläge.

Exploateringen innebär att centralt belägen mark kan användas mer effektivt och att kopplingarna mellan stationsområdet, centrum och Östra stranden förbättras. En samordnad och etappvis utveckling skapar förutsättningar för sammanhängande stadsmiljöer, ökat stadsliv och långsiktiga värden för kommunen, näringslivet och Luleåborna.



Området som omfattas av förslaget

Genomförandefrågor
Kommunstyrelseförvaltningen behöver klarlägga vilka etapper som området ska delas upp i samt vilka detaljplaner, genomförandeavtal, exploateringsavtal och markanvisningar som kan bli aktuella i områdets olika delar. Det omfattar bland annat ansvarsfördelning, kostnadsfördelning, tidplaner, genomförandeåtaganden och framtida förvaltning.

Det fortsatta arbetet ska ge en grund för att starta detaljplaner inom området i en ändamålsenlig uppdelning. Uppdelningen bör utgå från genomförbarhet, beroenden mellan delområden, behov av infrastruktur och möjligheten att utveckla området etappvis.

Inför exploatering behöver en samlad projektkalkyl tas fram. Kalkylen ska ge en helhetsbild av investeringsbehov, möjliga intäkter, kostnadsfördelning mellan parterna samt ekonomiska risker och osäkerheter kopplade till etappindelning, markförvärv och genomförande.

Markåtkomst för infrastruktur, allmän plats och andra gemensamma funktioner behöver identifieras och säkerställas i ett tidigt skede. Det är en förutsättning för ett effektivt genomförande med tydlig ansvarsfördelning mellan aktörerna inom området.

Markköp, markbyten och fastighetsregleringar kan behöva genomföras för att skapa ändamålsenliga kvarter och möjliggöra en sammanhållen exploatering.

Ekonomiska konsekvenser och samlad projektkalkyl
Den samlade projektkalkylen ska tydliggöra vilka delar av området som kan utvecklas, i vilken ordning genomförandet bör ske och vilka ekonomiska, juridiska och praktiska förutsättningar som behöver vara uppfyllda inför kommande beslut.

Projektkalkylen ska kunna användas som underlag inför kommande förslag till mål och budget. Utgångspunkten är att exploateringens intäkter och kostnader ska analyseras samlat, med målsättningen att projektet ska vara ekonomiskt hållbart över tid.

Risker och osäkerheter
De huvudsakliga riskerna avser ekonomi, tidplan, genomförbarhet och ansvarsfördelning. Särskilt behöver kostnader för infrastruktur, allmän plats, markåtkomst, fastighetsbildning och eventuella anpassningar till Trafikverkets anläggningar analyseras vidare. För Östra stranden finns även osäkerheter kopplade till eventuell utfyllnad i vatten, tillstånd, miljöprövning och kostnadsnivå. Riskerna bör hanteras genom successivt fördjupade kalkyler, tydlig etappindelning, löpande politisk återkoppling och noggrann avtalshantering.

Dialog
Dialog har förts inom ramen för arbetet med planprogrammet, bland annat med Trafikverket och Jernhusen. Fortsatt dialog krävs med berörda fastighetsägare, kollektivtrafikaktörer och kommunala verksamheter i takt med att planering, markåtkomst, avtal och genomförandefrågor konkretiseras.

Beslutsunderlag

- Detaljplaneprogram för Luleå Centralstation och Östra Stranden, KLF 2025/1386

Roger Tuomas
Mark- o.exploaterings chef

Beslutet skickas till

Kommunstyrelseförvaltningen, mark- och exploateringskontoret

Förslag till beslut gällande remissvar avseende Trafikverkets samrådsunderlag inför val av linjealternativ för Norrbotniabanan, delsträckan kommungränsen - Notviken

Ärendenr 2026/750-2.1.0.1

Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att anta remissvaret avseende Trafikverkets samrådsunderlag inför val av linjealternativ för Norrbotniabanan, delsträckan kommungränsen – Notviken, enligt bilaga, och avge som Luleå kommuns svar till Trafikverket.

Sammanfattning av ärendet

Luleå kommun har beretts tillfälle att yttra sig över Trafikverkets samrådsunderlag inför val av linjealternativ för Norrbotniabanan på delsträckan kommungränsen till Notviken. Samrådet är en del av Trafikverkets planläggningsprocess och syftar till att samla in synpunkter på de studerade alternativen från berörda aktörer: myndigheter, kommunen, markägare och allmänhet. Detta ska sedan ligga till grund för vilket alternativ som väljs inför fortsatt arbete med järnvägsplanen.

Luleå kommun har i tidigare samråd avseende samrådsunderlaget för sträckan Notviken–Luleå C redovisat sin syn på Norrbotniabanans betydelse för Luleå och regionen. Luleå kommun håller fast vid de synpunkterna.

Järnvägen är betydelsefull för regionens långsiktiga utveckling och kan bidra till hållbara person- och godstransporter, en större arbetsmarknadsregion och ett konkurrenskraftigt näringsliv.

Kommunen anser att linjevalet ska grundas på ett helhetsperspektiv där regional tillgänglighet, näringsliv, totalförsvar, arbetspendling, logistik samt kommunens långsiktiga stads- och landsbygdsutveckling vägs samman.

För att järnvägens nyttor ska kunna realiseras behöver Trafikverket tydligare redovisa linjealternativens samlade konsekvenser, målkonflikter, skyddsåtgärder och ansvarsfördelning.

Luleå kommun anser att planeringen av Norrbotniabanan och val av linjealternativ ska möjliggöra för ett framtida stationsläge i Antnäs genom valet av linje, teknisk utformning eller markanspråk. Antnäs är ett av

kommunens framtida tillväxtområden och ett stationsläge kan stärka förutsättningarna för bostäder, arbetsplatsområden, service och kollektivtrafik.

Den fortsatta planeringen behöver även utgå från ett samlat perspektiv på transportsystemet inom området Gäddvik–Storheden–Notviken. Området är särskilt betydelsefullt för regional tillgänglighet, arbetspendling, näringslivets transporter, logistik och totalförsvarets behov. Den fortsatta planeringen ska beakta de samlade funktionerna i transportstrukturen och deras betydelse för samhällsutvecklingen. Fungerande samband mellan järnväg, väg, hamn och flyg är avgörande för näringslivets konkurrenskraft, totalförsvarets behov och samhällets långsiktiga robusthet.

Trafikverket behöver därutöver begränsa påverkan på boendemiljöer, brukningsvärd jordbruksmark samt känsliga natur- och kulturmiljöer. En framtida järnvägsbro över Luleälven vid Gäddvik måste utformas med stor hänsyn till den värdefulla kulturmiljön genom högt ställda krav på brons arkitektoniska och landskapsmässiga gestaltning.

Trafikverket behöver också i tidigt skede tydliggöra ansvar och kostnader för åtgärder som berör kommunala vatten-, avlopps- och avvattningsanläggningar.

Planeringen behöver också säkerställa att regional tågtrafik kompletteras med fungerande busstrafik, gång- och cykelstråk, pendlarparkeringar och andra mobilitetslösningar. Framkomlighet och trafiksäkerhet ska säkerställas under byggskedet.

Sammanfattningsvis är det svårt att förorda ett linjealternativ för hela sträckningen, från kommungränsen till Notviken. Olika alternativ bedöms vara mer eller mindre fördelaktiga på olika delar av sträckningen. Luleå kommun har även uppfattat att linjealternativen är mer principiella och kan eventuellt kombineras för valda delsträckningar. Här följer sammanfattande slutsatser:

- Kommungränsen–Ersnäs: Brun bedöms vara bättre än Röd och Lila, framför allt eftersom påverkan på boendemiljöer blir mindre.
- Ersnäs–Antnäs: Orange bedöms vara bättre än Brun och Mörkgrön när hänsyn tas till den mest värdefulla jordbruksmarken.
- Antnäs–Södra Gäddvik: Mörkgrön medför betydande påverkan på naturvärden och elnät.
- Södra Gäddvik–Notviken: Mörkgrön bedöms vara bättre, främst utifrån kulturmiljö, landskapsbild och naturmiljö.

- Genomgående krav: Linjen ska möjliggöra en framtida station i Antnäs och stärka framtida utveckling av bland annat Storheden med trafikplatserna Gäddvik och Notviken samt Notvikens underhållsverkstad.

Luleå kommuns svar på remissen finns i sin helhet i bilaga.

Dialog
I beredningen av remissvaret har dialog förts med berörda förvaltningar och bolag inom kommunkoncernen, däribland infrastruktur- och serviceförvaltningen, kommunstyrelseförvaltningen samt de kommunala bolagen Luleå Miljöresurs AB och Luleå Energi AB.

Dialog har även förts med Regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Räddningstjänsten, Luleå Hamn AB och Luleå Lokaltrafik (LLT) har beretts tillfälle att yttra sig men har inte inkommit med några skriftliga synpunkter.

Norrbotniabanegruppen, Piteå, Boden och Älvsbyns kommuner har delgivits innehållet i remissvaret.

Beslutsunderlag

- Luleå kommuns svar avseende Trafikverkets samrådsunderlag inför val av linjealternativ för Norrbotniabanan, sträckan kommungränsen - Notviken
- Trafikverkets samrådsunderlag - Samråd inför linjeval Norrbotniabanan Rosviksbodarna-Notviken - Järnvägsplaner, Trafikverket JP13 och JP14 (Norrbotniabanan), KLF Hid: 2026.8901
- Karta Antnäs-Notviken - Järnvägsplaner, Trafikverket JP13 och JP14 (Norrbotniabanan), KLF Hid: 2026.8903
- Karta Kommungränsen-Antnäs - Järnvägsplaner, Trafikverket JP13 och JP14 (Norrbotniabanan), KLF Hid: 2026.8902

Sandra Viklund
Strateg

Beslutet skickas till

Trafikverket
Kommunstyrelseförvaltningen, samhällsomställningskontoret

Svar på remiss avseende Trafikverkets samrådsunderlag inför val av linjealternativ för Norrbotniabanan, delsträckan kommungränsen - Notviken

TRV 2025/135508

Kommunens ställningstagande

Järnvägen är av stor betydelse för regionens långsiktiga utveckling och skapar förbättrade förutsättningar för hållbara person- och godstransporter, en större och mer sammanhållen arbetsmarknadsregion samt ett konkurrenskraftigt näringsliv.

Kommunen anser att valet av linjealternativ måste grundas på ett helhetsperspektiv där regional tillgänglighet, riksintressen för kommunikationer, näringslivets utveckling, totalförsvarets behov, arbetspendling, logistikflöden samt kommunens långsiktiga stads- och landsbygdsutveckling vägs samman. Trafikverket behöver därför tydligare redovisa linjealternativens konsekvenser för den regionala logistikstrukturen kring bland annat Storheden och Luleå–Bodenregionen samt för övriga samhällsviktiga transportstråk innan ett slutligt linjeval görs.

Det bedöms vara svårt att förorda ett linjealternativ för hela sträckningen, från kommungränsen till Notviken. Olika alternativ bedöms vara mer eller mindre fördelaktiga på olika delar av sträckningen. Luleå kommun har även uppfattat att linjealternativen är mer principiella och kan eventuellt kombineras för valda delsträckningar.

Luleå kommun har i tidigare samråd avseende järnvägsplanen för sträckan Notviken–Luleå C, JP13, redovisat kommunens syn på Norrbotniabanans betydelse för Luleå och regionen. De principiella utgångspunkter som framförts i tidigare yttrande kvarstår.

Övergripande synpunkter

Luleå kommuns arbete i relation till järnvägsplanering syftar till att samordna kommunala intressen och skapa mervärden för kommuninvånare, näringsliv och andra berörda aktörer. I arbetet ingår även att skapa förutsättningar för ett genomförande enligt tidplan, tillvarata samordningsvinster samt identifiera knäckfrågor mellan järnvägsplaneringen och kommunal planering.

Framtidens Luleå 2040 handlar om en välfungerande vardag för alla, mer Luleå för fler luleåbor, ett blomstrande näringsliv, klimatsmart och naturpositiv samt att vara trygg. Norrbotniabanan är en viktig pusselbit i Luleås framtidsbild. Kommunens utgångspunkter för det fortsatta planläggningsarbetet av Norrbotniabanan är följande:

- tillgängliga, trygga och sammanhängande områden ska säkerställas,
- projektet ska harmonisera med kommunens långsiktiga utvecklingsinriktning och planering,
- lokala mervärden ska skapas både i stads- och landsbygdsmiljöer,
- järnvägens anslutning till Luleå C ska utformas så att den stärker stadens långsiktiga utveckling.
- Järnvägens dragning förbi Antnäs ska möjliggöra för ett framtida stationsläge.

Inför valet av linjealternativ är det av stor vikt att Trafikverkets samlade bedömning tydligt redovisar:

- Påverkan på samhällsutveckling, näringslivets förutsättningar för utveckling, den växande arbetsmarknadens funktion samt möjligheter att utveckla strategiska verksamhetsområden, transportnoder och logistikflöden
- konsekvenser för kommunens utvecklingsinriktning och planering,
- påverkan på befintlig infrastruktur och tekniska anläggningar,
- ekonomiska konsekvenser, särskilt där kommunala anläggningar berörs, samt
- möjligheter att kompensera för eller ersätta funktioner och värden som går förlorade.

Risker, skyddsavstånd och påverkan på boendemiljöer

Rekommenderade skyddsavstånd mellan järnväg och befintlig bebyggelse behöver beaktas i det fortsatta arbetet. Kommunens utgångspunkt är att ett säkerhetsavstånd om cirka 30 meter mellan spårmitt och byggnader bör eftersträvas. Om detta inte är möjligt behöver Trafikverket visa hur motsvarande skydd kan säkerställas genom tekniska eller andra riskreducerande åtgärder.

Den planerade järnvägsutbyggnaden, i kombination med ökad trafikering, innebär en förändrad riskbild. Befintlig bebyggelse och markanvändning kan därför vara otillräckligt anpassade till de nya förutsättningarna. Kommunen efterfrågar kompletterande underlag avseende bland annat:

- riskhanteringsavstånd vid transporter av farligt gods,
- buller och vibrationer,
- damning och luftkvalitet,
- konsekvenser för boende och verksamheter,
- behov av fastighetsinlösen, samt

- förekomst och hantering av förorenad mark längs sträckan.

Negativa konsekvenser för boende och verksamheter ska begränsas så långt som möjligt, både under byggskedet och under järnvägens driftskede.

Byggskede, framkomlighet och omledning
Luleå kommun vill betona betydelsen av att funktionen transportnätet kan upprätthållas såväl under byggskedet som när ny järnväg är byggd. De kritiska gränssnitten på vägnätet som också ingår i det transeuropeiska transportnätet är E4/väg97 till Luleå hamn. Planeringen behöver tidigt säkerställa redundans och fungerande möjligheter till omledning under byggtiden. Detta är särskilt betydelsefullt för lulebornas vardagsresor och för näringslivets transporter, däribland transporterna till och från Luleå hamn och närliggande industriområden.

Väg 97 och E4 har stora mängder arbets- och studiependling och utgör viktiga stråk för flera samhällsfunktioner. Störningar eller kapacitetsbegränsningar kan därför få konsekvenser i ett betydligt större geografiskt område än den direkta byggplatsen. Trafikverket behöver i den fortsatta planeringen redovisa hur framkomlighet, trafiksäkerhet och tillgänglighet ska upprätthållas under byggskedet. Trafikverket behöver också visa på möjligheterna att inkludera kommunalt vägnät, exempelvis längs sträckningen mellan trafikplats Notviken och Rostbollen.

Dagvatten, avvattning, grundvatten och vattenförekomster
Kommunen bedömer att frågor kopplade till dagvatten, avvattning, grundvatten och påverkan på vattenförekomster behöver utredas vidare. Särskild hänsyn bör tas till förändrade avrinningsförhållanden, skyfallshantering, grundvattenresurser samt skydd av dricksvattenförsörjningen och berörda vattenförekomster. Luleå kommun vill särskilt uppmärksamma att Gäddviks vattentäkt, som omnämns i samrådsunderlaget, är utpekad som riksintresse för vattenförsörjning.

En viktig fråga är att tidigt tydliggöra vem som ansvarar för avvattningsanläggningar som påverkas eller anläggs i samband med järnvägen. Det gäller både ägande, drift, underhåll och framtida reinvesteringar. Även kostnadsansvaret för flytt av VA-ledningar, kapacitetshöjande åtgärder och eventuella översvämnings- eller miljöskador behöver regleras tydligt mellan Trafikverket, kommunen och VA-huvudmannen. Kommunen ser därför behov av en tidig och löpande samordning mellan Trafikverket, kommunen och VA-huvudmannen avseende dessa frågor.

Specifika synpunkter på linjealternativen

Delsträckan kommungränsen–Antnäs

Ersnäs

Luleå kommun bedömer att ett järnvägsläge i nära anslutning till E4, vilket samtliga studerade linjealternativ indikerar, är positivt ur intrångs- och barriärsynpunkt. En lokalisering i anslutning till befintlig infrastruktur ger bättre förutsättningar att begränsa påverkan på närboende, landskapsbild och sammanhängande markområden. Alternativen Röd och Lila bedöms medföra större intrång i boendemiljöer än alternativ Brun.

I det fortsatta arbetet ska en trygg och säker skolväg säkerställas vid passager över väg och järnväg. Vid en ombyggnad av trafikplats Ersnäs behöver anslutningar till och från E4 i båda riktningarna säkerställas.

Samtliga alternativ korsar kommunala vatten- och avloppsledningar i höjd med trafikplatsen. För alternativen Röd och Lila berörs även befintliga ledningar på sträckan mellan Aleån och Antnäs. Underlag om ledningarnas lägen har tidigare överlämnats till Trafikverket.

Trafikverket behöver redovisa konsekvenserna för berörda vatten- och avloppsledningar, om ledningarna kan ligga kvar, vilka skydds- och anpassningsåtgärder som krävs, samt hur åtkomst för framtida drift och underhåll ska säkerställas. Detsamma gäller påverkan på befintligt elnät som bedöms beröras av samtliga alternativ på ett likvärdigt sätt.

Alternativ Brun påverkar en befintlig gång- och cykelväg som utgör en viktig förbindelse i området. Gång- och cykelvägens funktion, tillgänglighet och kontinuitet behöver säkerställas i den fortsatta planeringen.

Ersnäsbron utgör en tydlig historisk markör och visar betydelsen av nord–sydliga trafik- och rörelsestråk under lång tid. Brons småskalighet i sitt sammanhang i landskapet bör värnas och påverkan på kulturmiljö och landskapsbild begränsas.

Samtliga linjealternativ korsar även en befintlig skoterled. Ledens funktion och möjligheten till en säker passage behöver beaktas i den fortsatta planeringen.

Antnäs och framtida stationsläge

Luleå kommun anser att planeringen av Norrbotniabanan och val av linjealternativ ska möjliggöra för ett framtida stationsläge i Antnäs. I järnvägsplanen bör därför val av linje, teknisk utformning och markanspråk

göras så att en framtida etablering av en station inte försvåras eller omöjliggörs, om behov och förutsättningar skapas.

Industrins omställning och den växande arbetsmarknadsregionen i Luleå medför ett ökat behov av nya områden för bostäder, arbetsplatsområden och service i hela kommunen. Antnäs med omgivningar är utpekat som ett av kommunens större framtida tillväxtområden och ett möjligt stationsläge är en viktig förutsättning för denna utveckling.

En station i Antnäs skapar bättre förutsättningar för bostäder, arbetsplatser och service i ett strategiskt och kollektivtrafiknära läge, vilket stärker underlaget för kollektivtrafik. Antnäs har redan idag en viktig funktion som nod i kollektivtrafiksystemet och är strategiskt placerat mellan Luleå, Piteå och Älvsbyn. Trafikverket behöver redovisa konsekvenserna för det samlade kollektivtrafiksystemet, bland annat avseende möjligheten att resa kollektivt för boende i Antnäs och omkringliggande byar.

I Trafikverkets beslutsunderlag anges avståndet till boende och arbetsplatser som en parameter vid bedömningen av resandepotential. I underlaget anges att Antnäs saknar en tydlig befolkningskoncentration, samtidigt som det framgår att drygt 3 000 personer bor och cirka 500 personer arbetar inom en radie på fem kilometer. Luleå kommun anser att bedömningen av befolkningskoncentrationen behöver nyanseras och analyseras vidare. I en landsbygdskontext är fem kilometer ett rimligt upptagningsområde för en station, särskilt om stationen kombineras med anslutande kollektivtrafik, gång- och cykelvägar, pendlarparkering och andra mobilitetslösningar.

Luleå kommun har en växande besöksnäring där efterfrågan på hållbara resor till besöksmål ökar. Ett framtida stationsläge kan även skapa bättre förutsättningar för hållbara resor till besöksmål och verksamheter i kommunens södra delar. Besöksnäringens behov av tillgängliga och hållbara resealternativ bör därför ingå i den fortsatta analysen.

Gång- och cykelstråk
Befintliga gång- och cykelstråk mellan Antnäs och Ersnäs samt inom Antnäs bedöms påverkas i större omfattning av alternativ Brun, väster om E4. Stråkens kontinuitet, trafiksäkerhet, tillgänglighet och funktion behöver säkerställas i den fortsatta planeringen.

Jordbruksmark
Kommunen vill särskilt uppmärksamma påverkan på brukningsvärd jordbruksmark inom Norrstranden och området närmast Antnäs by, väster om E4. Jordbruksmarken inom fastigheten Antnäs 8:16 har av

verksamhetsutövaren beskrivits som en unik och särskilt värdefull mark som inte bedöms kunna ersättas på annan plats. I kommunens kartläggning av jordbruksmark har området tilldelats den högsta värdeklassen. Även jordbruksmarken öster om E4 har höga produktionsvärden, men har enligt verksamhetsutövaren större möjlighet att ersättas genom tillgång till annan mark.

Kommunen arbetar med en livsmedelsstrategi där långsiktig tillgång till mark och resurser för livsmedelsproduktion är en av målsättningarna. Brukningsvärd jordbruksmark är en begränsad resurs av stor betydelse för framtida livsmedelsförsörjning och bör därför, så långt som möjligt, bevaras och fortsatt användas för jordbruksändamål. Vid val av linjealternativ behöver konsekvenserna för jordbruksmarken vägas mot samhällets behov av en robust och långsiktig livsmedelsförsörjning. Kommunen anser att ianspråktagande av brukningsvärd jordbruksmark ska begränsas till situationer där alternativa lösningar saknas eller medför betydligt större negativa konsekvenser.

Mot denna bakgrund bedömer Luleå kommun att alternativ Orange medför mindre påverkan på de mest värdefulla jordbruksmarkerna än alternativen Brun och Mörkgrön, vilket bör beaktas i den fortsatta avvägningen mellan alternativen inom denna delsträckning.

Vatten- och avloppsanläggningar
Utifrån samrådsunderlagets kartmaterial är det svårt att bedöma om den befintliga reningsdammen för spillvatten i Antnäs berörs av alternativen Mörkgrön, Orange och Grå. Trafikverket behöver tydliggöra om dammen kan ligga kvar i nuvarande läge och hur dess funktion i annat fall ska säkerställas. Reningsdammen har en samhällsviktig funktion som behöver säkerställas även i framtiden.

Samtliga alternativ medför även konflikter med vatten- och avloppsledningar som försörjer Antnäs. Konsekvenserna ska redovisas med tillräcklig detaljeringsgrad för att kommunen ska kunna bedöma påverkan på försörjning, drift, underhåll och framtida utveckling.

Fäbodaleden och Solanderleden
Solanderleden är en cirka 23 mil lång vandringsled mellan Luleå Airport och Jävre kustby söder om Piteå. Fäbodaleden, som utgör en del av Solanderleden, påverkas av alternativen Brun och Mörkgrön. Leden har såväl sociala som kulturhistoriska värden. Trafikverket behöver därför belysa konsekvenserna och utreda hur ledens funktion och kontinuitet kan säkerställas.

Delsträckan Antnäs–Södra Gäddvik
Alternativ Mörkgrön berör flera högt klassade naturvärdesobjekt mellan Antnäs och Södra Gäddvik. Linjedragningen bör om möjligt anpassas för att undvika eller minimera påverkan på dessa värden. För den fortsatta bedömningen krävs fördjupade naturvärdesinventeringar som bland annat omfattar förekomst av skyddsvärda arter. Linjevalet kommer även att ställa särskilda krav på hänsyn och anpassningar under byggskedet.

Eftersom enskilda fastigheter berörs bör Trafikverket utreda möjligheten att som kompensationsåtgärd lösa in hela ytan för berörda naturvärdesbiotoper. Det kan skapa bättre förutsättningar för ett långsiktigt bevarande av de delar som återstår efter järnvägens utbyggnad. Samråd kan med fördel ske med Skogsstyrelsen och Länsstyrelsen i Norrbottens län för att undersöka möjligheterna att ge områdena ett långsiktigt formellt skydd.

Alternativ Mörkgrön mellan Antnäs – Notviken berör befintligt elnät (högspänningsnätet) i större utsträckning jämfört med de andra alternativen.

Delsträckan Södra Gäddvik–Notviken

Järnvägsbro över Luleälven
En framtida järnvägsbro över Luleälven vid Gäddvik måste utformas med stor hänsyn till den värdefulla kulturmiljö som omfattas av riksintresse för kulturmiljövården. Området har höga kulturhistoriska värden och utgör en viktig del av älvdalens historiska landskap.

Kommunen anser att höga krav ska ställas på brons arkitektoniska och landskapsmässiga gestaltning. Bron kommer att bli ett dominerande inslag i landskapsbilden och bör utformas med ambitionen att tillföra platsen långsiktiga kvaliteter.

Den nya järnvägsbron blir en tredje årsring i landskapet efter Gamla Gäddviksbron och E4-bron. Bron ska därför inte enbart lösa en transportfunktion, utan även förhålla sig till platsens historia och identitet.

Ett samtida arkitektoniskt uttryck bör eftersträvas som samspelar med de befintliga broarnas kulturhistoriska och visuella värden. Ett genomarbetat gestaltningsprogram bör tas fram i ett tidigt skede och utgöra en integrerad del av den fortsatta planeringen. Programmet bör bland annat behandla:

- brons placering i landskapet,
- brolängd och brohöjd,
- förhållandet till befintliga broar,

- landfästen och anslutande markområden,
- möjligheter till passager och utblickar, samt
- påverkan på kulturmiljö och landskapsbild.

Luleå kommun har tidigare framfört att alternativ Grå, närmast Gamla Gäddviksbron, skapar ett fragmenterat landskap och medför stor påverkan på landskapsbilden och kulturmiljövärdena. Kommunen kvarstår vid denna bedömning utifrån det underlag som hittills presenterats.

Alternativ Mörkgrön bedöms medföra minst intrång i kulturlandskapet eftersom alternativet ligger väster om E4 och därmed inte fysiskt inskränker landskapet mellan E4 och den äldre Gäddviksbrovägen. Alternativet hamnar även mindre i blickfånget från Gamla Gäddviksbron och det öppna landskapet. Den del av det öppna landskapet som ligger väster om E4 vid Örnvik bedöms ha mindre bärande betydelse för kulturmiljöns samlade värden.

Viltpassage
Kommunen noterar att Trafikverket planerar för en viltbro på sträckan Måttsund–Gäddviksbron. Kommunen ser positivt på den föreslagna viltbron och på att lokaliseringen anpassas till valet av linje för den nya järnvägen.

Samordning med Söderleden och utvecklingen kring Luleå Airport
Planeringen av Norrbotniabanan behöver samordnas med planeringen av infarten till Luleå Airport och en möjlig framtida sträckning av Söderleden. Alternativ Orange påverkar på- och avfartsramperna för norrgående trafik vid trafikplats Gäddvik södra. Den fortsatta planeringen ska utformas så att handlingsutrymmet för en framtida utveckling av det strategiskt viktiga vägstråket mellan Gäddvik och Luleå Airport inte begränsas. Detta omfattar möjligheten att anpassa infrastrukturen till ett eventuellt framtida genomförande av Söderleden på sträckan Gäddvik–Luleå Airport. Planerade anläggningar och trafiklösningar behöver utformas med hänsyn till långsiktig utvecklingsbarhet och robusthet i det övergripande transportsystemet.

I kommunens översiktsplan pekas området ut för ett nytt arbetsplatsområde. Det strategiska läget i förhållande till E4, Luleå Airport, Luleå hamn och övriga delar av det regionala transportsystemet behöver därför beaktas vid valet av linjealternativ.

Transportstrukturen Gäddvik–Storheden–Notviken
Sträckan från trafikplats Gäddvik södra till Notviken är ett komplext avsnitt där E4, som ingår i det transeuropeiska transportnätet ten-t, väg 97, trafikplatserna Gäddvik södra och Gäddvik norra, trafikplats Notviken,

Storhedsvägen samt Notvikens underhållsverkstad riskerar att beröras av den nya järnvägen.

Kommunen efterfrågar ett samlat helhetsperspektiv på väg- och järnvägssystemet i området Gäddvik–Storheden–Notviken. Området har en central funktion för logistik, regional tillgänglighet, arbetspendling och transporter till viktiga målpunkter i hela regionen.

Den fortsatta planeringen ska beakta de samlade funktionerna i transportstrukturen och deras betydelse för samhällsutvecklingen. Flera riksintressen för kommunikationer samverkar i området. Fungerande samband mellan järnväg, väg, hamn och flyg är avgörande för näringslivets konkurrenskraft, totalförsvarets behov och samhällets långsiktiga robusthet.

Trafikplats Gäddvik norra
Alternativen Mörkgrön och Orange medför enligt samrådsunderlaget behov av ombyggnad av trafikplats Gäddvik norra. Kommunen ser positivt på att åtgärder vid trafikplatsen prövas i samband med den fortsatta planeringen. Synpunkter från näringsliv och transportaktörer visar att trafikplatsens södergående ramper upplevs som otydliga ur orienterings- och trafiksäkerhetssynpunkt. Det finns även problem kopplade till framkomlighet och kapacitet.

Storheden
Storhedens industri-, logistik- och handelsområde är en av kommunens viktigaste regionala målpunkter för näringsliv, handel, arbetsplatser och transporter. Området utgör en strategisk nod med kopplingar till E4, väg 97, och Gammelstads kombiterminal.

Den nya järnvägen får inte försämra tillgängligheten till området för vare sig personresor eller godstransporter. Planeringen bör i stället skapa förutsättningar för att stärka Storhedens funktion som regionalt handels-, verksamhets- och logistikcentrum och möjliggöra långsiktigt hållbara och effektiva transportlösningar.

Samrådsunderlaget redovisar att anslutningen mellan Storheden och E4 genom en höger in–höger ut-lösning påverkas av samtliga linjealternativ. Näringslivet har framfört önskemål om att utveckla anslutningen till en fullständig trafikplats för att förbättra tillgängligheten till Storheden. Den fortsatta planeringen bör därför inte omöjliggöra en sådan framtida utveckling, eller ett scenario där en temporär funktion för trafikomledning under byggtiden utvecklas till en permanent lösning.

Trafikplats Notviken och triangelspåret
Samrådsunderlaget redovisar att triangelspårets anslutning i riktning mot Gammelstad föreslås gå i skärning under Storhedsvägen och väg 97 i anslutning till trafikplats Notviken. Detta medför behov av att bygga om väganläggningarna så att de kan passera på bro över järnvägen. Kommunen bedömer att ombyggnaden kan skapa möjligheter till samordningsvinster genom att tidigare identifierade brister i trafikplatsens utformning hanteras samtidigt.

I den fördjupade åtgärdsvalsstudien för väg 97 och E4 på sträckan Gammelstad–Rostbollen har brister i trafikplats Notviken identifierats, bland annat avseende rampernas linjeföring och trafikfunktion. Den fortsatta planeringen bör belysa möjligheten att samordna järnvägsåtgärderna med förbättringar av trafikplatsen, i syfte att skapa en långsiktigt robust trafiklösning.

Notvikens underhållsverkstad
Triangelspåret mot Luleå kan enligt samrådsunderlaget antingen gå på bro över Storhedsvägen och väg 97 eller medföra att båda vägarna byggs om för att passera på bro över järnvägen.

Den fortsatta utredningen behöver redovisa konsekvenserna för framtida utvecklingsmöjligheter i Notviken. Området har en strategisk funktion för främst järnvägsrelaterade verksamheter. Kommunen ser ett behov av att säkerställa handlingsfrihet för en framtida utveckling av underhållsverkstaden och Notvikens verksamhetsområde. Järnvägens markanspråk och utformning bör därför inte begränsa möjligheterna till en framtida utbyggnad mer än vad som är nödvändigt. Samrådsunderlaget innehåller inga åtgärder för den nuvarande plankorsningen med järnvägsanslutningen till underhållsverkstaden eller till Vattenfalls anläggning. I nära anslutning till befintliga och planerade spår behöver anslutning till Notvikens verksamhetsområde beaktas. Nuvarande lösning med bomfällning vid väg 97 och Storhedsvägen skapar tidvis ytterligare köbildning och medför risker för framkomlighet och trafiksäkerhet. Kommunen kräver att Trafikverket ska utreda samordningsvinster genom en anpassning av profilen för väg 97 såväl som för Storhedsvägen. Syftet bör vara att möjliggöra både en planskild passage för järnvägen till underhållsverkstaden och åtgärder i trafikplats Notviken som hanterar tidigare dokumenterade brister.

Luleå Energis mottagningsstation behöver bevaras intakt och fortsatt planering behöver ta hänsyn till att ingen påverkan sker på Luleå Energis station.

Gång-, cykel- och kollektivtrafik vid Storheden

Gång- och cykelvägarna längs Storhedsvägen och längs vattnet från Notviken till Karlsvik ska utformas med lutningar som är förenliga med kraven på tillgänglighet, trafiksäkerhet och god användbarhet. Det är särskilt viktigt att säkerställa attraktiva och funktionella förutsättningar för gång- och cykeltrafik under hela året.

Den fortsatta planeringen behöver även studera hur kollektivtrafik, gång-, cykel- och biltrafik kan ges fungerande och trafiksäkra lösningar i anslutning till Storheden. Tillgängligheten till området ska bedömas samlat och inte enbart utifrån enskilda trafikslag eller anläggningsdelar.

Naturmiljö vid Notviken och Karlsvik

Passagen vid Notviken, i vattnet och strandskogen, är särskilt känslig från naturmiljösynpunkt. Byggskedet ska planeras så att intrånget i känsliga miljöer, framför allt strandskogen, blir så begränsat som möjligt. Kompensationsåtgärder för påverkade eller förlorade naturvärden bör utredas vidare och i första hand genomföras i närområdet. Om kommunal mark berörs kan avtalslösningar användas för att tydliggöra ansvarsfördelningen och säkerställa kompensationsåtgärdernas långsiktiga verkan.

Områden med höga naturvärden förekommer huvudsakligen på enskild mark. I Karlsvik berörs även kommunägd skog, bland annat vid Nordantillheden. Alternativ Mörkgrön undviker dessa känsliga naturmiljöer, där sandtallskogar med höga naturvärden har identifierats som konfliktytor.

Livsmiljöer för fågelarter som omfattas av fridlysningsbestämmelserna i artskyddsförordningen kräver särskilda hänsynsåtgärder. Detta gäller bland annat strandområdet vid Notviken och våtmarker som kan beröras på sträckan söder om Ersnäs till kommungränsen.

Valet mellan bro och bank för passagen över Notviken ger olika konsekvenser för vattenmiljön. En brolösning bedöms innebära mindre direkt påverkan på den akvatiska miljön. En bank kan samtidigt, beroende på utformning, förändra vattenområdet på ett sätt som kan skapa andra livsmiljöer, exempelvis genom en mer avsnörd lagun.

Frågan behöver utredas på ett samlat sätt med utgångspunkt i vilken lösning som ger de mest gynnsamma förutsättningarna för biologisk mångfald i ett större geografiskt och långsiktigt perspektiv.

Vatten- och avloppsanläggningar vid Karlshäll och Notviken

I höjd med Karlshäll är samtliga linjealternativ i konflikt med betydande vatten- och avloppsledningar. Vid Notviken finns även tre dagvattenutlopp från Storheden.

I området för triangelspåret korsas betydande ledningar på flera platser. Där spåret ansluter till stambanan finns dessutom risk för konflikt med längsgående vatten- och avloppsledningar. Kartmaterialet är inte tillräckligt detaljerat för att kommunen ska kunna bedöma konsekvenserna. Trafikverket behöver därför komplettera underlaget med en tydligare redovisning av:

- vilka anläggningar som berörs,
- behovet av omläggning eller skyddsåtgärder,
- konsekvenserna för drift och underhåll,
- ansvar och kostnader för nödvändiga åtgärder, samt
- möjligheterna att utveckla och förnya ledningsnäten i framtiden.

Trafikverket behöver bekosta eventuella åtgärder på berörda VA-ledningar.

Befintliga skoterleder som korsar linjealternativen behöver också beaktas i fortsatt planering.

Vid triangelspåret mot Boden finns det flera konflikter med befintliga elledningar. Det kommer krävas omfattande ombyggnationer av elnätet som kräver god framförhållning i planering och samverkan.

Kollektivtrafik i en geografiskt stor kommun

Luleå kommun vill uppmärksamma risken för att en omställning av kollektivtrafiksystemet med ett ökat fokus på tågbaserade resor kan leda till försämrad tillgänglighet för boende i områden som saknar stationsnära lägen. För att hela kommunen ska kunna ta del av nyttorna med Norrbotniabanan behöver den regionala tågtrafiken kompletteras med väl fungerande anslutande busstrafik, gång- och cykelstråk, pendlarparkeringar samt andra mobilitetslösningar.

Om kollektivtrafikens geografiska täckning minskar till följd av förändrade trafikupplägg finns en risk för ökat bilberoende i delar av kommunen. Det skulle motverka målen om hållbara transporter, jämlik tillgänglighet och social inkludering.

En fungerande omställning kommer att kräva samordning mellan Trafikverket, kommunen, Region Norrbotten, den regionala kollektivtrafikmyndigheten och berörda trafikoperatörer. I fortsatt planering

behöver Trafikverket redovisa påverkan för det samlade kollektivtrafiksystemet för noderna Luleå C, stationerna Notviken och Sunderby sjukhus avseende:

- behovet av anslutande busstrafik,
- konsekvenserna för det finmaskiga kollektivtrafiknätet,
- behovet av pendlarparkeringar och bytespunkter, samt
- ekonomiska konsekvenser för kommunen och den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Kulturmiljöunderlag

Luleå kommun har inlett en kulturmiljöinventering inom ramen för arbetet med en fördjupad översiktsplan för Antnäs. Inventeringen förväntas vara färdig under det första kvartalet 2027.

I pågående utredningsarbete kan konstateras att byarna Ersnäs, Antnäs och Alvik historiskt har utgjort viktiga jordbruksbygder och kännetecknas av ett stort antal kulturhistoriskt värdefulla miljöer och objekt. I Antnäs utgör Norrbyvägen och Sörbyvägen kulturhistoriskt värdefulla vägmiljöer. De slingrande vägsträckningarna tillsammans med den äldre gårdsbebyggelsen längs vägarna skapar en sammanhållen och värdefull kulturmiljö.

I Ersnäs, väster om E4, längs Ersnäsholmen, finns identifierade kulturhistoriskt värdefulla miljöer och objekt som riskerar att påverkas av linjealternativ Brun. Även öster om E4 finns kulturhistoriskt värdefulla objekt som bör beaktas i den fortsatta planeringen. Sammantaget finns inom de studerade linjealternativen flera miljöer och objekt som kan utgöra särskilt värdefulla kulturmiljöer. Dessa behöver beskrivas närmare och deras värden samt potentiella påverkan från respektive linjesträckning bör analyseras i det fortsatta arbetet.

Fortsatt arbete

Luleå kommun ser fram emot en fortsatt nära dialog med Trafikverket. En väl samordnad planering är avgörande för att Norrbotniabanan ska kunna genomföras på ett sätt som stärker den regionala tillgängligheten och samtidigt bidrar till kommunens långsiktiga och hållbara utveckling.

Luleå kommun

TRAFIKVERKET

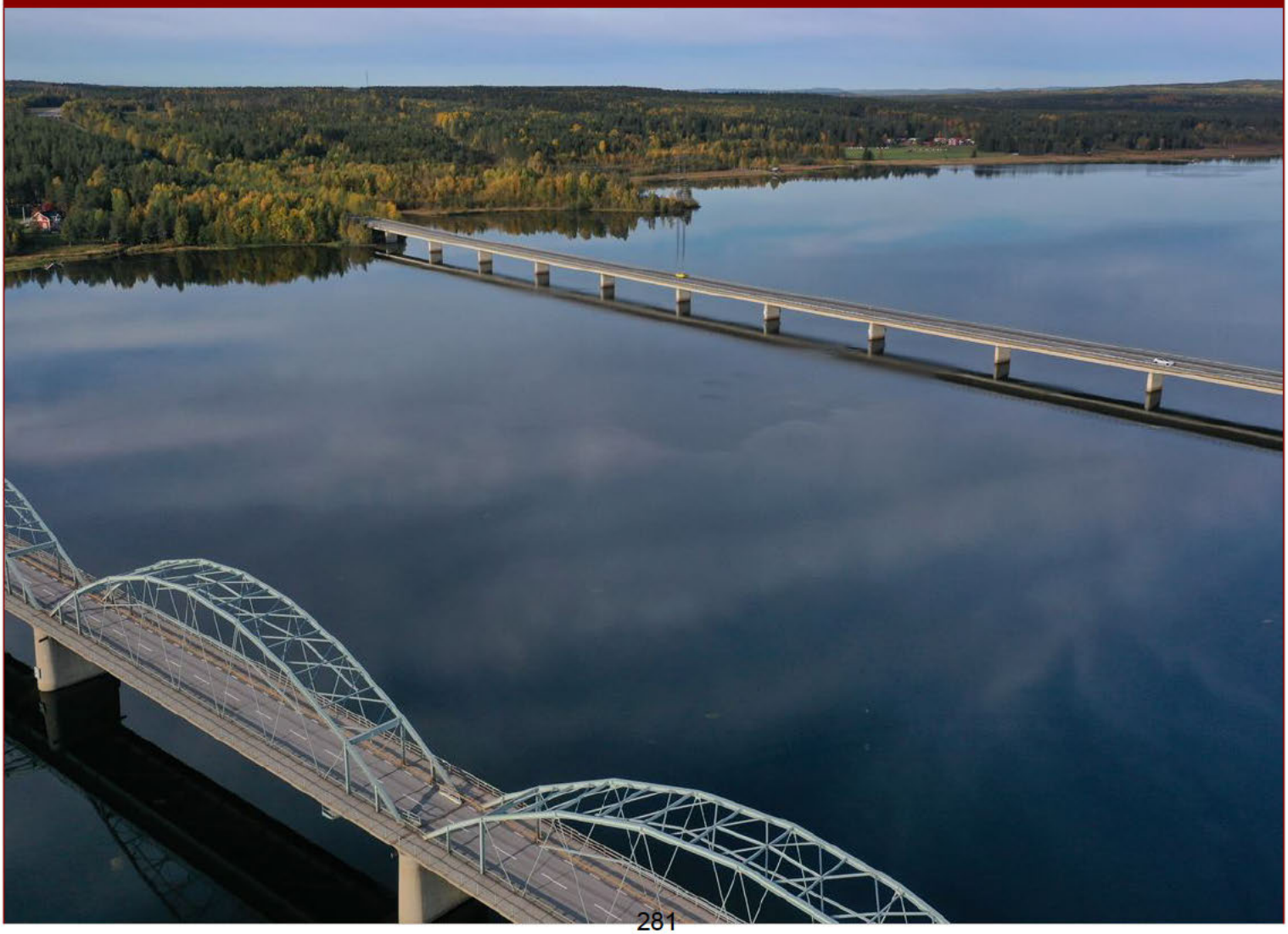
RAPPORT

Samråd inför linjeval

Norrbotniabanan Rosviksbodarna-Notviken

Luleå Kommun, Norrbottens Län

2026-09-16



Trafikverket
Postadress: Box 809, 971 25 Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: Samråd inför linjeval, Norrbotniabanan Rosviksbodarna-Notviken

Författare: Sweco

Dokumentdatum: 2026-09-16

Ärendenummer: TRV 2025/135508

Kontaktperson: Kristina Nordhamn, Trafikverket

Innehåll

Norrbotniabanan och samrådsprocessen 5

Bakgrund.....5
Tidigare utredningar och beslut.....5
Planeringsprocessen.....9
Dialog och samråd.....9
Fortsatt arbete.....10

Befintliga förhållanden.....11

Befintlig infrastruktur.....11
Järnväg och järnvägsnät.....11
Vägnät och trafik.....11
Lokalsamhälle och regional utveckling.....11
Regionala planer.....11
Kommunala planer.....12
Trafikverkets planering, angränsande projekt.....12
Landskapet.....13
Riksintressen.....14
Riksintresse för friluftsliv.....16
Riksintresse för rörligt friluftsliv.....16
Riksintresse naturvård och Natura 2000.....16
Riksintresse för kulturmiljövård.....17
Riksintresse för kommunikationer.....17
Riksintresse för totalförsvaret.....18
Miljö och hälsa.....18
Boendemiljö.....18
Markmiljö.....19
Naturmiljö.....19
Kulturmiljö.....21
Rekreation och friluftsliv.....24
Rennäring.....24
Jord- och skogsbruk.....26
Yt- och grundvattenresurser.....26
Risk och säkerhet.....28
Miljökvalitetsnormer.....28

Byggnadstekniska förutsättningar 29
Bergteknik 29
Geoteknik 29
Hydrogeologi 31

Studerade alternativ 32

Allmänt 32
Bullerskyddsåtgärder 33
Markanspråk 33
Bortvalda alternativ och fortsatt arbete 33
Kommungränsen–Antnäs 34
Alternativ Röd 35
Alternativ Lila 35
Alternativ Brun 35
Antnäs-Karlshäll 36
Alternativ Mörkgrön 37
Alternativ Orange 37
Alternativ Grå 38
Karlshäll-Notviken 39
Alternativ Blå 40

Var med och tyck till! 41

Norrbotniabanan och samrådsprocessen

Bakgrund

Norrbotniabanan är en 27 mil lång ny kustnära järnväg mellan Umeå och Luleå som gör det möjligt att resa och transportera gods till hela landet.

Med Norrbotniabanan förbättras järnvägskapaciteten avsevärt eftersom den nya, moderna järnvägen går i en rakare sträckning nära kusten där Norrlands största städer finns. Norrbotniabanan ger möjlighet till både tyngre och längre tåg, vilket gör att företagens transportkostnader beräknas minska med upp till 30 procent. En sådan effektivisering får inte bara genomslag i norr utan i hela landet eftersom mer än hälften av den tunga godstrafiken kommer från norr med destination i söder.

Norrbotniabanan innebär att den regionala persontrafiken mellan Umeå, Skellefteå, Piteå och Luleå kan utvecklas. Restiderna på sträckan kan med Norrbotniabanan halveras. Invånarna kan nå en större arbetsmarknad och ett större utbud av utbildning, kultur, handel och evenemang. Det gynnar i sin tur näringslivets utveckling och bidrar till en attraktiv, växande och hållbar region.

Tidigare utredningar och beslut

Banverket/Trafikverket genomförde under perioden 2006–2011 sex järnvägsutredningar (JU) för sträckan Umeå-Luleå. Utifrån dessa järnvägsutredningar beslutade Banverket/Trafikverket om en utredningskorridor för lokalisering av Norrbotniabanan.

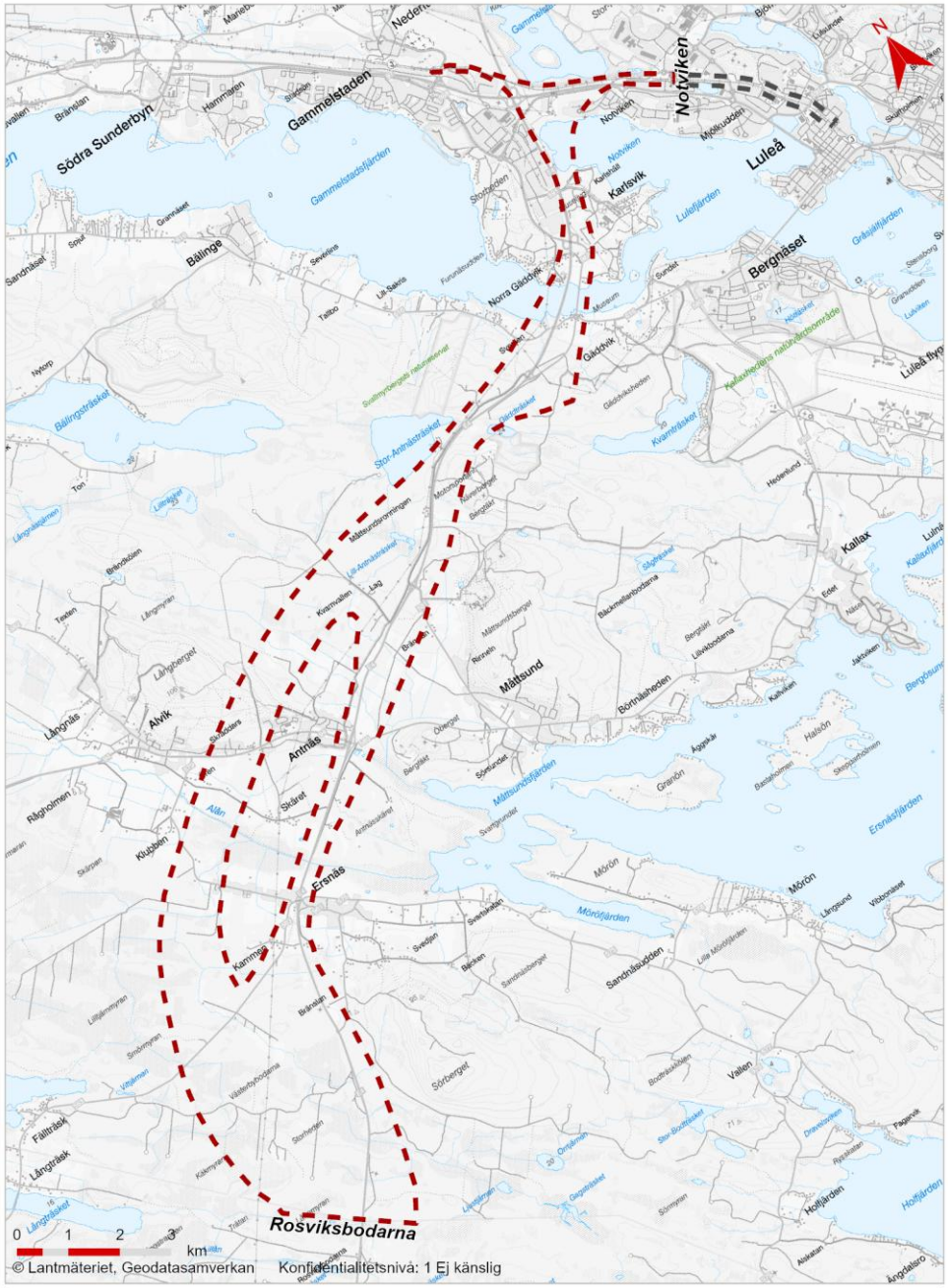
För sträckan mellan Gäddvik och centrala Luleå beslutades att en västlig korridor förbi Karlsvik och via Notvikens station skulle ligga till grund för fortsatt planering. Detta då alternativet sammantaget uppvisade högst måluppfyllelse efter bedömning av funktion, miljö, påverkan på människors hälsa, samhällsekonomisk nytta och kostnad.

I det sista skedet inför beslut kvarstod även en östlig korridor förbi Luleå/Kallax flygplats, via en fast broförbindelse över Luleälven vid Hamnholmen och vidare förbi Svartöstaden in till centrala Luleå. Den östliga korridoren valdes bort på grund av att den medförde en begränsning av hamnverksamheten då större fartyg inte skulle kunna passera innanför broläget och det fanns en osäkerhet om föreslagna kompensationsåtgärder var tillräckliga för att kunna säkerställa hamnens funktion. Trafikverket valde dock att behålla riksintresset för en östlig

korridor då alternativet åter skulle kunna bli aktuellt om förutsättningar för sjöfarten skulle förändras i framtiden. Efter att beslut för järnvägsutredningen togs år 2011 pausades Trafikverkets vidare planering då finansiering saknades.

Arbete återupptogs 2022 då sträckan mellan Skellefteå och Luleå lades till i den nationella transportplanen. Under 2022 och 2023 arbetade Trafikverket med att utreda förutsättningar för om en östlig korridor förbi Luleå/Kallax flygplats via en öppningsbar bro över Luleälven skulle kunna vara genomförbar. Detta alternativ avfördes dock från fortsatt utredning i december 2024 då alternativet visat sig inte uppfylla kraven för ett robust och långsiktigt hållbart transportsystem varken för järnväg eller sjöfart, detta oberoende av kostnadsbilden. Beslutet att avföra den östliga korridoren innebar att tidigare beslutad korridor i samband med järnvägsutredningen, den västra korridoren för sträckan mellan Gäddvik och centrala Luleå, stod fast. Alternativet bedöms robust och hållbart och ger möjlighet till regional utveckling.

I Figur 1 ses beslutad utredningskorridor för hela Norrbotniabanans sträcka genom Luleå kommun.



Figur 1. Utredningskorridor för Norrbotniabanan, delsträcka Rosviksbodarna-Notviken.

Det finns i dagsläget två kvarstående korridorer förbi Ersnäs, Alvik och Antnäs. Trafikverket har beslutat att den östra korridoren som löper längs med E4, se Figur 1, ska ligga till grund för fortsatt planering av Norrbotniabanan. Beslutet togs 2012 med järnvägsutredningen som grund, bedömningen var att alternativet medför mindre miljöpåverkan jämfört med den västra dragningen som bland annat skulle medföra en ny barriär i ett mer orört landskap. Den östra korridoren passerar dock Natura 2000-områdena Skäret och Möröfjärden. På grund av osäkerheten om möjligheten för en passage nära dessa områden samt utfallet av en eventuell prövning av Natura 2000 behölls den västra korridoren som alternativ. Trafikverket har nu fokuserat på utredning av linjesträckningar i den östra korridoren och utrett linjer på båda sidor om E4. Trafikverket avser att gå vidare med en prövning av Natura 2000 efter att en linje har förordats.

Trafikverket har utrett möjligheten till stationslägen på sträckan mellan Piteå och Luleå. I september 2025 informerade Trafikverket att beslut tagits om att en regionaltågsstation ska anläggas i Norrfjärden. Detta då den samlade bedömningen är att en station i Norrfjärden innebär ett positivt resandetillskott och positiva nyttor för Norrbotniabanan i sin helhet.

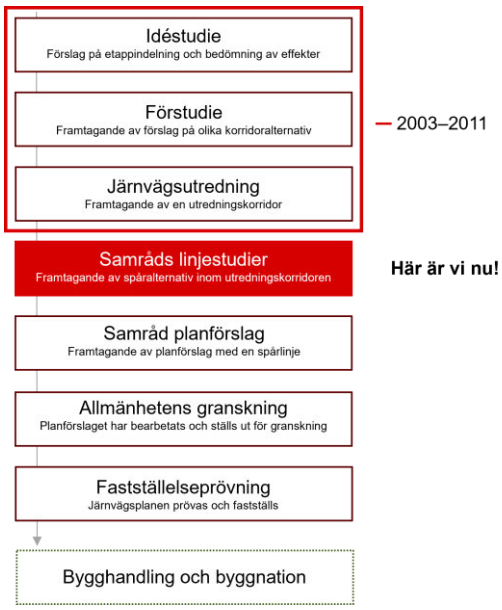
I och med beslutet om en station i Norrfjärden planerar inte Trafikverket för en station i Antnäs/Ersnäs, detta då ytterligare ett stopp försvårar möjligheten att nå de restidsmål som finns för Norrbotniabanan i sin helhet. Trafikverkets mål är att banan ska kunna transportera en stor andel kollektivresenärer, dock om tågen ska stanna på alla orter innebär det att restiden ökar med ett minskat antal resenärer som följd.

Tidigare handlingar och vad som händer i projektet hittar du på Trafikverkets webbsida: www.trafikverket.se/norrbotniabanan.

Planeringsprocessen

Ett väg- eller järnvägsprojekt ska planeras enligt Trafikverkets planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan eller järnvägsplan. I planläggningsprocessen utreds var och hur vägen eller järnvägen ska byggas. Hur lång tid det tar att få fram svaren beror på projektets storlek, hur många undersökningar som krävs, om det finns alternativa sträckningar, vilken budget som finns och vad de berörda tycker.

Planeringen av Norrbotniabanan påbörjades enligt en tidigare process med förstudie, utredning och plan men följer nu den nya planläggningsprocessen, se **Fel! Hittar inte referenskälla.**. Den nuvarande planläggningsprocessen trädde i kraft i januari 2013.



Figur 2. Planprocess för Norrbotniabanan.

Dialog och samråd

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket utbyter information med och inhämtar synpunkter från bland annat andra myndigheter, organisationer, enskilda och allmänhet som berörs. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.

Detta tidiga samrådsmaterial tas fram innan val av linjesträckning har gjorts. I samrådsmaterialet beskrivs förutsättningarna inom korridoren samt olika principiella förslag till linjealternativ som utarbetats.

Fortsatt arbete

Under kvarstående del av 2026 kommer Trafikverkets arbete med att utreda och utvärdera de presenterade linjealternativen att fortsätta. Efter att Trafikverket beslutat om att gå vidare med ett linjealternativ kommer mer detaljerade beskrivningar av förutsättningar samt effekter och konsekvenser att tas fram. Detta, tillsammans med en mer detaljerad beskrivning av den planerade anläggningen, kommer att presenteras i en samrådshandling och miljökonsekvensbeskrivning innan planförslaget slutligen färdigställs och ställs ut för granskning.

Befintliga förhållanden

Befintlig infrastruktur

Järnväg och järnvägsnät

På delsträckan Rosviksbodarna-Notviken berörs Stambanan genom övre Norrland, hädanefter benämnd Stambanan. Stambanan är elektrifierad och största tillåtna axellast mellan Boden och Luleå är 32,5 ton (STAX 32,5).

Vägnät och trafik

Inom utredningskorridoren finns ett antal statliga, kommunala och enskilda vägar som kommer att påverkas.

Lokalsamhälle och regional utveckling

Regionala planer

Region Norrbotten antog i december 2025 en ny regional utvecklingsstrategi, Norrbottensstrategin 2040. I Norrbottensstrategin beskrivs att Norrbotniabanan behöver byggas ut hela vägen till Luleå för att skapa full effekt för behoven i Sverige, Norge och Finland samt att nya stationslägen i järnvägsnätet möjliggör för fler resmöjligheter med förkortade restider och större arbetsmarknadsregioner.

I Norrbottens länstransportplan för perioden 2026–2037 beskrivs Norrbotniabanan som den sista saknade länken i den kustnära järnvägen genom Norrland. Snabb persontrafik och effektiva godstransporter möjliggörs. Städer som Skellefteå och Piteå, som idag saknar persontrafik på järnväg, får nya resecentrum. Dessutom planeras för en regionaltågsstation i Norrfjärden.

I det regionala trafikförsörjningsprogrammet beskrivs att Norrbotniabanan på sikt kommer att överta rollen som huvudstråk längs kusten för den regionala trafiken.

Kommunala planer

Översiktsplan för Luleå kommun

Den fysiska planeringen i Luleå kommun beskrivs i Översiktsplan 2021, antagen av kommunfullmäktige i september 2021.

Detaljplaner

Utöver den kommunövergripande översiktsplanen finns även cirka 20 detaljplaner inom korridoren.

Trafikverkets planering, angränsande projekt

Järnvägsplan Öjebyn-Rosviksbodarna

Vid kommungränsen Piteå/Luleå angränsar denna delsträcka till ytterligare en delsträcka av Norrbotniabanan. Den intilliggande delsträckan sträcker sig från Öjebyn i Piteå kommun och fram till kommungränsen vid Rosviksbodarna. Ett första samråd om linjealternativ för delsträckan genomfördes hösten 2025.

Järnvägsplan Notviken-Luleå C

Vid Notviken angränsar denna delsträcka till ytterligare en delsträcka av Norrbotniabanan. Den intilliggande delsträckan sträcker sig från Notvikens station och fram till Luleå C. Ett första samråd om linjealternativ för delsträckan genomfördes våren 2026.

Studie: E4 – Stängsel och passager för ren och vilt

Trafikverket genomförde år 2019 en utredning av stängsel och passager för ren och vilt längs E4 genom Västerbottens och Norrbottens län. Målet med studien var att identifiera och rekommendera lämpliga förbättringsåtgärder för passager och stängselsystem för ren och vilt längs E4 genom Västerbottens och Norrbottens län. Projektet syftar till att ge ett kunskapsunderlag och en bättre bild av vilka åtgärder som behövs samt utgöra beslutsunderlag för att utreda, planera och prioritera projekt och åtgärder, och motivera finansiering av olika åtgärder. Passagernas placering längs E4 kommer att samordnas med passagerna som placeras för Norrbotniabanan.

Landskapet

Inom korridoren förekommer i huvudsakligen tre olika landskapstyper; flackt/kuperat skogslandskap, kustslättlandskap och älvdalslandskap.

Flackt/kuperat skogslandskap är den dominerande landskapstypen från Luleå kommungräns till Ersnäs samt mellan Antnäs och Gäddvik. Landskapet inom landskapstypen är skogsdominerat och topografin är flack eller mjukt kuperad med rikligt med myrmarker och småsjöar, vilket bidrar till en mosaikartad karaktär.

Kustslättlandskapet återfinns på sträckan mellan Ersnäs, Alvik och Antnäs. Kustslättlandskapet består av flacka dalgångar som tidigare har utgjort grunda havsvikar.

Dagens odlingsbygder återfinns huvudsakligen inom kustslättlandskapet och landskapstypen omfattar även stora områden med igenväxande tidigare odlad mark.

Älvdalslandskapet finns längs Luleälvens dalgång. I dess mitt rinner älven långsamt förbi Gäddvik, se Figur 3, ut mot Luleå centrum och vidare mot Bottenviken och den örika skärgården. Älven har varierande strandkanter där översvämningsmark blandas med brant skurna nipor ner mot vattnet. Lule älv möter havet med ett antal fjärdar som bildar sin egen karaktär. Omgivande terräng är flack och domineras av stora sandhedar närmast kusten och uppodlade sedimentplatåer längre in mot land. Luleå stad ligger strategiskt placerad på en moränås mellan två fjärdar.



Figur 3. Flygfoto över Lule älvs norra strand de båda vägbroarna och odlingslandskapet med sina lador.

Landskapet längs korridorens sträckning utgörs av små landskapsrum med korta utblickar mellan slutna större skogsmarker. De största utblickarna finns vid de öppna odlingsmarkerna i anslutning till Ersnäs och Antnäs. Där skapas utblickar längs med dalgångarna i nordvästlig och sydostlig riktning. Närmare Luleå blir de visuella utblickarna starkare då Luleälvens dalgång skapar en mer storskalig öppenhet och längre utblickar i landskapet.

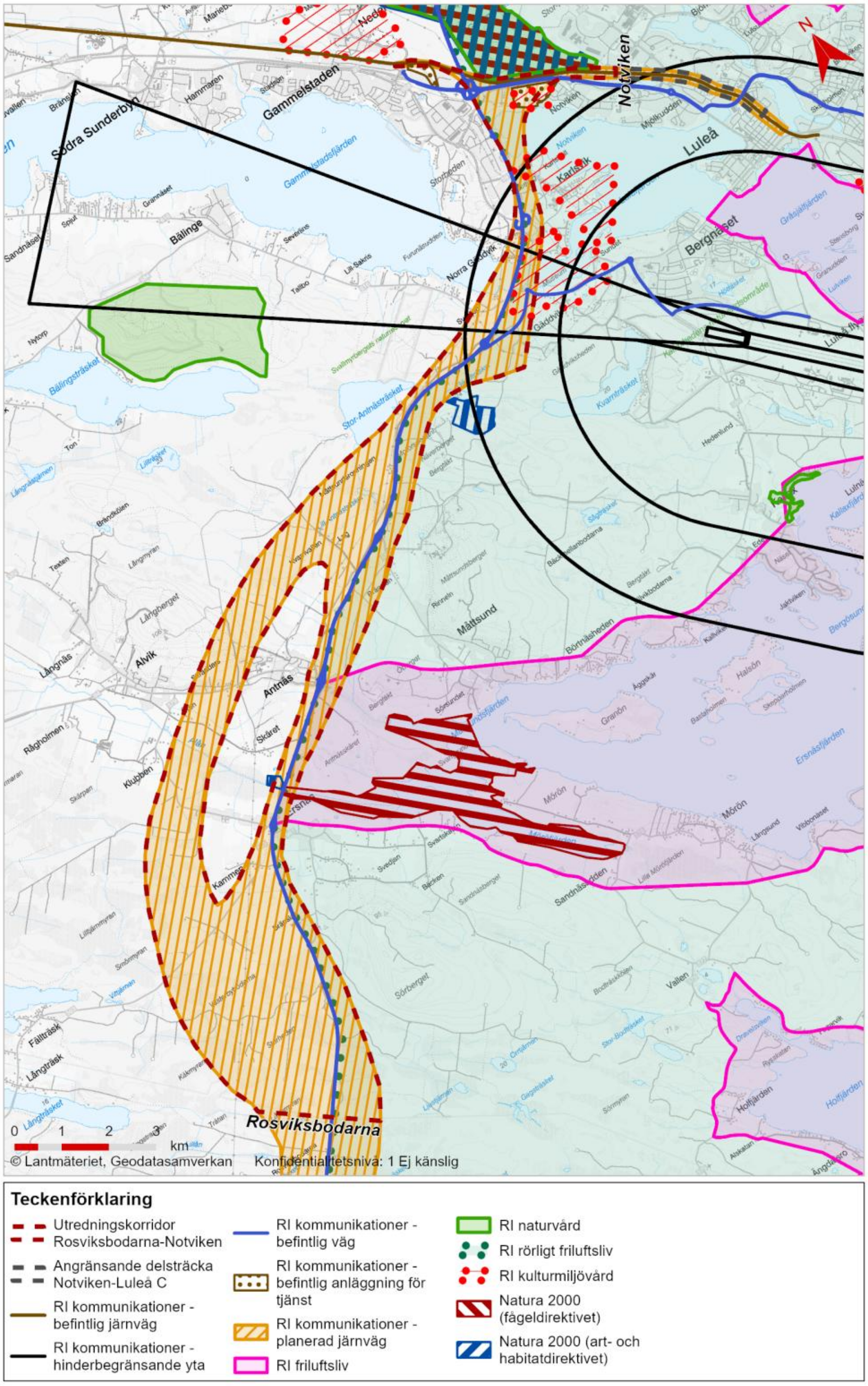
Den mänskliga påverkan på landskapet är tydlig med bebyggelse och brukade marker, se Figur 4. Bebyggelsen är huvudsakligen lokaliserad på moränryggar eller åsar i terrängen medan odlingsmarken breder ut sig i de låglänta, finsedimenttäckta dalgångarna där också vattendragen återfinns. Dalgångarna löper generellt i nordväst-sydöstlig riktning och flera transportleder följer denna riktning där de knyter ihop byarna. E4 bryter detta och går istället nordöst-sydväst längs med korridorens riktning och kopplar ihop transportstråken och de olika samhällena i olika dalgångar.



Figur 4. Flygfoto över landskapet med Antnäs i förgrunden.

Riksintressen

Ett antal riksintressen finns inom eller i anslutning till korridoren, se Figur 5. Riksintressen är områden som har utpekats för att de innehåller nationellt viktiga värden och kvalitéer.



Figur 5. Riksintressen inom korridoren. Data från bland annat länsstyrelsen, Naturvårdsverket med flera.

Riksintresse för friluftsliv

Norrbottens kust och skärgård omfattas av riksintresse för friluftslivet. Området är världens nordligaste bräckvattenskärgård och landhöjningsmiljö med ett unikt växt och djurliv. I hela skärgårdsområdet finns anläggningar för det rörliga friluftslivet såsom bryggor, farleder, uthyrningsstugor och uppmärkta skoterleder. Området som omfattas av riksintresset inom delsträckan Rosviksbodarna-Notviken gäller östra sidan E4 mellan trafikplats Ersnäs och trafikplats Antnäs.

Riksintresse för rörligt friluftsliv

Norrbottens skärgård, öster om E4 från länsgränsen Västerbotten/Norrbotten och fram till riksgränsen mot Finland i Haparanda, omfattas av riksintresse för det rörliga friluftslivet. I området finns natur- och kulturvärden som i sin helhet är av riksintresse och av betydelse för turism och friluftsliv.

Riksintresse naturvård och Natura 2000

Skäret

Skäret är utpekat som Natura 2000-område enligt art- och habitatdirektivet. Området består av en strandäng vid Alån. Området är präglat av långvarigt bete och betas än i dag av nötkreatur. Området översvämmas kontinuerligt och är en fuktig, lågväxt starräng. Floran är därför särpräglad med ett stort antal olika arter.

Möröfjärden

Möröfjärden är utpekad som Natura 2000-område enligt fågeldirektivet. Möröfjärden är en grund havsvik och området tillförs vatten och näring via Alån och övriga diken från omgivande mark, bland annat diken från områden kring Antnäs. Möröfjärden är en av de viktigaste rastlokalerna för framför allt vadare, änder och gäss i Norrbotten. Den grunda havsviken är högproducerande och utgör viktig födoplats för flertalet fåglar.

Gammelstadsviken

Gammelstadsviken omfattas av riksintresse för naturvård och utgör även ett Natura 2000-område enligt fågeldirektivet samt art- och habitatdirektivet. Gammelstadsviken är en näringsrik slättlandssjö i mycket nordligt läge. Den är utpostlokal för flera sydliga växt- och djurarter och utgör en rast- och häckningslokal av högsta värde för

fågellivet. Området har vidare stor betydelse för friluftslivet genom sin närhet till Luleå.

Riksintresse för kulturmiljövård

Tre områden omfattas av riksintresse för kulturmiljövård; Gäddvik, Karlsvik och Notviken. Nedan beskrivs motiveringen för respektive område.

Gäddvik

Bymiljö med medeltida ursprung vid Luleälvens mynning. Representativ Norrbottensby med ovanligt bördiga marker och som utgjorde en naturlig hållpunkt längs kustlandsvägen. Byn har formats av boskapsbaserat jordbruk i kombination med ett betydande inslag av fiske.

Karlsvik

Industrimiljö vid Luleälvens mynning, som representerar den moderna industrins genombrottsperiod i Norrbotten, bland annat det första moderna järnverket för förädling av Gällivaremalmen. Området speglar även industriverksamheternas stora miljöpåverkan.

Notviken

Industrimiljö som med sin koppling till Malmbanan visar områdets ursprung i järnvägens behov. Utgör en del av Norrbottens teknologiska megasystem där flera av det tidiga 1900-talets tunga industrisatsningar samverkade för att exploatera Malmfältens mineralfyndigheter.

Riksintresse för kommunikationer

Korridoren berör flera riksintressen för kommunikationer. Vad gäller vägnätet utgör E4, väg 616, 968, 97 samt 595 riksintressen i egenskap av att de bland annat sammanbinder andra anläggningar av riksintresse såsom Luleå flygplats och Luleå hamn samt som en del av det svenska stomnätet för vägar.

Vad gäller järnvägen utgör Stambanan genom övre Norrland mellan Luleå och Boden riksintresse. Järnvägen trafikeras av långväga persontrafik och godstrafik och ingår i det transeuropeiska stomnätet TEN-T. Även Notvikens underhållsverkstad utgör riksintresse för järnvägen.

Även korridoren för Norrbotniabanan i sig själv utgör riksintresse för planerad järnväg.

Slutligen utgör Luleå flygplats, med tillhörande MSA[1]- och hinderbegränsande yta, ett riksintresse för luftfarten i egenskap av regional flygplats inom det nationella basutbudet.

Riksintresse för totalförsvaret

Tre riksintressen som rör totalförsvarets militära del berörs. Dessa avser intressen runt Luleå flygplats/Norrbottens flygflottilj F21 och omfattar bland annat MSA-ytor (samma som för Luleå flygplats) samt stoppområden för höga objekt som omfattar stora delar av utredningskorridoren mellan Ersnäs och centrala Luleå.

Miljö och hälsa

Boendemiljö

Buller

Trafiken på järnväg ger upphov till buller. Bullerstörning bedöms utifrån riktvärden för väg och järnvägar som riksdagen beslutat och som konkretiserats i infrastrukturpropositionen 2012 och av Trafikverket. Följande riktvärden för trafikbuller bör normalt inte överskridas för bostäder vid väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur:

- 30 dBA ekvivalentnivå inomhus
- 45 dBA maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dBA ekvivalentnivå utomhus vid uteplats och 60 dBA ekvivalentnivå utomhus i bostadsområdet i övrigt
- 70 dBA maximalnivå vid en uteplats i anslutning till bostad.

Värdena utgör ett stöd vid Trafikverkets bedömningar om behov av utredningar och genomförande av skyddsåtgärder mot höga bullernivåer.

För att bedöma hur många människor som kommer att påverkas av buller från Norrbotniabanan kommer förutsättningarna i landskapet att studeras och bullernivåer beräknas.

[1] Minimum safety altitude - den yta inom vilket det finns fastställda höjder för högsta tillåtna objekt som kan tillkomma i området runt en flygplats.

Markmiljö

Delsträckan Rosviksbodarna-Notviken går till övervägande del genom ett skogs- och jordbrukslandskap och platser där det historiskt bedrivits eller i dagsläget pågår verksamhet som kan ge upphov till föroreningar är främst samlat omkring Ersnäs, Antnäs, Karlsvik/Karlshäll, Storheden samt Notviken.

Inom, eller i direkt anslutning till, korridoren ligger ett 20-tal fastigheter med potentiellt förorenade objekt identifierade av länsstyrelsen. Dessa verksamheter inkluderar bland annat massa- och pappersindustri, drivmedelshantering, lokverkstad, verkstadsindustri samt sågverk.

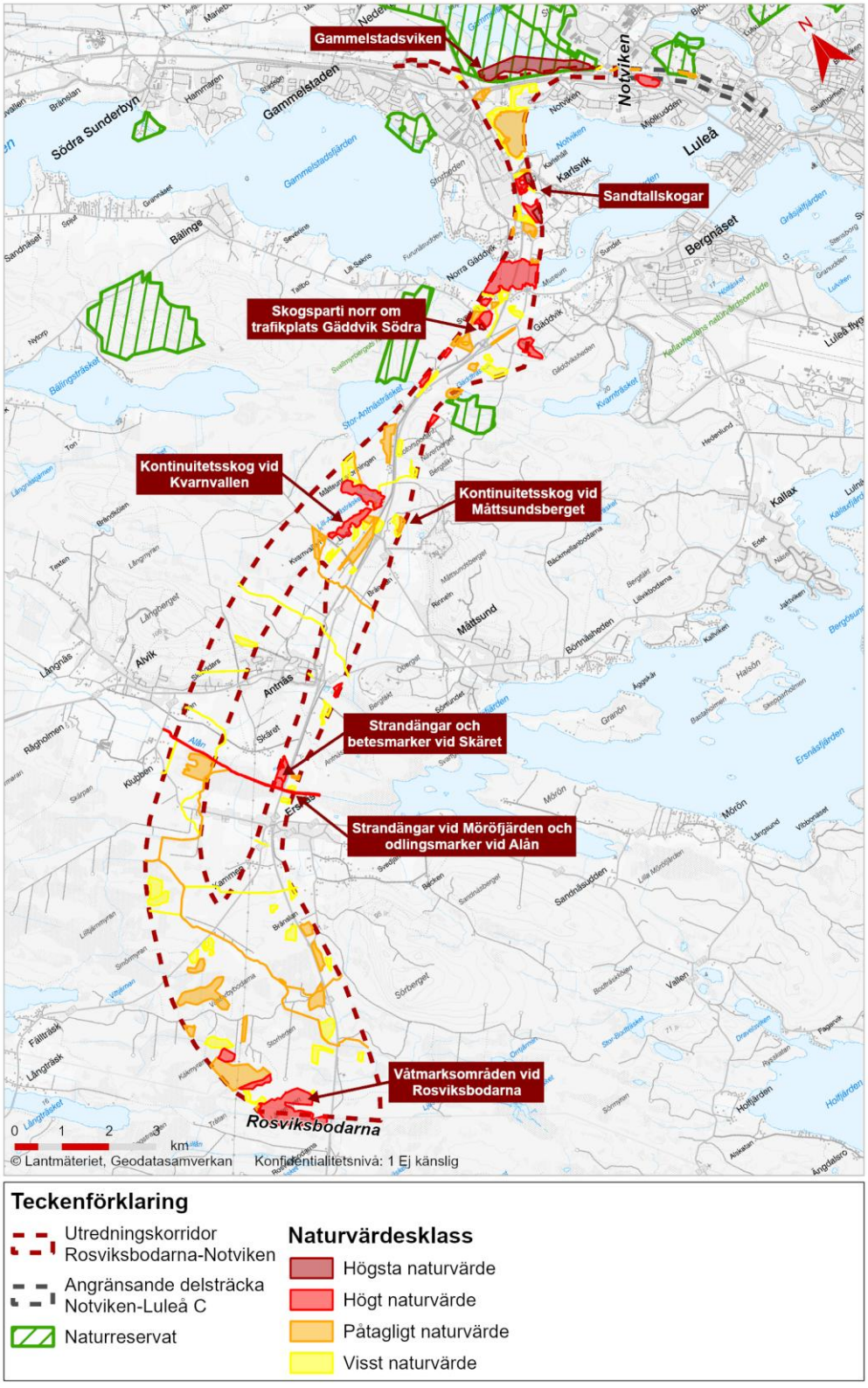
Utöver dessa potentiellt förorenade objekt finns även risk för att jord i vägslänter vid större vägar, exempelvis E4 eller väg 97, är diffust förorenade. Föroreningar som är vanligt förekommande i vägmiljöer är exempelvis bly, olja och kolväten. I vissa fall kan även vägbeläggningen bestå av tjärhaltig asfalt (PAH).

Naturmiljö

Inom korridoren finns flertalet naturmiljöer med höga naturvärden dessa är främst våtmarksområde vid Rosviksbodarna, strandängar och betesmarker vid Skäret, strandängar vid Möröfjärden och odlingsmarker vid Alån som utgör spridningskorridor mellan odlingsmarken i väst och fjärden i öst, kontinuitetsskog vid Kvarnvallen och Måttsundsberget, skogspartiet norr om trafikplats Gäddvik Södra, sandtallskogarna vid Karlsvik/Karlshäll och vattenmiljön med omgivande strandmiljöer i Gammelstadsviken.

Inom delsträckan Rosviksbodarna-Notviken genomfördes en översiktlig naturvärdesinventering under år 2023. Flera av de värden som beskrivs ovan identifierades vid inventeringen. Totalt identifierades 130 naturvärdesbiotoper inom korridoren vid naturvärdesinventeringen.

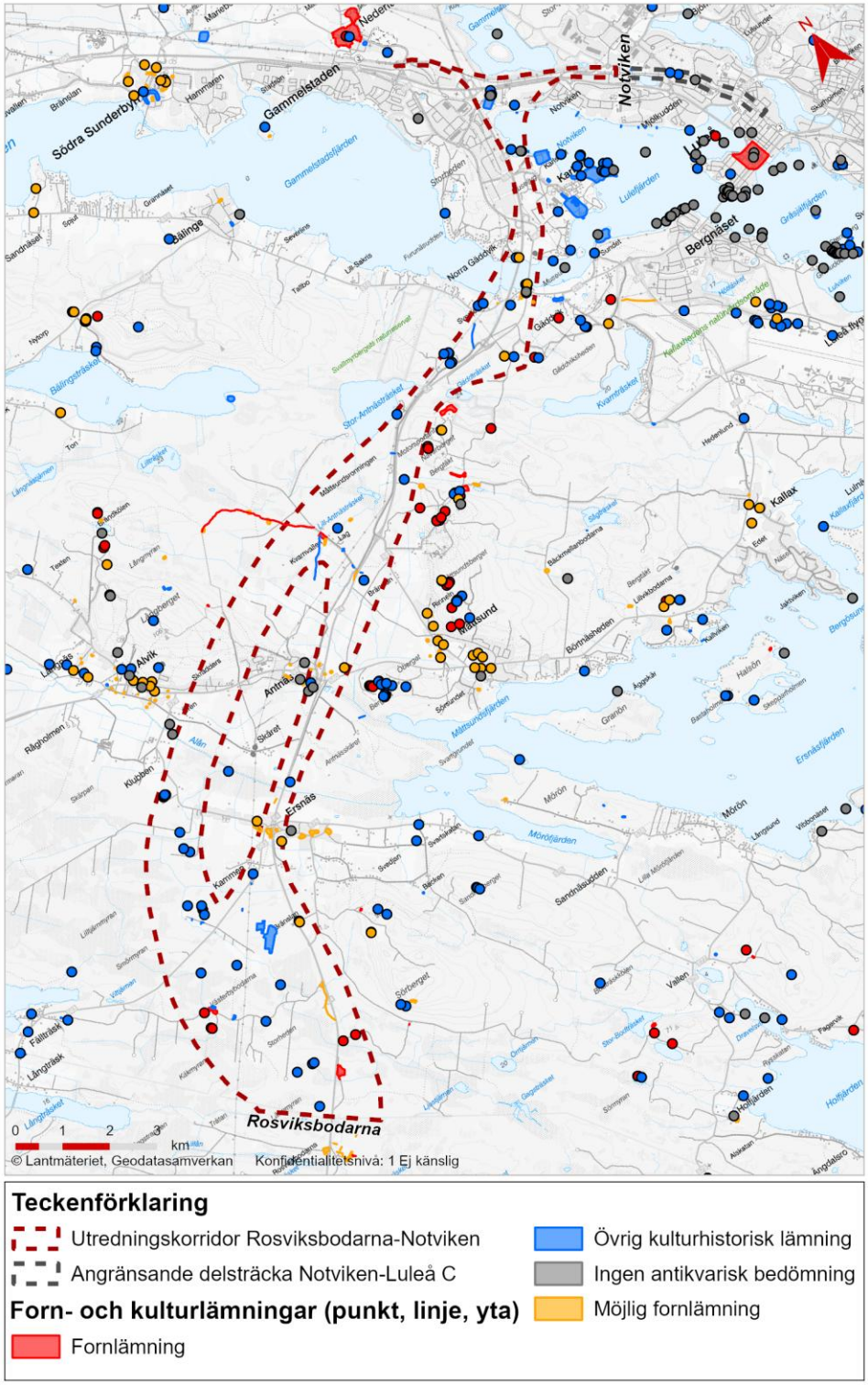
I den naturvärdesinventering som genomfördes år 2023 kartlades även områden som bedömdes omfattas av det generella biotopskyddet. Ett antal objekt noterades på delsträckan, främst i anslutning till Ersnäs och Antnäs. Dessa utgörs främst av småvatten i jordbruksmark samt åkerholmar. Ett mindre antal stenmurar och stenrösen noterades också. Ytterligare objekt som omfattas av det generella biotopskyddet kan förekomma.



Figur 6. Naturmiljövärden inom utredningskorridoren.

Kulturmiljö

Inom korridoren finns ett drygt 100-tal lämningar, se Figur 7. Av dessa är tretton (13) klassade som fornlämningar medan den stora majoriteten klassas som övriga kulturhistoriska lämningar.

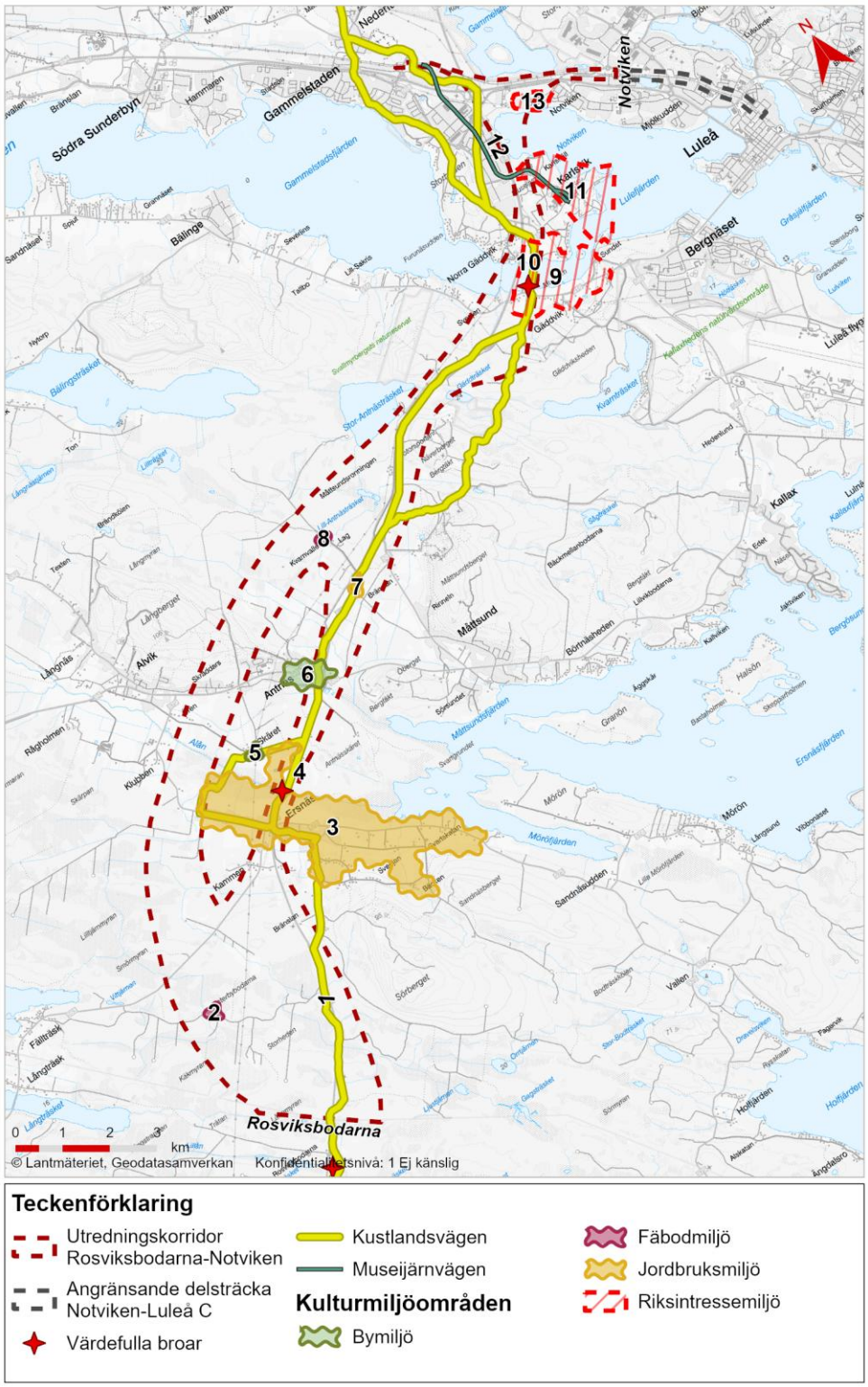


Figur 7. Forn- och kulturlämningar inom korridoren. Data från Riksantikvarieämbetet.

Utöver de forn- och kulturhistoriska lämningar som finns inom korridoren finns även ett antal värdefulla kulturmiljöer (lagskyddade eller inte). Dessa områden framgår av Tabell 1 och Figur 6.

Tabell 1. Kulturmiljöer inom korridoren.

ID	Namn	Beskrivning
1	Kustlandsvägen	Landsväg med anor från 1600-talet. Äldsta vägförbindelsen i övre Norrland.
2	Västerbybodarna	Fäbodsmiljö. Några fäbodar finns kvar än idag.
3	Ersnäs	By- samt jordbruksmiljö med anor från 1500-talet. Ett utpräglat ladlandskap karaktäristiskt för länet.
4	Ersnäsbron	Del av Kustlandsvägen. Bro från 1930-talet. En av länets äldsta bågbroar.
5	Skäret	Bymiljö med anor från 1600-talet.
6	Antnäs	Bymiljö med anor från 1400-talet.
7	Odlingslandskap vid Måttsund	Mindre odlingsparti med lador och öppna diken.
8	Kvarnvallen	Fäbodsmiljö. Den största av tre historiska fäbodvallar i anslutning till Antnäs.
9	Gäddvik	Riksintresse kulturmiljövård. Bymiljö med medeltida ursprung vid Luleälvens mynning. Representativ Norrbottensby med ovanligt bördiga marker och som utgjorde en naturlig hållpunkt längs kustlandsvägen.
10	Gäddviksbron	Del av Kustlandsvägen. Bro från 1940-talet. En av länets äldsta bågbroar. Ligger inom riksintresse kulturmiljövård Gäddvik.
11	Karlsvik	Riksintresse kulturmiljövård. Industrimiljö vid Luleälvens mynning, som representerar den moderna industrins genombrottsperiod i Norrbotten, bland annat det första moderna järnverket för förädling av Gällivaremalmen.
12	Museijärnvägen	Historisk järnväg som använts för att transportera järnmalm till järnverk vid Karlsvik. Ligger delvis inom riksintresse kulturmiljövård Karlsvik.
13	Notviken	Riksintresse kulturmiljövård. Industrimiljö som med sin koppling till Malmbanan visar områdets ursprung i järnvägens behov. Utgör en del av Norrbottens teknologiska megasystem.



Figur 8. Kulturmiljöområden inom korridoren. Data från bland annat länsstyrelsen och Riksantikvarieämbetet.

Rekreation och friluftsliv

Inom korridoren förekommer ett antal utpekade rekreationsvärden. Ersnäsfjärden beskrivs som en av kommunens naturpärlor. Fjärdarna har tack vare landhöjningen blivit fågelrika våtmarker.

Vid Ersnäs korsar en skoterled E4 via trafikplats Ersnäs. Skoterleden kommer söderifrån och efter Antnäs fortsätter den längs kraftledningen längs E4 fram till Gäddvik. Skoterleder förekommer även på södra sidan E4 från Antnäs/Måttsund mot Måttsundsbacken. Denna skoterled korsar E4 via trafikplats Måttsund och ansluter till skoterleden från Antnäs/Ersnäs. Slutligen korsas korridoren även av en skoterled vid Notviken.

Genom korridoren går även Solanderleden, en 23 mil lång vandringsled mellan byn Jävre i Piteå kommun och Luleå flygplats. Solanderleden korsar E4 vid trafikplats Måttsund samt Gäddvik Södra. Solanderleden tar vandrarna genom det norrländska kulturlandskapet med gamla byar och skogslandskapets skiftande naturtyper. Utöver Solanderleden finns även vandringsled längs Alån samt Fäbodaleden strax norr om Antnäs, som delvis är samförlagd med Solanderleden.

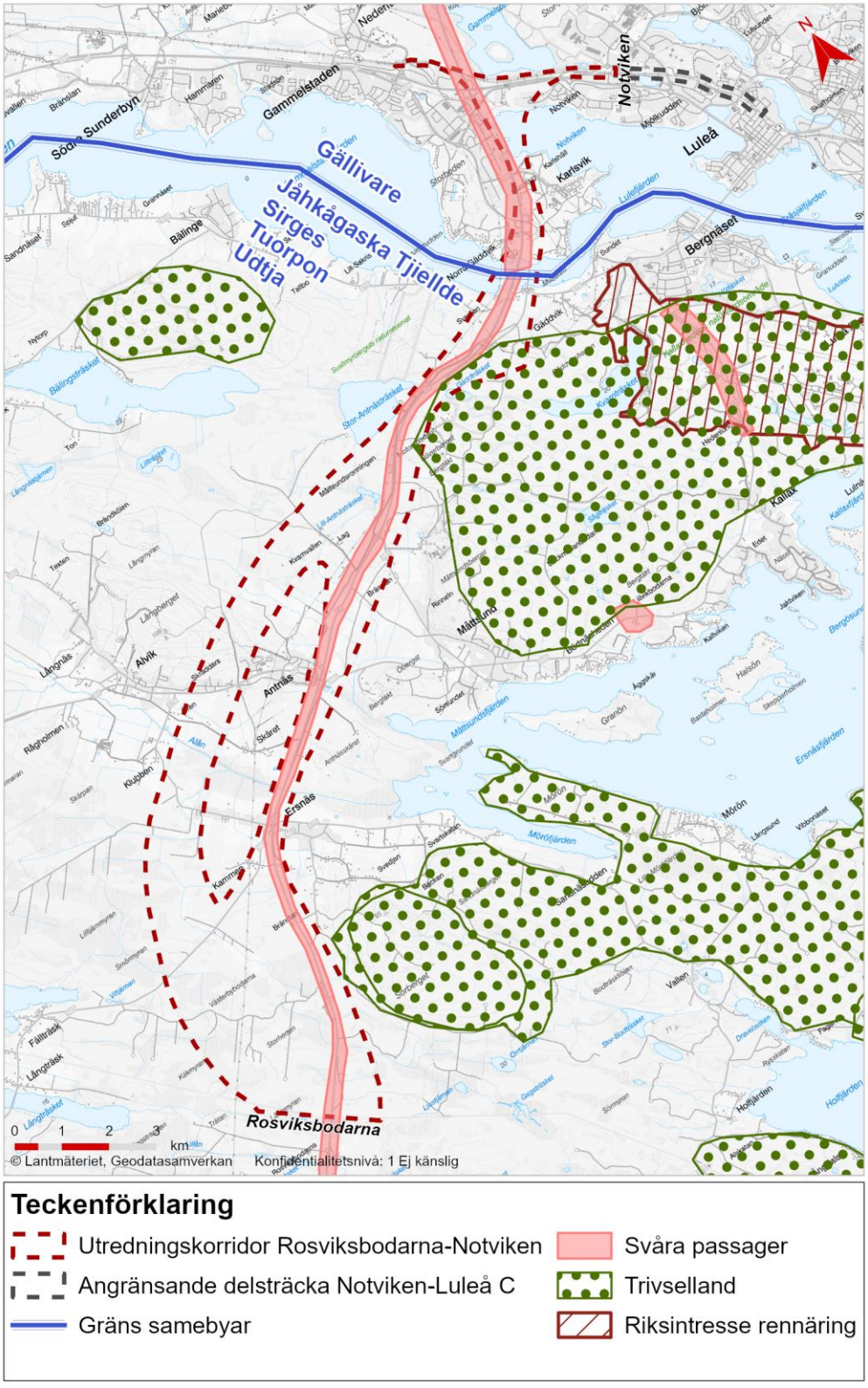
Vid Näverberget finns en motorsportsanläggning med banor för motocross, rallycross och folkrace samt leder för endurocross.

Vid Karlsvik passerar korridoren ett antal mountainbikespår. I området passeras även den museijärnväg som ansluter till Norrbottens järnvägsmuseum.

Rennäring

Delsträckan Rosviksbodarna-Notviken berör fem samebyar. Området från Rosviksbodarna upp till Gäddvik utgör vinterbetesområde för rennäringen och överlappas för samebyarna Tuorpon, Udtja, Jåhkågaska Tjiellde och Sirges (Jokkmokksbyarna). Området norr om Luleälven ingår i Gällivare samebys betesområden. Samebyn har dock inget bete i området närmast Luleå samhälle.

Inom korridoren finns inga områden av riksintresse för rennäringen. Öster om korridoren, vid Luleå flygplats, finns ett område av riksintresse. E4 utgör i dag en stark barriär för renskötseln som använder områden både väster och öster om vägen. Vägen är stängslad och saknar anpassade passager och är markerad som svår passage.



Figur 9. Rennäringsintressen inom korridoren. Data från Sametinget.

Jord- och skogsbruk

Vid kommungränsen Piteå/Luleå passerar korridoren genom ett vidsträckt och barrdominerat skogslandskap. Skogsområdena består till övervägande del av produktiv skogsmark. I området finns ett antal större, delvis trädbevuxna, våtmarksområden som i delar har höga naturvärden.

Vid Ersnäs och fram till Alåns norra strand övergår landskapet från ett skogslandskap till ett jordbrukslandskap med mark för både odling och bete. Jordbruksblocken är för området förhållandevis stora och följer Ersnäs bystruktur i riktning nordväst-sydöst.

Mellan Alån och Luleälven övergår landskapet återigen till att i huvudsak bestå av ett barrdominerat skogslandskap. Nordväst om Antnäs finns vissa inslag av jordbruksmark, men jordbruksblocken är mer uppbruten av skog jämfört med vid Ersnäs. Många områden som i dag är skogbeklädda har historiskt varit jordbruksmark. På Luleälvens södra strand, vid Gäddvik, övergår landskapet åter till att vara ett mer präglat jordbrukslandskap. Jordbruksmarken vid Gäddvik ingår även som en del av det kulturlandskap som pekats ut som ett riksintresse.

På Luleälvens norra sida, mellan Karlsvik och Karlshäll, övergår landskapet återigen till ett barrdominerat skogslandskap bestående av sandiga tallskogsmiljöer med i delar höga naturvärden. Norr om Karlshäll övergår sandtallskogarna till ett mer öppet strandlandskap längs Notviken samt därefter av triviallövskog och lövblandad barrskog söder om väg 97.

Yt- och grundvattenresurser

Vattendrag

På delsträckans inledande delar, från kommungränsen Piteå/Luleå och fram till Ersnäs, passerar korridoren genom ett myrmarksområde där ett antal mindre bäckar samt ej namngivna vattendrag förekommer.

Nordväst om Ersnäs passerar korridoren Alån. Alån har sitt ursprung i Bodens kommun innan den slutligen mynnar ut i havet (Möröfjärden) öster om Ersnäs. Vid Alåns passage av Ersnäs omges vattendraget av strandängar som årligen svämmar över vid snösmältning och långvariga regn.

Strax nordväst om Antnäs passerar korridoren de två bäckarna Sörbäcken och Norrbäcken. Sörbäcken har sitt ursprung i Brändkölen och Norrbäcken har sitt ursprung i Stor-Antnästräsket (via Lill-Antnästräsket). De båda bäckarna sammanströmmar strax söder om Antnäs

innan de slutligen mynnar ut i havet (Möröfjärden). Även i detta område förekommer ett antal mindre bäckar och ej namngivna vattendrag.

Vid Gäddvik passerar korridoren den cirka 600 meter breda Luleälven. Älven har sitt ursprung i fjällen och är totalt 461 kilometer lång med en medelvattenföring på 506 m^3/s, vilket gör den till ett av de vattenrikaste vattendragen i Sverige. Luleälven mynnar slutligen i havet via Inre och Yttre Lulefjärden.

Sjöar

Mellan Antnäs och Gäddvik passerar korridoren sjöarna Lill-Antnästräsket, Stor-Antnästräsket och Gäddträsket. Lill-Antnästräsket och Stor-Antnästräsket är belägna norr om E4 medan Gäddträsket är beläget söder om E4.

Strax innan delsträcksgränsen vid Notviken passerar korridoren sjön Gammelstadsviken. Historiskt var sjön en havsvik men har förvandlats till en sjö på grund av landhöjningen. Sjön är grund och näringsrik och omges av våtmarker och naturskogar.

Kustvatten

Vid Notviken passerar korridoren kustvattnet Inre Lulefjärden.

Grundvattenförekomster och vattenskyddsområden

Vid Gäddvik passerar korridoren ett grundvattenmagasin i form av en isälvsavlagring. Isälvsavlagringen sträcker sig längs Luleälven och består av två delar: en del norr om Lule älv (Storheden) och en del söder om Lule älv (Kallax). Den norra delen av isälvsavlagringen nyttjas som vattentäkt för Luleå medan den södra delen nyttjas som reservvattentäkt.

Till vattentäkten hör även ett vattenskyddsområde, Gäddviks vattenskyddsområde. Vattenskyddsområdet omfattas av skyddsföreskrifter som bland annat begränsar användningen av petroleumprodukter, uppställning av motordrivna arbetsfordon samt schaktnings- och markarbeten. Vattenskyddsområde är beläget väster om korridoren, cirka 700 meter uppströms korridorgränsen vid Luleälven. Som närmast ligger vattenskyddsområdet cirka 120 meter norr om korridoren i höjd med Gäddträsket samt 200 meter väster om korridoren vid Karlshäll.

Risk och säkerhet

Transporter på järnvägen är generellt sett säkra, men järnvägen är inte helt fri från olyckor. Det finns alltid risk för att olyckor inträffar som leder till konsekvenser för tredje man, resenärer, personal och omgivande miljö. Delsträckan är generellt sett glesbebyggd, med ett antal mindre samhällen och bebyggelsekluster som passeras beroende på val av linje. Inom korridoren kommer relevanta riskobjekt och skyddsvärda objekt att identifieras genom en riskinventering.

Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer (MKN) är ett juridiskt styrmedel som reglerar kvaliteten på mark, vatten, luft och miljön i övrigt. Normerna syftar till att varaktigt skydda människors hälsa eller miljön eller för att avhjälpa skador på eller olägenheter för människors hälsa eller miljön. Det finns idag miljökvalitetsnormer för vattenförekomster, fisk- och musselvatten, omgivningsbuller och utomhusluft. Av dessa bedöms endast miljökvalitetsnormer för vattenförekomster beröras.

Vattenförekomster

Inom korridoren finns nio beslutade ytvattenförekomster för förvaltningscykel (2017–2021) med miljökvalitetsnormer:

- Vattendraget Aleån (WA93453486)
- Vattendraget Sörbäcken (WA18873928)
- Vattendraget Norrbäcken (WA48479002)
- Sjön Stor-Antnästräsket (WA33294465)
- Grundvattenförekomsten vid Kallax (WA22310881)
- Grundvattenförekomsten vid Storheden (WA54533877)
- Vattendraget Luleälven (WA33065308)
- Sjön Gammelstadsfjärden (WA69908452)
- Kustvattnet Inre Lulefjärden (WA96663883)
- Sjön Gammelstadsviken (WA16167661)

I korridorens närhet finns därutöver följande vattenförekomster:

- Kustvattnet Möröfjärden (WA47332831)

- Sjön Kvarnträsket (WA20697100)

Utöver ovan beslutade vattenförekomster finns även en preliminär vattenförekomst för nästa förvaltningscykel (2022–2027):

- Vattendraget Krister-Pålsabäcken (WA61962076)

Byggnadstekniska förutsättningar

Bergteknik

Förekomsten av berg i dagen på delsträckan är generellt sett begränsad. Berg i dagen förekommer främst i anslutning till Sörberget (söder om Ersnäs), Näverberget, öster om Stor-Antnästräsket och söder om trafikplats Gäddvik Södra. Lokalt kan enstaka hällområden även förekomma på andra delar av delsträckan.

Geoteknik

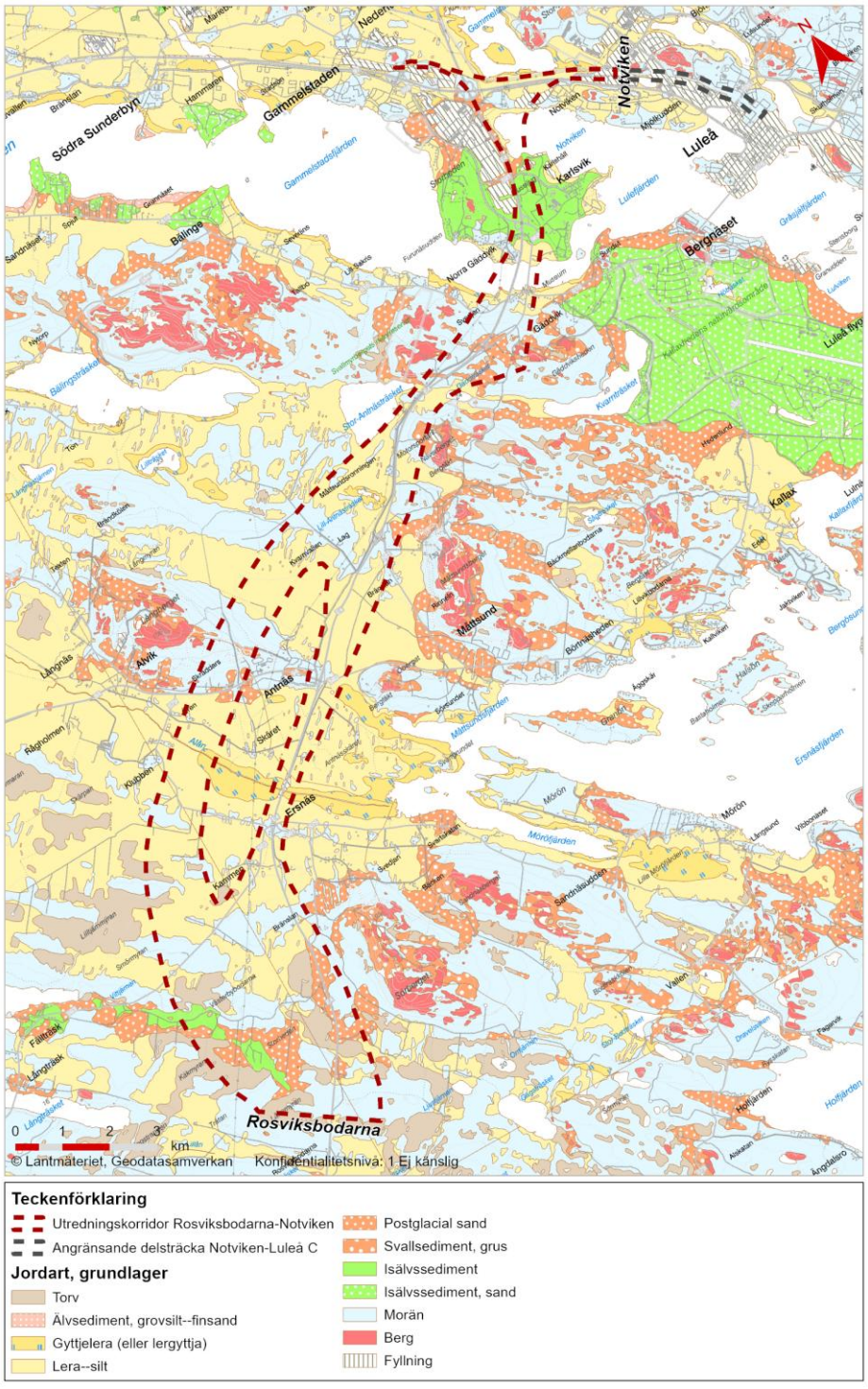
Delsträckan Rosviksbodarna-Notviken går genom områden med varierande jordarter vars olika egenskaper och förutsättningar varierar. Jordarterna inom korridoren framgår av Figur 10.

Delsträckan inleds i ett område med morän som bryts upp av större områden med finsedimentära jordarter som torv, lera-silt (med tunt torvlager) och postglacial sand.

Söder om Ersnäs och fram till Stor-Antnästräsket övergår jordarterna till att domineras av stora områden med lera och silt. Byarna Ersnäs och Antnäs är belägna på moränryggar i nordväst-sydöstlig riktning. I höjd med Alån samt sydöst om trafikplats Antnäs förekommer områden med gyttjelera.

Norr om Antnäs, i höjd med trafikplats Måttsund och Stor-Antnästräsket övergår jordarterna alltmer till morän. Fläckvis förekommer dock fortsatt områden med lera och silt, gyttjelera samt postglacial sand.

Norr om Luleälven passerar korridoren ett stort område med isälvssediment i anslutning till Karlsvik/Karlshäll. I detta isälvssediment finns ett grundvattenmagasin som nyttjas som grundvattentäkt för Luleå.



Figur 10. Jordarter inom korridoren. Data från SGU.

Sulfid och sulfatjord

På delsträckan Rosviksbodarna-Notviken bedöms sura sulfatjordar främst förekomma i anslutning till Alån, ler- och siltområdet norr om Antnäs, Storheden och strandområdet vid Notviken, områdena söder om Gammelstadsviken samt Notvikens station. Sura sulfatjordar kan även ställvis förekomma i andra områden längs delsträckan.

Hydrogeologi

Där jordarterna inom korridoren består av morän bedöms grundvattenförehållandena som öppna med en fri grundvattenyta. I området mellan Storheden och Notviken förekommer komplexa grundvattenförhållanden i området där isälvsavlagringen förekommer. Exempelvis kan slutna grundvattenförhållanden delvis förekomma i höjd med Karlshäll där isälvsavlagringen överlagras av silt och lera.

Grundvattennivåerna på delsträckan i övrigt antas ligga inom ett par meter under marknivån och bedöms i huvudsak följa markens topografi. I låglänta områden, exempelvis i anslutning till Ersnäs/Alån samt söder om trafikplats Antnäs, kan grundvattennivåerna antas ligga närmare marknivån.

Studerade alternativ

Allmänt

Delsträckan börjar vid kommungränsen Piteå/Luleå och sträcker sig fram till Notvikens station. Sträckans totala längd är cirka 30 kilometer. Vid kommungränsen Piteå/Luleå angränsar delsträckan mot den angränsande järnvägsplanen Öjebyn-Rosviksbodarna. Längs delsträckan går järnvägen omväxlande på bank (upphöjt läge ovan omgivande mark) och i berg- eller jordskärning (nedsänkt läge under omgivande mark). Om järnvägen går på bank eller i skärning avgörs av den omgivande terrängen. Redovisning av bank, skärning och bro är preliminär och beroende av linjealternativens profil. Fortsatt optimering av anläggningen kommer att ske. Gräns mellan och längder för bank, skärning och bro kan komma att förändras.

KRAV SOM PÅVERKAR LINJEALTERNATIV

Norrbotniabanan utformas som en enkelspårig bana med mötesstationer.

Norrbotniabanan dimensioneras generellt för en hastighet om 250 km/tim.

Norrbotniabanans lutning får inte överstiga 10 promille.

Norrbotniabanan kommer att trafikeras av 77 tåg/dygn, varav 23 tåg kommer att vara godståg (prognosår 2045).

Banan dimensioneras för trafik med största tillåtna axellast (STAX) om 25 ton och största tillåtna bruttovikt per längdmeter av tåget (STVM) om 8 ton per meter för största tillåtna hastighet (STH) om 120 km/tim. Detta krav är främst applicerbart för godstrafiken.

Samtliga passager av den nya järnvägen ska vara planskilda.

För att förhindra att människor och djur tar sig in på spårområdet kommer det nya järnvägsspåret att utformas med en fysisk barriär i form av viltstängsel. I anslutning till bebyggelse kommer viltstängslet att ersättas av ett personskyddsstängsel. Utformning och placering av stängslet kommer att studeras vidare i kommande skeden av planläggningsprocessen.

För sträckan mellan kommungränsen Piteå/Luleå och Gäddvik utreds faunapassager för ren och vilt. Exakt placering och utformning av faunapassagerna kommer att utredas vidare och samråds med berörda samebyar. Inriktningen är att faunapassagerna ska utformas som en gemensam passage av såväl den nya järnvägen som E4.

Hur vägar, allmänna som enskilda, kommer att påverkas av den nya järnvägen kommer att utredas vidare.

Bullerskyddsåtgärder

Det nya järnvägsspåret passerar stundtals nära intill befintlig bebyggelse och bullerskyddsåtgärder kommer att behöva vidtas för att innehålla gällande bullerriktvärden. Bullerskyddsåtgärder som kan komma att bli aktuella är bullerskyddsskärmar/vallar samt fastighetsnära bullerskyddsåtgärder (exempelvis fönsteråtgärder, skyddade uteplatser eller fasadåtgärder). Behov, placering och utformning av eventuella bullerskyddsåtgärder kommer att studeras vidare.

Även behov av andra typer av åtgärder, exempelvis vibrations- eller riskreducerande åtgärder kommer att utredas vidare.

Markanspråk

Den nya järnvägsanläggningen kräver mark för mer än bara spårområdet. Förutom marken där själva spåren och säkerhetszoner ingår, kommer mark tillfälligt att krävas under byggtiden för transporter och etablering av arbetsytor, maskiner och material.

Hur mycket mark som krävs permanent för den nya järnvägen beror även på hur den anpassas till terrängen. Om järnvägen går på bank behövs extra mark för slänter som stabiliserar konstruktionen. Om järnvägen går i skärning krävs också utrymme för slänter för att förhindra ras. På vissa platser kan en bro vara den bästa lösningen vilket kan minska markanspråket.

Eftersom järnvägen inte kan luta särskilt mycket måste spåren följa en jämn och flack höjdprofil. Det innebär att djupa skärningar och höga bankar kan krävas i kuperad terräng. Dessa anpassningar gör att markanspråkets storlek varierar beroende på landskapets förutsättningar.

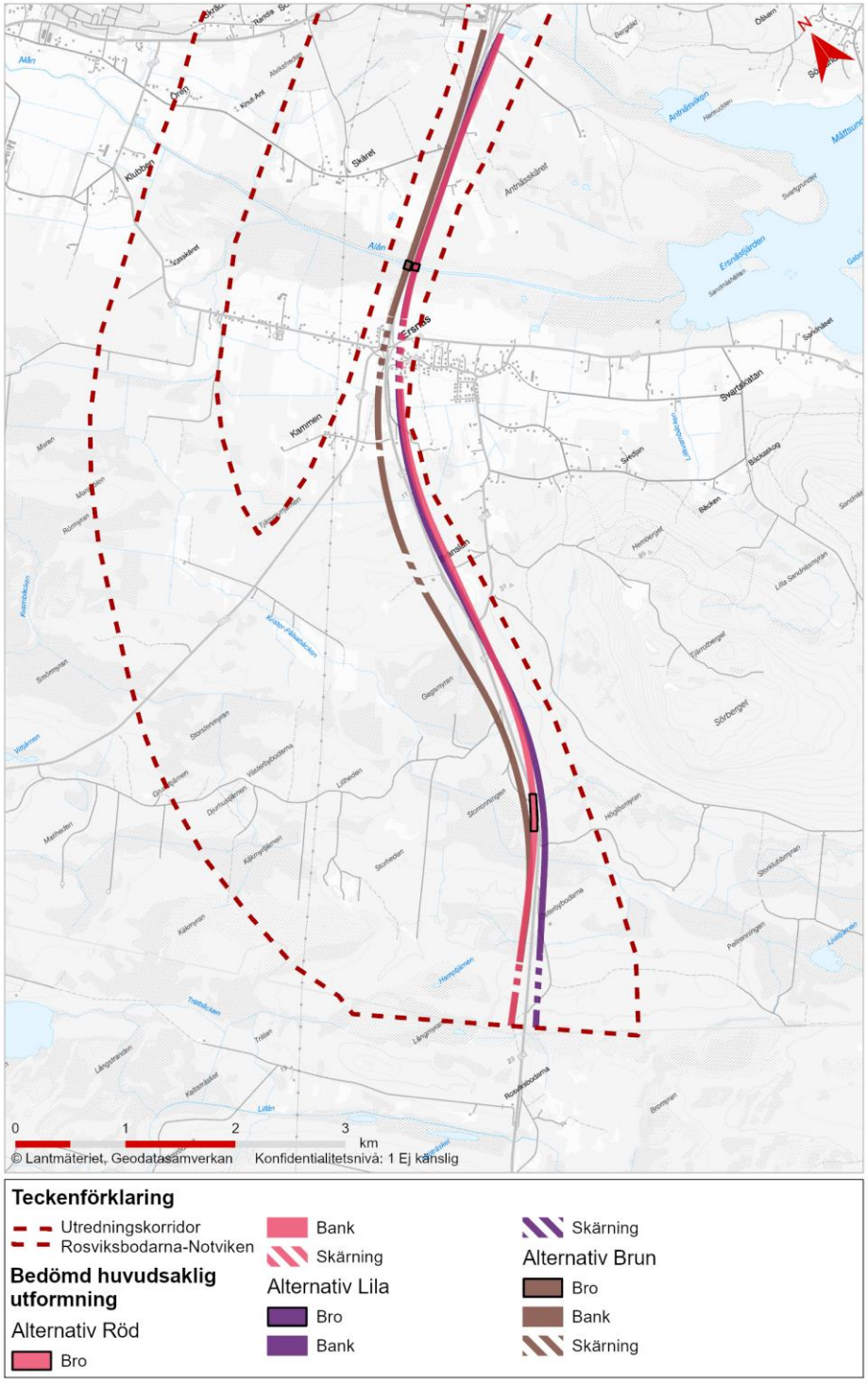
Bortvalda alternativ och fortsatt arbete

I Trafikverkets initiala arbete med övergripande linjestudier har ett stort antal linjer studerats. Flera linjer har valts bort, eftersom de inte uppfyller projektmålen eller är realistiska att bygga.

I det fortsatta arbetet kommer fortsatt utredning, optimering och bortval ske av linjealternativen innan ett slutligt alternativ kvarstår. Det linjealternativ som slutligen väljs kan utgöra en kombination av de linjealternativ som presenteras i kommande avsnitt. Detta innebär att olika linjealternativ kan väljas för olika delsträckor.

Kommungränsen–Antnäs

Tre huvudsakliga alternativ för sträckan från kommungränsen Piteå/Luleå och Antnäs utreds, se Figur 11. Alternativ Röd och Lila går i samma sträckning på stor del av sträckan. Störst skillnad mellan de tre alternativen finns söder om Ersnäs samt i anslutning passagen av Ersnäs.



Figur 11. Studerade linjealternativ mellan kommungränsen och Antnäs.

Alternativ Röd

Alternativet inleds väster om E4 vid kommungränsen Piteå/Luleå. Efter cirka 2 kilometer, i höjd med våtmarken Storronningen, korsar alternativet E4 på bro och fortsätter därefter på östra sidan av E4 fram till Ersnäs. Där alternativet korsar E4 behöver vägen byggas om.

Alternativet passerar Ersnäs i skärning öster om trafikplats Ersnäs. Trafikplatsens på- och avfartsramper för norrgående trafik samt anslutning till trafikplatsen för väg 575 och 961 behöver byggas om och anpassas till alternativet. Detta utreds vidare.

Alternativet fortsätter därefter i riktning mot Antnäs på östra sidan E4. Alternativet korsar Alån på ny bro och fortsätter därefter på bank tätt intill E4.

Alternativ Lila

Alternativet inleds öster om E4 vid kommungränsen Piteå/Luleå och går uteslutande på östra sidan E4 fram till Antnäs. Alternativet passerar Ersnäs i skärning öster om trafikplats Ersnäs. Trafikplatsens på- och avfartsramper för norrgående trafik samt anslutning till trafikplatsen för väg 575 och 961 behöver byggas om och anpassas till alternativet. Detta utreds vidare.

Alternativet fortsätter därefter i riktning mot Antnäs på östra sidan E4. Alternativet korsar Alån på ny bro och fortsätter därefter på bank tätt intill E4.

Alternativ Brun

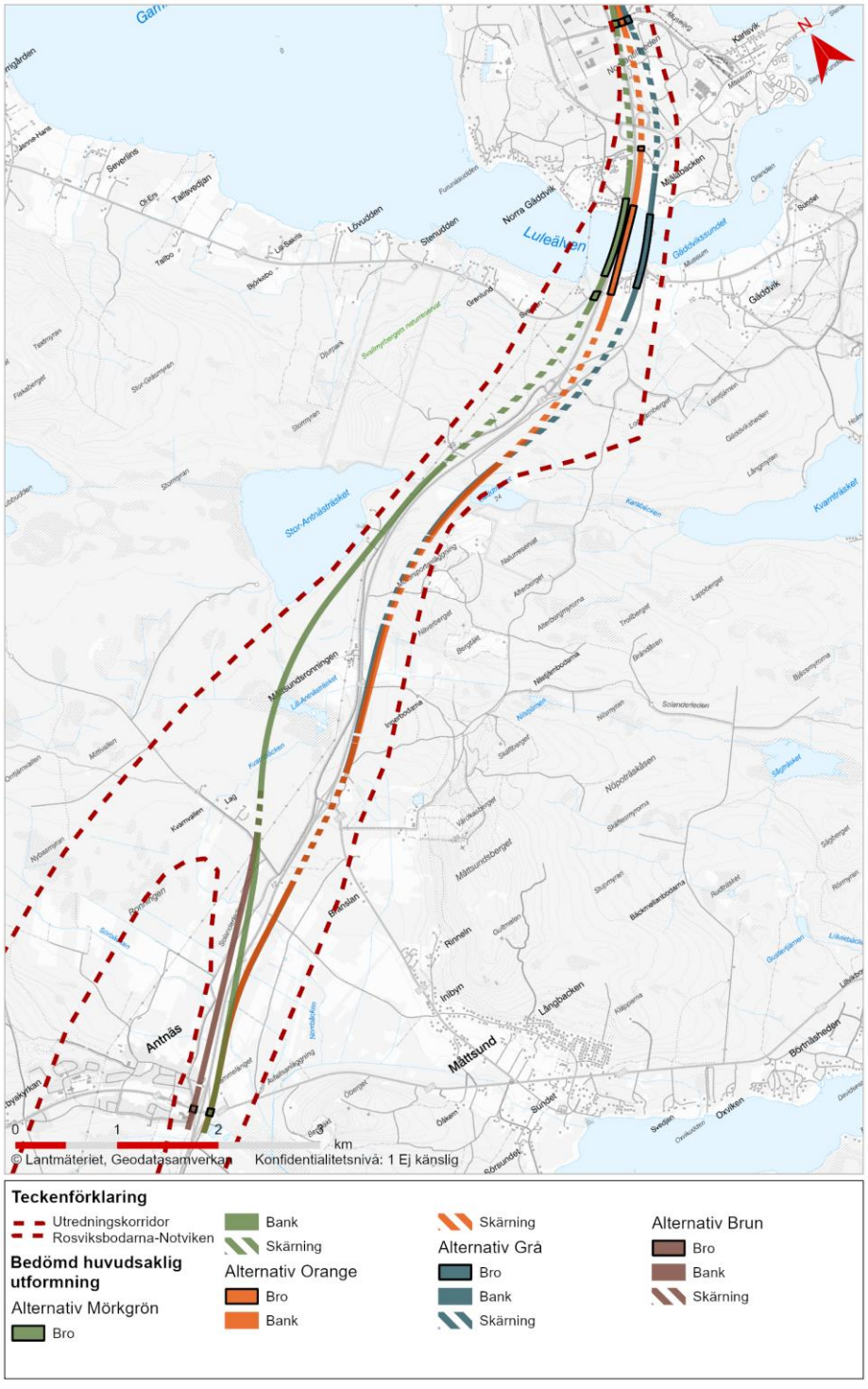
Alternativet inleds väster om E4 vid kommungränsen Piteå/Luleå och går uteslutande på västra sidan E4 fram till Antnäs. Alternativet passerar Ersnäs i skärning tätt intill E4 på västra sidan. På- och avfartsramperna för södergående trafik samt anslutning till trafikplatsen för väg 563 och 579 behöver byggas om och anpassas till alternativet. Detta utreds vidare.

Alternativet fortsätter därefter i riktning mot Antnäs på västra sidan E4. Alternativet korsar Alån på ny bro och fortsätter därefter på bank tätt intill E4.

Alternativet fortsätter därefter på västra sidan E4 förbi Antnäs och in i nästa delsträcka (Antnäs-Karlshäll).

Antnäs-Karlshäll

För sträckan mellan Antnäs och Karlshäll finns tre huvudsakliga alternativ, se Figur 12. Alternativen går delvis i samma sträckning på delar av sträckan. Störst skillnad mellan alternativen finns på sträckan norr om Antnäs, passage av Gäddvik samt fortsättningen in mot Luleå/Gammelstaden.



Figur 12. Studerade linjealternativ mellan Antnäs och Karlshäll.

Alternativ Mörkgrön

Alternativet inleds på östra sidan E4 och passerar på bro över väg 580. På- och avfartsramperna för norrgående trafik byggs om för att anpassas till den nya järnvägsanläggningen. Cirka 1,5 kilometer nordöst om Antnäs korsar alternativet E4 på bro. E4 byggs här om för att anpassas till den nya järnvägsanläggningen. Alternativet fortsätter därefter norrut och passerar väster om Lill-Antnästräsket. Öster om Stor-Antnästräsket går alternativet in i en längre skärning innan alternativet slutligen når fram till Luleälven väster om den befintliga E4-bron.

Älven passeras på bro. Den nya järnvägsbron kan komma att utformas i ungefär samma höjd som befintlig E4-bro eller upp till cirka 10 meter högre än befintlig bro.

Oavsett vilken höjd för järnvägsbron över Luleälven som väljs fortsätter alternativet därefter vidare norrut längs E4 på vägens västra sida. E4 och trafikplats Gäddvik Norra behöver här byggas om för att järnvägen ska kunna byta sida till östra sidan E4 inför den fortsatta sträckan in mot Luleå/Gammelstaden.

Alternativ Orange

Alternativet inleds på östra sidan E4 och passerar på bro över väg 580. På- och avfartsramperna vid trafikplats Antnäs byggs om för att anpassas till den nya järnvägsanläggningen. Järnvägen fortsätter därefter på den östra sidan av E4. Strax sydöst om trafikplats Måttsund går järnvägen in i en längre skärning. Alternativet passerar intill trafikplatsen och väg 581 passerar på bro över järnvägsanläggningen innan den ansluter till trafikplatsen.

Vid Näverberget går alternativet in i en längre skärning. Vid Gäddträsket går alternativet över på bank innan den återigen går in i en längre skärning förbi trafikplats Gäddvik Södra. Anslutningen till trafikplatsen för väg 968 samt på- och avfartsramperna för norrgående trafik behöver byggas om för att anpassas till järnvägsanläggningen innan alternativet slutligen når fram till Luleälven öster om den befintliga E4-bron.

Älven passeras på bro. Den nya järnvägsbron kan komma att utformas i ungefär samma höjd som befintlig E4-bro eller upp till cirka 10 meter högre än befintlig bro.

Oavsett vilken höjd för järnvägsbron över Luleälven som väljs fortsätter alternativet därefter vidare norrut längs E4 på vägens östra sida. Trafikplats Gäddvik Norra behöver här byggas om för att anpassas till den nya järnvägen.

Alternativ Grå

Alternativet inleds på östra sidan E4 och passerar på bro över väg 580. På- och avfartsramperna vid trafikplats Antnäs byggs om för att anpassas till den nya järnvägsanläggningen. Järnvägen fortsätter därefter på den östra sidan av E4. Strax sydöst om trafikplats Måttsund går järnvägen in i en längre skärning. Alternativet passerar intill trafikplatsen och väg 581 passerar på bro över järnvägsanläggningen innan den ansluter till trafikplatsen.

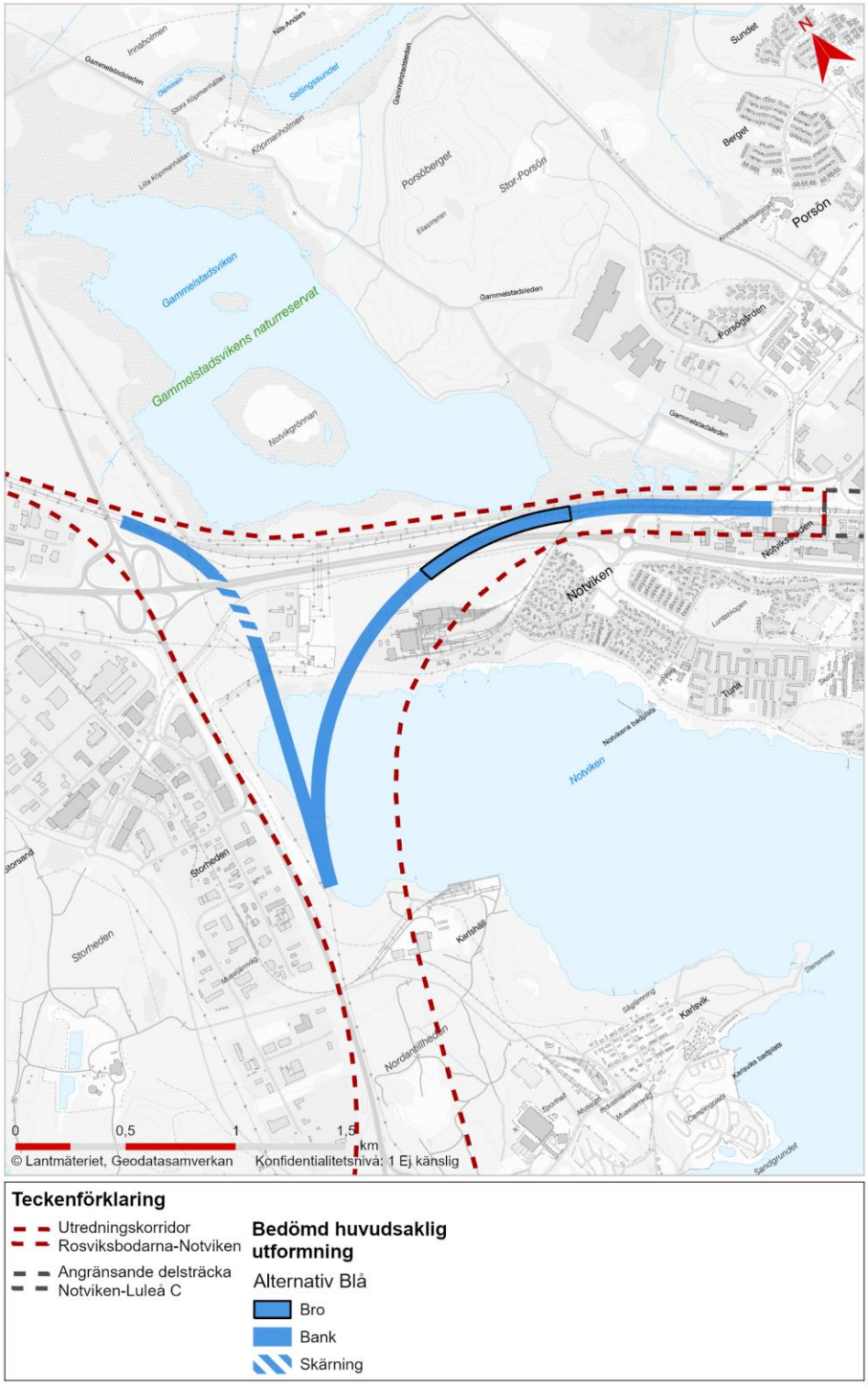
Vid Näverberget går alternativet in i en längre skärning. Vid Gäddträsket går alternativet över på bank innan den återigen går in i en längre skärning förbi trafikplats Gäddvik Södra. Anslutningen till trafikplatsen för väg 968 behöver byggas om för att anpassas till järnvägsanläggningen innan alternativet slutligen når fram till Luleälven strax väster om gamla Gäddviksbron.

Älven passeras på bro. Den nya järnvägsbron utformas i ungefär samma höjd som den befintlig Gäddviksbron.

Efter Luleälven fortsätter alternativet därefter vidare norrut i riktning mot Luleå. Väg 968 passerar på bro över järnvägen i anslutning till trafikplats Gäddvik Norra.

Karlshäll-Notviken

Ett huvudsakligt alternativ för triangelspår mot Boden och Luleå har studerats, se Figur 13. Alternativet kan utformas enligt olika principer, men där järnvägens läge i sidled inte nämnvärt förändras på grund av järnvägens anslutning till Stambanan.



Figur 13. Studerade linjealternativ mellan Karlshäll och Notviken.

Alternativ Blå

Alternativet passerar Karlsviksvägen på bro öster om E4. Därefter förgrenar sig spåret i två triangelben som ansluter till Stambanan. Ett i riktning mot Gammelstaden/Boden och ett i riktning mot Notviken/Luleå.

De båda triangelbenen kan utformas enligt två olika principer:

- Triangelbenen utformas på bank.
- Triangelbenen utformas på bro.

Triangelbenet mot Gammelstaden/Boden ansluter därefter till Stambanan genom att passera under Storhedsvägen och väg 97. De båda vägarna byggs samtidigt om för att anpassas till att gå på bro över järnvägen. Triangelbenet ansluter därefter till Stambanan strax innan Stambanan passerar E4.

Triangelbenet mot Notviken/Luleå passerar mellan Notviksverkstaden och Vattenfalls anläggning. Även här kan alternativet utformas enligt två olika principer:

- Triangelbenet passerar Storhedsvägen och väg 97 på bro (så som redovisas i Figur 13). Stambanan anpassas.
- Triangelbenet passerar under Storhedsvägen och väg 97 (annan typutformning än det som redovisas i Figur 13). Stambanan anpassas.

Triangelbenet mot Luleå ansluter därefter till Stambanan och fortsätter på bank in mot Notvikens station där nästa delsträcka (Notviken-Luleå C) tar vid.

Var med och tyck till!

Samråd sker löpande med Luleå kommun, länsstyrelsen, markägare, rättighetsinnehavare och övriga berörda under hela planläggningsprocessen. De synpunkter som kommer in sammanställs och besvaras i en samrådsredogörelse.

Du kan lämna dina synpunkter på flera olika sätt:

- **Via digitalt synpunktsformulär**: www.trafikverket.se/norrbotniabanan
- **Via e-post**: trafikverket@trafikverket.se.
- **Via brev**: Trafikverket, Ärendemottagning, Box 810, 781 28 Borlänge.

Om du lämnar din synpunkt via brev eller e-post, var då noga med att märka din synpunkt med ärendenummer **TRV 2025/135508**.


Trafikverket önskar att synpunkter på materialet har inkommit senast **23 oktober 2026.**

Har du frågor om projektet? Tveka då inte att kontakta Trafikverket:

Kristina Nordhamn, projektledare
Telefon: 010-124 39 78
E-postadress: kristina.nordhamn@Trafikverket.se

Skanna QR-koden med din mobiltelefon för att komma till Trafikverkets projektwebbsida

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00
trafikverket.se



NORRBOTNIABANAN

ROSVIKSBODARNA - NOTVIKEN

Datum: 2026-09-16
Skala (A1x2, 1682x594 mm): 1:10 000
Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

0 0,1 0,2 0,3 0,4 0,5 km

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Redovisning av bedömd huvudsaklig utformning är preliminär och är beroende av linjealternativens profil. I det fortsatta arbetet kommer fortsatt optimering av anläggningen att ske. Gräns mellan och längder för bank, skärning och bro kan komma att förändras.

Teckenförklaring

- Befintlig järnväg
- Utredningskorridor

Bedömd huvudsaklig utformning

Alternativ Brun
- Bro
- Bank
- Skärning

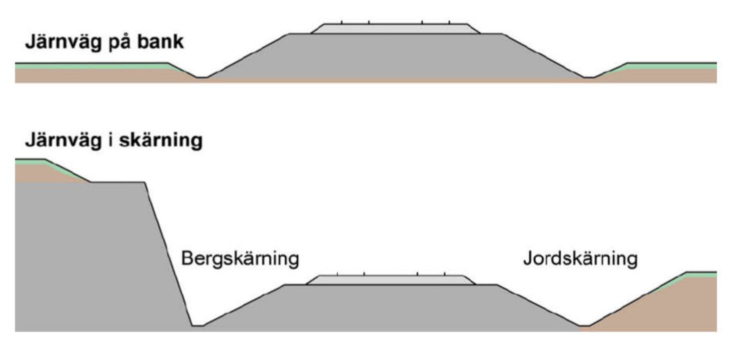
Alternativ Mörkgrön
- Bro
- Bank
- Skärning

Alternativ Orange
- Bro
- Bank
- Skärning

Alternativ Grå
- Bro
- Bank
- Skärning


Alternativ Blå
- Bro
- Bank
- Skärning

Typsektioner (ej skalenliga)



TRAFIKVERKET

SWECO



NORRBOTNIABANAN

ROSVIKSBODARNA - NOTVIKEN

Datum: 2026-09-16
Skala (A1x2, 1682x594 mm): 1:10 000
Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

0 0,1 0,2 0,3 0,4 0,5 km

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Redovisning av bedömd huvudsaklig utformning är preliminär och är beroende av linjealternativens profil. I det fortsatta arbetet kommer fortsatt optimering av anläggningen att ske. Gräns mellan och längder för bank, skärning och bro kan komma att förändras.

Teckenförklaring

- Befintlig järnväg
- Utredningskorridor

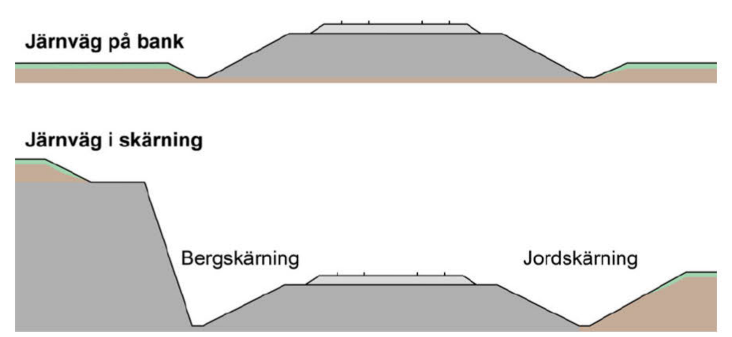
Bedömd huvudsaklig utformning

Alternativ Röd
- Bro
- Bank
- Skärning

Alternativ Lila
- Bro
- Bank
- Skärning

Alternativ Brun
- Bro
- Bank
- Skärning

Typsektioner (ej skalenliga)



TRAFIKVERKET

SWECO

Förslag till beslut gällande riktlinjer för utformning och utveckling av grundskolans utemiljöer

Ärendenr 2025/1125-3.4.5.3

Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut

1. Kommunstyrelsen beslutar att avslå infrastruktur- och servicenämndens förslag.
2. Rekommendera infrastruktur- och servicenämnden och barn- och utbildningsnämnden att ta fram en likalydande riktlinje.

Sammanfattning av ärendet

Infrastruktur- och servicenämnden har 2025-06-12 § 75 beslutat att rekommendera kommunstyrelsen besluta att anta riktlinjer för utformning och utveckling av grundskolans utemiljöer.

Infrastruktur- och serviceförvaltningen och arbetsmarknads- och utbildningsförvaltningen har i samverkan arbetat fram riktlinjer för utformning och utveckling av grundskolans utemiljöer. Riktlinjerna syftar till att skapa bra förutsättningar för utvecklingen av grundskolans utemiljöer och lägga grunden till en handlingsplan för utemiljöerna. Riktlinjerna hanterar både frågor om hur nya utemiljöer på grundskolor ska utformas samt hur befintliga utemiljöer ska kunna utvecklas.

Kommunfullmäktige har 2025-12-15 § 237 antagit Policy för styrning. Av policyn framgår att syftet med riktlinjer är att ge stöd för visst agerande och ger ramar. Riktlinjer ska vara till för att förvaltningar och bolag ska kunna göra likvärdiga bedömningar och hanteringar. Koncern- eller kommunövergripande riktlinjer fastställs av kommunstyrelsen avseende de områden som kommunstyrelsen styr, leder och samordnar. Nämnds- eller bolagsspecifika riktlinjer antas av nämnd och bolagsstyrelse och avser dess verksamhet.

Kommunstyrelseförvaltningen bedömer att riktlinjerna avseende utformning och utveckling av grundskolans utemiljöer är nämndspecifika. Därför bör riktlinjerna beslutas av respektive nämnd vars verksamhet berörs. Då det inte är en kommunövergripande fråga som ligger inom kommunstyrelsens område föreslås kommunstyrelsen besluta att inte anta riktlinjerna. Barn- och utbildningsnämnden respektive infrastruktur- och servicenämnden kan anta riktlinjerna genom likalydande beslut, i enlighet med Policy för styrning, om så önskas.

Dialog
Dialog har förts internt inom kommunstyrelseförvaltningen.

Beslutsunderlag
- Infrastruktur- och servicenämndens beslut 2025-06-12 § 75 Riktlinjer för utformning och utveckling av grundskolans utemiljöer, KLF Hid: 2025.6529
- Riktlinjer för utformning och utveckling av grundskolans utemiljöer, KLF Hid: 2025.6530
- Barn- och utbildningsnämndens beslut 2026-02-18 § 19, Riktlinjer för utformning och utveckling av grundskolans utemiljöer, KLF Hid: 2026.2321

Maria Nordgren
Samhällsbyggnadsdirektör

Beslutet skickas till
Barn- och utbildningsnämnden
Infrastruktur- och servicenämnden

§ 75

Riktlinjer för utformning och utveckling av grundskolans utemiljöer

Ärendenr 2025/434-3.4.5.3

Infrastruktur- och servicenämndens beslut

Infrastruktur- och servicenämnden beslutar rekommendera kommunstyrelsen besluta att anta riktlinjer för utformning och utveckling av grundskolans utemiljöer.

Sammanfattning av ärendet

Behovet av att få struktur och förutsägbarhet i utvecklingen av utemiljöerna på grundskolorna i Luleå har tydliggjorts i dialoger mellan infrastruktur- och serviceförvaltningen (ISF) och arbetsmarknads- och utbildningsförvaltningen (AUF), där AUF uttrycker en önskan om en handlingsplan som gav utvecklingsförslag för samtliga befintliga skolgårdar och en prioriteringsordning dem emellan.

För att kunna ta fram en sådan plan och se till att den blir konsekvent konstaterar ISF att först behöver det fastställas *vad som är en bra utemiljö för barn och hur det ska förverkligas*. Detta innebär att det behövs riktlinjer som handlingsplanen skulle kunna luta sig emot. Sådana riktlinjer har nu arbetats fram i samverkan mellan ISF och AUF.

Riktlinjer för utformning och utveckling av grundskolans utemiljöer har tagits fram för att kunna skapa bra förutsättningar för utvecklingen av grundskolans utemiljöer och lägga grunden till en handlingsplan för utemiljöerna. Riktlinjerna hanterar både frågor om hur nya utemiljöer på grundskolor ska utformas samt hur befintliga utemiljöer ska kunna utvecklas.

För att riktlinjerna ska kunna vara till stöd för alla de verksamheter som behöver dem, föreslås beslut om antagande av kommunstyrelsen.

Infrastruktur- och servicenämndens arbetsutskott har 2025-05-27 § 26 föreslagit infrastruktur- och servicenämnden besluta rekommendera kommunstyrelsen besluta att anta riktlinjer för utformning och utveckling av grundskolans utemiljöer.

Sammanträdet
Infrastruktur- och serviceförvaltningen föredrar ärendet.

Beslutsgång
Ordföranden ställer arbetsutskottets förslag under proposition och finner att infrastruktur- och servicenämnden bifaller förslaget.

Dialog
Dialog har förts internt inom infrastruktur- och serviceförvaltningen och med arbetsmarknads- och utbildningsförvaltningen, med lokalstrateg och skolledning samt med fritidspedagoger.

Beslutsunderlag
- Riktlinjer för utformning och utveckling av grundskolans utemiljöer, SBF Hid: 2025.1928
- Presentation riktlinjer utemiljöer grundskola ISNAU, SBF Hid: 2025.1929
- Infrastruktur- och serviceförvaltningens förslag till beslut avseende riktlinjer för utformning och utveckling av grundskolans utemiljöer, SBF Hid: 2025.1927
- Infrastruktur- och servicenämndens arbetsutskotts beslut 2025-05-27 § 26, SBF Hid: 2025.2025

Beslutet skickas till
Sektionschef landskap och trafik, ISF
Skolchef grundskola, AUF
Arbetsmarknads- och utbildningsnämnden

LULEÅ KOMMUN

INFRASTRUKTUR- OCH SERVICEFÖRVALTNINGEN

Riktlinjer för utformning och utveckling av grundskolans utemiljöer



Dokumentnamn		Kategori	Publicerad
Riktlinje för utformning och utveckling av grundskolans utemiljöer		Riktlinje	Ja
Ärendenr	Beslutad av	Beslutsdatum	Giltighetstid
2025 / 434 - 3.4.5.3		2025-XX-XX	Tills vidare
Ersätter		Ärendenr	Beslutsdatum
Det finns ingen tidigare riktlinje att ersätta.		-	-
Dokumentägare		Gäller för	
Infrastruktur- och serviceförvaltningen		Infrastruktur- och serviceförvaltningen, arbetsmarknads- och utbildningsförvaltningen samt de som, på uppdrag av dessa förvaltningar, utför utformnings- och utvecklingsarbeten i grundskolans utemiljöer.	
Syfte			
Riktlinjerna ska fungera som ett stöd och vägleda i kommunens arbete med att utforma och utveckla skolgårdarna för grundskolan. Vid nybyggnation och ombyggnation är riktlinjerna ett viktigt underlag i processen.			
Uppföljning			
Riktlinjerna ses över varje mandatperiod och uppdateras om det anses nödvändigt.			
Underlag			

Riktlinjen är framtagen av:

Alma Rödholm, Landskapsarkitekt
Infrastruktur- och serviceförvaltningen, avdelning Infrastruktur
Cecilia Ek, Landskapsarkitekt
Infrastruktur- och serviceförvaltningen, avdelning Infrastruktur
Linnea Örtenvik, Landskapsarkitekt
Infrastruktur- och serviceförvaltningen, avdelning Infrastruktur

I samarbete med:
Personal från både *Infrastruktur- och serviceförvaltningen, avdelning Fastigheter* och *Arbetsmarknads- och utbildningsförvaltningen.*

Fotografier:

Luleå kommun om inget annat anges.

Innehåll

1 Bakgrund 3

1.1 Syfte och målgrupp 4

1.2 Dokumentets innehåll och avgränsningar 4

1.3 Giltighet och ansvar 4

1.4 Övergripande planering och andra styrdokument 4

1.5 Barns rättigheter 6

2 Riktlinjer 7

2.1 Friyta 7

2.1.1 Friytans storlek 7

2.1.2 Friytans placering 9

2.2 Viktiga egenskaper och kvaliteter på skolgården 9

2.2.1 En variationsrik miljö 9

2.2.2 Vegetation och gröna platser 11

2.2.3 Ljudmiljö och luftkvalitet 13

2.2.4 Förutsättningar för pedagogisk verksamhet utomhus 14

2.2.5 Olika typer av lek- och aktivitetsytor 16

2.2.6 Platser för social samvaro och avskildhet 17

2.2.7 Utformning för olika årstider och väder 18

2.2.8 Tillgänglighet och trygghet 19

2.2.9 Utmaning och risktagande 21

2.3 Trafikytor 23

2.3.1 Parkering 23

2.3.2 Angöring 23

2.3.3 Transportvägar 24

2.4 Dialog och delaktighet 24

2.4.1 Mellan och inom förvaltningar 24

2.4.2 Med berörda barn 25

2.5 Utveckling av utemiljön på sikt 26

2.5.1 Målbild och skötselplaner 26

3 Genomförande av riktlinjerna 27

3.1 Planering 27

3.1.1 Handlingsplan 27

3.2 Byggande 28

1 Bakgrund

Förskolan och skolan beskrivs av Boverket som en del av samhällsbygget[1]. Det är miljöer som spelar en viktig roll för barn och unga under en lång tid framöver. Idag lyfter flera kommuner, forskare och myndigheter behovet av att rikta uppmärksamhet mot skolans utemiljö då pågående samhällsprocesser, såsom förtätning och ökad trafik[2], konkurrerar om ytan i våra städer och påverkar barns rörelseutrymme. Boverket sammanfattar skolgårdens mest centrala funktioner till att skapa plats för barn och ungas sociala liv, naturkontakt, fysiska aktivitet, lärande, fria lek och återhämtning.

Luleå kommun växer, och planerar för en ökad befolkningsmängd med en vision på 100 000 invånare år 2040. Med utgångspunkt i en ny skolstruktur, står kommunen inför förändringar som rör skolans verksamhet. Nya skolor planeras för, samtidigt som befintliga skolor med tillhörande gårdar behöver utvecklas eller byggas om. Planering och utformning av skolgårdar som är tillräckligt stora och väl gestaltade behövs för att barn och unga ska få sina behov i vardagen tillgodosedda, på en plats som är till för dem.

Det finns en negativ trend sett till ohälsa bland barn och unga, både psykiskt och fysiskt. Barn lever också i alltmer tätbebyggda samhällen och med alltmer begränsad rörelsefrihet. Kan kommunens skolgårdar stimulera till lek och aktivitet så bidrar de på så sätt till positiva hälsoeffekter hos barn och unga trots utmaningarna i samhället. Riktlinjerna i detta dokument är ett sätt att lyfta vikten av barns tillgång till väl utformade skolgårdar av hög kvalitet.

Riktlinjen är ett resultat av den dialog mellan Infrastruktur- och serviceförvaltningen (ISF) och Arbetsmarknads- och utbildningsförvaltningen (AUF) som initierats med målet att Luleå kommun ska kunna erbjuda bra, kreativa och spännande ytor som stöttar barnens fysiska och psykiska utveckling. Detta styrdokument är det första i Luleå kommun som vägleder i arbetet med utformning och utveckling av grundskolans utemiljö.

Riktlinjen är framtagen med utgångspunkt i bestämmelser i plan och bygglagen, Boverkets allmänna råd samt de vägledningar i ämnet som publicerats av Boverket 2015 och i uppdaterad version på hemsidan 2021. Andra publikationer som rör skolgårdar och

[1] Boverket (2023). *Förskolan och skolan som en del av samhällsbygget*. https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/arkitektur-och-gestaltad-livsmiljo/arbetssatt/skolors-miljo/larmiljoer-samhallsbygget/ Hämtad 2024-09-16.

[2] Boverket (2015) *Gör plats för barn och unga!* Sidan 9

utformandet av miljöer för barns lek har också använts som underlag och dessa syns då som fotnoter. Erfarenheter och kunskap har inhämtats från flera håll inom organisationen och bidragit till dokumentets innehåll.

1.1 Syfte och målgrupp

Riktlinjen ska fungera som stöd och vägleda i kommunens arbete med att utforma och utveckla grundskolans skolgårdar. Vid nybyggnation och ombyggnation är riktlinjen ett viktigt stöd som underlag i processen.

Dokumentet vänder sig till tjänstepersoner inom kommunen som på olika sätt är involverade i arbetet med att utforma, utveckla och förvalta grundskolans utemiljö. Riktlinjen kan även kommuniceras utåt till externa aktörer som genom upphandling utformar, bygger eller förvaltar både nya och befintliga skolgårdar.

1.2 Dokumentets innehåll och avgränsningar

Detta dokument innehåller vägledning samt riktlinjer för olika delar av arbetsprocessen kring utformning och utveckling av skolgårdar. Riktlinjen gäller endast för de kommunala grundskolornas skolgårdar och avser alltså inte utemiljön på vare sig kommunens förskolor eller gymnasieskolor.

1.3 Giltighet och ansvar

Ansvarig för framtagande av dokumentet är sektion Landskap och Trafik på Infrastruktur- och serviceförvaltningen. Riktlinjerna antas av kommunstyrelsen och gäller från den första september 2025. Dokumentet ska ses över vid varje ny mandatperiod och uppdateras om behovet finns. Infrastruktur- och serviceförvaltningen ansvarar för att översynen genomförs.

1.4 Övergripande planering och andra styrdokument

Arbetet med att utforma och utveckla grundskolans utemiljö genomförs med utgångspunkt i kommunens övergripande planering och långsiktiga mål. Målen beskrivs i *Vision Luleå 2040* och i kommunens översiktsplan fastslås principer för att nå dessa. Följande principer ur översiktsplanen berör arbetet med att utforma och utveckla kommunens grundskolegårdar:

- Förskolor och grundskolor ska ha en stimulerande utemiljö och enkelt kunna nå natur-, kultur-, rekreations- eller friluftsområden för att ge bästa förutsättningar för lärande i utemiljö.
- I närheten av förskolor, grundskolor och särskilda boenden ska det finnas platser med hög tillgänglighet som inspirerar till lek, rörelse och rekreation utomhus.
- Grundskole- och förskolegårdarna ska ge en bra utomhusmiljö. Det ska finnas minst 30 kvm utomhusyta per barn (förskola – åk 6) i direkt anslutning till lokalerna.
- Barn och ungas rättigheter ska prioriteras och deras bästa ska beaktas vid alla beslut som berör dem. Barn och ungas inflytande och delaktighet ska tas tillvara och utvecklas.

Tillsammans med ovan nämnda principer stödjer riktlinjen följande mål uppsatta i Översiktsplan 2021.

Mål 1. Luleås invånare har en god och jämlik hälsa.

Mål 2. Luleås invånare är delaktiga i samhällets utveckling.

Mål 3. Luleås invånare har ett socialt, kulturellt och fysiskt aktivt liv.

Mål 6. Luleås invånare bor i ett gott grannskap.

Andra styrdokument som antagits vars innehåll är relevant att beakta i samband med utformning och utveckling av skolgårdar är: *Bra skolvägar i Luleå kommun* (antagen 2020), *Riktlinjer för kommunala lekmiljöer* (antagen 2023) samt *Grönplan för Luleå kommun* (antagen 2020).







1.5 Barns rättigheter

Barnkonventionen är sedan 2020 lag i Sverige och slår fast barns rättigheter i förhållande till stat och kommun.

Mot bakgrund av Barnkonventionen ska kommunen, vid åtgärder eller beslut som rör barn, beakta barnets bästa. Barnkonventionen fastslår också barns rätt att komma till tals. Kommunen ansvarar för att informera barn om vilka frågor som berör dem och ge utrymme för barn att uttrycka sina åsikter och få dem beaktade.

Beslut som rör kommunala grundskolegårdar ska därför föregås av en bedömning av vilka konsekvenser beslutet kan få för enskilda barn eller för barn som grupp. En prövning av barnets bästa eller barnkonsekvensanalys (BKA) är ett viktigt verktyg för att i dessa fall omsätta barnkonventionen i handling. En BKA kan göras i varierande omfattning, beroende på vilket typ av ärende eller beslut det gäller. En BKA synliggör vad barnets bästa bedöms vara, hur prövningen genomförts och hur barnets bästa bedömts emot andra intressen. Slutligen tar den upp ifall det beslut som förordats kräver kompensationsåtgärder.

Barnrättslagen

Från första januari 2020 är barnkonventionen lag i Sverige *(Lag (2018:1197) om Förenta nationernas konvention om barnets rättigheter)* och kallas i dagligt tal för barnrättslagen.

Fyra grundprinciper som alla artiklar i konventionen läses igenom:

Artikel 2 - barnets rätt till icke diskriminering – *alla barn har rätt till alla rättigheter i konventionen.*
Artikel 3 - barnets bästa – *vid alla åtgärder och beslut som rör barnet direkt eller indirekt, ska barnets bästa beaktas i första hand.*
Artikel 6 - barnets rätt till liv, överlevnad och utveckling – *alla barn ska erbjudas bästa möjliga förhållanden för att kunna utvecklas.*
Artikel 12 - barnets rätt att uttrycka sina åsikter och få dem beaktade – *dessa åsikter ska tillmätas betydelse i förhållande till barnets ålder och mognad.*

Vid utformning och utveckling av skolgårdar har även **Artikel 23** – *funktions-hindrade barn* och **Artikel 31** – *rätt till lek, vila, fritid och kultur* särskild relevans.

2 Riktlinjer

Nedan beskrivs viktiga faktorer som ska beaktas i arbetet med att utforma och utveckla grundskolans utemiljö i Luleå kommun. Dessa berör skolgårdens storlek, gestaltningsmässiga överväganden och trafikytor. Dialoger tas också upp som en viktig del av arbetsprocessen.

2.1 Friyta

I plan och bygglagen (PBL) (SFS 2010:900) benämns och regleras den del av skolgården som fritt kan användas till lek och aktivitet som friyta. Friytans tillämpning preciseras närmare i tillhörande allmänna råd (BFS 2015: FRI:1) framtaget av Boverket. Det allmänna rådet beskriver hur friytan bör anordnas och placeras samt egenskaper som är viktiga att beakta för att friytan ska vara ändamålsenlig för verksamheten.

I det allmänna rådet framgår att friytan *ska placeras och anordnas på så sätt att ytan kan användas till lek, rekreation samt fysisk och pedagogisk aktivitet för den verksamhet som friytan är avsedd för. Friytans storlek avses vara så rymlig att det på den utan svårighet eller risk för omfattande slitage går att ordna varierande terräng- och vegetationsförhållanden*. Friytan bör dessutom *kännetecknas av goda sol- och skuggförhållanden, god luftkvalitet samt god ljudkvalitet.*

Friytans definition enligt Boverket:

"Friyta för lek och utevistelse som begrepp omfattar den yta som barnen kan använda på egen hand vid sin utevistelse.

En friyta är ytan som går att leka på och som är tillgänglig för barnen i huvudsak under skoltid men även i viss mån på fritiden.

Förrådsbyggnader, bil- och cykelparkering samt ytor för lastning och lossning är otillgängliga för barnen och ingår därmed inte i friytan för lek och utevistelse.

Takterrasser har begränsad tillgänglighet och betraktas därför som kompletterande utemiljö."

2.1.1 Friytans storlek

Storleken på friytan preciseras inte närmre i det allmänna rådet men ytmått är en viktig faktor att beakta för att kunna säkerställa en god utemiljö för grundskolans elever. I en kunskapssammanställning[3] framtagen av forskare vid Sveriges lantbruksuniversitet (SLU) på

[3] SLU (2021) Rum för skolans utemiljö – Fördjupad analys kring yta för förskolegård och skolgård. M. Jansson et. al.

uppdrag av Boverket fastslås att tillräcklig yta är avgörande för att gården ska ha möjlighet att ge plats åt den variation av miljöer och element som behövs. En gård vars yta överstiger 10 000 kvm har visat sig ha särskilt goda förutsättningar för detta. Är skolgårdens utrymme i stället väldigt begränsat påverkas leken, den fysiska aktiviteten och förutsättningarna för skolgården att vara en inkluderande miljö, negativt. På samma sätt påverkas gårdens kvalitet av ett ökat slitage vilket kan bli resultatet av en för liten yta i förhållande till antal barn.

Tillräcklig yta bedöms främst genom att se till friyta per elev även om friytans totala storlek också har betydelse. Boverket har i vägledningen *Gör plats för barn och unga!* från 2015 pekat ut 30 kvm per barn som ett rimligt dimensionerande mått för grundskolans utemiljö.

Med utgångspunkt i ovanstående rekommendationer ska följande beaktas gällande friyta:

- Luleå kommun ska eftersträva en friyta om minst 30 kvm per elev på samtliga grundskolor. Detta bör ses som ett krav vid nybyggnation och tillgodoses så långt det är möjligt på befintliga skolor, i enlighet med Boverkets rekommendationer.
- På grundskolor med elever i årskurs 7–9 kan ett något lägre tal accepteras för denna åldersgrupp.
- Skolgårdens friyta bör aldrig understiga totalt 3000 kvm även om elevantalet skulle ligga under 100 barn.
- Om 30 kvm per elev inte tillgodoses på en befintlig skolgård, är det desto viktigare att säkerställa att skolgården har en god gestaltning och håller hög kvalitet.

Vid nybyggnation räknas friytan per elev fram genom att dela den totala friytan med skolbyggnadens kapacitetstal. Vid befintliga skolor räknas friytan per elev i stället genom att se till antalet elever som är inskrivna på skolan.

Friytans totala storlek är svår att påverka efter byggnation. Därför bör:

- Friytan vid nybyggnation vara så stor att en eventuell utökning av antalet elever på skolan är möjlig. Särskilt i områden som har potential att byggas ut och antalet barn i området ses öka över tid.

- Utökning av antalet elever undvikas på en skola som redan har mindre friyta än 30 kvm per elev. Blir detta ändå aktuellt, eller vid andra tillfällen då friytan riskerar att hamna under 30 kvm per elev, ska konsekvenserna utredas och beskrivas i en barnkonsekvensanalys där även kompensatoriska åtgärder fastställs.

Förrådsbyggnader, bil- och cykelparkering samt ytor för lastning och lossning räknas enligt PBL inte till friytan. På samma sätt påverkar tillfälliga moduler som placeras på skolgården, friytans storlek. Vid tillägg av sådana byggnader är det därför viktigt att placeringen tar hänsyn både till påverkan på friytans storlek och funktion samt att en barnkonsekvensanalys genomförs innan beslut om placering fattas.

2.1.2 Friytans placering

Gällande nybyggnation av skolgårdar ska friytans placering i förhållande till skolbyggnaden ska göra den enkel att använda för elever och verksamhet. Avstånd eller barriärer ska i största möjliga mån undvikas då de riskerar att minska användandet och därmed även utevistelsen.

I Luleå kommun ska friytan på en skola med elever i årskurs F-6 placeras i direkt anslutning till skolbyggnaden. För en skola med elever i årskurs 7–9 ska placering vara i direkt eller nära anslutning till skolbyggnaden. Båda i enlighet med Boverkets allmänna råd.

2.2 Viktiga egenskaper och kvaliteter på skolgården

Vid utformning av skolgårdar finns det många aspekter att ta hänsyn till. Nedan beskrivs de som anses viktigast att beakta när det gäller skolgårdars utformning i Luleå kommun.

2.2.1 En variationsrik miljö

För att skolgården ska kunna erbjuda förutsättningar för olika typer av lek, aktivitet, umgänge och återhämning behövs en varierad miljö



gällande rumslighet, innehåll, materialval och funktion. Varierad topografi är viktig för att skolgården ska bjuda in till lek och fysisk aktivitet.

En skolgård med flera rum gör det möjligt för olika aktiviteter att pågå parallellt, samtidigt som det ger en mer variationsrik utemiljö som väcker nyfikenhet. En rumslig avgränsning gör att fartfyllda lekar enklare kan skiljas från lugna. Möjligheten att överblicka och orientera sig på skolgården behöver här vägas mot en skolgård som är spännande för eleverna att utforska[4].



För att leken ska få möjlighet att utvecklas och frodas behöver barn kunna påverka och förändra sin miljö. Lösa material är mycket viktiga beståndsdelar av en fungerande lekmiljö. Materialen kan användas till kojbyggen eller som olika typer av rekvisita i leken.

Följande ska beaktas för att säkerställa en variationsrik utemiljö:

- Kullar, slänter, gropar eller platåer bör finnas på skolgården liksom plan mark och öppen yta. Saknas höjdskillnader på fastigheten bör det, där det är möjligt, tillskapas.
- Rumslighet på skolgården skapas genom byggda strukturer, höjdskillnader eller olika markmaterial som bildar väggar, tak och golv. Det kan också vara vegetation eller byggnader som avskärmar eller omsluter.
- En variationsrik skolgård har både hårdgjord yta och yta klädd med grönska. En bra balans har starkt övervägande gröna ytor men anpassningar behöver göras efter elevernas behov och ålder samt fastighetens förutsättningar.

[4] Boverket (2021). *Orienterbarhet i utemiljön*. https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/arkitektur-och-gestaltad-livsmiljo/arbetssatt/skolors-miljo/byggnaden-och-utemiljon/utemiljons-struktur/orienterbarhet-i-utemiljon/ Hämtad 2024-09-16.

- Det är vitalt att det finns acceptans från verksamhet och förvaltning för att de lösa materialen har en plats på skolgården. Utrymme för de lösa materialen behöver planeras in och tillgången på lösa material måste utökas.





2.2.2 Vegetation och gröna platser

Vegetation på skolgårdar beskrivs av Boverket[5] *som en av de viktigaste byggstenarna i en levande, föränderlig och rik utemiljö.* En grön miljö skapar spännande lekmiljöer, bidrar med vistelse- och upplevelsevärden på gården och är en viktig komponent för att reducera UV-strålning, buller och luftföroreningar – faktorer som barn är extra känsliga för[6]. Den vegetation som redan växer på platsen är den viktigaste, då den redan finns där, skapar värden och bidrar till ekosystemtjänster.

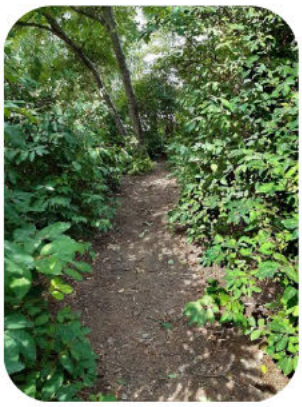
Följande ska beaktas gällande vegetation:

- Naturmark och annan vegetation, framför allt uppvuxna träd, på befintlig eller blivande skolgård är en mycket stor kvalitet som ska bevaras i första hand. Fällning samt åverkan på rötter och grenar ska undvikas.
- Nyplanterad vegetation tar lång tid att utvecklas och kräver mer resurser innan den kan bidra med kvaliteter viktiga för skolgården. Vid nyplantering blir planteringsytorna dessutom ofta otillgängliga för barnen under den tid det tar för växterna att etablera sig (ca 2 år).

[5] Boverket (2015) *Gör plats för barn och unga!* Sidan 92

[6] Boverket (2021). Naturens betydelse för välbefinnande. https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/arkitektur-och-gestaltad-livsmiljo/arbetssatt/skolors-miljo/byggnaden-och-utemiljon/gestaltningens-grundstenar/naturens-betydelse/ Hämtad 2024-09-16.

- Vegetationens karaktär bör vara övervägande lekbar och växtmaterialet ska vara härdigt och robust.
- Finns inte tillräckligt med vegetation, i form av träd och buskar, på skolgård eller yta avsedd för skolgård, behöver nyplantering göras. Med tillräcklig vegetation menas att mer än halva skolgården har gröna ytor och att det på dessa finns en blandning av träd, buskar och lägre vegetation. När det ska avgöras om en skolgård har tillräcklig vegetation eller inte ska ”grön kompetens” konsulteras.





Val av växter, växtsammansättning och utformning behöver anpassas till skolgårdsmiljöns förutsättningar och elevernas behov. Flerskiktad vegetation, alltså en kombination av träd och buskar, bör finnas och är särskilt viktiga på gårdar för låg- och mellanstadieelever där de fungerar som spännande lekmiljöer.

Planteringar bör vara väl tilltagna i storlek och växtmaterialet väljas för att kunna utstå ett högt slitage. Placering och utformning bör även ta hänsyn till verksamhetens behov av att kunna hålla god uppsikt.

Vid val och etablering av växtmaterial ska även följande beaktas:

- En variation av träd och buskar, både vintergröna och lövfällande, ska eftersträvas då kontrasterna skapar rika och spännande miljöer. Även höstfärg och vårblomning är en del av variationen.
- Arter som används i planteringar bör vara härdiga och robusta. En trädkvalitet[7] mindre än 18 - 20 för solitära träd bör inte väljas

[7] Med trädkvalitet menas här stamomkrets som anges i cm och mäts mitt på stammen på uppstammade träd med en stamhöjd lägre än 180 cm. På träd med stamhöjd 180 cm och däröver mäts den 1 m ovanför rothalsen. Stamomkrets mäts enklast med måttband.
Utdrag ur: *Kvalitetsregler för plantskoleväxter* (sid. 17), Lantbrukarnas riksförbund LRF - Trädgård Plantskola (2024).

om det inte finns särskilda skäl, men trädplantor av mindre storlek kan förekomma i exempelvis blandade buskage.

- Vid nyplantering ska risken för kompaktering av jorden beaktas och val av alternativt växtsubstrat övervägas, exempelvis växtbäddar av kolmakadam.
- För att säkerställa god etablering bör nyanlagda vegetationsytor till för lek inhägnas under minst två år. Därför är det fördelaktigt vid nybyggnation om plantering av träd och buskar påbörjas redan under tiden då byggnaden uppförs, så att de hinner etablera sig innan skolgården ska tas i bruk.
- Växter som erbjuder rikligt med ekosystemtjänster ska med fördel väljas. Inhemskt växtmaterial, växter som är attraktiva för pollinerare eller som sätter frukt eller bär är några exempel.
- Giftigt växtmaterial bör undvikas, särskilt gällande låg- och mellanstadiets utemiljöer. Se exempelvis Giftinformationscentralens växtregister för information.

2.2.3 Ljudmiljö och luftkvalitet

En god ljudmiljö och bra luftkvalitet är särskilt viktigt att säkerställa i miljöer för barn och unga.



Naturvårdsverket har tagit fram riktvärden för ljud som finns presenterade i tillsynsvägledningen *Vägledning om buller från väg- och spårtrafik på skolgårdar*[8] från 2023. Som riktvärde för ljudmiljön anges att bullernivån på större delen av friytan inte ska överstiga 50 dBA ekvivalent ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå.

Vid lokalisering av nya skolor där bullernivån på skolgården av olika anledningar inte kan tillgodoses, och därmed överstiger de riktvärden som rekommenderas för skolgårdar, behöver kompensatoriska åtgärder skapas, exempelvis genom bullerplank eller vallar om inte annan placering kan åstadkommas.

Barn är på grund av sin kroppsstorlek mer exponerade för kemiska miljöföroreningar än vuxna och en dålig luftmiljö kan försämra den

[8] Naturvårdsverket (2023) Vägledning om buller från väg- och spårtrafik på skolgårdar, https://www.naturvardsverket.se/vagledning-och-stod/buller/buller-pa-skolgardar. Hämtad 2024-10-11.

fysiska utvecklingen, exempelvis immunförsvaret. Barn med astma och allergisjukdomar är en särskilt känslig grupp för luftföroreningar. Det är därför extra viktigt att luftkvaliteten vid barns och ungas inomhus- och utomhusmiljöer är bra.

De främsta källorna för luftföroreningar är utsläpp från fordon, vägslitage och energiproduktion. Vid planering av nya skolor behöver skolgårdens placering och avstånd från till exempel högtrafikerade vägar och miljöstörande verksamhet beaktas. Det är de framtagna miljökvalitetsnormerna för utomhusluft i luftkvalitetsförordningen (SFS 2010:477) som sätter gränsen för vad som kan accepteras. Vid planläggning av nya skolor ska miljökvalitetsnormerna enligt miljöbalken följas.[9]

Om förutsättningarna gällande ljudmiljö eller luftkvalitet på redan byggda grundskolegårdar bedöms utgöra en risk bör en utredning av påverkan göras och eventuella åtgärder tas fram.

2.2.4 Förutsättningar för pedagogisk verksamhet utomhus

På samma sätt som inomhusmiljön ska vara ändamålsenlig för verksamheten är utemiljön, alltså skolgården, en förutsättning för att skolan ska ha möjlighet att nå sina mål[10]. Som rum för lärande är skolgården med rätt förutsättningar en stor tillgång i det pedagogiska arbetet. Lektioner kan flyttas ut och möjligheten till att studera fenomen i närmiljön eller genomföra praktiska moment kan fördjupa förståelsen och kunskapen hos barnen. Både Boverket och Sveriges kommuner och regioner[11] (SKR) lyfter hur pedagogiska moment



[9] Boverket (2015). Friyta med kvalitet. https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/temadelar-detaljplan/barn-och-ungas-utemiljoer/friyta-med-kvalitet/ Hämtad 2024-09-27
[10] Boverket (2024). Förskolors och skolors fysiska miljö. https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/arkitektur-och-gestaltad-livsmiljo/arbetssatt/skolors-miljo/ Hämtad 2024-09-27
[11] Sveriges Kommuner och Landsting (2015) Skolgården - Förvaltning och utveckling av förskole- och skolgårdar, s. 26

utomhus ger positiva effekter både på lärandet och den sociala miljön.

Möjligheten att bedriva utomhuspedagogik ställer krav på skolgårdens utformning. En varierad miljö med tillgång till samlingsplatser skapar goda förutsättningar för detta[12]. Samstämmighet och samverkan mellan verksamhet och förvaltare kring hur gården ska skötas och utvecklas för detta ändamål är enligt SKR en viktig framgångsfaktor.

Följande ska beaktas för att stötta skolgården som pedagogisk miljö:

- Skolgården ska vara utformad så att goda förutsättningar skapas för skolverksamhet utomhus i flera ämnen. Samlingsplatser för både större och mindre grupper, väderskydd, arbetsbord och förråd är exempel på byggda strukturer som kan hjälpa till att skapa goda förutsättningar för detta.
- Vid möblering utomhus är väderskydd samt val av ytskikt på möbler viktiga komponenter för att kunna använda möblerna för undervisning. Exempelvis bör bord ha en hel skiva istället för att bestå av brädor.
- Förråd för utomhusutrustning till idrott och rastaktiviteter ska ha en utformning och placering som är ändamålsenlig för verksamheten. Fristående förråd ska placeras med hänsyn till rumslighet, samspel med andra funktioner och aktivitetsytor samt avstånd till byggnader enligt de krav som ställs i bygglovsskedet.
- Ytor för idrott ska finnas på friytan, om det inte uppenbart finns en samnyttjad idrottsyta i nära anslutning till skolan. Idrottsytorna får gärna vara delvis integrerade med andra funktioner och bör ge möjlighet till olika typer av idrottsaktiviteter, inte enbart bollsporter.
- Placering av idrottsytor bör göras så att också mer stillsamma lekar eller aktiviteter som kräver koncentration, både inom- och utomhus, kan pågå samtidigt.
- Att tillvarata resurser på plats så som dagvatten eller kompost kan utöver att bidra med ekosystemtjänster också vara värdefullt för pedagogiken. Det kan även göra det enklare att exempelvis inkludera odling på skolgården.

[12] Sveriges Kommuner och Landsting (2015) Skolgården - Förvaltning och utveckling av förskole- och skolgårdar, s. 26



2.2.5 Olika typer av lek- och aktivitetsytor

Skolgården ska vara utformad med en variation av lek- och aktivitetsytor och rikta sig till hela den åldersgrupp som finns på skolan. Det bör finnas platser som är mer tillrättalagda och platser av mer tillåtande och oordnad karaktär. Aktivitetserbjudanden ska rikta sig till både enskilda och grupper.

Gröna miljöer i samspel med prefabricerad lekutrustning och platsbyggda lekredskap behövs för att skapa förutsättningar för lek. Boverket lyfter fram *täta buskage eller naturlika planteringar* som en av de viktigaste platserna för lek. Gröna eller naturlika miljöer skapar utrymme för lek utan tydliga regler eller förutbestämda funktioner och tänkta målgrupper. Med rätt utformning och skötsel ger dessa platser även tillgång till spännande föremål som pinnar, kottar, bär eller stenar.



Det finns många olika aspekter att ta hänsyn till vid val av och placering av lekutrustning. Nedanstående punkter ska alltid beaktas:

- Hållbarhets- och miljöaspekter ska prioriteras högt vid val av lekutrustning och markmaterial.

- Lekutrustningen ska tillgodose många olika typer av lek. Inte bara motorisk lek.
- Gårdens rumslighet ska beaktas vid lekutrustningens placering. Alla lekredskap bör inte placeras inom samma område.
- Fallskyddsmaterial under lekutrustning ska väljas utifrån aspekter som: tillgänglighet, miljöpåverkan samt hur långsiktigt hållbara dessa material är.

Följande kan fungera som inspiration vid utformning av lek- och aktivitetsytor:

Bollplank, rink för gagaboll eller pannaboll är ett bra sätt att få in bollspel på liten yta. De går att skapa med olika ambitionsnivå på utförandet; Allt från egenhändigt snickrat med lastpallar eller en inköpt i metall. Underlaget i rinken bör klara slitage och ha god avrinning för regnvatten, men asfalt bör undvikas.

En bollyta behöver inte alltid vara en rektangulär plan. Okonventionella former, linjedragning eller topografi kan öppna upp för nya användningar och inkludera fler i leken.

Målade spel eller lekar på asfalt kan inkludera rörelsebanor som aktiverar vägen mellan målpunkter på skolan. Såsom vägen mellan klassrum och matsal eller gymnastiksal.

Naturliga inslag som stockar, stora stenar eller inhägnade områden för ohämmade kojbyggen kan enkelt berika en miljö.

Även tillgången till lösa material som kottar, långa pinnar, brädor, stenar eller bär berikar miljön för barn.

2.2.6 Platser för social samvaro och avskildhet

Skolgården behöver vara möjlighet att delta i aktiviteter och sociala sammanhang i olika grad. Detta kan beskrivas som att gården bör vara utformad så att den möjliggör att barnen kan vara on-, off- och backstage. I en sådan miljö säkerställs behovet av att kunna dra sig

Teoribegreppen: onstage, offstage och backstage

Dessa tre begrepp beskriver en form av uppdelning av det offentliga rummet, eller i detta fall skolgården, som handlar om hur barn och unga använder eller vill kunna använda platser.

Onstage, en plats att synas på, en plats för att vara i centrum av uppmärksamheten.

Offstage, en plats att iaktta utan att behöva delta.

Backstage, en plats att dra sig undan på, en plats där man inte syns.

undan och skapar möjlighet att på olika nivå inkluderas eller delta i lek och aktivitet.

Skolgården ska ha en variation av sittplatser och ytor för social samvaro. Dessa bör fylla olika funktion, vara spridda över skolgården och kan vara gestaltade som både formella och informella platser.

Följande ska beaktas i utformning av platser för social samvaro och avskildhet på gården:

- En god avvägning mellan avskildhet och uppsikt är viktig för att gynna ett gott socialt klimat. Platser för avskildhet behöver exempelvis inte vara slutna från alla håll, utan viss insyn bör vara möjlig.
- På skolgård för högstadieelever bör behovet av sitt- och, så kallade, hängplatser särskilt tillgodoses.
- Det ska finnas en variation i utbudet av platser för social samvaro, exempelvis: ståplatser (vid ett plank eller liknande), bänkar med bord, vanliga bänkar, trädäck samlingsplatser för fler, med mera.
- Det bör finnas ytor för social samvaro på lite olika platser på gården: sittplatser under tak, platser i sol (gärna på platser som tinar snabbt på våren) eller i skugga, sittplatser på en höjd med överblick över gården eller platser något mer avskilt.
- Sittplatser behöver inte alltid vara bänkar utan kan vara delar i utemiljön som har en annan funktion och som samtidigt är sittbara. Denna typ brukar kallas informella sittplatser. Exempel kan vara: murar, trappor, stenar eller lekredskap som typ en kompisgunga.



2.2.7 Utformning för olika årstider och väder

Skolgårdens utformning ska tillgodose lek- och aktivitetserbjudanden över olika årstider och en skiftande väderlek. Skolgården behöver ha varierade sol- och skuggförhållanden, regnskydd och en ändamålsenlig snöhantering.

Vatten är spännande och dagvatten som hanteras lokalt på gården kan bidra med ekosystemtjänster, lekvärden och användas i

pedagogiska moment. Alla ytor för hantering av dagvatten behöver inte vara helt tillrättalagda i sin utformning, lek uppstår gärna i lite mer oordnade och tillåtande miljöer.

Följande ska beaktas gällande årstids- och väderanpassning:

- Det ska finnas möjlighet att sitta, leka och hänga på platser med variation mellan sol och skugga. Vissa lekytor så som sandlådor, där barn ofta sitter ner en längre tid, är ett exempel där möjlighet till skugga är extra viktig. Skugga från träd, det vill säga lövskugga, är att föredra[13].
- Skugga från vegetation, främst från lövträd, ska prioriteras framför solid skugga från byggnader eller andra byggda strukturer.
- Takvatten kan med fördel ledas till planteringsytor eller sänkor i marken, till exempel vattenpölar. En vattenkran på väggen mot skolgården är ett annat sätt att möjliggöra vattenlek.



Vintermånaderna skapar nya förutsättningar och förändrar till viss del användningen av gården. Detta bör beaktas i ett tidigt gestaltningsskede för att kunna skapa en utformning där lek- och aktivitetserbjudanden under snösäsongen är en självklar del samtidigt som den möjliggör för en ändamålsenlig snöhantering.

Följande ska beaktas gällande vintermånaderna:

- Snön är en resurs som ska nyttjas. Snöhögar - höga, breda eller flacka, skapar roliga lekmiljöer. Madrass- eller pulkaåkning, skidspår eller spolade planer är också exempel på aktiviteter som kan berika skolgården under vintern.
- Vid utformningen av snölek behöver hänsyn tas till framkomlighet, hantering av smältvatten samt platser för snöupplag.

2.2.8 Tillgänglighet och trygghet

Skolgården ska vara en tillgänglig, inkluderande och trygg miljö för alla elever. Tillgänglighet på tomter regleras via Boverkets byggregler (BBR) samt Boverkets föreskrifter (BFS). Bland dessa föreskrifter kan nämnas *föreskrifter om tillgänglighet på allmänna platser och andra anläggningar* (ALM) samt *föreskrifter om enkelt avhjälpta hinder* (HIN).

[13] Boverket (2015) *Gör plats för barn och unga! Sidan 93*

Gällande inkludering så lyfter Boverket, i sin vägledning om förskolors och skolors fysiska miljö från 2021[14], fram vikten av att arbeta med så kallad universell utformning. Universell utformning innebär att man använder sig av ett genomgående tillgänglighetsperspektiv på hela utemiljön, vilket medför att tillgänglighet förstås i ett bredare perspektiv än enbart i frågan om specifika lekredskap. Förutsättningar för en universell utformning skapas redan tidigt i gestaltningsprocessen och är viktigt att ha med sig för att säkerställa en, för alla elever, tillgänglig och inkluderande skolgård.

Följande ska beaktas gällande tillgänglighet och inkludering:

- På skolgården ska det finnas lek- och aktivitetserbjudanden samt platser som är tillräckligt varierade för att kunna möta flera behov och funktionsvariationer. Motoriska, såväl som psykiska och kognitiva olikheter ska beaktas.
- Anpassningar till olika funktionsvariationer ska integreras med övriga lekerbjudanden för att främja inkludering.

En stor del av året är dagsljuset begränsat och belysning är då en viktig komponent för att barn och verksamhet ska kunna nyttja skolgården på bästa sätt. Det är också ett verktyg för att bidra till en ökad känsla av trygghet och ett sätt att tillgängliggöra skolgården för allmänheten utanför verksamhetens öppettider. Med hjälp av belysning finns möjlighet att skapa nya rumsupplevelser på gården och olika typer av effektbelysning kan skapa olika stämningar i lekmiljöerna.

I begreppet trygghet finns även en aspekt av omhändertagande av platser. Det är skillnad på att det är stökigt från att lek har ägt rum



[14] Boverket (2024). *Om vägledningen förskolors och skolors och förskolors fysiska miljö*. https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/arkitektur-och-gestaltad-livsmiljo/arbetssatt/skolors-miljo/ Hämtad 2024-09-16.

och skräpigt från skadegörelse eller nyttjande av platsen utanför skoltid. Pinnar och annat löst material till kojor och lek är viktiga byggstenar och ska finnas kvar på skolgården, medan skräp, trasiga och vandaliserade saker behöver avlägsnas eller åtgärdas så snart som möjligt. I omhändertagandet ligger också en ansvarskänsla från de som använder utemiljön. Barn som deltagit i utformningen får även en ägandekänsla för platsen, vilket kan minska risken för skadegörelse.

En annan aspekt av trygghet är att inte bygga in tillhåll i miljön. På skolgården behövs det platser för avskildhet, men dessa bör utformas så att de ändå är överblickbara. Både för att personalen ska kunna uppfatta om det sker något på platsen och så att den inte är lika attraktiva för grupper eller individer som efter skoltid kan utföra olagliga aktiviteter eller liknande på skolgården.

Följande ska beaktas gällande trygghet:

- Skolgården ska belysas ändamålsenligt och på ett dynamiskt sätt så att platser med olika typer av belysning skapas. Väl upplysta ytor kan varieras med platser med dämpad eller effektfull belysning.
- Kartläggning eller trygghetsvandring med barn på skolgården är viktigt för att kunna identifiera och åtgärda otrygga platser när skolgården ska utvecklas. Det är även viktigt att ta hänsyn till pedagogernas arbetsmiljö då otrygga platser identifieras och åtgärdas.
- Trygghet ska vara en självklar del i utformandet av en skolgård. Omsorg om ytornas placering behövs, likväl som val av tåliga och hållbara möbler och material.

2.2.9 Utmaning och risktagande

Skolgården ska vara en säker miljö för alla barn. Samtidigt är risktagande, alltså att själv utmana säkerheten, vitalt för barns utveckling[15] och många gånger en naturlig del av leken. Barn lär sig avgöra vad som är säkert genom att öva upp sin förmåga med risktagande och hantering av osäkerheter. Att ta risker lär barn att lita på sin förmåga och kan på så sätt genom leken stärka självkänslan.

Säkerhet på tomter regleras via Boverkets byggregler (BBR). Lekredskap på skolgårdar regleras i ett flertal lagar, regler och

[15] Sandseter och Kennair (2011) Children's risky play from an evolutionary perspective: The anti-phobic effects of thrilling experiences.

förordningar: Plan- och bygglagen (PBL), Produktsäkerhetslagen, BBR samt Boverkets föreskrifter (BFS).

Idag finns standarderna SS-EN 1176 och SS-EN 1177 som tagits fram som stöd till lagstiftningen för att bedöma säkerheten hos lekredskap. De är framtagna för att minimera risken att barn ska förolyckas eller få bestående skador vid lek i prefabricerade lekredskap. Delar av säkerhetsstandarden, så som huvud-/hals-/fingermått med mera samt mått för hinderfria ytor och fallskydd kring högre lekredskap går att applicera på andra konstruktioner men standarden är i övrigt inte applicerbar. Det går alltså inte att besiktiga naturbaserade lekytor med standarden utan att tappa både lekvärde och trovärdhet.

En strävan efter säkerhet i lekmiljöerna är bra, men länge har standarder för prefabricerade lekredskap varit det främsta verktyget som använts för att bedöma säkerheten och standarden har då samtidigt begränsat yrkeskåren i utformning av platser och miljöer för lek.

Den här faktarutan finns i Boverkets skrift från 2015, *Gör plats för barn och unga!* på sid 18.
Här är den förkortad.

Det nödvändiga risktagandet

[…] Elin Beate Sandseter har beskrivit[13] hur barn använder sig av möjligheter till kalkylerat risktagande på en förskolegård sammanfattat i sex punkter:

1. utforska höjder (klättra, klänga, hoppa, balansera)

2. uppleva hög fart (springa, gunga, glida, cykla, skejta)

3. utforska sina gränser för vad som är farligt (klätterväggar, eld, is, vatten)

4. testa vanliga verktyg (tälja, hugga, såga)

5. kämpa (tävla, fajtas, brottas)

6. testa vara själv (gömma sig, dra sig undan)

Det handlar om möjligheten till att med "skräckblandad förtjusning" ta sig an fysiska risker, men också om social dynamik mellan barn och i förhållande till

Ett tillvägagångssätt för att arbeta med säkerhet och spänning på lekmiljöer är att arbeta med det som kallas *balanserade riskbedömningar*. Metoden är utvecklad i England under namnet *Risk Benefit Assessment* och syftar till att skapa miljöer för lek som är *tillräckligt* säkra men som fortfarande erbjuder barnen den spänning de behöver för att utvecklas.

Följande beaktas gällande möjlighet för utmaning och risktagande:

- För att kunna tillgodose barns behov av utmaning och risktagande behöver balanserade riskbedömningar bli en del av kommunens arbete med skolgårdar.
- Naturliga inslag så som stora stenar, höjdskillnader, naturliga hinderbanor med stockar och klätterträd m.m. behöver bli lika vanligt på skolgårdarna som en klätterställning.
- Lekredskapen på skolgårdarna behöver på ett bättre sätt rikta sig till den aktuella åldersgruppen. Vad är det som får det att kittlas i magen på de barnen som går på skolan?

2.3 Trafikytor

Trafikytorna kring skolbyggnaden ska ha en utformning och placering som ger en trafiksäker och ändamålsenlig struktur för elever, verksamhet, vårdnadshavare och transporter.

2.3.1 Parkering

Ytan som avsätts för parkeringsplatser för både bil och cykel ska ta hänsyn till skolverksamhetens behov och förutsättningar.[16] Enligt PBL (8 kap 9 §) ska lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon anordnas i skälig utsträckning. Friytan ska prioriteras högst och vid de tillfällen då det saknas tillräckliga utrymmen för att ordna både friyta och parkering ska friyta ordnas i första hand.

2.3.2 Angöring

Angöringslösningar för att lämna och hämta ska i största möjliga mån utgå från samordnade ytor för parkering och inte separeras till egna trafikytor. Dessa kan vara belägna utanför skolans område. Det ska finnas säkra gånganslutningar till och från utpekad lämnings- och hämtningsplats, busshållplats eller cykelparkering fram till skolbyggnadens entré.

Tyngre trafik och leveranser ska så långt som möjligt skiljas från övrig trafik och vara säkert och tydligt separerat från friyta, avlämningsytor och parkeringar. Tillräcklig svängradie ska finnas så att fordonen inte ska behöva backa. Om backrörelser inte fullt ut kan undvikas ställer det än högre krav på att den yta som krävs är

[16] Boverket (2021). *Entré, plats för parkering, lämning och hämtning av barn samt varutransporter*. https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/arkitektur-och-gestaltad-livsmiljo/arbetssatt/skolors-miljo/byggnaden-och-utemiljon/utemiljons-struktur/entre-och-parkering/ Hämtad 2024-09-16.

ordentligt separerad från andra ytor. Behöver skolverksamheten få leveranser som inte kan separeras ska utformningen tydligt visa att oskyddade trafikanter nyttjar platsen och att dessa är prioriterade. Sådana leveranser sker då förslagsvis vid tidpunkter när konflikter minimeras.

2.3.3 Transportvägar

Luleå kommun arbetar för att motivera till ett hållbart resande i hela kommunen. Det visar sig i projekt som *Bra skolvägar* såväl som inom den fysiska planeringen i stort samt kommunens övergripande arbete med *Mobility management*. Möjligheten att enkelt och säkert ta sig till skolan på cykel, till fots eller med kollektivtrafik bör därför prioriteras högt.

För att göra det enkelt att välja cykeln för elever, vårdnadshavare och anställda, ska det finnas goda cykelparkeringsmöjligheter i anslutning till skolan. Dessa ska vara väl belysta och med möjlighet att låsa fast cykeln på ett bra sätt. Cykelparkeringar med tak är att föredra då de blir lättare att använda året om.



2.4 Dialog och delaktighet

Samverkan och dialog behövs för att utforma och utveckla skolgårdar.

2.4.1 Mellan och inom förvaltningar

I arbetet med utformning och utveckling av skolgårdar är dialog mellan olika kompetenser viktig redan i tidiga skeden. För att vid nybyggnation kunna säkerställa en bra placering av byggnaden i förhållande till skolgården är det viktigt att frågan kommer in tidigt i

planeringen samt att dialog och samverkan mellan berörda förvaltningar sker.

Inför beslut som rör nybyggnation av skola och skolgård ska en barnkonsekvensanalys (BKA) tas fram som underlag. En BKA ska också tas fram vid tillfälliga åtgärder som avsevärt förändrar skolgårdens utformning eller yta, så som placering av moduler eller anvisade platser för upplag.

2.4.2 Med berörda barn

Vid utformning och utveckling av skolgårdar ska berörda barns åsikter och kunskap hörsammas och beaktas. Det är en viktig del i att värna *barns rätt att komma till tals* samtidigt som platskunskap, idéer och behov kan fångas upp och bidra till projektet. Genom riktad dialog ges tillgång till barnets perspektiv, alltså barns egna erfarenheter av platsen, vilket brukar skiljas från ett barnperspektiv som i stället utgår från vuxnas idéer om barns behov[17].

Det är viktigt att dialogen anpassas till projektets karaktär och efter barnens ålder och mognad. Efter genomförd dialog ska tid avsätts för återkoppling till de barn som involverats.





Andra sätt att inkludera barn i utformningen av skolgården kan exempelvis vara att:

- De får tillgång till ytor på skolgården för exempelvis odling och plantering.
- De i samverkan med verksamheten får möjlighet att måla på asfaltytor.

[17] Sveriges Kommuner och Landsting (2015) Skolgården - Förvaltning och utveckling av förskole- och skolgårdar, s.10

- De i samverkan med verksamheten får möjlighet att delta i byggnation av exempelvis gagabollrinkar, hästspiltor eller hinderbanor.



2.5 Utveckling av utemiljön på sikt

En skolgård är en miljö i ständig utveckling och den förändras över tid. Årstidsskiftningar, barnens lek, skötselinsatser och verksamhetens användning påverkar gårdens karaktär och funktion. I förvaltningsprocessen finns en möjlighet att utveckla skolgårdarna till platser med ökat lekvärde och med ett innehåll som bättre lever upp till barnens och verksamhetens behov.

2.5.1 Målbild och skötselplaner

En målbild för hur gården ska förvaltas, både på kortare och längre sikt bör formuleras genom dialog mellan landskapskompetens, förvaltare och verksamhet för varje fastighet. Målbilden bör innehålla strategier eller riktningar exempelvis gällande hur vegetation och gröna ytor ska skötas och utvecklas, överenskommelser kring sopning av gården eller hur snöröjning kan genomföras i samspel med barns platser för lek.

Då en befintlig skolgård står inför en ombyggnation bör utformningen genomföras i dialog mellan barn, verksamhet, förvaltare och landskapskompetens inom den kommunala organisationen.

Vid nybyggnation bör en skötselplan med målbeskrivning för vegetation och hantering av snö på platsen överlämnas till förvaltare då projekttiden löper ut så att detta kan läggas in i planeringen för respektive fastighet.

3 Genomförande av riktlinjerna

Detta kapitel tar upp viktiga steg som behöver tas för att riktlinjerna ska kunna genomföras och följas.

3.1 Planering

Dessa riktlinjer omfattar endast kvartersmark som används som utemiljö för grundskolan. Infrastruktur- och serviceförvaltningens avdelning Fastigheter ansvarar för förvaltning och underhåll av de kommunala fastigheterna och därmed skolgårdarna.

Riktlinjerna kan i sin nuvarande form användas vid nybyggnation av grundskolegårdar samt i framtagande av detaljplaner som rör användningen SKOLA. Den kan också användas som ett stöd vid granskning av utformningsförslag för grundskolegårdar.

För att riktlinjerna ska vara till hjälp vid utveckling av befintliga skolgårdar behöver dock en handlingsplan tas fram. Där ska strategier, mål och åtgärder konkretiseras och någon form av prioriteringsordning tas fram.

3.1.1 Handlingsplan

En inventering av befintliga grundskolegårdar ska ligga till grund för värdering av skolgårdarnas nuläge. Bedömningen ska även ta hänsyn till beståndet som helhet samt utgöra underlag för en handlingsplan.

I handlingsplanen bör förslag ges till vilken ordning befintliga skolgårdarna kan komma att vara aktuella för åtgärder. Däri ska det även beskrivas vad som legat till grund för förslag till ordning. Grundläggande för att uppnå riktlinjerna är att skolgårdarna ska ha rätt storlek (för antalet barn) på ytan, fungera för både verksamhet och lek, ha god kvalitet och höga lekvärden samt fungera året om. Dessa parametrar är det mest grundläggande som behöver kunna läsas ut av en sådan inventering.

Utöver detta finns ett antal frågeställningar (kan finnas fler än redovisat nedan) som behöver vägas in vid framtagande av en prioriteringsordning för åtgärder:

- socioekonomiska förutsättningar i området
- barntäthet och demografi i skolans närhet
- ålder på befintlig skolgård eller antal år sedan senaste upprustningen

- bedömt skick på skolgårdens ytor och redskap
- förväntad omfattning på nödvändiga åtgärder (stor, mellan, liten)

Åtgärdsprioriteringen i handlingsplanen kan inte vara statisk, utan måste vara flexibel nog att kunna förändras för att följa allt från konjunkturläge till politisk vilja.

Handlingsplanen bör, förutom att peka ut större ombyggnationer i en prioriteringsordning, även peka ut mindre åtgärder som kan höja skolgårdens kvalitet på ett enkelt sätt. Dessa åtgärder ska kunna plockas ut ur handlingsplanen och genomföras separat oberoende av den angivna prioriteringsordningen.

Under både framtagande och genomförande av handlingsplanen ska dialog föras med ansvariga för drift och underhåll av skolgårdarna. Detta för att säkerställa att åtgärdsförslag är förankrade utifrån ett driftperspektiv.

3.2 Byggande

Riktlinjerna ska spridas till konsulter och andra externa som medverkar i byggnationen av skolgårdar. De ska användas internt vid granskande av ritningar (på skolgårdsutformning) för att se så att förslagen uppnår riktlinjerna.



§ 19

Riktlinjer för utformning och utveckling av grundskolans utemiljöer

Ärendenr 2025/305-1.3.1.3

Barn- och utbildningsnämndens beslut

Barn- och utbildningsnämnden beslutar att anta yttrandet nedan som sitt eget och avge som barn- och utbildningsnämndens yttrande till kommunstyrelsen.

Sammanfattning av ärendet

Barn- och utbildningsförvaltningen initierade 2022 behov av utvecklad planering och långsiktighet för kommunens skolgårdar och utemiljöer. I många skolor är behoven eftersatta och grundskolans rektorer behöver stöd i arbetet. Det är viktigt att rätt kompetens har uppdraget, att budget finns avsatt samt att arbetssätt finns för förvaltningsövergripande samverkan så att åtgärder i utemiljöer både planeras och blir genomförda utifrån behov.

Riktlinjer för utformning och utveckling av grundskolans utemiljöer har tagits fram av infrastruktur- och serviceförvaltningen (ISF) för att kunna skapa goda förutsättningar för utveckling av grundskolans utemiljöer. Riktlinjerna hanterar både frågor om hur nya utemiljöer på grundskolor ska utformas samt hur befintliga utemiljöer ska kunna utvecklas. För att riktlinjerna ska kunna vara till stöd för alla de verksamheter som behöver dem ska beslut om antagande ske av kommunstyrelsen.

Arbetsmarknads- och utbildningsförvaltningen (AUF) är positiv till ISF:s ambition med dessa riktlinjer i syfte att underlätta stöd till kommunens grundskolor. En handlingsplan ska tas fram utifrån riktlinjerna där bland annat strategier, mål och åtgärder konkretiseras och prioriteringsordning ska ingå. Denna handlingsplan bedömer AUF blir det primära stödet till rektors verksamhet. AUF anser riktlinjerna välskrivna och omfattande. AUF har synpunkter kring ansvar för styrande principer och samordning (inklusive budgetprocess) inför det fortsatta arbetet.

Arbetsmarknads- och utbildningsförvaltningens yttrande
Skolan saknar idag tillräckligt markområde vid vissa skolor. AUF uppfattar därför en målkonflikt i den skrivning som kopplas till översiktsplanen ”det ska finnas minst 30 kvm utomhusyta per barn…” (sida 5, punkt 3). Eftersom riktlinjen tar stöd i översiktsplanens ytkrav måste det uppmärksammas att

översiktsplanens ytkrav inte anses genomförbart på alla platser där grundskolor finns idag. I detta förslag till riktlinje framgår (sida 8, fyra punktsatser) ett försök att mjuka upp ytkravet. AUF kan inte alltid tillgodose översiktsplanens krav men är positiv till riktlinjens ambition.

I riktlinjen lyfts ett antal punkter där olika behov kan finnas av åtgärder för ljud/luft, balanserade riskbedömningar, trafiksäkerhet, prioritet mellan friyta och friyteinskränkande behov etcetera. I fortsatt arbete som nämns (exempelvis kapitel 2.4 och kapitel 3) anser AUF att det är viktigt att ISF, i samverkan med berörda verksamheter, tar fram rutiner och/eller processer för att beskriva hur denna samverkan och dialog ska gå till avseende ansvar, roller och koppling till budgetprocess.

Barn- och utbildningsnämndens arbetsutskott har 2026-02-04 § 12 föreslagit barn- och utbildningsnämnden besluta att anta yttrandet ovan som sitt eget och avge som barn- och utbildningsnämndens yttrande till kommunstyrelsen.

Sammanträdet
Arbetsmarknads- och utbildningsförvaltningen föredrar ärendet.

Beslutsgång
Ordföranden ställer arbetsutskottets förslag under proposition och finner att barn- och utbildningsnämnden bifaller förslaget.

Beskrivning av ärendet
Grundskolan har idag cirka 33 utemiljöer. Vissa är i bra skick, andra har mindre behov och några har stora åtgärdsbehov. Ett önskemål från AUF har varit att hitta ett förvaltningsövergripande samarbete och att skapa gemensamma arbetssätt för att förhindra att gårdarna blir eftersatta med stora åtgärdsbehov. Ett steg i den riktningen var att ISF 2018 fick ett utökat underhållsansvar gällande hela fastigheten, det vill säga även för utemiljön och inte enbart byggnaderna. Det har förbättrat förutsättningarna för ett fungerande underhåll. Samtidigt kvarstår behov där skolor idag saknar utrustning, det vill säga utveckling av gårdarna. Kommunen har även förstärkt en koppling till Boverkets rekommendationer om ytor/elev genom införande av ett ytkrav i Luleå kommuns översiktsplan.

Idag avsätter AUF investeringsmedel för att en gård ska kunna utvecklas. Därefter beställs en åtgärd från ISF/fastigheter. AUF bedömer, precis som beskrivs i kapitel 2.4 till kapitel 3 i riktlinjen, att dialog och delaktighet såväl inom ISF som mellan förvaltningar, är avgörande för att rätt åtgärder ska kunna planeras och genomföras. Det finns därför ett tydligt behov av att utveckla en mer kommungemensam och planmässig hantering. AUF är positiv till förlaget

till riktlinjer då dokumentet förväntas utgöra grund för en handlingsplan där strategier, mål och åtgärder konkretiseras och prioriteringsordning framgår. AUF bedömer att det blir den senare handlingsplanen som utgör det konkreta stödet till verksamheterna.

AUF vill att skolans utemiljö ska vara en plats som tillgodoser skolans behov men också behov utanför skoltid. AUF ser därför goda möjligheter att i fortsatt arbeta för en förbättrad samplanering avseende både skolgårdars innehåll och kompletterande ytor i en skolas närhet (till exempel lek-, park-, grönområden, boll- och idrottsplaner, naturområden) för god kvalitet i stadsdel/område.

Riktlinjer för utformning och utveckling av grundskolans utemiljöer är ett omfattande dokument som berör skolans uppdrag där flera kompetens-/uppdragsområden finns inom ISF (fastigheter, trafik, park) men också i kommunstyrelseförvaltningen (översiktsplan) liksom vissa uppdrag i kultur- och fritidsförvaltningen (idrottsplatser, aktivitetsytor). AUF:s synpunkter handlar främst om två frågor. Dels den styrande principen om 30 kvm/elev i friyta, dels om samordningsansvaret (inklusive budget).

Dialog
Dialog har skett internt med arbetsmarknads- och utbildningsförvaltningens och grundskolans ledning samt med infrastruktur och serviceförvaltningen.

Beslutsunderlag
- Riktlinjer för utformning och utveckling av grundskolans utemiljöer, BUF Hid: 2026.154
- Infrastruktur- och servicenämndens beslut 2025-06-12 § 75, BUF Hid: 2026.155
- Arbetsmarknads- och utbildningsförvaltningens förslag avseende riktlinjer för utformning och utveckling av grundskolans utemiljöer, BUF Hid: 2026.153
- Barn- och utbildningsnämndens arbetsutskotts beslut 2026-02-04 § 12, BUF Hid: 2026.215

Beslutet skickas till
Kommunstyrelseförvaltningen
Skolchef grundskola
Arbetsmiljösamordnare

Förslag till beslut gällande markanvisning del av Björsbyn 1:12 (Dalbo)

Ärendenr 2026/1435-3.1.2.2

Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut

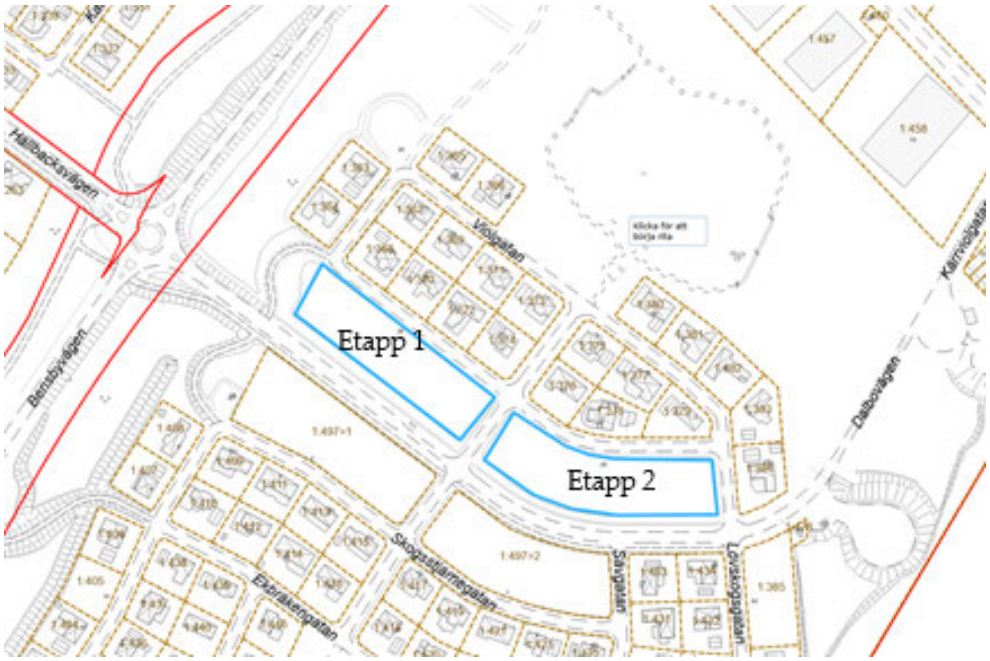
1. Kommunstyrelsen beslutar att direktanvisa etapp 2 samt ge option på etapp 1 inom del av fastigheten Björsbyn 1:12 i Dalbo till Innovative Living Sweden AB, 559153-3368. Markanvisningen gäller från och med kommunstyrelsens beslut och två år, enligt bifogat markanvisningsavtal.
2. Mark- och exploateringschefen får underteckna ändringar och tillägg enligt 12 §, medgivande till vidareöverlåtelse enligt 13 § samt efterföljande överlåtelsehandlingar.

Sammanfattning av ärendet

Luleå kommun bjöd i början av 2022 in till intresseanmälan för markanvisning av ett område för rad-, par- eller kedjehus i Dalbo, området som markanvisades var det området som benämns som etapp 1 och etapp 2, se karta över etappindelning. Markanvisningen genomfördes som ett jämförelseförfarande och markanvisades till ett bolag. Bolaget valde senare att återlämna markanvisningen till Luleå kommun. Mot denna bakgrund föreslås området nu anvisas genom direktanvisning till Innovative Living Sweden AB, som under 2026 har presenterat ett förslag som bedöms uppfylla kommunens intentioner för området.



Orienteringskarta över området Dalbo



Etappindelning

Kommunstyrelseförvaltningen föreslår att bolaget får markanvisning för etapp 2, cirka 4 600 kvadratmeter, samt option på etapp 1, cirka 4 100 kvadratmeter, inom del av fastigheten Björsbyn 1:12 i Dalbo till och med den 1 november 2028 i enlighet med bifogat markanvisningsavtal. Optionen innebär att bolaget inom markanvisningstiden har möjlighet att bebygga och förvärva marken etappvis. Etapp 2 ska bebyggas med tre parhus som upplåts med äganderätt.

Dialog
Dialog har förts med Innovative Living Sweden AB om bolagets förslag och om villkoren för markanvisningen. Ärendet har beretts inom kommunstyrelseförvaltningen.

Beslutsunderlag

- Markanvisningsavtal - del av Dalbo 26 oktober 2026

Charlotte Reinholdt
Mark- o Exploateringsingenjör

Beslutet skickas till

Kommunstyrelseförvaltningen, mark- och exploateringskontoret

LULEÅ KOMMUN

MARKANVISNINGSAVTAL
Innovative Living Sweden AB – del i Dalbo
LULEÅ KOMMUN

Detta markanvisningsavtal har träffats mellan:

Luleå kommun, org nr 212000-2742
971 85 Luleå, (”Kommunen”); och

Aktör: Innovative Living Sweden AB, org nr: 559153-3368
Aurorum 1C
97775 Luleå
070-5897911

§ 1 Bakgrund
Luleå kommun har under början av år 2022 bjudit in till intresseanmälan för markanvisning av område för bebyggelse av rad-, par- eller kedjehus på Dalbo, planlagt (PL 457_1), Bilaga 1.

Markanvisning tilldelades i samband med intresseanmälan 2022. Under 2026 har en Aktör skickat in en intresseanmälan och kommunen har haft möte med Aktören som presenterat förslag vilket bedömdes väl uppfylla kommunens intentioner och ambitioner för området varför de föreslås tilldelning av detta område.

Detta avtal ska ligga till grund för beslut om markanvisning till Aktören 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
Aktören erhåller genom denna markanvisning ett av två möjliga områden (Etapp 1 och Etapp 2) på Dalbo, Etapp 1 ca 4100 kvm och Etapp 2 ca 4600 kvm av fastigheten Björsbyn 1:12 (hädanefter benämnt markanvisningsområdet) för uppförande av tre parhus per etapp. Markanvisning för Etapp 2 samt option för Etapp 1 har markerats på bifogad karta, Bilaga 2.

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

Markanvisningen gäller från och med kommunstyrelsens beslut om markanvisning i enlighet med Markanvisningsavtalet och fram till att överlåtelse- och genomförandeavtal (”Marköverlåtelseavtalet”) tecknats, dock längst två år efter kommunstyrelsens beslut.

§ 3 Aktören förslag och markens bebyggande
Aktören ska bebygga markanvisningsområdet, Etapp 2 med tre parhus. Bostäderna ska upplåtas med upplåtelseform - äganderätt.

Aktörens förslag till utformning framgår av Bilaga 3.

§ 4 Marköverlåtelse
När Aktören 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 Aktören måste påbörja byggnation i väsentlig omfattning inom viss tid efter avtalets undertecknande. Det innebär att Aktören enbart erhåller vilande lagfart till dess att villkoret om byggnadsskyldighet är uppfyllt.

Köpeskillingen ska baseras på marknadsvärdet vid tidpunkt för tecknande av köpeavtal. Om köpeavtal tecknas vid en senare tidpunkt ska markpriset omprövas utifrån då gällande marknadsvärde eller av kommunen fastställd taxa.

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

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

Kommunen ansöker om och bekostar erforderlig fastighetsbildning, innefattande avstyckning och vid behov fastighetsreglering, 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. Aktören äger rätt att under markanvisningstiden beträda området för erforderliga förberedande undersökningar, mätningar, osv. Sker inte förvärv av markanvisningsområdet ska Aktören på egen bekostnad återställa markanvisningsområdet efter vidtagna underökningar 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 i enlighet med Lumires VA riktlinjer. Aktören-bygger sedan internt nät från förbindelsepunkterna för ovan nämnda anläggningar.

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

Dagvatten får anslutas på kommunens nät.

§ 10 Bulleråtgärder
Aktören är medveten om att markanvisningsområdet är utsatt för buller från lokalgator inom stadsdelen, vilket kan medföra att byggnationen och den exteriöra boendemiljön behöver anpassas för att klara gällande bullernivåer.

Aktören ansvarar för och bekostar de bullerdämpande åtgärder som kan komma att krävas för att klara gällande bullernivåer och ska i samband med bygglovsansökan skriftligt redovisa vilka bullerdämpande åtgärder som vidtas för att klara gällande bullernivåer om ansvarig myndighet kräver det.

§ 11 Upphörande av markanvisning
Parterna är överens om att Kommunen äger rätt att häva avtalet och omedelbart återta markanvisningen om Aktören inte genomför projektet i den takt och/eller i enlighet med de villkor som framgår av detta avtal.

Aktören är införstådd med att en hävning av avtalet och återtagen markanvisning inte ger Aktören 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.

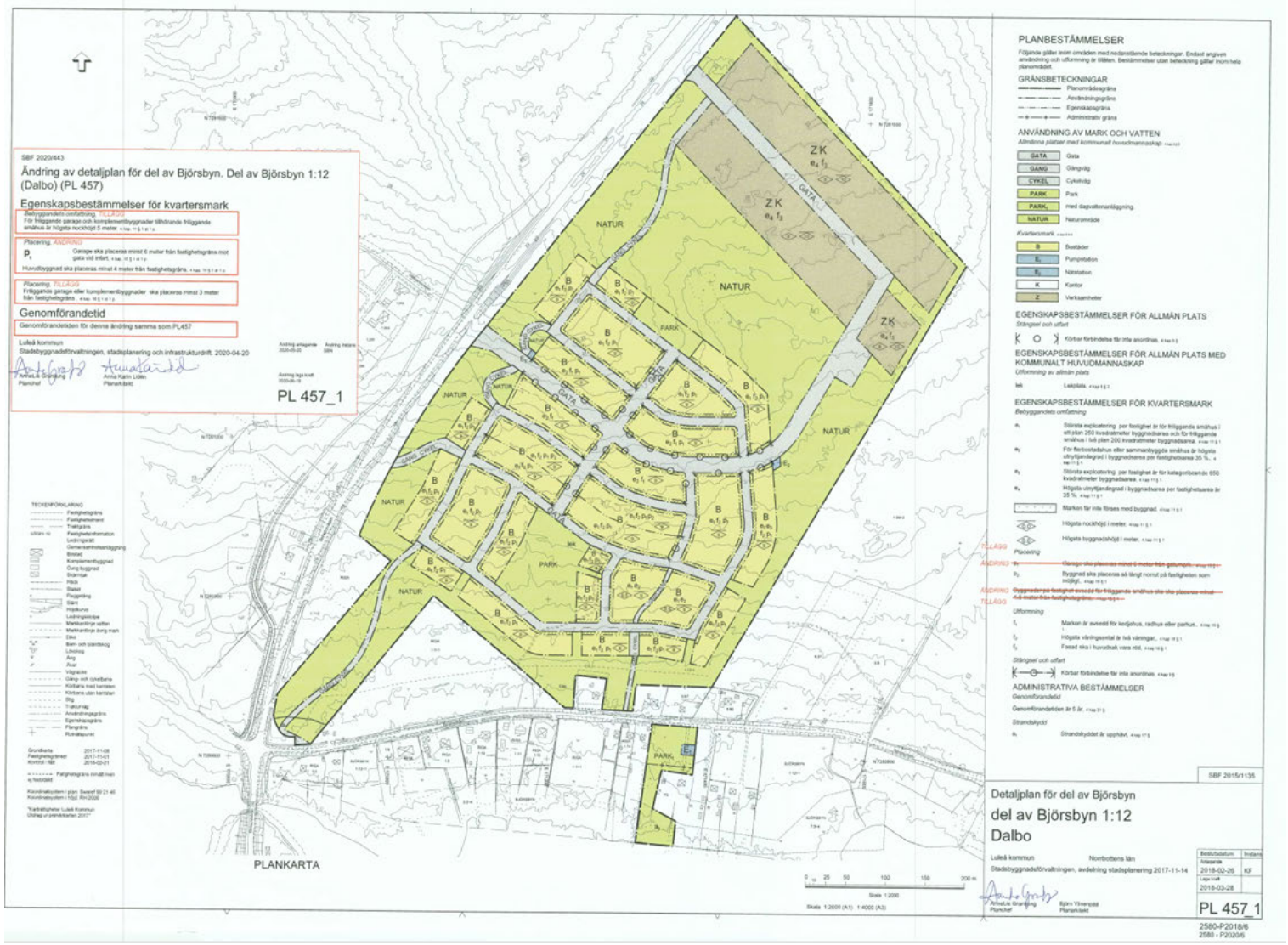
§ 15 Kommunens godkännande
Avtalet gäller under förutsättning av kommunstyrelsens godkännande.

Luleå 2026-10-	Luleå 2026-10-
För Luleå Kommun	För Aktören
…….	……..
Roger Tuomas Mark och Exploateringschef	
	För Aktören
	……..

Bilaga 1: Detaljplan, PL 457_1
Bilaga 2: Karta markanvisningsområde
Bilaga 3: Aktörens förslag, Etapp 1 och Etapp 2

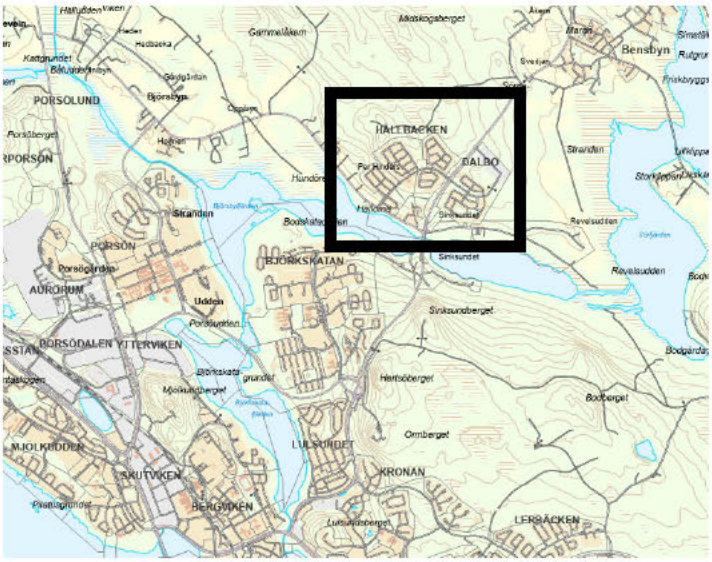
LULEÅ KOMMUN

Bilaga 1

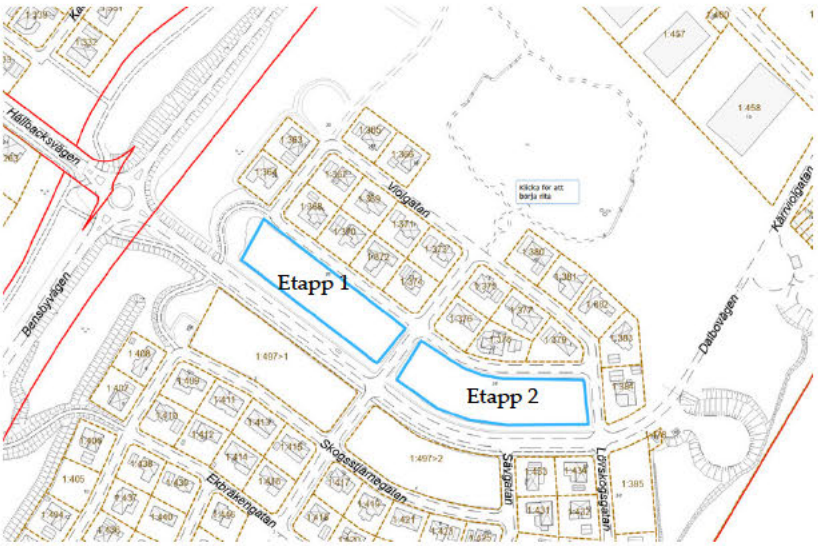


LULEÅ KOMMUN

Bilaga 2

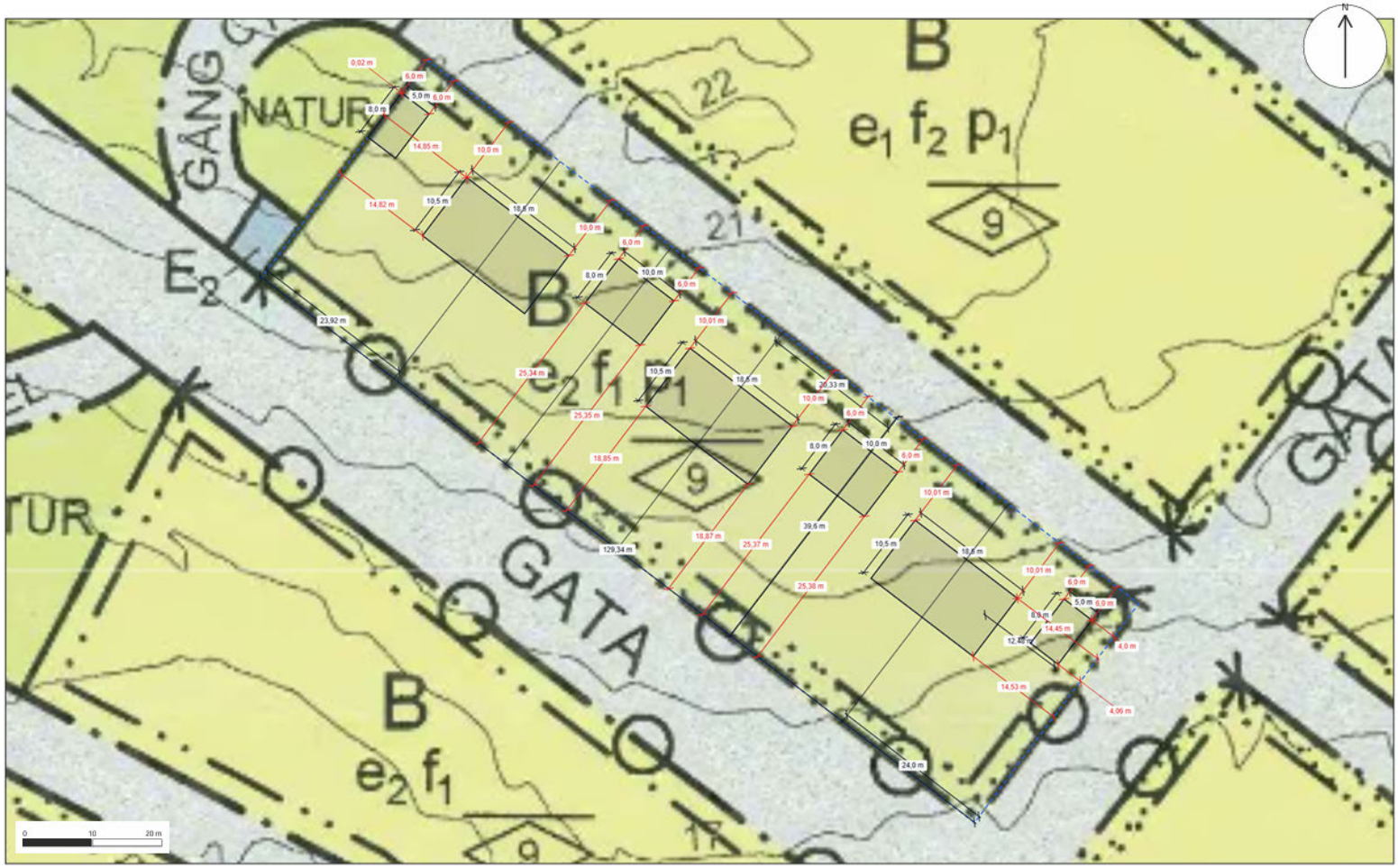






LULEÅ KOMMUN

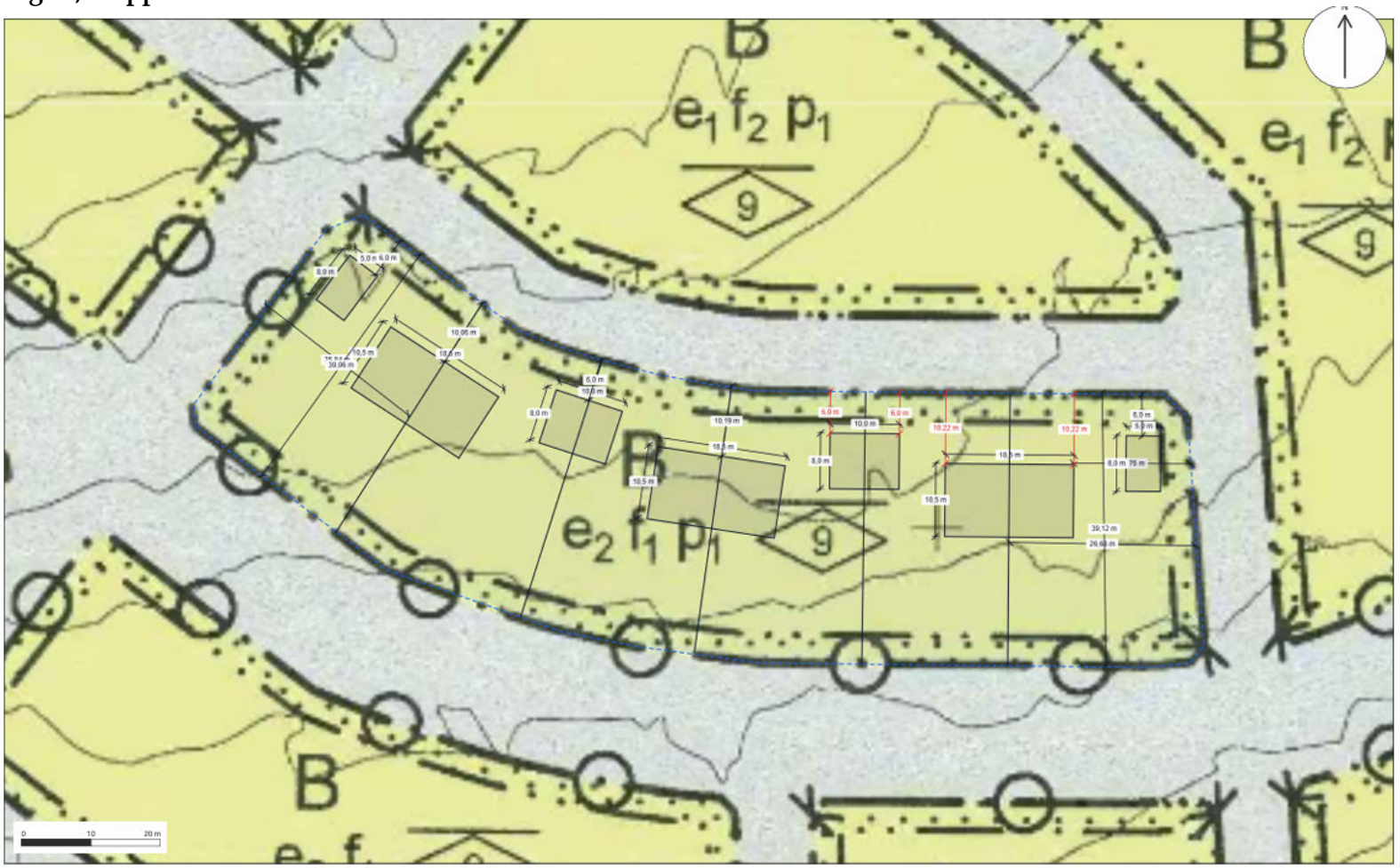
Bilaga 3, Etapp 1



FÖRKLARINGAR	FASTIGHET	ADRESS		RITNINGSNR
Mått anges i meter. Streckad linje: tomtgräns. Röda mått: avstånd från byggnad till tomtgräns.	Violv. etapp1	Violvägen, Luleå		
	RITNINGEN VISAR Situationsplan	UPPRÄTTAD AV Johan Eriksson	DATUM 2026-09-20	
	ÖVRIGT	SKALA / FORMAT 1:500 A3 L	REV. DATUM 2026-09-20	A1

LULEÅ KOMMUN

Bilaga 3, Etapp 2



FÖRKLARINGAR
Mått anges i meter.
Streckad linje: tomtgräns.
Röda mått: avstånd från byggnad till tomtgräns.

FASTIGHET	ADRESS		RITNINGSNR
Violv. etapp2	Violvägen		
RITNINGEN VISAR	UPPRÄTTAD AV	DATUM	
Situationsplan	Johan Eriksson	2026-09-20	
ÖVRIGT	SKALA I FORMAT	REV. DATUM	A1
	1:500 A3 L		

Förslag till beslut om planuppdrag för del av Porsön, Porsön 1:427

Ärendenr 2026/1007-3.1.1.3

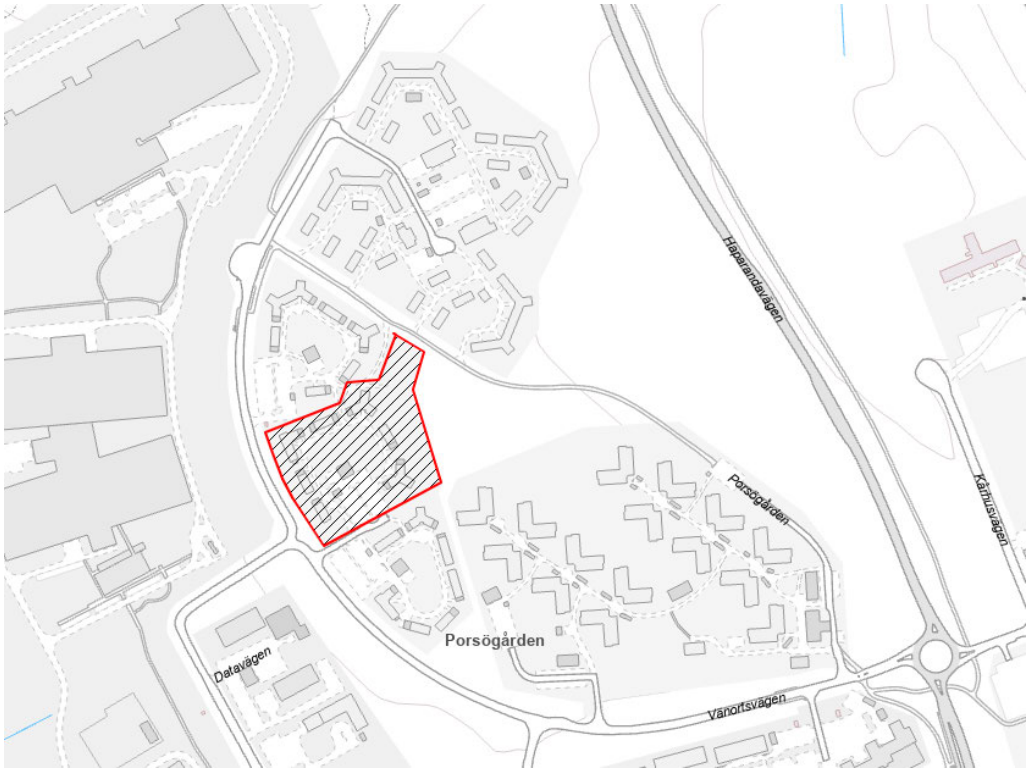
Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut

Samhällsbyggnadsutskottet beslutar att ge kommunstyrelseförvaltningen i uppdrag att upprätta förslag till ny detaljplan för Porsön 1:427. Syftet med detaljplanen är att pröva fastighetens lämplighet för förtätning med studentbostäder i flerbostadshus.

Sammanfattning av ärendet

Studentbostäder i Norden AB har ansökt om planuppdrag för att pröva en förtätning med studentbostäder inom den egna fastigheten Porsön 1:427. Förfrågan avser inledningsvis tre flerbostadshus i tio våningar med upp till 300 lägenheter.

Fastigheten ligger på Porsön mellan Vänortsvägen och Haparandavägen. Den nya bebyggelsen är tänkt att placeras öster om de befintliga flerbostadshusen, på mark som i dag utgörs av skog.

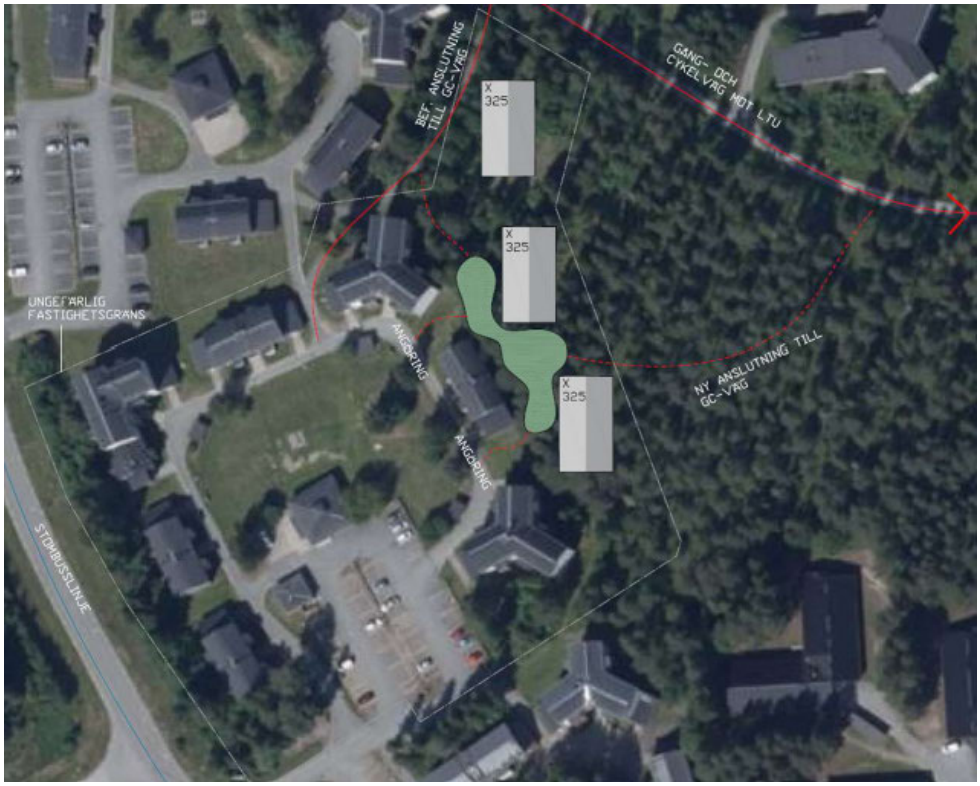


Fastigheten Porsön 1:427 inringat. Planområdesgräns utreds vidare under planarbetet.

Förfrågan bedöms vara förenlig med Översiktsplan 2040, eftersom området ingår i tät struktur. Fastigheten omfattas av detaljplan PL 25 för del av Stor-Porsön från 1994, men den medger inte den föreslagna förtätningen.



Utsnitt ur gällande detaljplan PL 25



Utsnitt från ansökan som redovisar föreslagen förtätning motsvarande 3 flerbostadshus. Under planarbetet utreds vad som är möjligt.

I detaljplanearbetet prövas markens lämplighet och bebyggelsens utformning utifrån platsens förutsättningar. Målet är att skapa en hållbar och välfungerande helhet som samspelar med omgivningen.

Följande aspekter bedöms vara särskilt viktiga att utreda under planarbetet:

Angöring, parkering, hållbara transporter samt behov av friyta
Angöring, parkering, cykelparkering och friytor behöver studeras samlat för att skapa en fungerande och långsiktigt hållbar lösning.

Grönstruktur
Området ligger i anslutning till befintlig grönstruktur. Naturvärden och trädmiljöer behöver därför inventeras. Särskilt skyddsvärda träd och viktiga gröna samband bör identifieras för att bedöma hur spridningskorridorer kan bevaras eller stärkas.

Gestaltning
Bebyggelsens placering, volym, höjd och utformning behöver studeras med hänsyn till områdets karaktär och omgivande bebyggelse.

Koppling för gående och cyklister
Gång- och cykelförbindelserna längs med Vänortsvägen är i dag begränsade. Möjligheten att skapa en anslutning till befintlig gång- och cykelväg i nordost bör studeras vilket skulle skapa bättre förutsättningar för gående- och cyklister att ta sig till och från området.

VA och dagvatten
Fastigheten ligger inom kommunalt verksamhetsområde för vatten och spillvatten och det finns en anslutningspunkt vid fastighetsgräns. Hantering av dagvatten behöver utredas vidare.

Dialog
Dialog har förts med berörda tjänstepersoner inom kommunstyrelseförvaltningen och infrastruktur- och serviceförvaltningen, kommunala bolag samt den sökande. Fortsatt dialog med berörda intressenter sker inom ramen för detaljplaneprocessen enligt 5 kap. 11–12 §§ plan- och bygglagen.

Beslutsunderlag

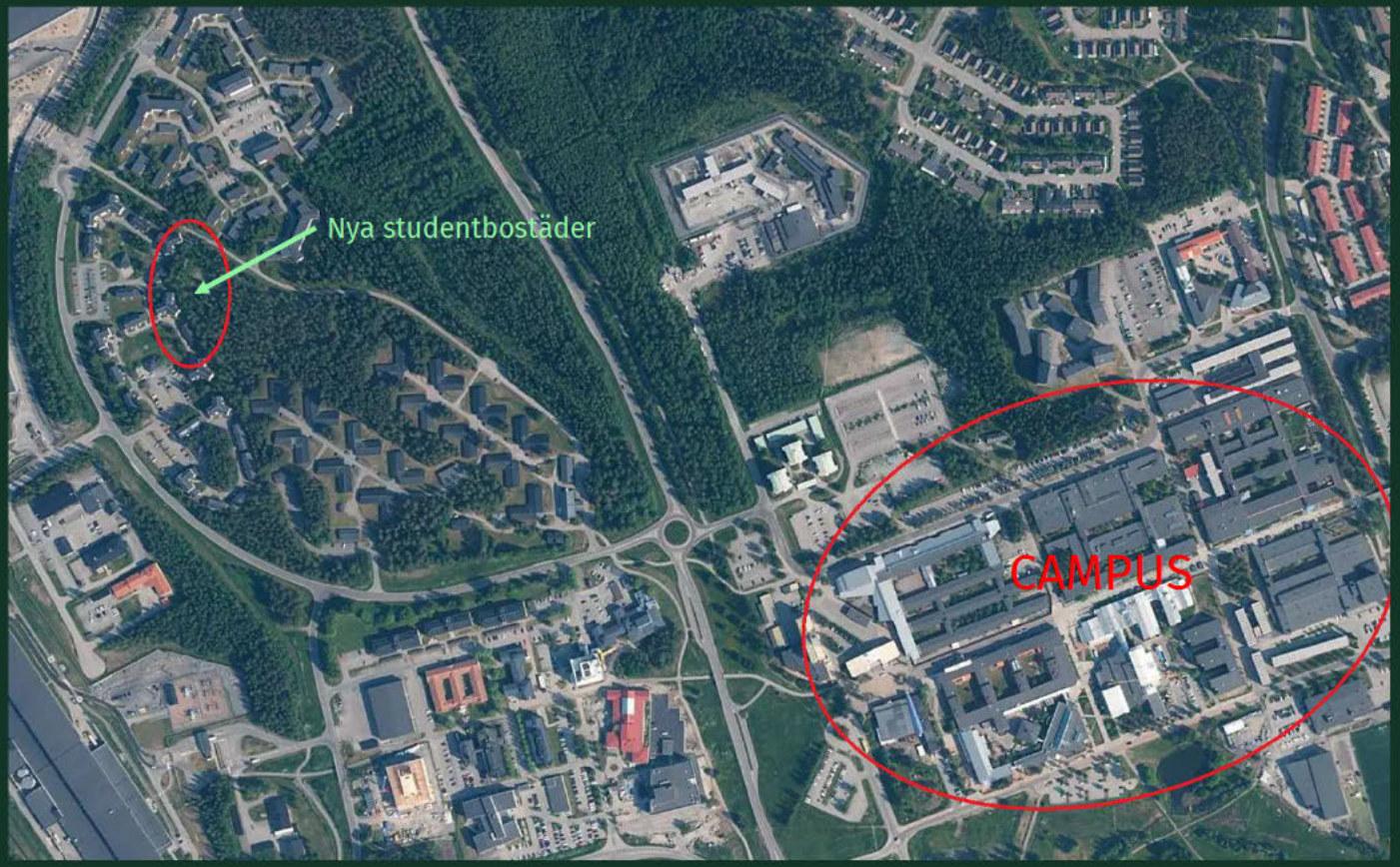
- Ansökan om planuppdrag för Porsön 1:427, KLF Hid: 2026.8632

Karin Geijer
Planarkitekt

Beslutet skickas till
Studentbostäder i Norden AB
Kommunstyrelseförvaltningen, detaljplanekontoret

STUDENTBOSTÄDER
I NORDEN AB

Porsön- Studentbostäder



Plats för planerat utvecklingsområde

STUDENTBOSTÄDER
I NORDEN AB

Kommunikation och transport

Till området finns redan etablerade och bra förbindelser för gång- och cykel samt busslinjer till universitetet



Karta över busslinjer

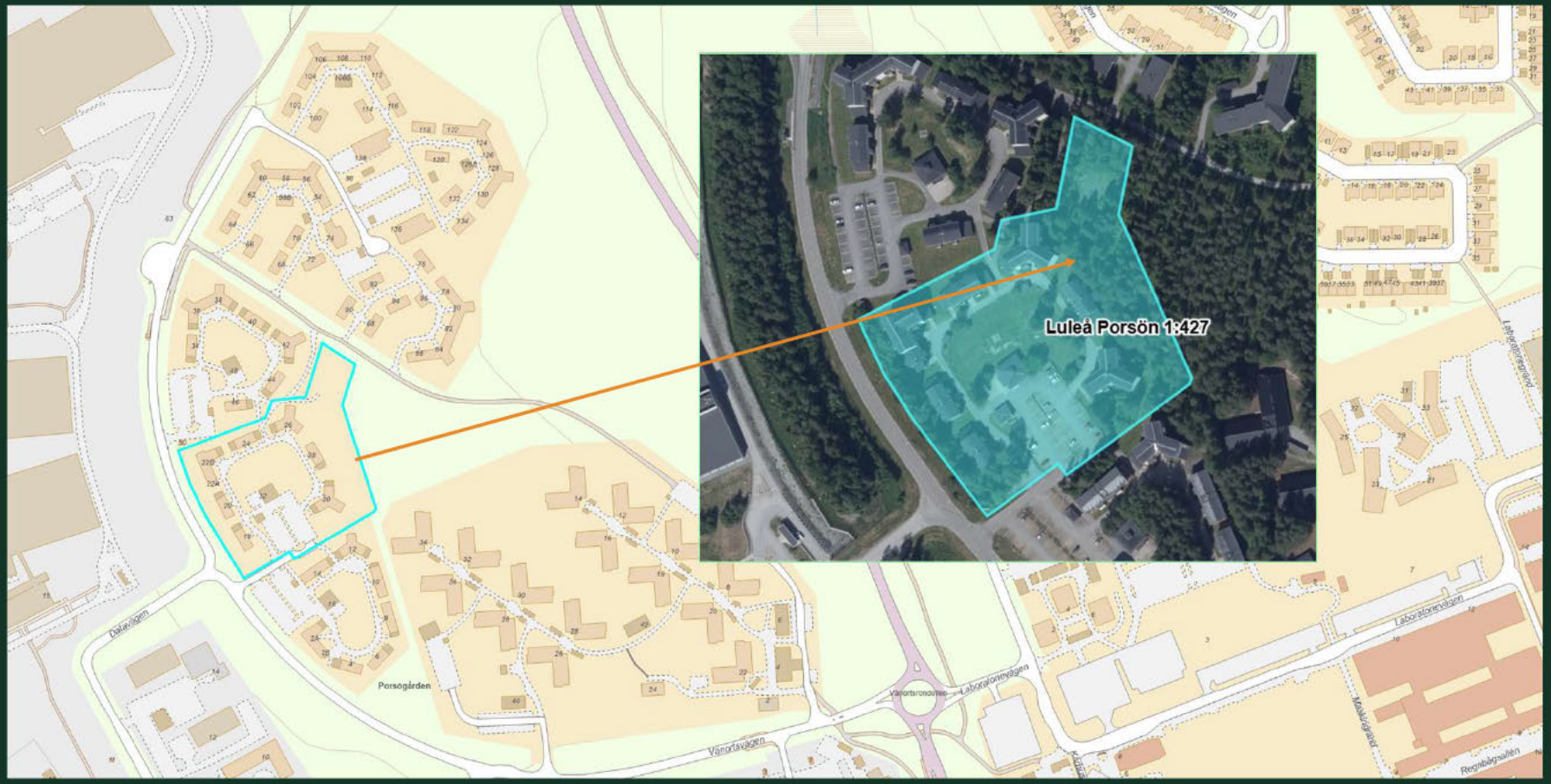


Karta över cykelstråk

Cykelleder och busslinjer

STUDENTBOSTÄDER I NORDEN AB

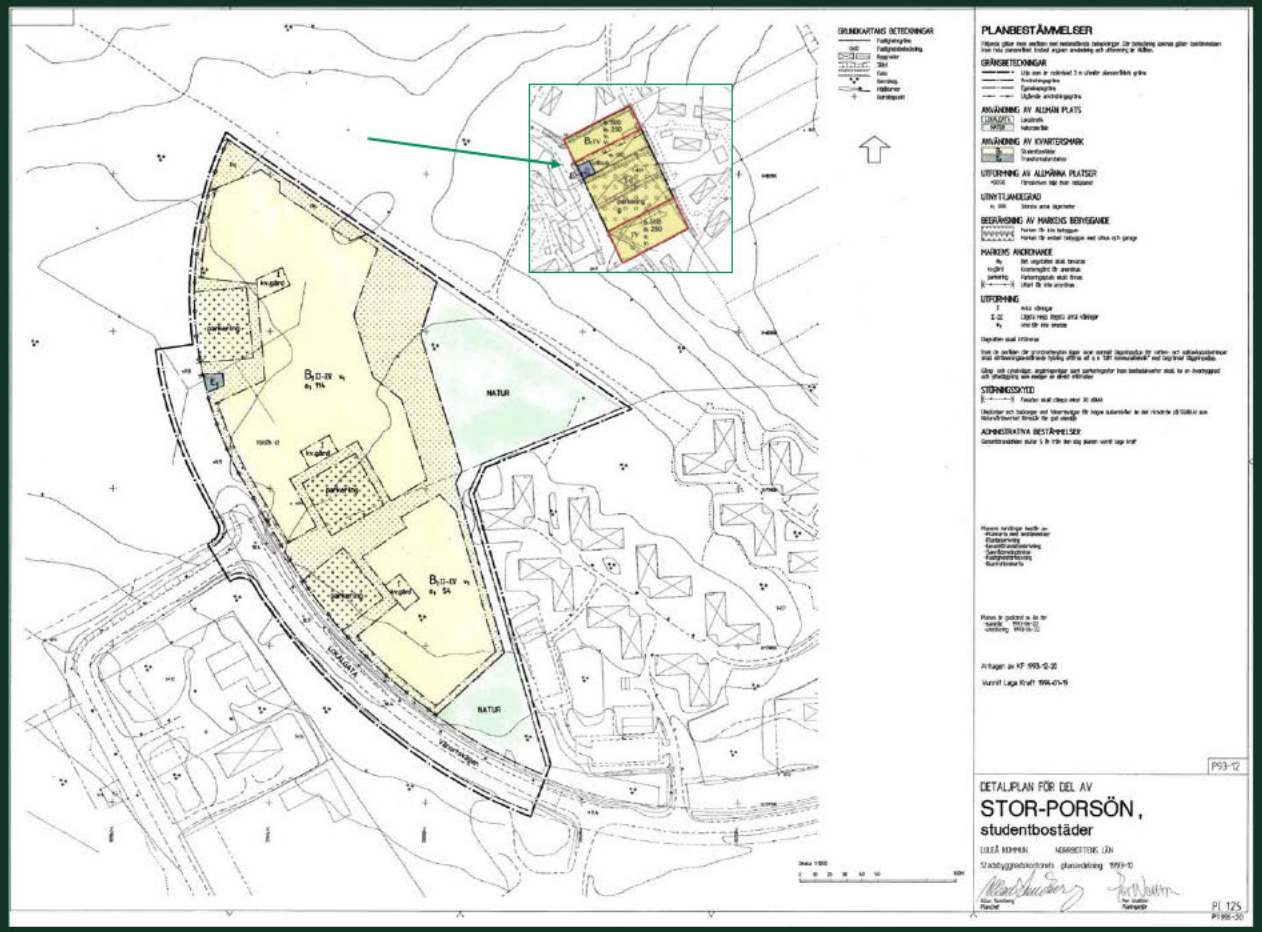
Porsön 1:427



Fastighetens läge och placering inom Porsön

STUDENTBOSTÄDER
I NORDEN AB

Befintlig detaljplan

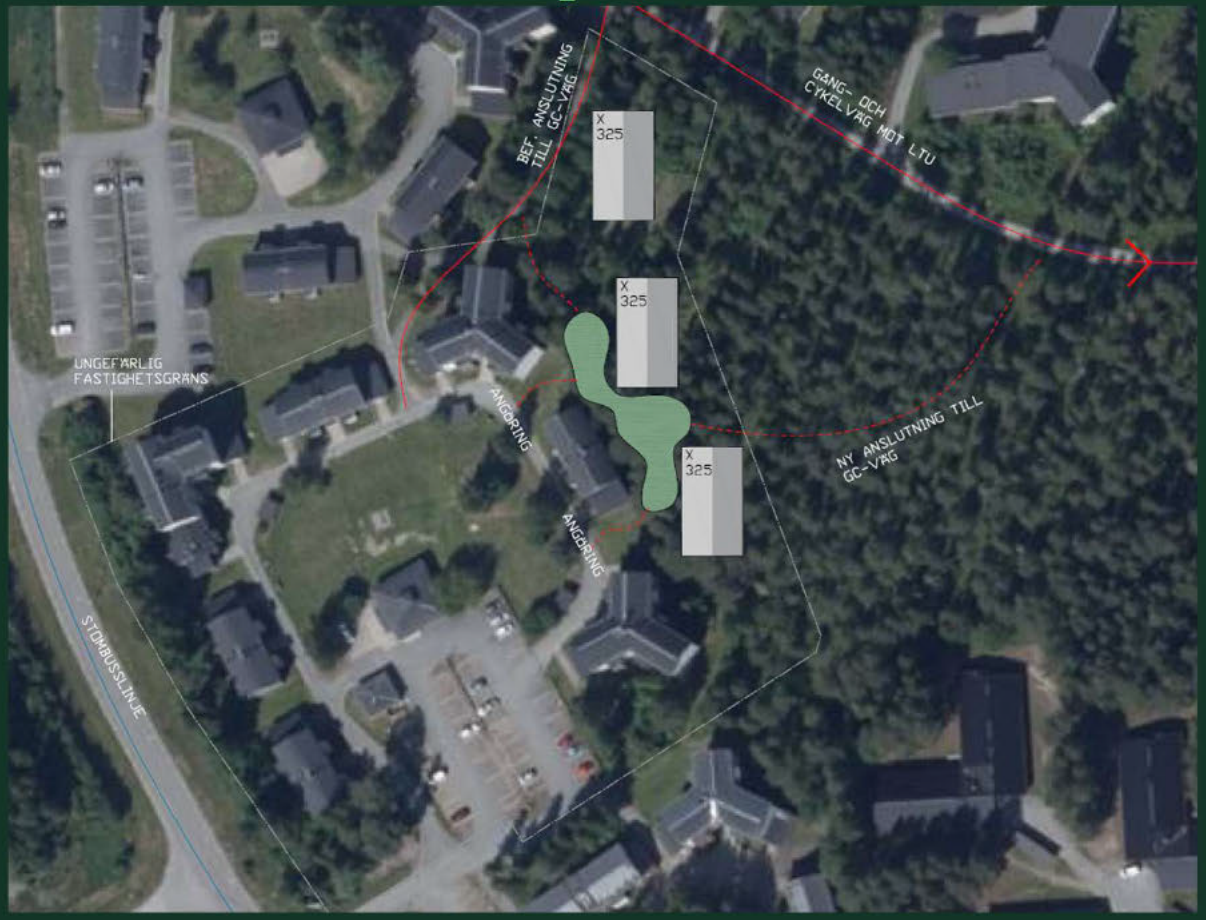


- Detaljplan för del av Stor-Porsön, PL 125
- Laga kraft 1994-01-19
- Prickmark mot naturmark inom fastighetsgränsen
- Begränsad utnyttjandegrad i antalet bostäder
- 2019 förtätades Porsön med två flerbostadshus på fastigheten Porsön 1:431

Gällande detaljplan och bestämmelser

STUDENTBOSTÄDER I NORDEN AB

Situationsplan

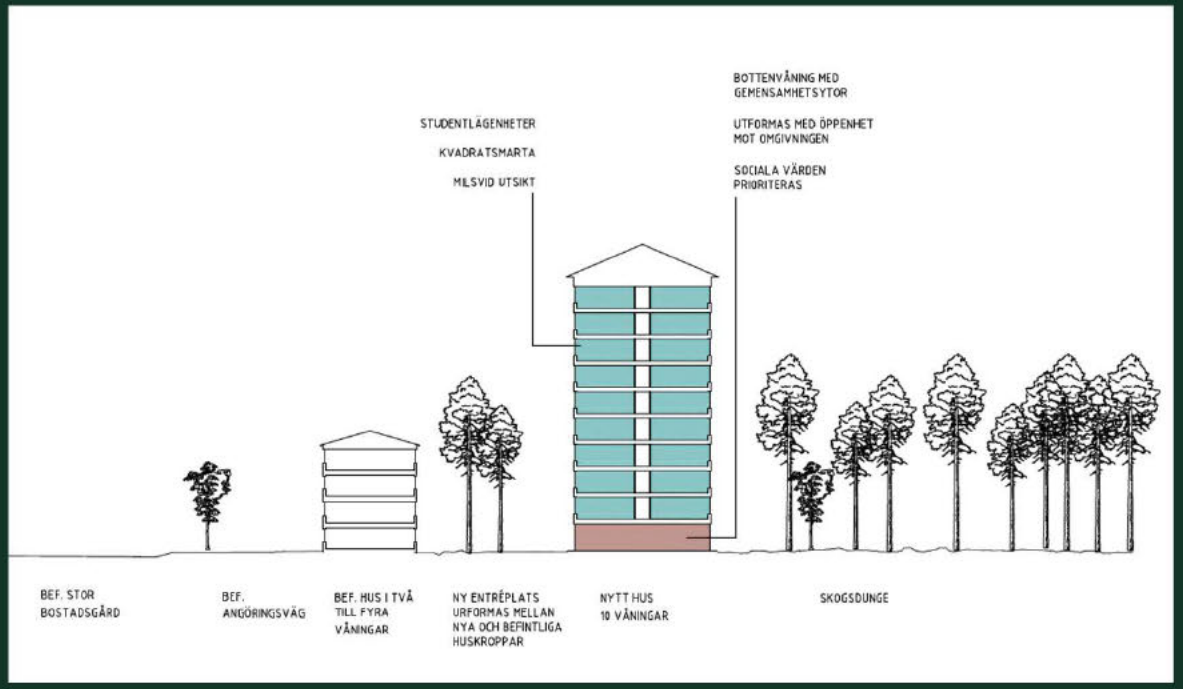


Skiss, tidigt skede situationsplan

- Ett boende i direkt kontakt med naturen där skogen blir en integrerad del av livsmiljön och skapar lugn, kvalitet och långsiktigt värde.
- Förslag på placering av tre nya byggnader
- Placering i skog och nära naturmark
- Angöring mot befintliga gårdar
- Angöra mot befintliga GC-vägar
- Nya anslutningar är möjliga
- Tillför mervärde till området och bidrar med ett nytt inslag som skapar variation.

STUDENTBOSTÄDER I NORDEN AB

Sektion & volym



- Totalt önskas tillskapa ca 300 lägenheter
- Plats för 3st flerbostadshus
- Föreslagen våningsantal: 10st
- Per byggnad ca 100 lägenheter
- Kvadratsmarta lägenheter, från ca 16kvm
- Gemensamma ytor i entréplanet för hyresgästerna
- Modernt och anpassat för framtida studenters behov

Skala mot omgivande bebyggelse och landskap

STUDENTBOSTÄDER
I NORDEN AB

Studentliv 2.0

Välplanerade lägenheter

- Egen bostad med kök och badrum
- Yteffektiva lägenheter med storlek ner till 16m^2
- Platsbyggd inredning som garderober, förråd, samt förvaring över och under säng
- Plats för 105 cm säng
- Kombinderad studie- och matplats
- Egen balkong eller fransk balkong

Attraktiva gemensamma utrymmen ingår i hyran

- Fullt utrustade gemensamma kök med matplats för olika ändamål som att baka, middagsbjudning eller mingel
- Lounge- och studierum för socialt umgänge och studier, erbjuder miljöombyte från den egna bostaden
- Gym för hälsa och trivsel
- Biorum för fritid och gemenskap
- Multicourt för fysisk aktivitet

Studentliv 2.0 möter nya behov och skapar trygghet

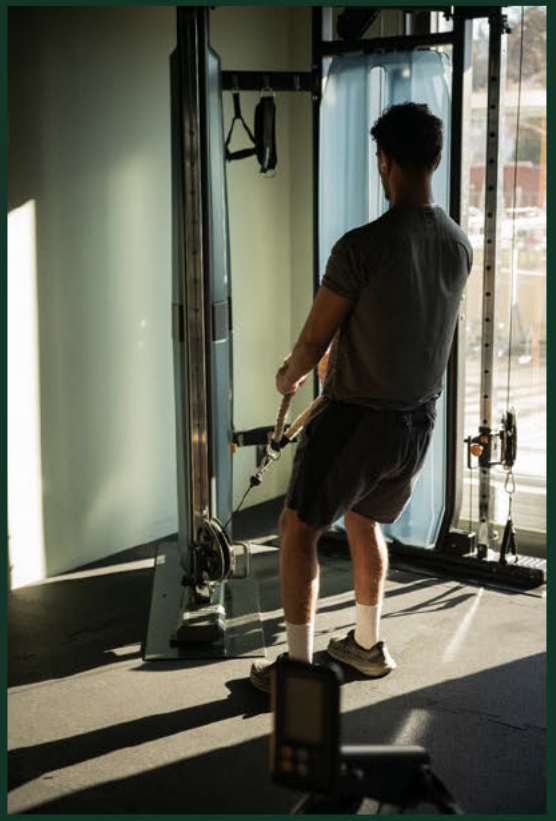
STUDENTBOSTÄDER I NORDEN AB

Studentliv 2.0









Studentliv 2, Gym

STUDENTBOSTÄDER I NORDEN AB

Studentliv 2.0









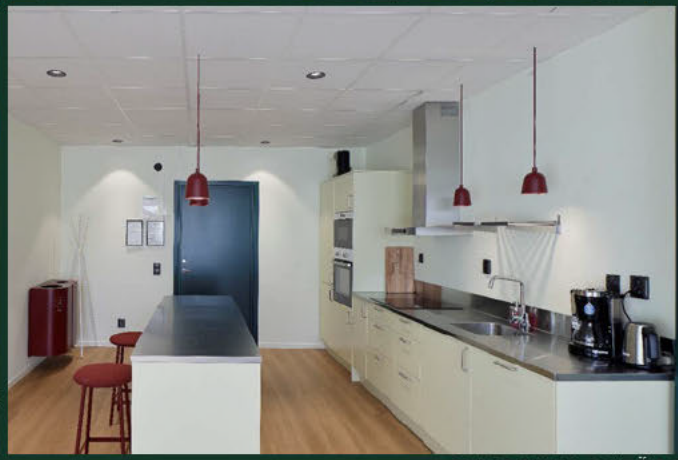
Studentliv 2, Lounge och studieplatser

STUDENTBOSTÄDER
I NORDEN AB

Studentliv 2.0





Studentliv 2, Bokningsbara ytor, kök m.m.

STUDENTBOSTÄDER I NORDEN AB

Förslag till beslut om planuppdrag för del av Centrum, Orren 6

Ärendenr 2026/1352-3.1.1.3

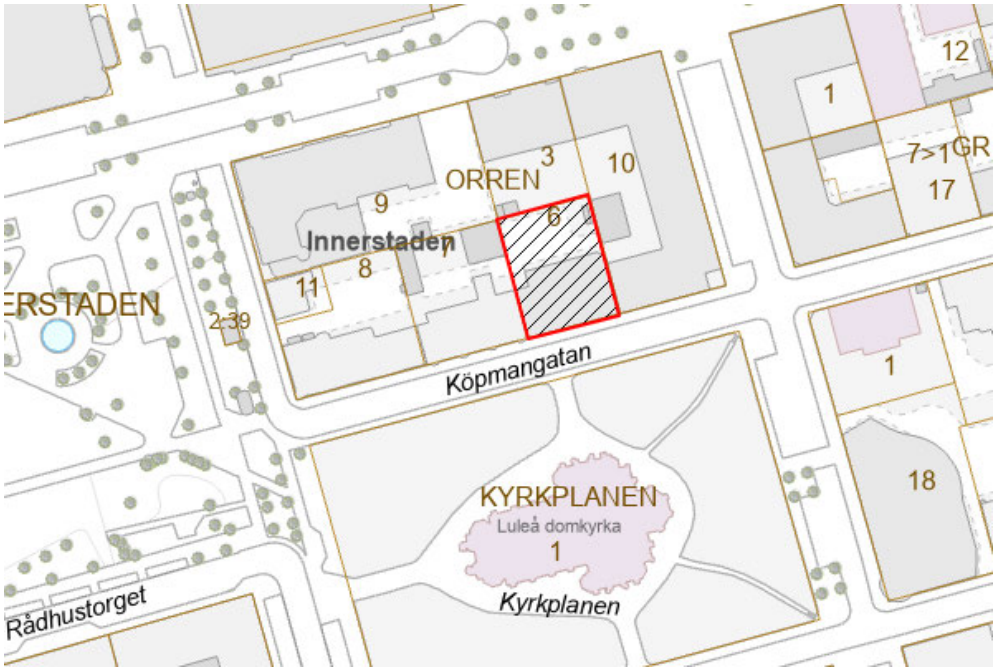
Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut

Samhällsbyggnadsutskottet beslutar att ge kommunstyrelseförvaltningen i uppdrag att upprätta förslag till ny detaljplan för Orren 6 i syfte att pröva förutsättningarna för bostadsändamål.

Sammanfattning av ärendet

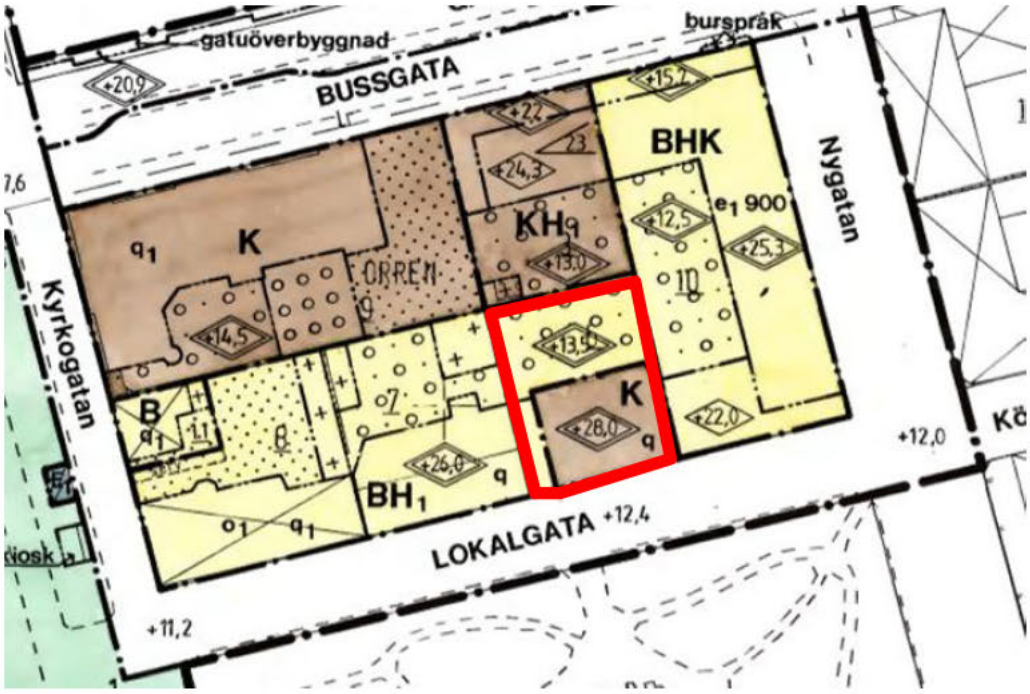
Lulebo AB, ägare av fastigheten Orren 6, har ansökt om en ny detaljplan för att möjliggöra att det befintliga kontorshuset omvandlas till bostäder. I tidigt skede bedöms ca 23 mindre lägenheter kunna tillskapas inom befintlig byggnad.

Fastigheten är lokaliserad längs med Köpmangatan mitt emot Luleå Domkyrka och ligger inom ett område som innehar höga kulturmiljövärden. Fastigheten omfattas idag av detaljplan PL 22 från 1990 som i huvudsak medger användning för kontor. Gällande detaljplan innehåller också varsamhetsbestämmelser som innebär att ändring av en byggnad inte får förvanska dess karaktär eller anpassning till omgivningen och att ny bebyggelse skall utformas med särskild hänsyn till omgivningens egenart.



Fastigheten inringat inom rödmarkerat område

För att möjliggöra en omvandling från kontor till bostäder behöver detaljplanen ändras.



Utsnitt ur gällande detaljplan PL 22

I detaljplanearbetet prövas hur marken kan användas på bästa sätt och förtätning i centrala lägen innebär ofta att flera intressen behöver vägas mot varandra. Målet är att skapa en hållbar och välfungerande helhet som samspelar med omgivningen.

Följande frågor bedöms vara särskilt viktiga att utreda närmare i ett kommande planarbete för Orren 6.

Gestaltning
Utifrån skisser i ett tidigt skede bedöms den föreslagna ombyggnaden vara möjlig att pröva. En förändring jämfört med byggnadens nuvarande utformning är de föreslagna balkongerna. Balkonger bedöms preliminärt kunna uppföras om de ges ett lätt uttryck och utförs utan inglasning likt förslaget.

Områdets kulturmiljövärden behöver beaktas i det fortsatta planarbetet, där förslagets anpassning till den befintliga byggnaden och omgivningen behöver hanteras.



Utsnitt från ansökan

Parkering, hållbara transporter samt behov av friyta
Fastigheten har ett centralt läge med goda kommunikationer. Omvandlingen från kontor till bostäder bedöms initialt inte medföra någon ökad trafikmängd. Fastighetsägarens ambition att utveckla innergården med grönska och lekmiljöer ses som mycket positivt.

För att skapa en välfungerande och långsiktigt hållbar helhet behöver angöring, parkering, cykelparkering och friytor studeras samlat i det kommande planarbetet.

Dagvatten, dricks- och spillvatten
Hela fastigheten ligger inom verksamhetsområde för vatten och spillvatten. Omhändertagande av dagvatten behöver studeras närmare.

Dialog
Dialog för ärendet har skett internt med tjänstepersoner från kommunstyrelseförvaltningen, infrastruktur- och serviceförvaltningen och kommunala bolag samt externt med sökande. Fortsatt dialog med olika intressenter kommer att ske under detaljplaneprocessen, vilket regleras i plan- och bygglagen (PBL 5 kap 11, 12 §§).

Beslutsunderlag

- Ansökan om planuppdrag för Orren 6, KLF Hid: 2026.9125

Daniel Rova
Planarkitekt

Beslutet skickas till

Lulebo AB
Kommunstyrelseförvaltningen, detaljplanekontoret

Luleå 2026-09-23

Ansökan om planbesked: Luleå Orren 6

Sökande: Lulebo AB
Org nr 556007-0541
Fastighet: Luleå Orren 6

Projektbeskrivning

Lulebo avser att utveckla fastigheten Kvarteret Orren 6 för att möta efterfrågan på moderna hyresrätter i Luleå centrum. Projektet omfattar tillskapandet av cirka 23 lägenheter genom ombyggnad av Lulebos befintliga huvudkontor.



Illustration med perspektivvy från Köpmangatan

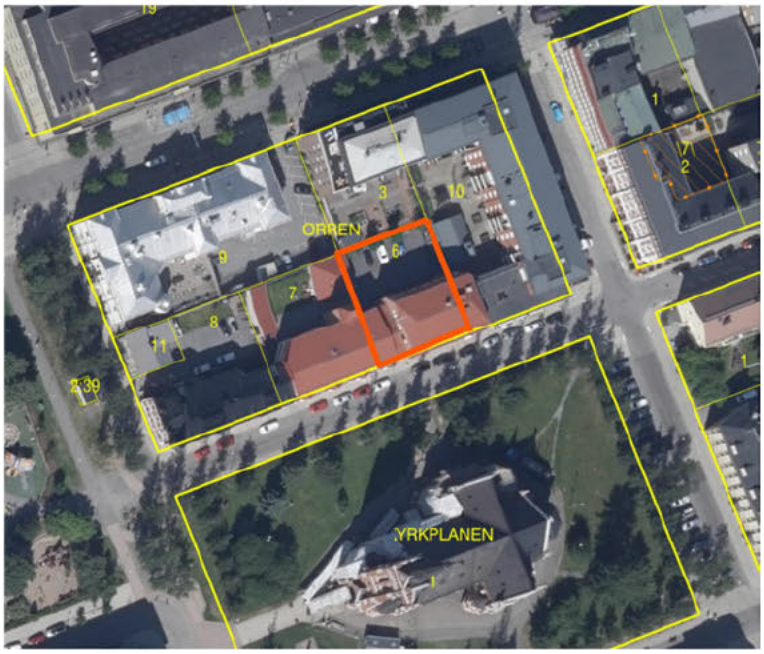
Projektets syfte och utformning

Syftet med projektet är att skapa ett centralt och attraktivt boende med fokus på små och kvalitativa lägenheter i Luleå centrum. Detta i direkt anslutning till befintligt lägenhetsbestånd i kvarteret Orren och därmed skapa social hållbarhet och synergier.

Parkering sker, som idag i nedgrävt p-garage för bilar och cyklar. Kompletterande cykelparkering tillskapas även på innergård tillsammans med gemensam utemiljö, samvaroyta samt lek.

För att skapa attraktiva lägenheter så kompletteras fasader på båda sidor av byggnaden med balkonger med räcke i utförande av smidesstål. Detta följer balkongtypologi dels i kvarteret och dels i dess närområde, samt längs gatan.

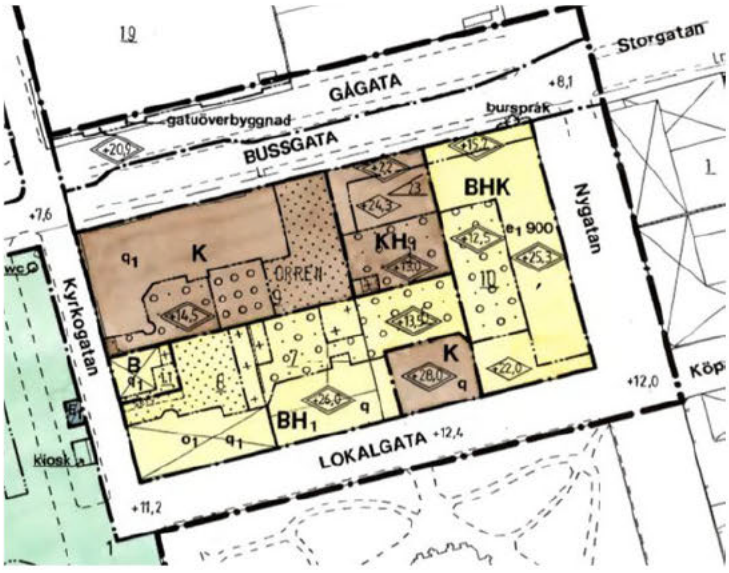
Lägenhetsförråd tillskapas i del av garageplan i husets källarvåning.



Fastigheten Orren 6 Luleå (Lantmäteriet 2026)

Planbehov

Utsnitt ur gällande detaljplan PL22,visar att kvarteret ligger inom yta som är utpekat för kontorsändamål (K). Vidare så anges lilla q vilket bla innebär ett varsamhetskrav mot den värdefulla miljön och att en ändring av en byggnad inte får förvanska dess karaktär eller anpassning till omgivningen.



Utsnitt ur gällande detaljplan PL22

I syfte att kunna fullfölja fastighetsägarens vision om en ombyggnad till bostäder så behöver planstöd för detta skapas.



Illustration



Kv Orren 6 och Kv Orren 10 Luleå
Sammanställning
Ombyggnad av kontor till 24 st lägenheter


1
1 RoK ALKOV
29,1 M2
BADRUM/
TVÄTT
1 RoK
29,1 M2
ALKOV
BADRUM/
TVÄTT
1 RoK
29,1 M2
BADRUM/
TVÄTT
ALKOV
KORRIDOR
351
TRAPPA
+16,28
353
HISS
+14,94
G
G
K/F
DM
BADRUM/
TVÄTT
2 RoK
55,5 M2
SOVRUM
2 RoK
52,3 M2
BADRUM/
TVÄTT
SOVRUM
2 RoK
48,5 M2
BADRUM/
TVÄTT
SOVRUM



Illustration Ombyggnad



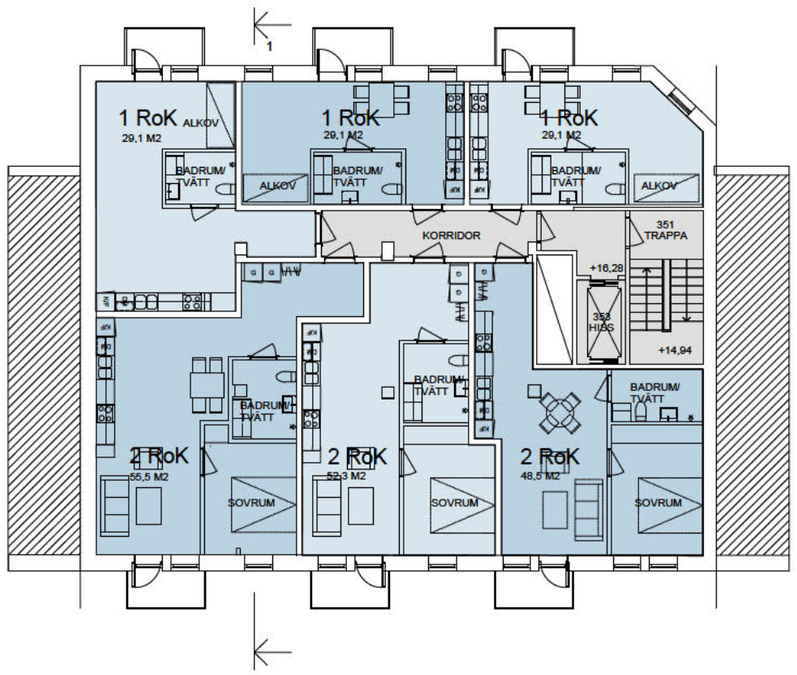
Illustration Ombyggnad



Illustration Ombyggnad



Illustration Ombyggnad



Projektfakta

Ytor:

BTA Orren 6	1327 m2

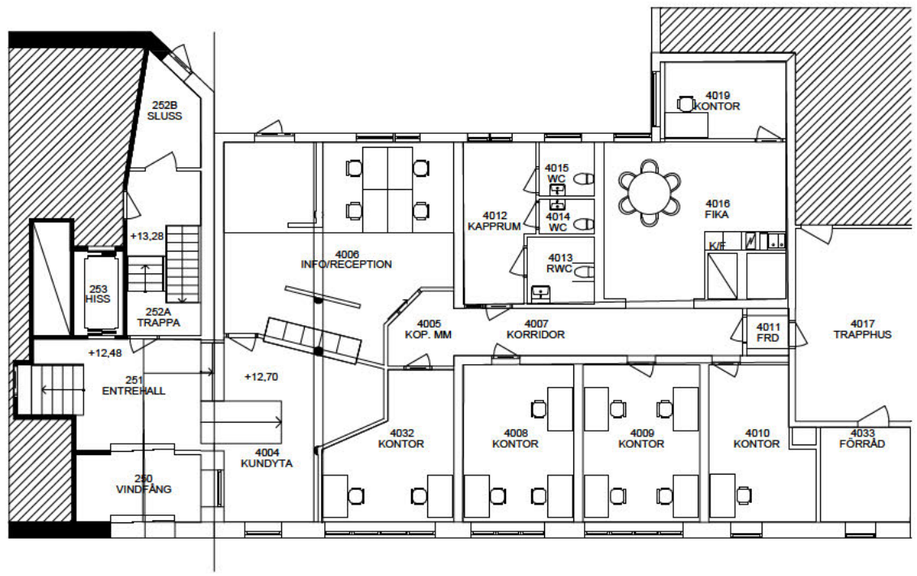
Nyckeltal:

BOA/BTA	76%

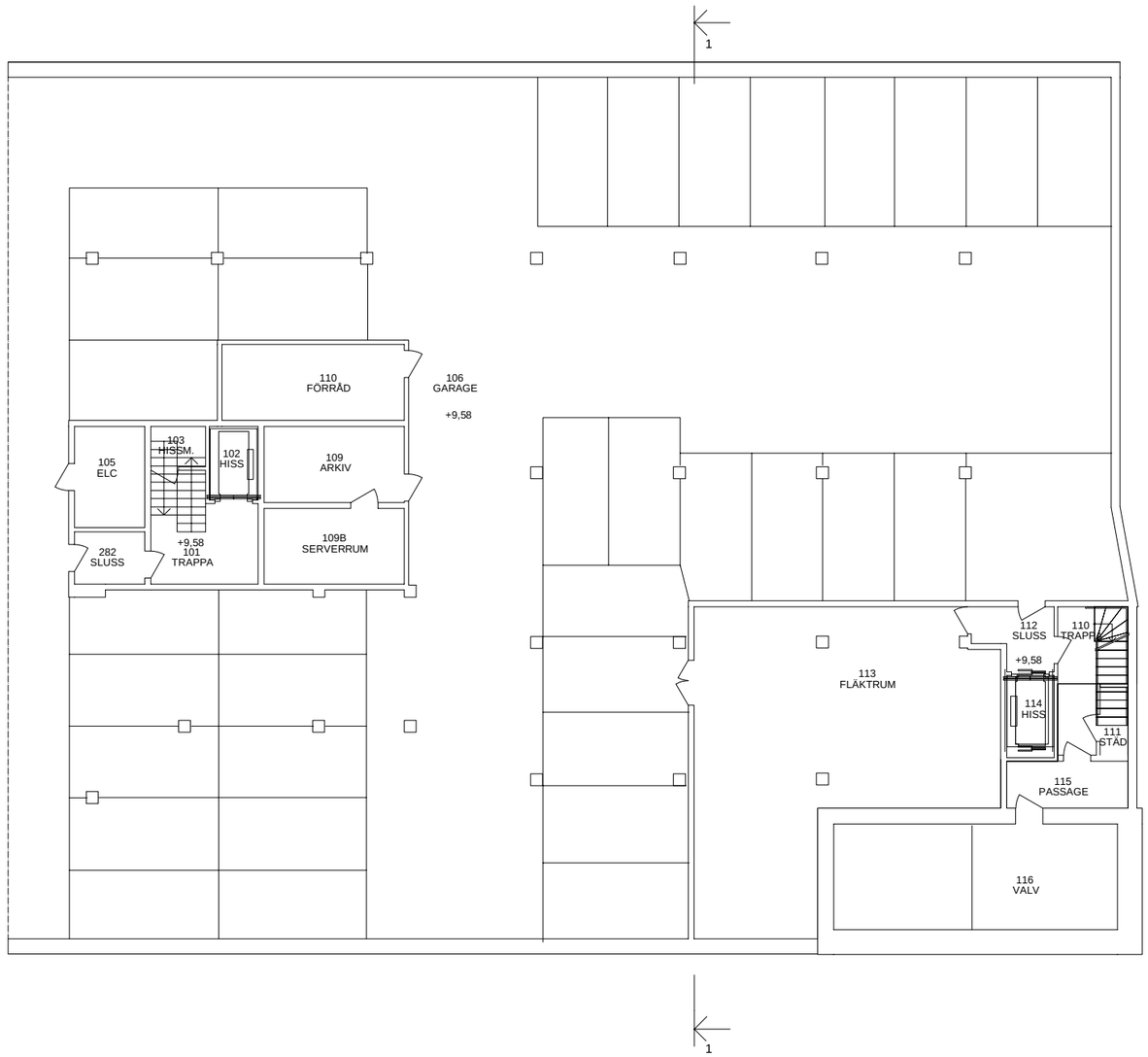
Lägenhetsantal:

Vån 2	5 st lägenheter
Vån 3	6 st lägenheter
Vån 4	6 st lägenheter
Vån 5	6 st lägenheter
Summa	23 st lägenheter

Plan 2 (Entréplan mot Köpmangatan)



Plan 4 (Entréplan mot Köpmangatan, Kv Orren 10)



Plan 1 - Garageplan

Förslag till beslut om planuppdrag för del av Centrum, Torsken 9

Ärendenr 2026/852-3.1.1.3

Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut

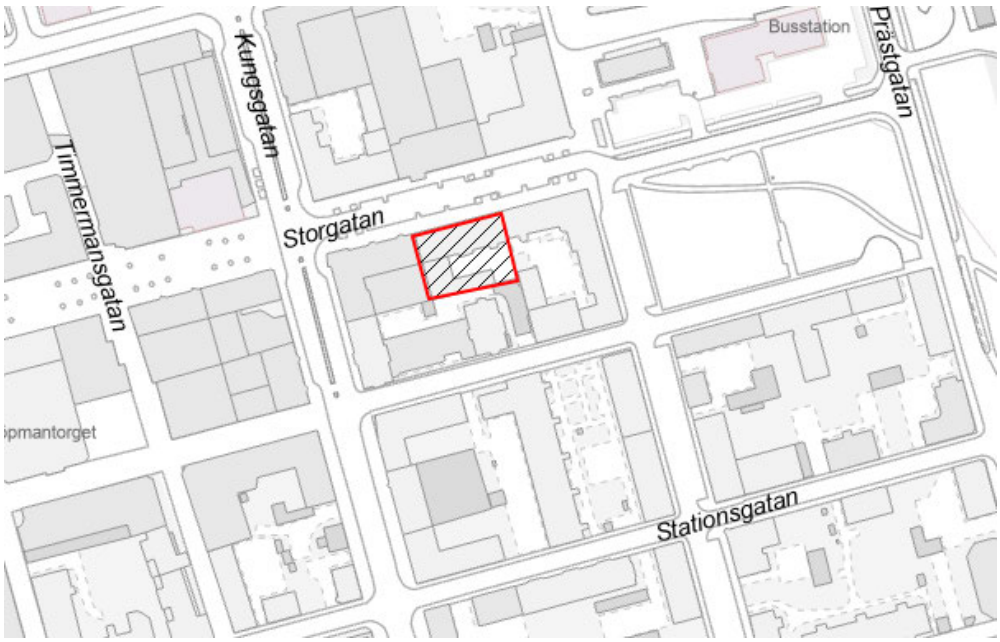
Samhällsbyggnadsutskottet beslutar att ge kommunstyrelseförvaltningen i uppdrag att upprätta förslag till ny detaljplan för Torsken 9 i syfte att pröva förutsättningarna för förtätning på innergården med hotell eller bostäder.

Sammanfattning av ärendet

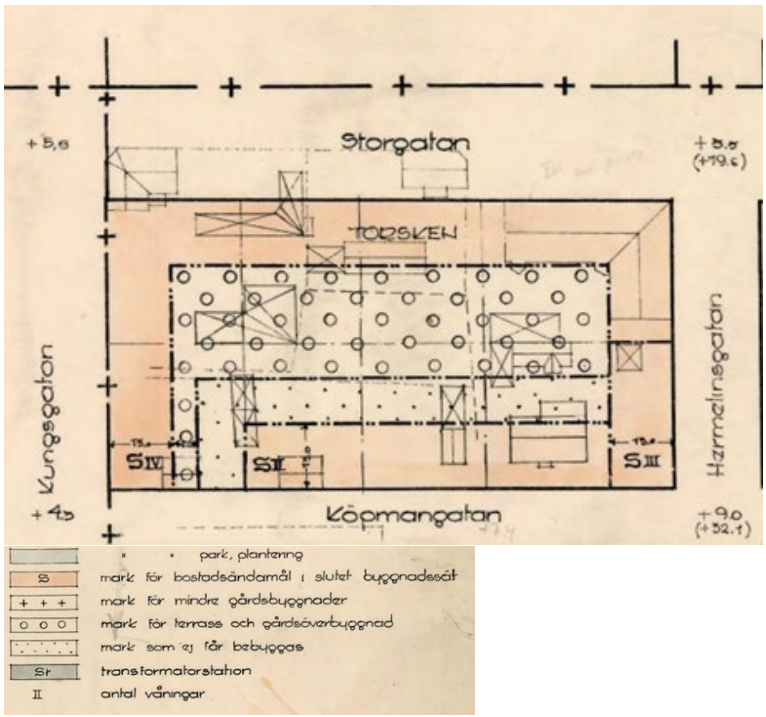
Hantverkshuset AB, ägare av fastigheten Torsken 9, har ansökt om planuppdrag för att möjliggöra förtätning på innergården med hotell eller bostäder.

Projektet bygger på att befintligt gårdshus återbrukas, byggs på med två våningar och omvandlas till hotell eller bostäder. Ovanpå byggnaden föreslås en upphöjd terrass med bostadsgård och utemiljö för befintliga och nya hyresgäster. Genom satsningar på hållbara transporter är ambitionen även att minska behovet av parkering.

Fastigheten omfattas av detaljplan A66 som medger mark för bostadsändamål. Innergården regleras som mark för terrass och gårdsöverbyggnad.



Ungefärligt planområde, utreds vidare under planarbetet.



Utsnitt ur gällande detaljplan a66

Förfrågan bedöms vara förenlig med Översiktsplan 2040 där området är utpekat för tät struktur.

I detaljplanearbetet prövas den lämpligaste markanvändningen. Förtätning i centrala lägen innebär att flera intressen behöver vägas mot varandra, exempelvis friyta, parkering, dagvattenhantering och bebyggelsens utformning.

Kommunen ser positivt på inriktningen att främja hållbara transporter och minska parkeringsbehovet. Frågan behöver dock prövas tillsammans med övriga förutsättningar i detaljplaneprocessen.

Följande aspekter bedöms vara särskilt viktiga att utreda:

- Lämplig markanvändning utifrån
  - Parkering, hållbara transporter, angöring och tillgänglighet
  - Friytor för befintlig och tillkommande bebyggelse
- Förutsättningar för återbruk av befintlig byggnad
- Bebyggelsens gestaltning

Dialog

Dialog för ärendet har skett internt med tjänstepersoner från kommunstyrelseförvaltningen, infrastruktur- och serviceförvaltningen och kommunala bolag samt externt med sökande. Fortsatt dialog med olika

intressenter kommer att ske under detaljplaneprocessen, vilket regleras i plan- och bygglagen (PBL 5 kap 11, 12 §§).

Beslutsunderlag

- Ansökan om planuppdrag för Torsken 9, KLF Hid: 2026.5686

Daniel Rova
Planarkitekt

Beslutet skickas till

Hantverkshuset AB
Kommunstyrelseförvaltningen, detaljplanekontoret

Ett nytt koncepthotell mitt i Luleås stadskärna med fokus på hållbara transporter

Längs Storgatan på en tidigare bortglömd innergård ligger Luleås nyaste hotell som har ett stort fokus på hållbarhet. Hotellets läge mitt i centrum gör det möjligt att ta sig till fots från både busstationen och tågstationen. Hotellet är utformat för att stödja hållbara transporter i form av lånecyklarna som hotellet tillhandahåller till sina gäster- allt för att inte behöva vara bilburen!

Ett hållbart färdsätt

Till varje hotellrum finns tillgängliga cyklar i hotellets cykelpool, här kan du boka olika typer av cyklar; alltifrån en liten hopfällbar cykel, mountainbike, fatbike eller en eldriven lådcykel. Detta är hotellet för den miljömedvetne som vill bidra till en grönare och mer hållbar framtid och en mer trivsam stad.

Entrén till innergården

Den tidigare stängda innergården har öppnats upp och fått en ny port i smide. Entréen till innergården markerats med lämplig belysning i passagen för att synliggöra denna och en tydlig skyltning vid fasad på Storgatan.

Den gröna oasen mitt i staden

Vid gårdshuset har en upphöjd terrass med grönska har tillskapats för både hotellgäster och boende i hyresfastigheten. Terrassen är en grön oas och här finns pallkragar där de hyresgäster som bor i fastigheten kan nyttja. Hyresgäster och hotellgästerna kan ta del av den grönskande utemiljön som ramas in av en pergola med sittmöjligheter.

Återbruk av gårdshuset

Man har tagit vara på det charmiga gårdshuset med de fina tegeldetaljerna och byggt om detta till ett hotell. För att utnyttja den begränsade ytan på innergården så har man byggt till två våningar på gårdshuset som nu har förvandlats och fått sin nya funktion; hotellrum. Hotellet har ett starkt fokus på hållbarhet och då ska självklart även byggnad återbrukas istället för att rivas. Det går att bygga nytt av gammalt, oavsett om det är återbrukade byggmaterial eller hela delar av byggnader!

Solenergi och biologisk mångfald

På taket på hotellet har solceller installerats som ger solenergi till hotellets energiförbrukning och pallkragarna och odlingarna på den nya terrassen bidrar till att stimulera den biologiska mångfalden i staden.

Digital incheckning

Hotellet har ingen bemannad reception, incheckningen sköts helt keyless och contactless. Allt som behövs för att checka in på hotellet är en mobiltelefon så du kan ta emot en kod via ett sms eller mail som man använder vid porten och dörren till ditt hotellrum!

”Om fler personer cyklar finns möjligheten att omfördela ytor, minska buller, skapa trevligare städer som blir attraktivare att uppleva som människa.”

Utdrag ur Luleå Kommuns Cykelplan 2022-2027



Referensbilder



Ny port till innergård av smide



Stämningsfull belysning av väggar vid passage från Storgatan



Exempel på skylt med belysning för hotellet



Foto- Vy av innergård med befintligt gårdshus i tegel med fina detaljer



Foto- Befintligt gårdshus som byggs på med två våningar och blir hotell



Foto- Del av innergård som blir en upphöjd terrass



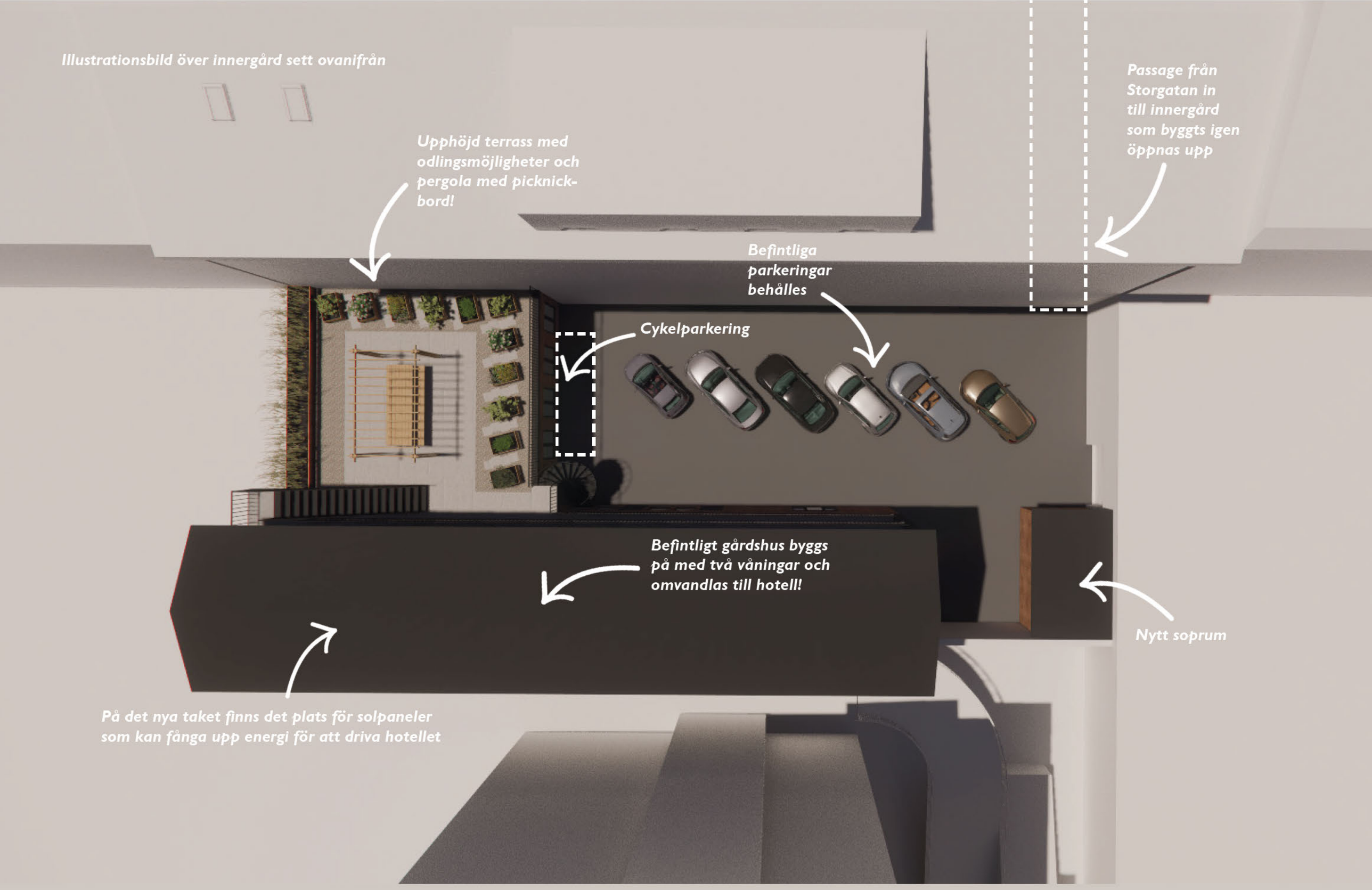
Foto- Passage från Storgatan till innergården som öppnas upp och soprum flyttas

Hantverkshuset-
Gårdshushotellet och innergård

2024-10-18
Pnr: 20115
Ark. M. Wikström
www.aochd.se

a och d arkitektkontor

Illustrationsbild över innergård sett ovanifrån



Hantverkshuset-
Gårdshushotellet och innergård

2024-10-18
Pnr: 20115
Ark. M. Wikström
www.aochd.se

a och d arkitektkontor

Fler odlingslådor för de boende

Pergola med picknickbord

Odlingslådor för de boende

Befintligt gårdshus byggs på med två våningar och omvandlas till hotell!

Upphöjd plantering med högre växtlighet och växter som blommar som fjärilar, bin och humlor tycker om

Trapp upp till hotellrum

Trapp upp till upphöjd terrass

Illustrationsbild upphöjd terrass

Referensbilder



Odlingslådor



Picknickbord



Upphöjd planteringslåda



Pergola

Hantverkshuset-
Gårdshushotellet och innergård

2024-10-18
Pnr: 20115
Ark. M. Wikström
www.aochd.se

a och d arkitektkontor

Illustrationsbild upphöjd terrass



Hantverkshuset-
Gårdshushotellet och innergård

2024-10-18
Pnr: 20115
Ark. M.Wikström
www.aochd.se

a och d arkitektkontor

Illustrationsbild upphöjd terrass

Det befintliga gårdshuset påbyggt med två våningar

Hantverkshuset-
Gårdshushotellet och innergård

2024-10-18
Pnr: 20115
Ark. M. Wikström
www.aochd.se

a och d
arkitektkontor

Information om aktuella frågor och planläge 2026-10-26

Ärendenr 2026/1476-2.1.0.1

Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut

Samhällsbyggnadsutskottet beslutar att lägga informationen till handlingarna.

Sammanfattning av ärendet

Samhällsbyggnadsutskottet får information om aktuella frågor och planläge 2026-10-26.