Dnr: KLF 2024/1853

Planbeskrivning

Detaljplan för del av Centrum, Hajen 7 och del av Innerstaden 2:1

Luleå kommun Norrbottens län



LULEÅ KOMMUN

SAMRÅDSHANDLING

2026-10-28

Innehållsförteckning

Detaljplanens syfte 3
Syfte 3

Beskrivning av detaljplanen 3
Hela detaljplanen 3
Genomförandetid 3
Allmän plats 3
Kvartersmark 4

Genomförandefrågor 6
Fastighetsrättsliga frågor 6
Prövning enligt annan lagstiftning 7
Tekniska frågor 7
Ekonomiska frågor 8
Organisatoriska frågor 8

Planeringsunderlag 8
Kommunala 8
Utredningar 10
Annat 11

Planeringsförutsättningar 11
Kommunala 11
Riksintressen 11
Miljökvalitetsnormer 12
Mellankommunala intressen 12
Miljö 12
Hälsa och säkerhet 14
Hydrologiska förhållanden 20
Kulturmiljö 21
Fysisk miljö 21
Sociala 26
Teknik 26
Service 26
Trafik 27
Tillgänglighet 28

Konsekvenser 28
Fastigheter och rättigheter 28
Stadsbild 28
Lokalklimat 30
Miljö 32
Miljökvalitetsnormer 35
Hälsa och säkerhet 36
Sociala 37
Riksintresse 38
Trafik 38

Motiv till detaljplanens regleringar 41
Motiv till regleringar 41

Medverkande i projektet 43

Detaljplanens syfte

Syfte

Planens huvudsakliga syfte är att pröva förutsättningarna för en livsmedelsbutik och kontor. Planen syftar till att möjliggöra en tätare och mer stadsmässig bebyggelsestruktur som ska bidra till att Norra utvecklingsområdet blir en mer tätbebyggd och levande stadsdel med en ökad blandning av verksamheter och fler arbetsplatser.

Beskrivning av detaljplanen

Hela detaljplanen

Planområdet ligger inom Stadsviken i Luleå centrum. Planområdet omfattar fastigheten Hajen 7 och del av Innerstaden 2:1. Fastigheten Hajen 7 är cirka 5 500 kvadratmeter stort. Planområdet omfattas idag av verksamhetsbebyggelse.

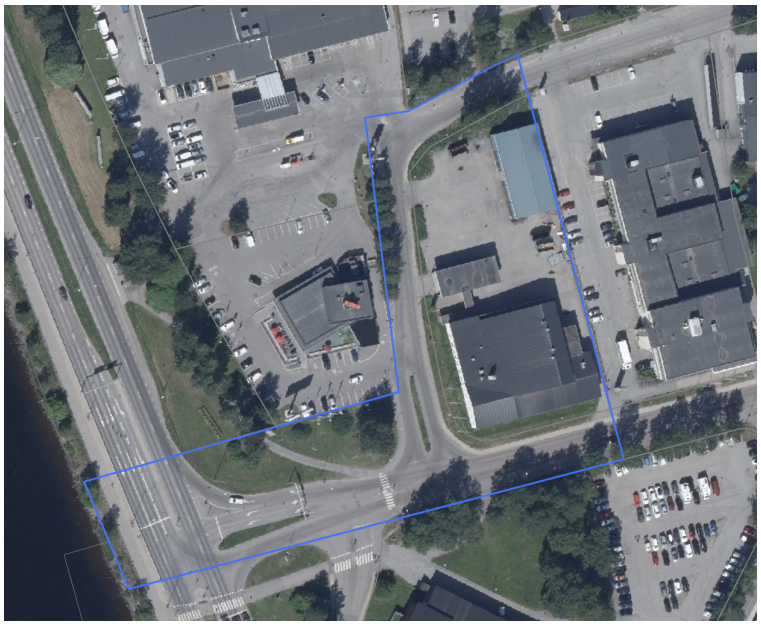


Bild 1. Översiktskarta med aktuellt planområde markerat i blått.

Genomförandetid

Detaljplanens genomförandetid är fem år från det datum planen vinner laga kraft. Efter genomförandetidens slut fortsätter planen att gälla, men den kan då ändras eller upphävas utan att rättigheter som uppkommit genom planen behöver beaktas.

Allmän plats

Gata

Planförslaget innebär att Robertsviksgatans nuvarande sträckning behålls samtidigt som gatuområdet breddas in mot kvartersmark inom Hajen 7. Lokalgatan har studerats för att inrymma en ny gång- och cykelväg längs hela

Robertsviksgatan och därmed säkerställa gång- och cykelvägsnätet inom det planerade utvecklingsområdet. Detaljplanen reglerar allmän platsmark för **gata [GATA]**.

Park

Detaljplanen reglerar allmän platsmark för **park [PARK]** inom del av planområdet. Det befintliga parkområdet mot Gammelstadsvägen och Bodenvägen kommer finnas kvar så som det är.

Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän platsmark.

Kvartersmark

Användning

Detaljplanen medger användningen **detaljhandel [H]** och **kontor [K]** inom kvartersmark. Markanvändningsbestämmelserna överensstämmer med detaljplanens syfte.

Begränsning av markens nyttjande

Inom kvartersmark för handel och kontor avses att delar av **marken får inte förses med byggnadsverk [prickmark]**. Planbestämmelsen syftar till att säkerställa utrymme för allmännyttiga ledningar.

Utnyttjandegrad

Detaljplanen medger att **största byggnadsarea är 4300 kvadratmeter [e_1]** inom användningsområdet. Planbestämmelsen syftar till att säkerställa tillräcklig yta för föreslagen lösning i dagvattenutredningen och att möjliggöra en tätare och mer stadsmässig bebyggelsestruktur som ska bidra till att Norra utvecklingsområdet blir en mer tätbebyggd och levande stadsdel med en ökad blandning av verksamheter och fler arbetsplatser.

U-område

Med anledning av befintligt ledningsstråk är det planlagt **markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar [u_1]** i kvartersmark i remsa längs Robertsviksgatan. Syftet är att säkerställa det utrymme som krävs för elledningarnas säkerhetsområde. Fjärrvärmeledningen omfattas inte av markreservatet då den avses flyttas i samband med exploateringen. Flytt av ledningen bekostas av tomträttshavaren.

Höjd på byggnadsverk

Inom kvartersmarken medges att bebyggelse får uppföras där **högsta nockhöjd är 20 meter [h_1].** Regleringen för nockhöjd syftar till att möjliggöra en tätare och mer stadsmässig bebyggelsestruktur som ska bidra till att Norra

utvecklingsområdet blir en mer tätbebyggd och levande stadsdel med en ökad blandning av verksamheter och fler arbetsplatser.

Angöring och utfarter

Det befintliga gatunätets utformning i planområdets närmiljö består av tätt liggande korsningspunkter och kopplas närmast till korsningen Gammelstadsvägen/Robertsviksgatan vilket ligger som en begränsande utgångspunkt för trafikmiljön och dess utveckling. Planens trafikalstring innebär en ökad belastning på närliggande korsningar. För att begränsa köbildning, fördröjningar och trafiksäkerhetsrisker behöver antalet anslutningar i direkt anslutning till korsningen begränsas. **Utfartsförbud** regleras i syfte att säkerställa att nya in- och utfarter lokaliseras längre från korsningspunkten, vilket minskar antalet kritiska konfliktpunkter och bidrar till en trafiksäker och välfungerande trafikmiljö. Regleringen är även en förutsättning för att den planerade etableringen inte ska påverka den omgivande trafiksituationen i någon större omfattning.

I Robertsviksgatans kurva medges inga in- eller utfarter. Sträckan ligger i anslutning till en befintlig utfartspunkt och utfartsförbudet syftar, i likhet med övriga delar av gatan, till att begränsa antalet kritiska konfliktpunkter och säkerställa en trafiksäker och välfungerande trafikmiljö. Genom att undvika nya anslutningar i kurvläget förbättras även siktförhållandena och påverkan på framkomligheten i det lokala gatunätet minimeras.

Gammelstadsvägen är en huvudgata med höga trafikflöden och flera närliggande korsningspunkter. Utfartsförbudet omfattar därför i princip hela sträckan mot Gammelstadsvägen för att begränsa antalet anslutningar och därmed minska risken för störningar i trafikflödet. Öppningen i utfartsförbudet mot Gammelstadsvägen syftar till att möjliggöra för godstrafik till och från området. Utfarten har lokaliserats så långt från korsningen med Robertsviksgatan som möjligt för att minimera belastningen på närliggande korsningar och därmed minimera påverkan på kölängder, fördröjningar och trafiksäkerhet, även med hänsyn till den ökade trafikalstring som den planerade etableringen medför.

In- och utfarter till kvartersmarken anpassas efter utfartsförbudets begränsningar.

Parkering för bil

Kommunens parkeringsnorm anger 29 bilplatser/1000 m² bruttoarea för handel inom zon 1, varav 24 besökare och 5 anställda per 1000 m² BTA. För kontor inom zon 1 anger parkeringsnormen 15 bilplatser/1000 m² bruttoarea för handel, varav 1 besökare och 14 anställda per 1000 m² BTA.

Möjliga åtgärder för reducering och procentuellt avdrag från parkeringsnormen anges nedan:

- särskilt gynnsamt läge i relation till viktiga målpunkter såsom service och kollektivtrafik (-5 %),

- särskilt goda förutsättningar att nyttja kollektivtrafik genom närhet till hållplatser och god turtäthet (-5 %).

Luleå kommuns parkeringsnorm anger att bilparkeringstalen utgör flexibla normvärden och att avsteg kan medges efter prövning i det enskilda fallet. För att motivera ett lägre parkeringstal ska alternativa åtgärder vidtas som tillgodoser verksamhetens transportbehov, exempelvis mobilitetsåtgärder eller andra lösningar som minskar bilberoendet.

Parkeringsbehovet för exploateringen av Hajen 7 ska lösas inom fastigheten i enlighet med kommunens gällande parkeringstal.

Parkering för cykel

Kommunens parkeringsnorm anger 10-15 cykelplatser/1000 m² bruttoarea för handel i centrum. För kontor anger parkeringsnormen 12 cykelplatser/1000 m² bruttoarea.

Cykelparkeringar ska inrymmas inom kvartersmark.

Villkor för startbesked

Plankartan förses med villkoret att **Startbesked får inte ges för byggnadsarbeten förrän markföroreningar har sanerats. Startbesked får dock ges för de markarbeten som krävs för att genomföra saneringen [a_1]**. Syftet är att avhjälpa föroreningen på platsen för att kunna säkerställa lämplig markanvändning samt förhindra spridning av föroreningen till den omgivande miljön.

Genomförandefrågor

Fastighetsrättsliga frågor

Detaljplanen berörs av fastigheterna Hajen 7 och del av Innerstaden 2:1 som ägs av Luleå kommun. Hajen 7 är upplåten med tomträtt.

Förändrad fastighetsindelning

I planförslaget har inte någon fastighetsindelning reglerats. Detta innebär att efter detaljplanen vunnit laga kraft kan detaljplanens genomförande resultera i att kvartersmarken avstyckas till en eller flera fastigheter.

Del av fastigheten Hajen 7 planläggs som allmän plats (GATA) och syftar till att möjliggöra en fastighetsreglering där allmän plats överförs till Innerstaden 2:1.

Rättigheter

Planområdet omfattas av ledningsrätt för fjärrvärme (akt 2580-08/106). Om fjärrvärmeledning ska flyttas för att tomträttshavaren önskar bebygga inom det befintliga säkerhetsavståndet behöver ledningsrätten omprövas i läge genom en lantmäteriförrättning och fortsatt förläggas inom allmän plats [GATA]. En överenskommelse mellan kommunen och tomträttshavaren ska då tecknas

gällande omprövning av ledningsbeslutet. Ledningsägaren ansöker om lantmäteriförrättningen. Tomträttshavaren bekostar lantmäteriförrättningen.

Prövning enligt annan lagstiftning

Anmälan/tillstånd vid vattenverksamhet

Om schakt vid byggnation innebär en påverkan på grundvatten krävs anmälan eller tillstånd om vattenverksamhet enligt miljöbalken 11 kap 9-16§.

Åtgärd markförorening

Enligt miljöbalken 10 kap 11§ ska den som äger eller brukar en fastighet oavsett om området tidigare ansetts förorenat genast underrätta tillståndsmyndigheten om det upptäcks en förorening på fastigheten och föroreningen kan medföra skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön.

Tekniska frågor

Tekniska åtgärder

Detaljplanen möjliggör för byggnation i ny fastighetsgräns mot allmän platsmark [GATA] inom kvartersmarken för Handel [H]och Kontor [K]. Kvartersmarken belastas av säkerhetsavstånd avseende såväl fjärrvärme som elledning. Om byggnation ska ske inom detta säkerhetsavstånd kan fjärrvärmeledning komma att behöva flyttas.

Tomträttshavaren, eller fastighetsägare vid eventuellt friköp av tomträtten, ansvarar för åtgärder inom kvartersmark. Tekniska undersökningar och andra åtgärder, som kan komma att erfordras vid en eventuell exploatering, ansvarar respektive fastighetsägare eller tomträttsinnehavare för.

Utbyggnad av allmän plats

Detaljplanen tar höjd för att den allmänna gatan ska byggas om och kompletteras med gång- och cykelväg på lång sikt.

Utbyggnad vatten och avlopp

Lumire planerar att förnya spillvattenledningar inom Robertviksgatan i samband med att gatan byggs om.

Värmeförsörjning

Fjärrvärme finns utbyggt i närområdet och anslutning till detta nät är möjligt.

Brandposter

I anslutning till planområdet finns det en markbrandpost med en kapacitet på 20 l/s. Planområdet ligger inom 150 meter till denna brandpost vilket innebär att ingen ytterligare markbrandpost behöver uppföras.

Ekonomiska frågor

Planekonomisk bedömning

Luleå kommun ansvarar för upprättandet av detaljplanen. Kommunens intäkter utgörs av tomträttsavgäld, eller eventuellt friköp av tomträtten, för Hajen 7.

Avtal om genomförande av exploatering avses skrivas med tomträttsinnehavaren eller fastighetsägaren.

Tomträttshavaren ska bekosta förflyttningen av den befintliga fjärrvärme-ledningen och eventuella följdåtgärder inom det kommunala gatuområdet. Tomträttshavaren ska bekosta lantmäteriförättning om ledningsrätten måste omprövas.

Planavgift

Planavtal avses upprättas mellan tomträttshavaren och Luleå kommun och ingen planavgift ska tas ut i samband med bygglov.

Organisatoriska frågor

Tidplan

Detaljplanen planeras antas av kommunstyrelsen under kvartal två år 2027.

Planeringsunderlag

Kommunala

Detaljplan

Planområdet omfattas av gällande stadsplan för Kv. Valrossen (A318) där markanvändning utgörs av kvartersmark för småindustri. Maximalt 2 våningar får uppföras, i detta fall ingen byggnad till större höjd än 7,6 meter. Mot Gammelstadsvägen och Robertviksgatan regleras prickmark. Utfartsförbud regleras mot Gammelstadsvägen och längs del av Robertviksgatan.



Bild 2. Utsnitt ur gällande detaljplan a318, Stadsplan för kv Valrossen.

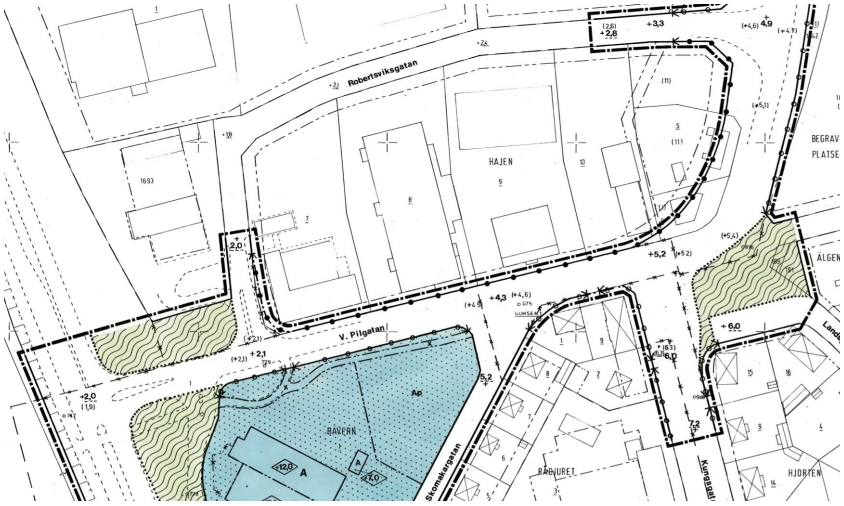


Bild 3. Utsnitt ur gällande detaljplan a414, Stadsplan för V. Pilgatan - Gammelstadsvägen.

Detaljplanen omfattar även del av detaljplan (A414) vilken är avsatt för allmänt ändamål, gata eller torg samt park eller plantering. Ny detaljplan kommer beröra gaturum samt park.

Planområdet omfattas därmed av två gällande detaljplaner, se nedan tabell.
I samband med att den nya detaljplanen vinner laga kraft kommer delar av gällande detaljplaner upphävas, motsvarande den nya detaljplanens planområde.

Planen berör gällande planer enligt nedan:

Plannr.	Aktbeteckning	Namn	Laga kraft
A318	25-LUL-1335	Ändring av stadsplan, Kv Valrossen	1973-10-19
A414	25-P84/50	Ändring av stadsplan, V. Pilgatan - Gammelstadsvägen	1984-07-12

Tabell 1. Berörda planer.

Översiktsplan

Planområdet utgör en del av Norra utvecklingsområdet. Norra utvecklingsområdet föreslås enligt Översiktsplan 2021 på sikt omvandlas till en tätbebyggd stadsdel med en blandning av bostäder och arbetsplatser. Här kan högre bebyggelse än 4–5 våningar tillåtas beroende på arkitektonisk gestaltning, bidrag till stadsbilden och sammanhang. Inom Norra utvecklingsområdet ska en större park anläggas som bland annat ska fungera för omhändertagande av dagvatten. Stadsviken är en del av den större vattenförekomsten Inre Lulefjärden och planering och byggande ska ske så att statusen på denna inte försämras.

Planförslaget bedöms vara i enlighet med översiktsplanen.

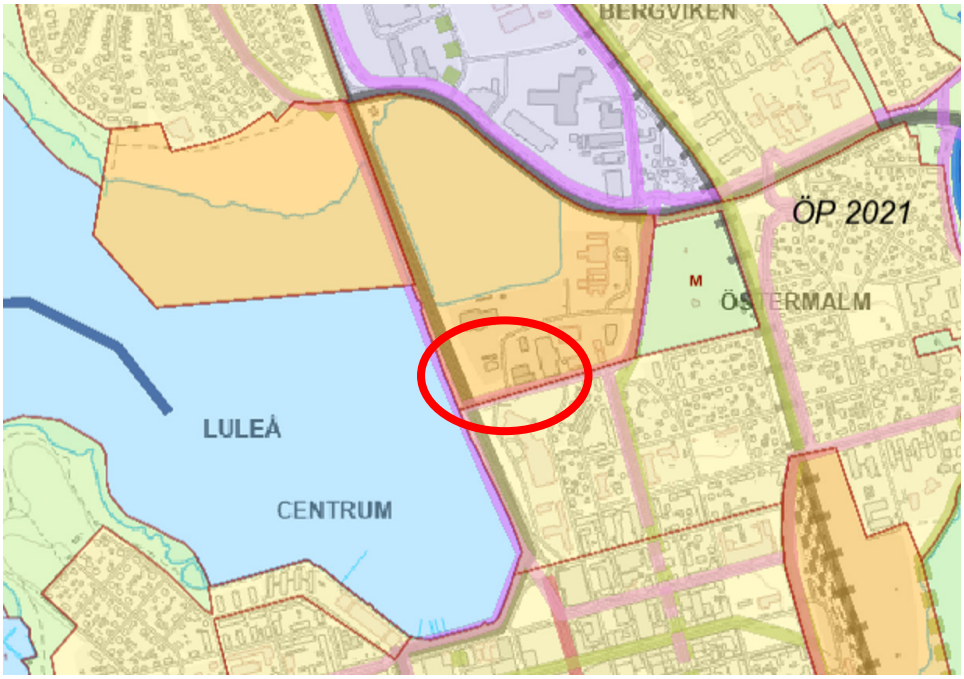


Bild 4. Utsnitt ur Översiktsplan Luleå 2040. Planområdet är markerat ungefärligt med en röd cirkel.

Undersökning av risk för betydande miljöpåverkan

Kommunen ska enligt 6 kap 5 § Miljöbalken (MB) undersöka om genomförandet av planen, programmet eller ändringen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Enligt 6 kap 6 § MB ska undersökningen identifiera omständigheter som talar för eller emot en betydande miljöpåverkan. Samråd gällande undersökning om betydande miljöpåverkan ska hållas med länsstyrelsen enligt 6 kap 6 § 2p och 10 § MB.

Kommunens bedömning

Kommunen bedömer att genomförandet av detaljplanen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Det innebär att fortsatt miljöbedömning inte anses nödvändig och en miljökonsekvensbeskrivning behöver inte upprättas.

I ett särskilt yttrande gällande undersökning om betydande miljöpåverkan meddelade Länsstyrelsen 2026-09-21 att de delar kommunens bedömning om att en särskild miljökonsekvensbeskrivning för detaljplanen inte behöver upprättas.

Utredningar

Följande utredningar har upprättats under planarbetet.

- Geoteknisk utredning (Sweco, 2025)
- Miljöteknisk utredning (Tyrens, 2026)
- Dagvattenutredning (Sweco, 2026)

Annat

Övriga underlag

- Grundkarta
- Fastighetsförteckning
- Undersökning av betydande miljöpåverkan, 2026-08-21

Planförfarande

Detaljplanen handläggs med standardförfarande i enlighet med plan- och bygglagen (2010:900). Standardförfarandet kan tillämpas om förslaget till detaljplan är förenligt med översiktsplanen och länsstyrelsens granskningsyttrande, inte är av betydande intresse för allmänheten eller i övrigt av stor betydelse. Detaljplanen får inte heller antas medföra en betydande miljöpåverkan. Figuren nedan illustrerar planprocessen.

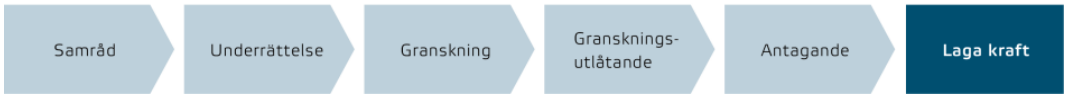


Bild 5. Standardförfarandets olika skeden. Illustration: Boverket

Allmänna råd och föreskrifter

Planhandlingarna i planförslaget har upprättats utefter Boverkets föreskrifter om detaljplan (BFS 2020:5) samt Boverkets allmänna råd om redovisning av reglering i detaljplan (BFS 2020:6), samt föreskrifter och allmänna råd om planbeskrivning (BFS 2020:8).

Planeringsförutsättningar

Kommunala

Planbesked

Samhällsbyggnadsutskottet (SBU) beslutade 2024-12-16 § 118 att ge kommunstyrelseförvaltningen i uppdrag att upprätta förslag till detaljplan för Hajen 7 i syfte att pröva förutsättningarna för en livsmedelsbutik samt att under planarbetet pröva möjligheterna för kontor och bostäder.

Riksintressen

Riksintressen är en särskild typ av allmänna intressen som har nationell betydelse. De regleras främst i miljöbalken. Planförslaget berör och angränsar till följande riksintresseanspråk:

Totalförsvar

Planområdet omfattas av riksintresse för totalförsvaret (3 kap 9 § MB). Planområdet ligger inom stoppområde för höga objekt, inom område med

särskilt behov av hinderfrihet, väderradar samt inom MSA-område. Inom dessa områden får det inte uppföras objekt högre än 45 meter inom sammanhållen bebyggelse.

Trafikkommunikation

Planområdet omfattas av riksintresse för kommunikationer (3 kap 8 § MB) avseende hindersfritt område för flyg. Byggnader och andra objekt över 20 meter ska samrådas med Luftfartsverket.

Turism och friluftsliv

Planområdet omfattas av riksintresse för Turism och friluftsliv (4 kap 1, 2 § MB). Riksintresset omfattar Norrbottens skärgård och berör natur- och kulturvärden som i sin helhet är av riksintresse och av betydelse för turism och friluftsliv.

Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer regleras i 5 kap. Miljöbalken. Det finns miljökvalitetsnormer (MKN) framtagna för omgivningsbuller, luftkvalitet och vattenkvalitet. Det handlar om de föroreningsnivåer eller störningsnivåer som människor kan utsättas för utan fara för olägenheter av betydelse eller som miljön eller naturen kan belastas med utan fara för påtagliga olägenheter. Vid planering och planläggning ska hänsyn tas till gällande miljökvalitetsnormer.

Planområdet omfattas av MKN för luftkvalitet och vattenkvalitet. Luleå kommun omfattas **inte** av den framtagna miljökvalitetsnormen avseende omgivningsbuller. Miljökvalitetsnormerna och detaljplanens eventuella påverkan på dem beskrivs närmare under avsnittet konsekvenser.

Mellankommunala intressen

Planområdet bedöms inte omfattas av några mellankommunala intressen.

Miljö

Dagvatten

Inre Lulefjärden (WA96663883) är planområdets närmaste vattenförekomst och recipient. Inre Lulefjärdens ekologiska status har bedömts som god. Den kemiska statusen uppnår inte god status.
Planområdet omfattar en i dagsläget nästan helt hårdgjord fastighet inom verksamhetsområde för dagvatten. Fastigheten ingår i verksamhetsområde för dagvatten men är idag inte ansluten till det kommunala dagvattennätet vilket avses anslutas via en servisledning. Servisledningens maximala kapacitet utgör därmed en dimensionerande förutsättning för den dagvattenfördröjning som behöver anordnas inom fastigheten.

Dagvattenutredningen visar att dagvatten kan omhändertas inom fastigheten genom fördröjning, rening och säker skyfallshantering. Lösningen utgår från

dagvattenbiofilter, fördröjningsmagasin och ytliga avrinningsvägar. På grund av markföroreningar bedöms infiltration till omgivande mark inte vara lämplig, varför dagvattnet samlas upp och renas i anläggningar med tät botten och sidor. Dagvattenhanteringen integreras även i den planerade bebyggelsen och bidrar till ökad grönska och förbättrade vistelsemiljöer.

För rening, då marken inom kvartersmarksytan är förorenad med ett antal olika förorenande ämnen, föreslås därför ett dagvattenbiofilter och för fördröjning föreslås ett underjordiskt betongmagasin. Lösningsförslaget innebär att dagvattnet samlas upp i dagvattenrännor som leder det till ett eller flera dagvattenbiofilter för rening. Därifrån släpps och bräddar dagvattnet till ett underjordiskt betongmagasin för fördröjning, varifrån det avleds till det kommunala dagvattenledningsnätet via anslutning i Gammalstadsvägen. När systemet vid skyfall bräddar, rinner vattnet till Robertsviksgatan och vidare via denna till Gammelstadsvägen och ner längs Bodenvägens östra sida norrut mot Skutviken. Det uppmärksammas att visat förslag bara är ett exempel på hur lösningsförslaget kan tillämpas inom kvartersmarksytan och att föreslagen lösning med dagvattenbiofilter, dagvattenrännor och underjordiskt betongmagasin är flexibel och därför utan problem kan anpassas till den exploatering som blir slutgiltig.

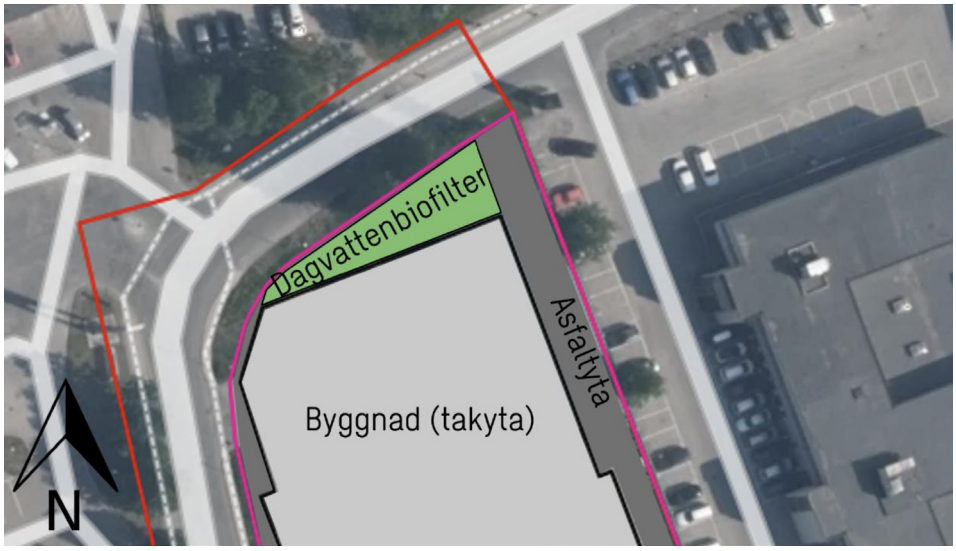


Bild 6. Ytan som föreslås tas i anspråk för ett dagvattenbiofilter. Uppmärksamma att bilden endast visar norra delen av kvartersmarksytan (rosa linje) och planområdet (röd linje).

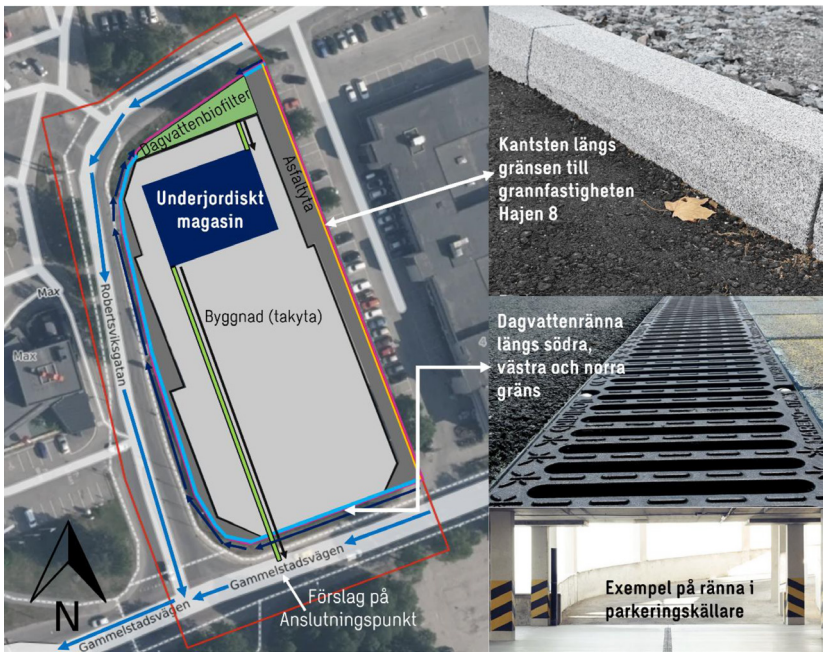


Bild 7. Lösningsförslaget innebär att dagvattnet samlas upp i dagvattenrännor (ljusblå linje) som leder det till ett eller flera dagvattenbiofilter för rening. Mörkblåa pilar visar rinnvägen i rännan och blåa pilar visar rinnvägen vid skyfall.

Hälsa och säkerhet

Omgivningsbuller och partiklar

Planförslagets närområde innehåller inte idag några bostäder, närmaste bostadsfastighet ligger utefter lågt trafikerade Skomakargatan och cirka 85 meter från plangräns. I närområdet finns gator som har funktion som infartsgator till centrala Luleå och uppvisar höga trafikflöden. Buller från befintlig fordonstrafik behandlas i av Luleå kommun antagen Bullerplan. Planförslaget ger ingen eller ringa påverkan på trafikflöden då planförslaget genererar ökade trafikflöden i direkta närområdet men inte i sådan omfattning att det utgör en tydligt större del av trafiken på närliggande vägar. Luleå kommun har tillgång till SMHI:s verktyg, SIMAIR och har där tittat på risk för överskridande av MKN för PM10 i nuvarande bebyggelse. Bedömningen är att halterna idag är väl under både nuvarande som kommande direktiv.



Bild 8. PM10 årsmedelvärde (2030-direktiv) tillsammans med trafikflöden (SIMAIR).



Bild 9. PM10 dygnsvärde (95-percentil, 2030-direktiv) tillsammans med trafikflöden (SIMAIR).

Planområdets närområde innehåller vägar med höga trafikflöden på grund av sin närhet till centrala Luleå. Området är väl försett med kollektivtrafik och närhet till kommunens huvudnät för gång- och cykeltrafik.

Nuläge och scenario med planförslagets generering av resor har jämförts i en mikrosimulering med hjälp av PTV Vissim. Utgångsläge baseras på befintlig trafiksituation och korsningsutformning för ett betydligt större område än planförslaget. Detta för att säkerställa alla de större korsningspunkterna för fordon utefter väg 97, Gammelstadsvägen och Svartövägen.

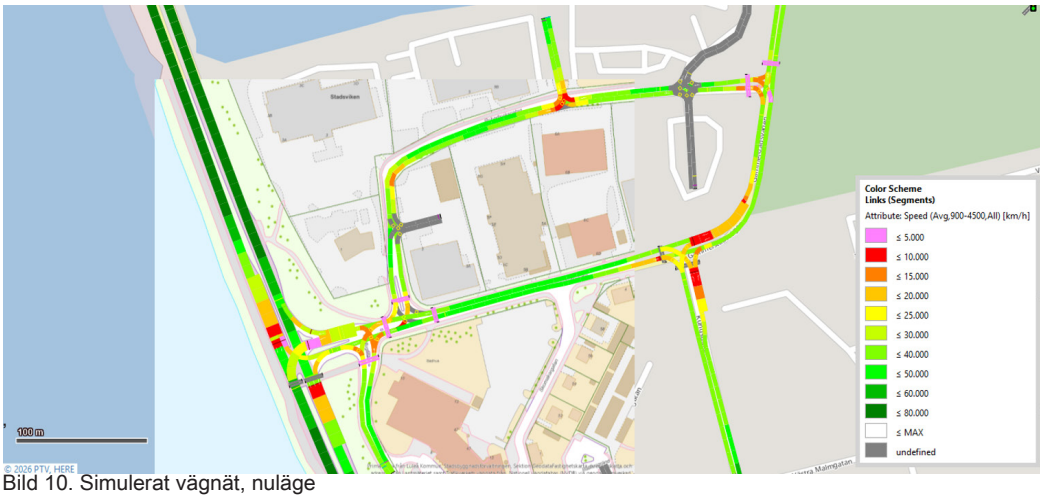


Bild 10. Simulerat vägnät, nuläge

Enligt Trafikverkets verktyg för trafikalstring ger planförslaget upphov till 4260 resor/dygn baserat på 4000 kvm BTA detaljhandel (87% av totala genereringen) och 4000 kvm BTA kontor (13% av totala genereringen). Planförslaget ger då upphov till 2200 resor med bil motsvarande en medeldygnstrafik om 1700 fordon vid en bilanvändning om 52%. I kommunens senaste RVU (ResVaneUndersökning) från 2025 så utgör bilanvändningen 65% av alla resor i Luleå varav 10% är som passagerare. Det skulle i så fall innebära 2770 bilresor och en medeldygnstrafik om 2490 fordon. Omräknat till en maxtimme motsvarar det 250 fordon till och från planförslaget.



Bild 11. Simulerat vägnät, planförslag.

Effekter som uppstår är framför allt kopplat till den ändring av resekedjor som planförslaget innebär. Nygenerering av trafik har satts till ungefär 560 fordonsrörelser vilket motsvarar nästan dubbla nivån mot i trafikalstringens 250 fordon och därmed långt under det som kan förväntas ske med hänsyn till resekedjor. De 560 fordonsrörelserna på timnivå i simuleringen motsvarar ungefär ett medeldygn på 560/0,1= 5600 fordon. Dessa fordonsrörelser har i olika grad start- eller målpunkter i alla större vägar runt planområdet i simuleringen för att efterlikna en realistisk trafiksituation. För korsningen väg 97 och Gammelstadvägen innebär ändrade resekedjor att antalet svängrörelser ökar och därmed belastningen främst i vänstersväng norrifrån och vänstersväng ut från Gammelstadsvägen mot

centrum. I det simulerade planförslaget ingår också trafikströmmar för snabbmatsrestaurang, bensinmack och den nyligen utökade BTAn på Hajen 10.

Risk för översvämning

Planområdet är relativt plant och avvattnas i dagsläget ytligt mot Robertsviksgatan och vidare mot Skutviken. Fastigheten ligger på cirka +3 meter (RH2000) och är i huvudsak redan hårdgjord. Vid kraftiga regn uppstår idag begränsade vattensamlingar inom fastigheten och på angränsande gator.

Dagvattenutredningen visar att det finns befintliga ytliga avrinningsvägar nedströms planområdet samt att ytvatten kan ledas vidare mot lägre belägna områden. För den planerade exploateringen föreslås dagvattenhantering genom biofilter, fördröjningsmagasin och ytliga avrinningsvägar. Lösningen kompletteras med lämplig höjdsättning och kantstensutformning för att säkerställa en säker avledning av skyfallsflöden.

Utredningen visar att översvämningsrisken inom planområdet är begränsad och att framtida skyfallsflöden kan hanteras utan att kvartersmarken översvämmas eller att översvämningssituationen för omkringliggande fastigheter försämras. En förutsättning är att ytorna höjdsätts korrekt och att de befintliga ytliga avrinningsvägarna nedströms planområdet bibehålls. Planerad exploatering bedöms därmed inte medföra ökade översvämningsrisker uppströms eller nedströms planområdet.

Risk för olyckor

Närliggande drivmedelstation

Planområdet angränsar till en befintlig drivmedelsstation i väster. En riskbedömning har utförts med syfte att säkerställa att detaljplanen uppfyller Plan- och bygglagens (2010:900) krav på lämplig markanvändning med hänsyn till risk.

I planområdets direkta närhet finns drivmedelsstationen OKQ8 med pumpstation för bensin, diesel och etanolfritt bränsle. För omgivningen kan skadliga konsekvenser uppkomma om brandfarlig vätska läcker ut och antänds. Det största riskmomentet på tankstationen bedöms vara vid lossning av bränsle från tankfordon till cistern. Vid läckage kan det uppkomma en bränslepöl som i sin tur antänds och hotar såväl tankstationen som tankbilen och omgivningen.

Rök sprids dock över betydligt större område. Konskevensområdet gäller för personer som befinner sig utomhus och är oskyddade mot riskkällan. Personer som befinner sig inomhus skyddas mot värmestrålningen från branden av yttervägg. I tabell 1 nedan presenteras MSB:s rekommenderade minsta avstånd mellan påfyllningsanslutning för tankbil och omgivningen.

Objekt	Påfyllnings-anslut-ning till cistern	Mätarskåp	Pejlförskruvning	Cisternavluftning-ens mynning
Platsdärmänniskor vanligen vistas (bostad, butik, kontor osv)	25 m	18 m	6 m	12 m

Tabell 2. Rekommenderade avstånd enligt MSB:s handbok för hantering av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstationer.

Det innebär att ett minsta skyddsavstånd om 25 meter rekommenderas mellan påfyllningsanslutning (lossningsplats) och byggnader eller platser där människor normalt vistas. Vidare ska anläggningen utformas så att eventuellt spill eller läckage inte kan spridas utanför stationsområdet, exempelvis genom invallning eller lutning av markytor. Detta följer av krav i föreskrifter och god praxis enligt MSB och branschstandarder.

Den aktuella drivmedelsstationen är belägen inom fastigheten Valrossen 1. Befintlig påfyllningsanslutning och avluftningsmynning är placerade cirka 18 meter från fastighetsgräns mot Robertsviksvägen och 35 meter från fastighetsgränsen till Hajen 7. Avståndet till föreslagen byggrätt för handel och kontor är 37 meter och överstiger således 25 meter, vilket innebär att MSB:s rekommenderade skyddsavstånd uppfylls.

Ett genomförande av detaljplanen medför att en skyddszon om som mest cirka 10 meter tillkommer mot Robertsviksgatan för att upprätthålla ett skyddsavstånd om 25 meter från tillkommande markanvändning handel och kontor, se Figur 1 nedan. Detta bedöms inte vara begränsande för befintlig verksamhet på fastigheten Valrossen 1 då ytan som berörs främst är en infartyta och omfattar inte de centrala delarna av anläggningen.



Bild 12. Befintlig påfyllningsanslutning och avluftningsmynning på Valrossen 1 markerad i rött. Orange markerat området redogör ungefär för 25 meter skyddsavstånd från tillkommande markanvändning för handel och kontor på Hajen 7.

Geotekniska förhållanden

En översiktlig geoteknisk undersökning har genomförts för fastigheten Hajen 7 upprättad av Sweco (2025).

Marken inom planområdet består av fyllnadsmassor, utfyllt ut i minst två etapper, ovan lera-silt. Utfyllnaderna i den tidigare viken ansluter mot naturlig moränmark öster om Gammelstadsvägen, baserat på SGU:s jordartskarta, se Bild 13. Jorddjupet till berg bedöms uppgå till cirka 10-20 meter, baserat på SGU: jordartskarta.

Ytan för fastigheten Hajen 7 är relativt platt med en nivå om cirka +3 m (RH2000) (Scalgo Live, 2026).

Ur geoteknisk synpunkt bedöms det inte finnas några hinder för framtida byggnation inom fastigheten. Eftersom geotekniska undersökningar inom själva fastigheten är begränsade rekommenderas att en detaljerad geoteknisk undersökning utförs innan slutlig design av byggnadens grundläggning. Omfattningen på den kompletterande utredningen fastställs i samråd med geotekniker.



Bild 13. Jordartskarta över Hajen 7-området (Lantmäteriet).

Föroreningar

Miljötekniska undersökningar har visat att det förekommer föroreningar i fyllnadsmassorna, bland annat metaller och PAH-föreningar i varierande halter. Samtliga prover som genomfördes i en markteknisk markundersökning 2024 (Tyrens, 2026, bilaga 1) visar på någon nivå av PAH förorening där en hade ett värde som överskrider gränsvärdet för mindre känslig markanvändning, MKM (Naturvårdsverket, 2025). För PFAS visade en av provpunkterna på

en mätbar koncentration av PFOS och var lägre än gränsvärdet för MKM (Naturvårdsverket, 2025). Lokalt har förhöjda halter av PAH samt metallerna koppar och bly över riktvärdet för MKM konstaterats.

Sammanfattningsvis visade den marktekniska miljöundersökning (Tyrens, 2026) på att det finns olika förorenande ämnen i olika koncentrationer i den del av marken inom kvartersmarksytan som utgörs av fyllnadsmassor men att halterna för de flesta ämnen är lägre än gränsvärdet för MKM (Naturvårdsverket, 2025).

Den samlade riskbedömningen visar att risken för människors hälsa och miljön är låg. Föroreningssituationen bedöms inte utgöra hinder för planens genomförande. Inför projektering och framtagande av bygghandlingar rekommenderas kompletterande undersökningar för att säkerställa korrekt masshantering och verifiera den initiala riskbedömningen.

Hydrologiska förhållanden

Enligt SGU:s genomsläpplighetskarta (2026) består planområdet och angränsande områden av mark med hög genomsläpplighet, Bild 14. Detta innebär att vattnet snabbt infiltrerar i marken, men att den hydrauliska konduktiviteten sannolikt blir för hög, för att vattnet ska hinna renas naturligt.

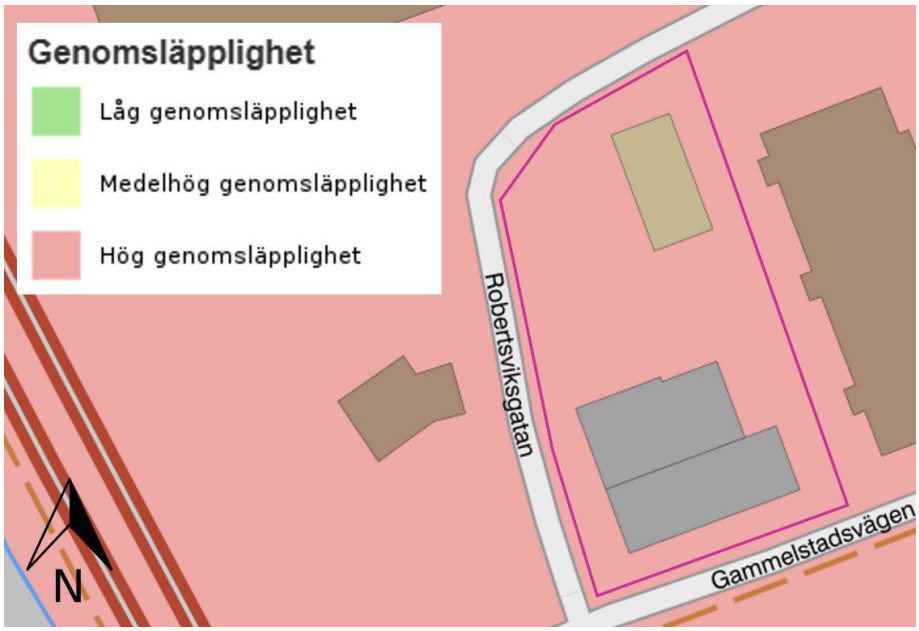


Bild 14.. Markens genomsläpplighet inom samt i angränsning till kvartersmarksytan (rosa linje) (SGU, 2026).

Enligt PM Geoteknik (Sweco, 2025) visade tidigare mätningar från 1975 en grundvattennivå cirka 2,7 meter under markytan. Resultat från en miljöteknisk markundersökning (Tyrens, 2026) indikerar att grundvattennivån idag ligger på 2,5 meter under markytan. Grundvattennivån inom planområdet bedöms inte utgöra något hinder för dagvatteninfiltration.

Det finns inga kända brunnar inom eller i närheten av planområdet, och området

är inte beläget inom eller i anslutning till någon grundvattenförekomst eller dricksvattentäkt. Sammantaget bedöms förutsättningarna för lokal infiltration av dagvatten vara goda ur föroreningssynpunkt, under förutsättning att dagvattnet genomgår erforderlig rening innan infiltration sker.

Kulturmiljö

Planområdet omfattas inte av några utpekade kulturmiljövärden.

Den befintliga byggnad som förutsätts rivas har begränsade kulturhistoriska värden. Pontusbadet som är en närliggande byggnad till planområdet är ett byggnadsminne enligt Kulturmiljölagen (1998:950).

Fysisk miljö

Planområdet ligger inom ett så kallat utvecklingsområde, vilket innebär att områdets befintliga och historiska användning skiljer sig mycket från den framtida målsättningen för området. Precis som i många andra kustnära städer med en historik av hamnindustri karaktäriseras områdets förutsättningar starkt av arvet från den tidigare användningen för hamn, industri och småindustri. Det innebär en större komplexitet när området ska utvecklas än vid förtätning och stadsutveckling i redan etablerade stadsstrukturer.

Detaljplanen är i enlighet med Översiktsplan 2021 där området är en del av det Norra utvecklingsområdet som på sikt ska omvandlas till en tätbebyggd stadsdel med en blandning av bostäder och arbetsplatser.

Området Stadsviken angränsar mot Luleås centrumbebyggelse i söder, kyrkogård och bostadsområde i öster, Skutviken ett vattenområde och verksamheter i norr. Stadsviken omgärdas av storskaliga trafikrum i alla riktningar bland annat väg 97 i väster och Svartövägen i norr.

Historia

Under 1800-talet fungerade området som ett trävarulager och hamn. När behovet av timmer minskade i början av 1900-talet användes området främst som en småbåtshamn. Pontuskajen, belägen cirka 150 meter söder om fastigheten, användes som lagringsplats för timmer från skärgården. Vid slutet av 1920-talet byggdes en oljehamn vid Pontuskajen, tillsammans med Backtemans Mekaniska Verkstad och Byggnadskontorets kolgård, som låg nära Hajen 7, även om deras exakta positioner är obestämda. I början av 1950-talet flyttades oljehamnen till Uddebo vid Svartöstad, cirka 3 kilometer sydost om centrala Luleå.

På flygfoton från 1960-talet, kan man se industriområdet växa fram. Delar av fastigheterna Valrossen, norr om Hajen 7 är vattenområden medan andra delar av omkringliggande fastigheter fortfarande bestod av gles skog (se Bild 15). På 1970-talet hade Valrossen fyllts upp med material och skogen hade avlägsnats (se Bild 16).



Bild 15. Lantmäteriets flygfoto från 1960 av Hajen 7 och omgivande fastigheter med nuvarande fastighetsgränser markerade i gult.



Bild 16 Lantmäteriets flygfoto från 1975 av Hajen 7 och omgivande fastigheter med nuvarande fastighetsgränser markerade i gult.

Kvartersstruktur

Närområdet präglas av en relativt storskalig kvartersstruktur där kvarteren är större och öppnare till skillad från stadskärnan där kvartersstrukturen är relativt tät och följer den rutnätsplan som utvecklades under 1800-talet. Bebyggelsen är placerad friliggande inom kvarteren, vilket skapar mellanrum för parkerings- och körytor. Den befintliga kvartersstrukturen i området karaktäriseras av

att byggnader är indragna från fastighetsgräns mot Gammelstadsvägen med förgårdsmark i form av gräsmattor och sekundärentré till vissa av byggnaderna. Ytorna inom kvartersmarken är ofta hårdgjorda och används till exempel för parkering.

Kvartersbildningen följer i huvudsak den trafikstruktur som växte fram under efterkrigstiden, med fokus på framkomlighet för bil- och kollektivtrafik. Detta har bidragit till dagens storskaliga och verksamhetspräglade miljö med stora kvarter, friliggande byggnader och omfattande hårdgjorda ytor.



Bild 17. Illustrationer över det närliggande området.

Gatunät

Gatunätet i Stadsviken är hierarkiskt uppbyggt med Bodenvägen, Svartövägen och Gammelstadsvägen som övergripande huvudstråk. Lokalgator och anslutningsvägar fördelar trafiken inom området och kopplar samman bostadskvarter, verksamheter och målpunkter. Gatusystemet är mindre finmaskigt än i centrum och anpassat för efterkrigstidens trafikplaneringsideal.

Direkt söder om planområdet finns Gammelstadsvägen. Norr och väster om fastigheten finns Robertsviksgatan, som idag fungerar som lokalgata och tillfartsväg för alla fastigheter inom Stadsviken. Det befintliga gatunätets utformning i planområdets närmiljö består av tätt liggande korsningspunkter och kopplas närmast till korsningen Gammelstadsvägen/Robertsviksgatan.

Bebyggelse

Närområdet präglas huvudsakligen av handels-, kontors- och verksamhetsbebyggelse i centrala lägen. Bebyggelsen består av byggnader från olika tidsepoker och varierar avseende volym, material och arkitektoniskt uttryck, vilket bidrar till en mångfacetterad stadsmiljö. Byggnaderna är generellt storskaliga och uppförda i en till två våningar, med relativt slutna fasader mot gaturummen med undantag av serviceverksamheterna.

På Hajen 7 bedrevs tidigare däck- och verkstadsverksamhet, men verksamheten är idag avvecklad. I planområdets närhet finns främst verksamhets- och kontorslokaler samt ett mindre inslag av restaurangverksamheter. Cirka 25 meter från planområdets fastighetsgräns ligger en bensinstation (OKQ8). I närområdet finns även bilhandel, vårdverksamhet och annan kommersiell service.



Bild 18. Befintlig byggnation inom kvartersmark. Vy från Bastugatan mot nordväst.



Bild 19. Befintlig byggnation inom kvartersmark. Vy från Robertsviksgatan mot väster.



Bild 20. Befintlig byggnation inom kvartersmark. Vy från Robertsviksgatan mot söder.

Natur

Planområdet inkluderar och skyddar ett område av befintlig parkmark. Grönplanen anger ett högt värde för de summerade ekosystemtjänsterna i grönområdet längs Väg 97 och in över planområdets parkmark. Områden med högt värde för flera ekosystemtjänster är de som vid första anblicken är de viktigaste att hantera.

Planområdet innehåller inga kända eller dokumenterade naturvärden. Området utgörs idag till stor del av hårdgjorda ytor i form av parkering, körytor och gångytor. Längs omkringliggande gator inom kvartersmarken finns mindre grönstråk med gräsytor som bidrar till viss grönska i gaturummet. I den södra delen av kvartersmarken finns en något större sammanhängande gräsyta som vetter mot Gammelstadsvägen.

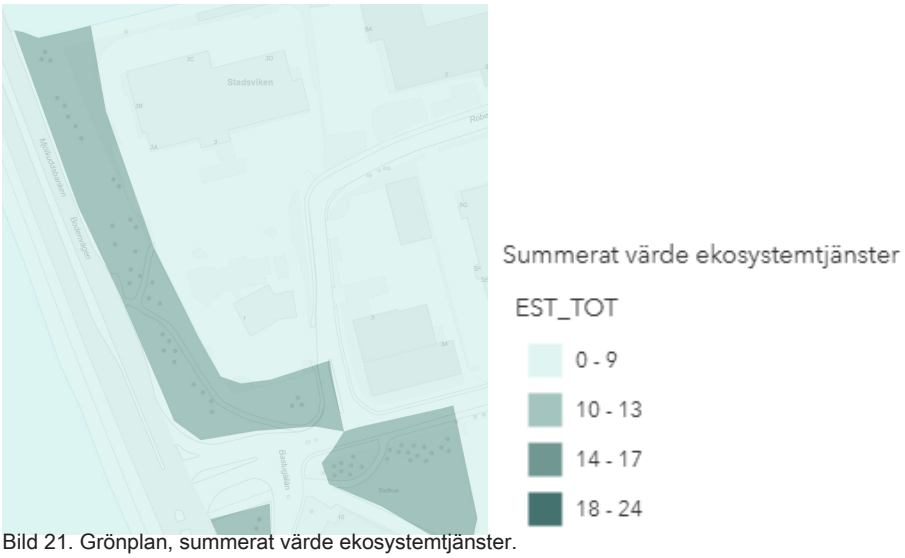


Bild 21. Grönplan, summerat värde ekosystemtjänster.

Inom allmän platsmark [GATA] i den norra delen av planområdet finns en träddunge som utgör ett inslag i områdets grönstruktur, se bild 22. Även på motsatt sida av Robertsviksgatan, i anslutning till handelsområdet vid Max, finns en grupp större träd även inom allmän platsmark [GATA] som bidrar till ett grönare och mer attraktivt stadsrum, se bild 23. Träden har betydelse för upplevelsen av platsen genom att mjuka upp den annars hårdgjorda miljön, ge skala åt bebyggelsen och bidra till ökad vistelsekvalitet.


Bild 22. Befintliga träd inom och i anslutning till planområdet, norr om kvartersmarken. Vy från Robertsviksgatan i nordväst.



Bild 23. Befintliga träd inom och i anslutning till planområdet i angränsning till handelsområdetpå kommunal mark.

Sociala

Planområdet ligger inom Norra utvecklingsområdet, ett område som idag huvudsakligen präglas av handel, kontor, service och andra verksamheter. Området är främst aktivt under dagtid och har i dagsläget begränsade inslag av bostäder och offentliga mötesplatser.

I närområdet finns gång- och cykelvägar som kopplar området till omkringliggande stadsdelar och centrum. Samtidigt präglas det omgivande gatunätet av omfattande biltrafik och den offentliga miljön är i första hand anpassad för transporter och verksamheter, vilket begränsar förutsättningarna för vistelse och spontana möten.

Planområdet innehåller idag ingen bebyggelse eller markanvändning som är tillgänglig för allmänheten. Några särskilt iordningställda ytor för lek, rekreation eller social samvaro finns inte inom fastigheten.

Teknik

Infrastruktur för kommunalt vatten och avlopp, fjärrvärme, fjärrkyla samt IT- och telekommunikation finns utbyggd i området. Inom allmän plats [GATA] finns fjärrvärmeledning och elledningar. Säkerhetsavståndet för dessa ledningar sträcker sig in över kvartersmark.

Planområdet ligger inom verksamhetsområde för dricksvatten och spillvatten. Kvartersmarksytan ingår även i verksamhetsområde för dagvatten men är i dagsläget inte ansluten, utan kommer sannolikt att få en servisanslutning.

Avfallshantering ska ske i enlighet med kommunens renhållningsföreskrifter.

Service

Planområdet är beläget i Stadsviken med närhet till Luleå centrum och har god tillgång till både kommersiell och offentlig service. I närområdet finns handel, restauranger, vårdverksamheter och andra arbetsplatser, medan Luleå centrum,

som ligger på gång- och cykelavstånd, erbjuder ett brett utbud av handel, kultur, nöjen och offentlig service. I planområdets direkta närhet finns bland annat två restauranger, varav en snabbmatsrestaurang, en bensinstation samt Stadsvikens hälsocentral med tillhörande apotek. Närheten till service, arbetsplatser och centrumfunktioner skapar goda sociala förutsättningar och bidrar till områdets tillgänglighet och attraktivitet.

Trafik

Biltrafik

Kommunen är huvudman för gatunätet i planområdets närhet. Planområdet omges av Gammelstadsvägen i söder och Robertsviksgatan i norr och väst. Planområdet ligger öster om väg 97.

Parkering

Planförslagets trafikgenerering om 250 fordon per timme ger ett parkeringsbehov på 125/3~42 parkeringar vid ett medelärende om 20 minuter och 125/2 = 63 parkeringar vid ett medelärende om 30 minuter. I planförslaget beräknas det rymmas max 108 parkeringsplatser på fastigheten vilket skulle motsvara 108*2,5=270 och 270*2=540 vid ett medelärende om 24 minuter och då efterlikna den situation som hanteras i simuleringen.

Kommunfullmäktige antog den 4 april 2016 en parkeringsnorm på tomtmark. Parkering för bilar och cyklar ska lösas inom den egna fastigheten eller inom samfälld mark. Luleå tätort är indelat i två geografiska zoner och planområdet ligger inom zon 1.

En god planering av besöksparkering inklusive personalparkering inom fastigheten bör finnas i åtanke för att främja trafiksäkerheten och framkomligheten inom området. Inom byggrätten ska tillräcklig parkeringsyta ordnas genom en god planering av samtliga ytor inom fastigheten. Parkeringen ska undvikas närmast Gammelstadsvägen.

Gång- och cykeltrafik

Robertsviksgatan har en tydlig verksamhetskaraktär och är i begränsad utsträckning anpassad för fotgängare och cyklister, vilket påverkar tillgängligheten och vistelsekvaliteterna i området. Övergångsställen finns vid den södra korsningen mellan Robertsviksgatan och Gammelstadsvägen. Längs Väg 97 finns även en trafikskyddad gång- och cykelväg som är del av kommunens huvudnät för cykel.

I Luleå centrum är förutsättningarna för att cykla generellt goda.

Tillräckliga parkeringsytor för cyklar ska anordnas inom kvartersmark.

Kollektivtrafik

Förutsättningarna för hållbart resande är goda för de boende samt för besökande till planområdet. Den närmaste busshållplatsen ligger efter Väg 97, cirka 150

meter från aktuellt planområde. En befintlig gångväg leds från hållplatsen mot den södra korsningen mellan Robertsviksgatan och Gammelstadsvägen. Hållplatsen trafikeras av både Luleå lokaltrafik med hög turtäthet och den regionala kollektivtrafiken.

Tillgänglighet

Att människor med olika typer av funktionsnedsättningar och i alla åldrar kan bli fullt delaktiga i samhällslivet, ska alltid beaktas fullt ut vid nybyggnation. Alla ytor ska göras tillgängliga, trygga och användbara för alla grupper av människor så långt det är möjligt. Detta gäller både fysisk och psykisk tillgänglighet - allt från den faktiska framkomligheten till val av växter som kan orsaka allergier som gör det svårt för vissa människor att vistas i miljön eller sådant som kan orsaka känslan av otrygghet, till exempel bristande belysning eller skötsel.

Fastigheter avsedda för bebyggelse med tillhörande infarter och entréer ska enligt plan- och bygglagen vara användbara för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. Detta gäller om det inte är obefogat med hänsyn till terrängen och förhållandena i övrigt. Ett skäl kan vara att tomter ibland innehåller stora nivåskillnader och därför inte är helt enkla att göra tillgängliga. Det är dock viktigt att disponera tomten och placera byggnaderna så att tomterna blir så tillgängliga som möjligt.

Konsekvenser

Fastigheter och rättigheter

Hajen 7 avstår genom fastighetsreglering cirka 200 m² mark till Innerstaden 2:1. Marköverföringen möjliggör breddning av gatuområdet och utbyggnad av gång- och cykelväg längs Robertsviksgatan. Fastighetsregleringen medför att kvartersmarken inom Hajen 7 minskar något, men bedöms inte påverka fastighetens möjligheter att bebyggas och användas enligt detaljplanens syfte.

Planens genomförande kan medföra behov av flytt av befintlig fjärvärmeledning inom allmän plats [GATA] om byggnation sker inom ledningarnas säkerhetsavstånd. Kostnader för erforderliga ledningsflyttar åvilar tomträttshavaren.

Stadsbild

Den föreslagna bebyggelsen om 20 meter bedöms på sikt kunna anpassas till den framtida omgivande bebyggelsens skala inom Norra utvecklingsområdet. I översiktsplanen redovisas en framtida stadsutveckling med bebyggelse om cirka 5-6 våningar, och planförslaget bedöms vara förenligt med ambitionerna om en tätare stadsstruktur, ökad funktionsblandning och fler arbetsplatser. Samtidigt innebär den föreslagna byggnadshöjden och byggrätten en förändring jämfört med den befintliga bebyggelsestrukturen i närområdet, som idag huvudsakligen består av lägre verksamhetsbebyggelse i en till två våningar. Innan omgivande

kvarter har utvecklats i enlighet med intentionerna för Norra utvecklingsområdet finns därför en risk att byggnaden upplevs storskalig i förhållande till den befintliga omgivningen och i stadsbilden.

Planförslagets bebyggelse kommer att vara synlig från väg 97. Bebyggelsen bedöms kunna bidra till en mer stadsmässig entré till området och förstärka den pågående utvecklingen av stadens norra delar. En etablering av livsmedelsbutik har potentialen att stärka platsens identitet och funktion genom ökad aktivitet och serviceförsörjning.

Sammantaget bedöms detaljplanen, i och med den föreslagna byggnadshöjden, vara förenlig med syftet att möjliggöra en tätare och mer stadsmässig bebyggelsestruktur som ska bidra till att Norra utvecklingsområdet blir en mer tätbebyggd och levande stadsdel med en ökad blandning av verksamheter och fler arbetsplatser.



Bild 24. Vy över centrumhalvön från norr. Orange utbredning illustrerar den byggbara ytan inom kvartersmarken, avgränsad av planlagd prickmark och fastighetsgräns.

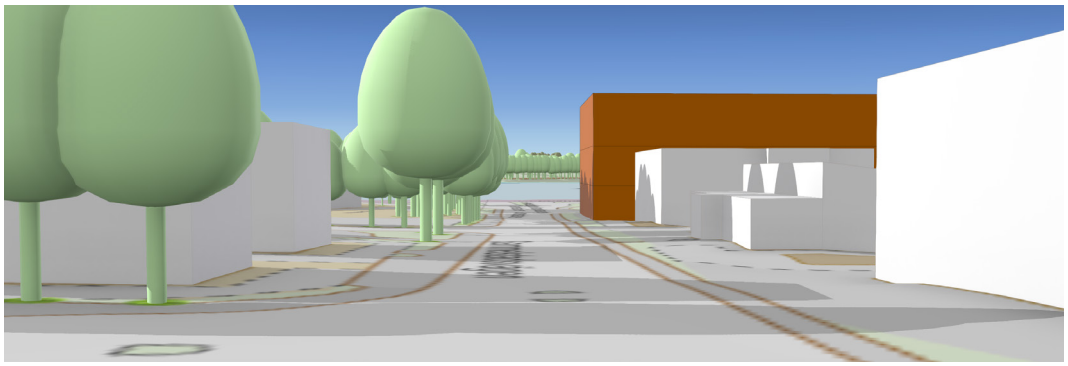


Bild 25. Gatuvy från Gammelstadsvägen i riktning mot vattnet. Orange utbredning illustrerar den byggbara ytan inom kvartersmarken, avgränsad av planlagd prickmark och fastighetsgräns.

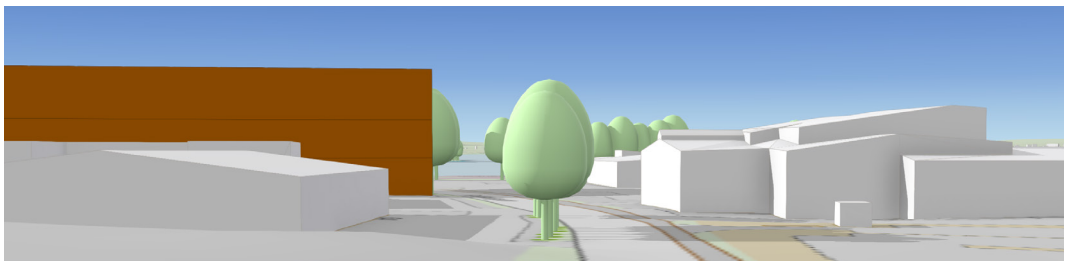


Bild 26. Gatuvy från Robertsviksgatan i riktning mot vattnet. Orange utbredning illustrerar den byggbara ytan inom kvartersmarken, avgränsad av planlagd prickmark och fastighetsgräns.



Bild 27. Vy från vattnet. Orange utbredning illustrerar den byggbara ytan inom kvartersmarken, avgränsad av planlagd prickmark och fastighetsgräns.

Natur och grönska

Planförslaget innebär en risk att befintliga träd och gröna inslag inom planområdet tas bort, eftersom dessa inte skyddas i detaljplanen. Särskilt träden i den norra delen av planområdet kan påverkas av den byggrätt som möjliggörs. Detta kan medföra minskade gröna inslag och en förändrad stadsbild.

Dagvattenutredningen redovisar möjliga gröna dagvattenlösningar som, utöver att bidra till dagvattenhanteringen, även kan tillföra grönska och estetiska värden till området. Detaljplanen säkerställer dock inte några specifika gröna anläggningar eller gestaltningselement.

Inom planområdet finns samtidigt förutsättningar att stärka ekosystemtjänster och klimatanpassning genom exempelvis gröna tak/väggar och andra vegetationsbaserade lösningar. Sådana åtgärder kan bidra till dagvattenhantering, temperaturutjämning, ökad biologisk mångfald och förbättrade vistelsevärden samt ge positiva bidrag till områdets grönytefaktor, GYF. Vägledning för hur ekosystemtjänster kan utvecklas inom området finns i kommunens Grönplan och kan utgöra underlag vid den fortsatta projekteringen.

Parkområdet har potential att utformas som en multifunktionell yta som, utöver rekreativa värden, även kan bidra till dagvattenhantering genom naturbaserade lösningar. Exempelvis kan fördröjningsytor, regnbäddar, svackdiken och annan vegetationsbaserad dagvattenhantering integreras i parkmiljön. Sådana lösningar kan bidra till ökad klimatanpassning, stärka biologisk mångfald och förstärka befintliga spridningssamband i området.

Den slutliga utformningen behöver samordnas med områdets dagvattenhantering och baseras på fortsatta analyser av flöden, dimensionering, anslutningspunkter och ansvarsfördelning mellan kvartersmark och allmän platsmark. Vid den fortsatta projekteringen bör möjligheterna att kombinera dagvattenhantering med ekosystemtjänster och grön infrastruktur särskilt studeras. Underlag för sådana analyser finns bland annat i kommunens Grönplan samt tillhörande GIS-underlag.

Lokalklimat

Skuggstudie

Planförslaget har studerats med avseende på skuggpåverkan, se skuggstudie nedan. Den planerade bebyggelsen med en nockhöjd om 20 meter medför viss skuggpåverkan, främst på kontors- och verksamhetsbebyggelsen öster om

kvartersmarken. Skuggor kommer även att påverka handelsområdet väster om kvartersmarken, huvudsakligen över parkeringsytor men även delvis över befintliga byggnader.

Bedömningen av planförslagets skuggpåverkan är att den inte anses medföra en betydande konsekvens för närliggande fastigheter eller offentliga miljöer. Skuggpåverkan på omgivningen berör främst kontors- och verksamhetsbebyggelse. Då påverkan inte avser bostäder bedöms konsekvenserna av skuggningen vara begränsade.

Höst- och vårdagjämning



Klockan 8.00



Klockan 12.00



Klockan 16.00

Sommarsolstånd



Klockan 8.00



Klockan 12.00



Klockan 16.00

Miljö

Undersökning av risk för betydande miljöpåverkan

Kommunens bedömning
En undersökning avseende detaljplanens risk att medföra betydande miljöpåverkan har upprättats enligt 6 kap. 6 § miljöbalken med stöd av 5 § miljöbedömningsförordningen (2017:966).

Detaljplanen medger inte verksamheter eller åtgärder som kräver skydd eller tillstånd enligt miljöbalken. MKN vatten kan negativt påverkas om inte en dagvattenlösning som renar åtgärdas eller att föroreningar tas bort eller att en tät dagvattenhantering införs. Villkor om startbesked regleras i detaljplanen för att säkerställa omhändertagandet av föroreningen. Den föreslagna markanvändningen i förslag till detaljplan bedöms inte medverka till att någon miljökvalitetsnorm enligt 5 kap. miljöbalken överskrids. Kommunen konstaterar att ingen av de förutsättningar som alltid medför att en konsekvensbeskrivning ska upprättas föreligger i denna plan.

Kommunens bedömning är att detaljplanen inte innebär risk för betydande miljöpåverkan. Motiv till ställningstagandet kan utläsas i det separata dokumentet Undersökning av risk för betydande miljöpåverkan (2026-08-21).

Länsstyrelsen har i ett särskilt yttrande daterat 2026-09-21 delat kommunens bedömning, att planens genomförande inte kan innebära risk för betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen delar dock inte kommunens bedömning att detaljplanen inte bedöms medföra betydande förändringar i trafikflöde. Länsstyrelsen indikerar att detta behöver underbyggas med särskild utredning då planförslagets syfte med en målpunkt av omfattande dagligvaruhandel alltid indikerar motsatsen.

Kommunen delar Länsstyrelsens bedömning att den planerade dagligvaruhandeln kommer att generera en ökning av trafikmängderna jämfört med dagens situation på Robertsviksgatan och korsningen mot Gammelstadsvägen. Utifrån den utförda trafiksimuleringen bedöms påverkan på omgivningen medföra en ringa påverkan på omgivningen avseende trafikbuller. De redovisade resultaten för trafiksimuleringen bör dock tolkas

med viss försiktighet, eftersom planens maximala omfattning kan medföra en högre trafikalstring och därmed en större påverkan på omgivningen än vad som redovisas i trafikutredningen.

Kommunens gör dock bedömningen att trafikökningen inte är av sådan omfattning att den medför betydande påverkan på det omgivande gatunätets funktion, framkomlighet eller trafiksäkerhet. Läs mer om det förändrade trafikflödet under rubriken ”Trafik”.

Dagvatten

Dagvattenhantering enligt utredning
För fastigheten Hajen 7 har en dagvattenutredning tagits fram (Sweco, 2026) som utgår från ett scenario med en byggnadsarea på 4 300 m² för handel och kontor med tillhörande parkering. Utredningen visar att erforderlig fördröjning, rening och skyfallshantering kan lösas inom fastigheten så länge särskilda åtgärder säkras.

För att kunna avleda dagvatten till det kommunala ledningsnätet utan att kapaciteten i den planerade servisanslutningen överskrids har ett fördröjningsbehov om cirka 251 m³ beräknats för ett framtida 30-årsregn inklusive klimatfaktor 1,25. Fördröjningsvolymen föreslås hanteras genom ett underjordiskt dagvattenmagasin i kombination med ett dagvattenbiofilter.

Den planerade markanvändningen för handel och kontor bedöms inte medföra någon försämring av dagvatten- eller översvämningssituationen jämfört med befintlig användning för industriändamål. Utredningen visar tvärtom att föroreningsbelastningen till recipienten, Inre Lulefjärden, minskar jämfört med nuläget. Dagvattnet kommer dock fortsatt att innehålla vissa föroreningar, varför rening föreslås ske genom ett dagvattenbiofilter innan avledning till recipienten. Den föreslagna dagvattenhanteringen bedöms inte medföra någon negativ påverkan på gällande miljökvalitetsnormer för vatten.

Inom fastigheten har markföroreningar konstaterats i fyllnadsmassorna. Med hänsyn till dessa förhållanden och markens höga genomsläpplighet bedöms infiltrationsbaserade dagvattenlösningar inte vara lämpliga. Dagvattenanläggningarna bör därför utformas med täta bottnar och sidor för att minimera risken för att föroreningar mobiliseras och sprids till mark, grundvatten eller recipient.

För att minska översvämningsrisken och säkerställa en robust dagvattenhantering föreslås dagvatten samlas upp i öppna eller semitäckta rännor och ledas till dagvattenbiofilter för rening innan vidare avledning till ett fördröjningsmagasin. Vid extrema regn leds överskottsvatten via planerade bräddvägar till Robertsviksgatan och vidare längs befintliga avrinningsstråk mot Skutviken. Med föreslagen dagvattenhantering bedöms planförslaget inte försämra översvämningssituationen inom eller utanför planområdet.

Vissa delar av den föreslagna dagvattenhanteringen redovisas principiellt i

utredningen och förutsätter fortsatt projektering i samband med genomförandet, särskilt avseende höjdsättning, utformning av fördröjningsmagasin samt anslutning till det kommunala dagvattensystemet. Den största risken för spridning av befintliga markföroreningar bedöms uppstå i samband med markarbeten och schaktning, varför eventuella skydds- och försiktighetsåtgärder bör fastställas i den fortsatta projekteringen.

Bedömning och fortsatt dagvattenhantering
Kommunen bedömer att dagvattenutredningen visar att erforderlig fördröjning, rening och skyfallshantering kan lösas inom fastigheten och att planförslaget därmed är genomförbart ur dagvattensynpunkt. Den redovisade lösningen ska dock betraktas som principiell och den slutliga utformningen av dagvattenhanteringen behöver studeras vidare i kommande projektering.

I det fortsatta arbetet ska dagvattenhanteringen utvecklas i enlighet med kommunens dagvatten- och skyfallsplan. Möjligheterna till källnära, öppna, gröna och multifunktionella dagvattenlösningar bör därför prövas och vägas mot den redovisade lösningen. Även alternativa utformningar, separering av dagvattenflöden samt möjligheter att integrera dagvattenhanteringen i den framtida bebyggelse- och markutformningen bör studeras närmare.

Den slutliga lösningen behöver även beakta förutsättningar som kan klarläggas i senare skeden, exempelvis höjdsättning, grundläggning, eventuell hantering eller utbyte av fyllnadsmassor samt anslutning till det kommunala dagvattensystemet. Dessa faktorer kan påverka val av dagvattenåtgärder och skapa nya möjligheter för en långsiktigt hållbar dagvattenhantering.

Kommunen bedömer därför att den fortsatta projekteringen behöver utreda och motivera val av dagvattenlösning utifrån kommunens dagvattenprinciper innan slutlig utformning fastställs.

Föroreningar

Miljötekniska undersökningar visar att det förekommer föroreningar inom delar av planområdet, främst i fyllnadsmassor. Föroreningsnivåerna i några provtagningspunkter överskrider mindre känslig markanvändning. Den samlade riskbedömningen visar dock att risken för människors hälsa och miljön är låg och kan hanteras genom lämpliga åtgärder vid exploatering.

Förorenade schaktmassor som uppstår i samband med anläggningsarbeten eller i form av överskottsmassor i samband med anläggningsarbeten kräver särskild hantering. Schakt i förorenad jord är anmälningspliktig. Innan schaktarbeten i förorenad jord får ske måste en anmälan om avhjälpandeåtgärd enligt § 28 Förordning (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd göras till tillsynsmyndigheten. Anmälan ska ske senast 6 veckor innan arbetena startar.

Inför projektering och genomförande rekommenderas kompletterande undersökningar för att säkerställa lämplig masshantering och verifiera den

genomförda riskbedömningen. Behovet av ytterligare undersökningar inför anmälan bör bedömas i samband med en framtida projektering, bedömningen bör ske i samråd med tillsynsmyndigheten. Samråd med tillsynsmyndigheten behövs också vid eventuell länsvattenhantering.

Där det förekommer föroreningar i massor som ska schaktas bör en masshanteringsplan säkerställa rätt hantering av massor på platsen och eventuella överskottsmassor, så att de transporteras till mottagare med tillstånd eller godkännande att hantera dem.

Miljökvalitetsnormer

Luft

Planområdet ligger i ytterkanten av centrum där trafikintensiteten är som störst och där risken är stor för att miljökvalitetsnormerna för luft kan riskera att överskridas. Miljökvalitetsnormen för kvävedioxid har överskridits i centrum år 2010. Luftkvaliteten påverkas även av samhällsförändringar utanför området.

Miljökvalitetsnormerna för partiklar (PM10) i Sverige regleras i luftkvalitetsförordningen (2010:477) och sätter gränser för att skydda människors hälsa. PM10 uppkommer bland annat genom slitage från däck, vägbana och bromsar, där dubbdäck utgör en betydande källa. Halterna påverkas även av bebyggelsestruktur, luftomsättning och lokala spridningsförhållanden.

De prognostiserade trafikmängderna bedöms motsvara normala trafiknivåer för stadsgator och är betydligt lägre än de trafiknivåer som vanligtvis förknippas med risk för höga partikelhalter. Planområdet är dessutom beläget i ett relativt öppet gaturum med god luftomsättning. Sammantaget bedöms den tillkommande trafiken inte vara av sådan omfattning att miljökvalitetsnormerna för partiklar (PM10 och PM2,5) eller kvävedioxid riskerar att överskridas.

Planförslagets konsekvenser avseende partiklar (PM10) bedöms vara ringa. En stor del av de resor som den tillkommande dagligvaruhandeln genererar bedöms utgöras av redan existerande resor i Luleås trafiksystem. Trafikökningen sker därför främst i direkt anslutning till planområdet och i anslutning till redan företagna resor, snarare än att helt nya resor tillkommer.

Överskridanden av miljökvalitetsnormen för PM10 förekommer typiskt i hårt trafikerade och slutna gaturum. Planområdet utgör inte ett sådant hårt trafikerat och slutet gaturum där förhöjda partikelhalter normalt förekommer. Mot bakgrund av de prognostiserade trafikmängderna och platsens goda förutsättningar för luftomsättning bedöms planförslaget inte medföra risk för överskridande av miljökvalitetsnormerna för luft.

Sammantaget bedöms detaljplanens genomförande medföra en ringa påverkan på partiklar (PM10).

Vatten

Planområdet avvattnas till Inre Lulefjärden, som utgör recipient för områdets

dagvatten. Inre Lulefjärden har enligt gällande statusklassning god ekologisk status men uppnår inte god kemisk status. Orsaken är förekomst av bromerade difenyletrar, kvicksilver och kvicksilverföreningar, dioxiner och dioxinlika föreningar samt benso(a)pyren.

Inre Lulefjärden är även påverkad av förorenade områden och urban markanvändning, där dagvatten utgör en av de faktorer som kan påverka vattenförekomstens status.

Dagvattenutredningen visar att den planerade markanvändningen, från industriändamål till handel och kontor med tillhörande parkering, medför att föroreningsmängderna i dagvattnet minskar för samtliga undersökta ämnen trots att hårdgöringsgraden ökar marginellt. Utredningen visar vidare att föreslagen dagvattenhantering med rening i dagvattenbiofilter och fördröjning av dagvatten ytterligare minskar föroreningsbelastningen från planområdet.

Mot bakgrund av detta bedöms planförslaget inte försämra statusen i Inre Lulefjärden eller äventyra möjligheterna att uppnå gällande miljökvalitetsnormer. Den föreslagna dagvattenhanteringen bedöms i stället bidra till en minskad föroreningsbelastning på recipienten jämfört med dagens situation.

Hälsa och säkerhet

Beräkning av omgivningsbuller

Trafiksimuleringarna har genomförts utifrån ett alternativ med 4 300 m² bruttoarea handel och ett tillhörande parkeringstal om 108 parkeringsplatser. Denna omfattning understiger den maximala bruttoarea som detaljplanen medger. Detta innebär en osäkerhet i bedömningen, eftersom planen möjliggör en större exploatering med potentiellt högre bullerpåverkan på omgivningen än vad som framgår av de genomförda trafiksimuleringarna.

Detaljplanen medför ökade trafikmängder jämfört med dagens situation. Trafikökningen som beräknats i den utförda trafiksimuleringen visar att ökning huvudsakligen bedöms ske på det omgivande gatunätet som redan idag är dimensionerat för stadsmässig trafik. De prognostiserade trafikmängderna ligger inom det intervall som är normalt för centralt belägna stadsgator och gatunätet bedöms ha kapacitet att hantera den tillkommande trafiken.

Även om trafikmängderna ökar bedöms ökningen för simuleringen inte vara av sådan omfattning att betydande störningar till följd av trafikbuller uppstår vid närliggande bostäder. Bedömningen omfattar även perioder då trafikmängderna tillfälligt kan vara högre, exempelvis inför storhelger. Bullerpåverkan redovisas vidare i trafikutredningen.

Luleå kommun har tagit fram en trafikbullerplan som utgör kommunens strategiska underlag för hantering av trafikbuller och framtida stadsutveckling. Mot bakgrund av den utförda analysen av trafikalstringen och resonemanget kring antalet resor kopplat till parkeringsplatser ihop med planområdets läge i en

befintlig stadsmiljö med etablerad trafikstruktur bedöms det inte medföra några betydande negativa konsekvenser avseende buller eller luftkvalitet.

Utifrån den utförda analysen av trafikalstringen och resonemanget kring antalet resor kopplat till parkeringsplatser bedöms påverkan på omgivningen medföra en ringa påverkan på omgivningen avseende trafikbuller. De redovisade resultaten för trafiksimuleringen bör dock tolkas med viss försiktighet, eftersom planens maximala omfattning kan medföra en högre trafikalstring och därmed en större påverkan på omgivningen än vad som redovisas i trafikutredningen.

Översvämning

Genomförandet av detaljplanen bedöms inte medföra någon ökad risk för översvämning inom planområdet eller för omgivande fastigheter. Dagvattenutredningen visar att planerade åtgärder för dagvattenhantering, i kombination med lämplig höjdsättning och bevarade ytliga avrinningsvägar, möjliggör en säker hantering av såväl vardagsregn som skyfallsflöden.

Planförslaget bedöms inte försämra avvattningen uppströms eller nedströms planområdet. Under förutsättning att föreslagna dagvattenåtgärder genomförs och att befintliga avrinningsvägar bibehålls bedöms översvämningsrisken vara fortsatt låg.

Olyckor

Planförslaget bedöms inte ge upphov till några oacceptabla risker. Rekommenderade skyddsavstånd till närliggande drivmedelsstation uppfylls, varför några särskilda riskanpassningsåtgärder inte bedöms erforderliga. Planområdet är beläget längre än 150 meter från utpekad primär transportled för farligt gods enligt Trafikverkets NVDB. Planens genomförande bedöms inte medföra några betydande risker och området bedöms inte påverkas av transporter av farligt gods.

Sociala

Jämlikhet

Planförslaget innebär att området utvecklas och möjliggör för handel och/eller kontorsverksamhet, vilket bidrar till ett ökat serviceutbud i den centrala delen av staden. Etableringen förbättrar tillgången till dagligvaror och arbetsplatser inom gång-, cykel- och kollektivtrafikavstånd för boende i närområdet.

Detaljplanen bedöms ha en positiv inverkan på jämlikheten genom att skapa bättre förutsättningar för människor med olika förutsättningar att nå kommersiell service utan bil. Den föreslagna markanvändningen bidrar även till ökad aktivitet och vistelse i området under större delar av dagen, vilket kan stärka den upplevda tryggheten och den sociala närvaron. Genom att komplettera den befintliga stadsstrukturen med handel och kontor i ett centrumnära läge bidrar planen till en mer tillgänglig och funktionellt blandad stadsmiljö.

Riksintresse

Totalförsvar

Planområdet ligger inom riksintresse för Totalförsvaret avseende område med särskilt behov av hindersfrihet, MSA-område samt stoppområde för höga objekt. Den föreslagna detaljplanen medger en högsta nockhöjd om 20 meter. Planförslaget möjliggör inga åtgärder som kan påverka flygplatsens drift eller framtida utvecklingsmöjligheter. Mot denna bakgrund bedöms detaljplanens genomförande inte medföra någon påtaglig skada på riksintresset.

Trafikkommunikation

Planområdet angränsar till Svartövägen som utgör riksintresse för kommunikationer (3 kap. 8 § MB). Trafikutredningen visar att planförslaget medför en viss ökning av antalet svängrörelser i korsningen mellan Svartövägen och Gammelstadsvägen. Ökningen bedöms dock inte påverka vägnätets funktion i sådan omfattning att riksintresset för kommunikationer påverkas negativt. Planförslaget bedöms inte påverka riksintresset eftersom inga åtgärder föreslås inom eller i anslutning till vägens anläggning eller funktion.

Planområdet omfattas av riksintresse för kommunikationer (3 kap. 8 § MB) avseende hindersfritt område för flyg. Objekt över 20 meter ska samrådas med Luftfartsverket. Detaljplanens genomförande bedöms inte påverka riksintresset negativt.

Turism och friluftsliv

Planområdet omfattas av riksintresse för turism och friluftsliv enligt 4 kap. 1 och 2 §§ miljöbalken. Planområdet är beläget inom befintlig tätortsstruktur och planförslaget innebär en utveckling av redan ianspråktagen mark. Genomförandet av detaljplanen bedöms därför inte motverka riksintressets syfte eller påverka möjligheterna till friluftsliv, naturupplevelser eller turism negativt.

Trafik

Planförslaget innebär att en ny målpunkt för handel och kontor inom området, vilket medför ökade trafikmängder på det lokala gatunätet.

Trafiksimuleringarna har genomförts utifrån ett alternativ med 4 300 m² bruttoarea handel och ett tillhörande parkeringstal om 108 parkeringsplatser. Denna omfattning understiger den maximala bruttoarea som detaljplanen medger. Detta innebär en osäkerhet i bedömningen, eftersom planen möjliggör en större exploatering med potentiellt högre trafikalstring och därmed större belastning på det befintliga vägnätet än vad som framgår av de genomförda trafiksimuleringarna.

Den utförda analysen av trafikalstringen och resonemanget kring antalet resor kopplat till parkeringsplatser visar att det befintliga vägnätet har kapacitet att hantera den prognostiserade trafikökningen och att framkomligheten inom

Stadsviken inte påverkas i någon betydande omfattning. Fortsatt följer analysens konsekvenser och bedömning vilken inte har tagit hänsyn till detaljplanens fulla omfattning.

Den tillkommande trafiken bedöms till stor del utgöras av omfördelade resor inom stadens befintliga trafiksystem snarare än helt nya resor. Etableringen bedöms i många fall förändra resmönster och ruttval genom att trafik flyttas från andra liknande handelsanläggningar i kommunen. Trafikökningen koncentreras därför främst till planområdets direkta närområde och till Robertsviksgatan, medan påverkan på Gammelstadsvägen, Bodenvägen och Svartövägen bedöms vara begränsad. Den del av trafiken som avser arbetspendling bedöms öka något jämfört med tidigare markanvändning till följd av ett större antal arbetsplatser. Ökningen bedöms dock inte vara av sådan omfattning att kapacitet eller tillgänglighet påverkas på det omgivande vägnätet utanför planområdets närområde.

Ökad belastning sker i samtliga närliggande korsningar. Eftersom kölängder och fördröjningar i nuläget ligger på en godtagbar nivå bedöms trafikökningen inte medföra någon betydande påverkan på framkomligheten. I den signalreglerade korsningen mellan Gammelstadsvägen och Bodenvägen medför ökade svängrörelser något längre fördröjningar, men inte i en omfattning som föranleder behov av direkta åtgärder.

Även under perioder med högre belastning, exempelvis inför storhelger, visar trafikutredningen att trafiksystemet fungerar utan betydande framkomlighetsproblem. Utifrån den genomförda analysen av trafikalstringen och resonemanget kring antalet resor kopplat till parkeringsplatser bedöms exploateringen medföra ökade trafikmängder på Robertsviksgatan och i angränsande korsningar, men inte i sådan omfattning att framkomligheten, tillgängligheten eller trafiksäkerheten påverkas negativt. De prognostiserade trafikökningarna som redovisas i analysen bedöms ligga inom den variation som normalt förekommer på det kommunala gatunätet. De redovisade resultaten för analysen och resonemanget bör dock tolkas med viss försiktighet, eftersom planens maximala omfattning kan medföra en högre trafikalstring och därmed en större påverkan på vägnätets kapacitet och framkomlighet än vad som redovisas i utförda analysen av trafikalstringen och resonemanget kring antalet resor kopplat till parkeringsplatser.

Gatusektion

Den nya planerade gång- och cykelvägen avser att stärka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter och skapar förutsättningar för ett sammanhängande gång- och cykelstråk i takt med den framtida utvecklingen av Norra utvecklingsområdet. Genom den utökade gatusektionen ges även förutsättningar att utveckla Robertsviksgatan mot en mer stadsmässig karaktär med ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet för samtliga trafikslag.

Utfartsförbud

Gammelstadsvägen utgör en huvudgata med en viktig funktion för trafikförsörj-

ningen mot centrum. Robertsviksgatan är en lokalgata med flertalet befintliga in- och utfarter vars funktion behöver säkerställas. För att upprätthålla god trafiksäkerhet och framkomlighet behöver antalet anslutningar till gatorna begränsas vilket säkerställs genom utfartsförbud mot gata. Utfartsförbudet i planen bidrar till en tydligare trafikorganisation och minskar antalet kritiska konfliktpunkter mot det omgivande gatunätet.

Varumottag

Varumottagning och lastintag kan med fördel orienteras mot angränsande fastighet i öst vilket minskar både den visuella och funktionella påverkan från servicefunktioner. Placeringen är fördelaktig då den bidrar till en mer attraktiv miljö mot allmänna gator och vistelseytor samtidigt som det bidrar till att byggnadens huvudsakliga entré- och vistelseytor kan orienteras mot omgivande stadsstråk.

Varutransporter kan med fördel lösas i nordsydlig riktning med infart från Robertsviksgatan i norr och utfart mot Gammelstadsvägen i söder, vilket minskar konfliktytor mellan tung trafik och besökstrafik. Om utfart anordnas vid Gammelstadsvägen bör den endast nyttjas för varutransporter och därmed utformas fysiskt för att säkerställa funktionen och för att undvika att personbilar nyttjar infarten. Godstrafik ska inte hindra trafiken på Gammelstadsvägen vilket utförs fördelaktigast med placering av utfart mot denna huvudled då godstrafiken har väjningsplikt.

Motiv till detaljplanens regleringar

Motiv till regleringar

Under följande avsnitt redovisas de enskilda motiven till regleringarna i planförslaget. Redovisningen görs utifrån detaljplanens syfte och andra kapitlet i plan- och bygglagen (2010:900).

Allmän plats

Användning	
Gata [GATA]	Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att marken används som gata för allmänhetens bruk. Användningen syftar även till att säkerställa befintlig gång- och cykelväg och även möjliggöra för ny gång- och cykelväg. (2 kap 2 § PBL och 2 kap 7 § 1 PBL)
Park [PARK]	I detaljplanen planläggs delar av kommunal mark som allmän plats [PARK] i syfte att säkerställa att markanvändningen förblir parkmark. (2 kap 7 § 3 PBL och 2 kap 3 § PBL)

Kvartersmark

Användning	
[H] - Detaljhandel	Syftet med bestämelsen är att möjliggöra för detaljhandel inom planområdet. Detta är en del av detaljplanens syfte. (2 kap 3 § 1, 2, 4 och 2 kap 7 § 5 PBL)
[K] - Kontor	Syftet med bestämelsen är att möjliggöra för kontorsverksamhet inom planområdet. Detta är en del av detaljplanens syfte. (2 kap 3 § 1, 2, 4 PBL)
Egenskapsbestämmelser	
[u_1] - Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar	Bestämmelser om utformning av kvartersmark ska tillämpas för att reglera utformning på kvartersmark. Reglering om markreservat för allmännyttiga ändamål används i planen inom kvartersmark för att säkerställa utrymme för allmännyttiga ledningar. (2 kap 5 § 3 PBL)
[Prickmark] - Marken får inte förses med byggnad	Bestämmelser om begränsning av markens utnyttjande ska tillämpas på kvartersmark för att reglera att marken inte får förses med byggnadsverk eller viss typ av byggnadsverk. Prickad mark regleras i en remsa mot gata [GATA]. Planbestämmelsen syftar till att säkerställa utrymme för allmännyttiga ledningar. (2 kap 5 § 3 PBL)
Utfartsförbud	Bestämmelser om utformning av kvartersmark ska tillämpas för att reglera utformning på kvartersmark. I detaljplanen regleras att utfart inte får anordnas mot gata [GATA]. Utfartsförbudet syftar till att säkerställa en trafiksäker trafikmiljö genom att begränsa möjligheten att anordna in- och utfarter mot Gammelstadsvägen och del av Robertsviksgatan. Regleringen minskar konfliktpunkter mellan olika trafikslag, stärker huvudgatornas framkomlighet och säkerställer att områdets angöring sker på lämpliga platser. (2 kap 6 § 6 PBL)

[h_1] - Högsta nockhöjd är 20 meter	Höjd på byggnadsverk regleras genom högsta nockhöjd angivet i meter. Regleringen för nockhöjd syftar till att möjliggöra en tätare och mer stadsmässig bebyggelsestruktur som ska bidra till att Norra utvecklingsområdet blir en mer tätbebyggd och levande stadsdel med en ökad blandning av verksamheter och fler arbetsplatser. (2 kap 3 § 1 PBL och 2 kap 6 § 1 PLB)
[e_1] - Största byggnadsarea är 4300 kvadratmeter	Bestämmelser om utnyttjandegrad tillämpas på kvartersmark för att reglera bebyggandets största eller minsta omfattning. Planbestämmelsen syftar till att säkerställa tillräcklig yta för föreslagen lösning i dagvattenutredningen och att möjliggöra en tätare och mer stadsmässig bebyggelsestruktur som ska bidra till att Norra utvecklingsområdet blir en mer tätbebyggd och levande stadsdel med en ökad blandning av verksamheter och fler arbetsplatser. ((2 kap 3 § 1 PBL och 2 kap 6 § 1 4 PLB)
[a_1] - Startbesked får inte ges för byggnadsarbeten förrän markföroreningar har sanerats. Startbesked får dock ges för de markarbeten som krävs för att genomföra saneringen.	Villkor för startbesked. Syftet är att avhjälpa föroreningen på platsen för att kunna säkerställa lämplig markanvändning samt förhindra spridning av föroreningen till den omgivande miljön. (2 kap 5 § 3 PBL)

Medverkande i projektet

Detaljplanen har tagits fram av Kommunstyrelseförvaltningen i samarbete med andra kommunala förvaltningar och konsulter. Utredningar har tagits fram av konsultföretagen Sweco och Tyrens.

Kommunstyrelseförvaltningen

Sektor Samhällsbyggnad & demokrati, 2026-10-28

Daniel Rova

Planchef

Sara Nyström

Planarkitekt

LULEÅ
KOMMUN