



## Ledamöter och ersättare

**SAMHÄLLSBYGGNADSUTSKOTTET****Tid** måndag 15 juni 2026 kl. 08:15**Plats** Stadshuset, våning 9

Upprop

Val av justerare

**INNEHÅLLSFÖRTECKNING**

<b>Punkt</b>	<b>Rubrik</b>	<b>Ärendenr</b>	<b>Sida</b>
1	Information om försäljning av COOP Arena	2026/870	3
2	Syfte och mål för planuppdrag avseende fördjupad översiktsplan för Antnäs, Alvik, Ersnäs och Måttsund	2026/766	4 - 8
3	Inriktningsbeslut gällande planering av Norrbobniabanan	2026/866	9 - 10
4	Svar på samråd om Norrbobniabanan, sträckan Notviken - Luleå C	2026/750	11 - 55
5	Svar på avgränsningssamråd Luleå - Kallax flygplats - Inför ansökan om tillstånd för miljöfarlig verksamhet	2026/679	56 - 109
6	Svar på remiss Rättssäker samhällsvård för barn och unga (SOU 2026:8)	2026/484	110 - 139
7	Markanvisning Västra entrén, Kronandalen	2026/869	140 - 150
8	Ändring av detaljplan för del av Skepparen 3	2026/38	151 - 190
9	Planuppdrag för del av Centrum, Bocken 9	2026/428	191 - 200
10	Planuppdrag för del av Centrum, Isbrytaren 1>2	2026/509	201 - 204
11	Planuppdrag för del av Centrum, Sundsgården 4, Östermalm	2026/881	205 - 210
12	Upphandling av levererat grus- och krossmaterial	2026/655	211 - 212



13	Information om aktuella frågor och planläge 2026-06-15	2026/891	213
----	--	----------	-----



## **Information om försäljning av COOP Arena**

Ärendenr 2026/870-2.1.0.1

### **Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut**

Samhällsbyggnadsutskottet beslutar att lägga informationen till handlingarna.

### **Sammanfattning av ärendet**

Kommunstyrelsen har 2026-04-07 § 81 beslutat godkänna avsiktsförklaring mellan Luleå kommun och Luleå Hockeyförening avseende framtida överlåtelse av anläggningen Coop Norrbotten Arena. Kommundirektören fick i beslutet i uppdrag att arbeta fram avtal för försäljning samt kommunens framtida tillgång till anläggningen.

Samhällsbyggnadsutskottet delges information om det pågående arbetet med nyttjanderättsavtal och försäljning.

## Förslag till beslut gällande syfte och mål för planuppdrag avseende fördjupad översiktsplan för Antnäs, Alvik, Ersnäs och Måttsund

Ärendenr 2026/766-3.1.1.1

### Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att godkänna syfte och mål för fördjupad översiktsplan Antnäs, Alvik, Ersnäs och Måttsund enligt nedan.

### Sammanfattning av ärendet

I kommunens planeringsstrategi för mandatperioden 2023–2026 (antagen av kommunfullmäktige 2023-05-22 § 155) framgår behovet av att påbörja arbete med fördjupningar för Landsbygd Syd, det vill säga Sörbyarna med fokus på Antnäs-Alvik och den pågående planeringen av Norrbotniabanan och möjligt stationsläge i Antnäs.

Syftet med planeringsstrategin är att säkerställa en kontinuerlig, framåtsyftande och aktuell översiktsplanering. Planeringsstrategin utgör därmed ett strategiskt verktyg för att ange inriktning och prioriteringar i kommunens fortsatta översiktsplanearbete.

Mot denna bakgrund ska planeringsstrategins ställningstaganden tolkas som ett uppdrag från kommunfullmäktige att initiera de planeringsåtgärder som pekas ut, däribland att påbörja arbete med en fördjupad översiktsplan (FÖP) för Antnäs–Alvik.

Kommunstyrelseförvaltningen har under våren 2026 arbetat med inledande studie för att avgränsa planens frågeställningar, syfte och mål. Arbetet har även omfattat framtagande av tidplan och kommunikationsplan och har genomförts i samverkan med andra förvaltningar och bolag.

### *Syfte och mål för översiktsplan Antnäs, Alvik, Ersnäs och Måttsund*

- Syftet med fördjupad översiktsplan för Antnäs, Alvik, Ersnäs och Måttsund är att möjliggöra utveckling av området genom att säkerställa mark för Norrbotniabanan, framtida stationsläge i Antnäs samt mark för nya bostäder och verksamheter.
- Målet med fördjupad översiktsplan för Antnäs, Alvik, Ersnäs och Måttsund är att skapa tillräckligt befolknings- och resandeunderlag för kollektivtrafik, ett framtida livskraftigt stationsläge och en god samhällsservice.

- Fördjupad översiktsplan för Antnäs, Alvik, Ersnäs och Måttsund ska möjliggöra för en utveckling av cirka 400 - 1200 nya bostäder, motsvarande 700 – 3000 nya invånare samt möjliggöra ett tillskott på ytterligare cirka 500 arbetstillfällen.

## Beskrivning av ärendet

### *Bakgrund*

Trafikverket har påbörjat framtagande av järnvägsplaner för Norrbotniabanan efter många års utredningsarbete. Trafikverket har tidigare utrett lämpliga lokaliseringar för stationslägen mellan Piteå och Luleå, där Antnäs har varit ett av de studerade alternativen. I september 2025 meddelade Trafikverket att ett stationsläge mellan Piteå och Luleå lokaliseras till Norrfjärden och inte i Antnäs. Trots att Trafikverket har valt en annan lokalisering för stationsläge ser kommunen fortsatt värde i att möjliggöra ett framtida stationsläge i Antnäs.

Luleå kommuns mål om att nå 100 000 invånare till år 2040 samt industrins omställning medför ett ökat behov av mark för bostäder och verksamheter där Antnäs med omgivande byar utgör en betydande pusselbit som ett av Luleås framtida större utvecklingsområden.

Luleås gällande översiktsplan pekar ut områden för bostäder och verksamheter inom planområdet, men ger inte en tillräckligt samlad bild av hur området som helhet bör utvecklas, särskilt med hänsyn till förändrade förutsättningar såsom befolkningstillväxt, landsbygdsutveckling och påverkan från Norrbotniabanan.

### *Syfte*

Luleå kommun avser att ta ett samlat grepp om utvecklingen i området Antnäs, Alvik, Ersnäs och Måttsund. Planeringen för och det kommande byggandet av Norrbotniabanan förväntas få stor påverkan på områdets förutsättningar. Samtidigt ser kommunen en utvecklingspotential för bostäder och verksamheter i området. Den fördjupade översiktsplanen utgår från att ett framtida stationsläge är möjligt, vilket innebär att planen måste ge tydligt stöd för långsiktiga avvägningar och prioriteringar.

Syftet med fördjupad översiktsplan för Antnäs, Alvik, Måttsund och Ersnäs är att möjliggöra utveckling av området genom att säkerställa mark för Norrbotniabanan, framtida stationsläge i Antnäs samt mark för nya bostäder och verksamheter.

### *Mål*

Planen ska tydliggöra hur bebyggelse och funktioner kan utvecklas samlat för att skapa tillräckligt befolknings- och resandeunderlag för kollektivtrafik, ett framtida livskraftigt stationsläge och en god samhällsservice.

Planen bedöms sammantaget möjliggöra för en utveckling av cirka 400 - 1200 nya bostäder, motsvarande 700 – 3000 nya invånare, där den lägre nivån utgör ett minsta scenario och den högre ett maxscenario. Den slutliga omfattningen av bebyggelseutvecklingen kommer att utredas och preciseras i det fortsatta planarbetet utifrån områdets samlade förutsättningar.

Ett framtida stationsläge i Antnäs förutsätter ett tillräckligt reseunderlag. Detta bygger på att både bostäder och arbetsplatser finns inom ett rimligt upptagningsområde, där en betydande andel är lokaliserad inom gång- och cykelavstånd till stationen. Ett rimligt upptagningsområde bedöms vara mellan 1–5 km, med god tillgänglighet till stationsläget.

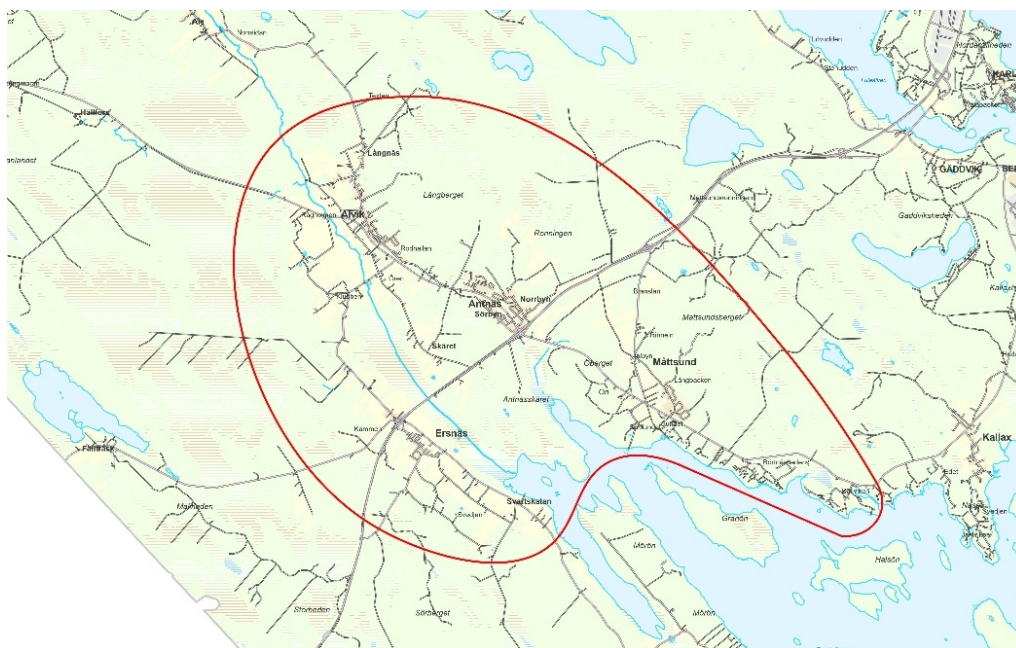
För att skapa förutsättningar för ett framtida livskraftigt stationsläge bedöms befolkningsunderlaget inom 5 km behöva uppgå till cirka 5 000 invånare. Inom ett upptagningsområde om cirka 5 km från ett framtida stationsläge i Antnäs bor idag omkring 3 000 invånare. Genom planläggning av cirka 1 000 nya bostäder möjliggörs ett tillskott på cirka 2 500 invånare.

Planen ska även möjliggöra utveckling av nya verksamhets- och logistikområden. Förutsättningarna för större verksamhetsmark i strategiska lägen ska utredas, liksom utvecklingsmöjligheterna för befintlig verksamhetsmark.

Inom 5 km från ett framtida stationsläge finns det idag cirka 500 arbetstillfällen. Målet med planen är att möjliggöra ett tillskott på ytterligare cirka 500 arbetstillfällen inom planområdet. Det är i dagsläget svårt att ange omfattningen av hur mycket verksamhetsmark som kan tillskapas, då detta påverkas av flera faktorer, såsom markens lämplighet, infrastrukturens kapacitet, hänsyn till natur- och kulturvärden samt konkurrerande markanvändningsintressen.

#### *Avgränsning och omfattning*

Den fördjupade översiktsplanen avgränsas geografiskt till Antnäs, Alvik, Måttsund och Ersnäs. Planområdesgränsen är preliminär och förväntas beslutas under hösten 2026.



Den fördjupade översiktsplanen omfattar områdets fysiska miljö, det vill säga mark- och vattenanvändning. De främsta frågorna som behöver hanteras i planen är:

- Transportsystem
- Bostäder och livsmiljöer
- Näringsliv
- VA-försörjning
- Service

#### *Tidplan*

Arbetet med att ta fram ett planförslag (samrådsförslag) startar i augusti 2026. Samråd beräknas ske under våren 2027 och granskning av reviderat planförslag under hösten 2027. Antagandehandlingar tas fram under vintern 2027 och lämnas in för beslut i Kommunfullmäktige vid årsskiftet 2027/2028.

Genomförandet av den fördjupade översiktsplanen kommer att pågå under hela planens tidshorisont, fram till 2050.

#### **Dialog**

Kommunstyrelseförvaltningen har i bred samverkan med övriga förvaltningar arbetat med den inledande studien för att avgränsa det geografiska området och de frågeställningar som den fördjupade översiktsplanen ska behandla. Arbetsgruppen har utgjorts av representanter från följande förvaltningar och bolag: kommunstyrelseförvaltningen, arbetsmarknads- och utbildningsförvaltningen, kultur- och fritidsförvaltningen, infrastruktur- och serviceförvaltningen och Luleå miljöresurs AB.

Landsbygdsrådet har informerats om ärendet under våren 2026.



Maria Andersson  
Strateg

**Beslutet skickas till**

Kommunstyrelseförvaltningen, samhällsomställningskontoret

## Förslag till beslut gällande inriktningsbeslut gällande planering av Norrbotniabanan

Ärendenr 2026/866-3.1.1.5

### Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut

1. Kommunstyrelsen beslutar att anta utgångspunkterna för Luleå kommuns fortsatta arbete med planläggningen av Norrbotniabanan.
2. Uppdra åt kommunstyrelseförvaltningen att, i samverkan med berörda förvaltningar och aktörer, fortsätta arbetet med att samordna kommunens intressen i järnvägsplaneringen för Norrbotniabanan.

### Sammanfattning av ärendet

Trafikverket har under hösten 2025 påbörjat framtagandet av järnvägsplaner för Norrbotniabanan (NBB). Luleå kommuns arbete i relation till järnvägsplaneringen syftar till att samordna kommunala intressen, skapa mervärden för luleåborna och näringslivet samt säkerställa att projektet genomförs enligt tidplan. Norrbotniabanan är en viktig del i Luleås framtidsbild, som innefattar en välfungerande vardag för alla, mer Luleå för fler luleåbor, ett blomstrande näringsliv, klimatsmart och naturpositivt samt ett tryggt Luleå.

För att säkerställa att färdigställandet av Norrbotniabanan bidrar till kommunens långsiktiga målsättningar föreslås att kommunstyrelsen antar ett antal utgångspunkter för det fortsatta arbetet:

- Bidra till ett skyndsamt genomförande av Norrbotniabanan.
- Säkerställa tillgängliga, trygga och sammanhängande områden i anslutning till järnvägen.
- Säkerställa att projektet harmonierar med kommunens långsiktiga utvecklingsinriktning och planering.
- Skapa lokala mervärden både i stads- och landsbygdsmiljöer, exempelvis stationslägen.
- Peka ut möjliga stationslägen i Antnäs.
- Utforma järnvägens anslutning till Luleå Centralstation så att den stärker stadens utveckling.
- Utforma passager vid järnvägen som är anpassade till den kommunala planeringen, exempelvis Lulsundsgatan.

Det är viktigt att kommunen aktivt deltar i planeringsprocessen för att säkerställa att kommunens intressen tillvaratas.

## **Beskrivning av ärendet**

Norrbotniabanan är en cirka 27 mil lång kustnära järnväg mellan Umeå och Luleå. Den ska förstärka godstrafiken på järnväg, möjliggöra persontrafik mellan Norrlandskustens städer och bidra till omställningen mot ett fossilfritt Sverige. Med Norrbotniabanan kortas restiderna avsevärt, vilket för städerna längs Norrlandskusten närmare varandra och skapar bättre förutsättningar för arbetspendling, studier, kulturutbud, handel och regional rörlighet. Detta stärker såväl invånarnas vardag som företagets kompetensförsörjning och möjligheter att växa hållbart.

För Luleå kommun är Norrbotniabanan mycket viktig. Tillsammans med utvecklingen av Luleå stationsområde och en samlad bytespunkt innebär järnvägen nya möjligheter för hållbara resor och transporter på lokal, regional och nationell nivå. Norrbotniabanan kommer att öka kapaciteten, robustheten och redundansen i transportsystemet och är en investering som tydligt svarar mot transportpolitiska mål om tillgänglighet, säkerhet och minskad klimatpåverkan.

Efter flera år av utredningar om infarten till Luleå ska ske med östlig eller västlig dragning beslutade Trafikverket i december 2024 att gå vidare med den västliga dragningen. Den västliga korridoren följer väg E4 och sträcker sig från Piteå norrut förbi byarna Ersnäs, Alvik, Antnäs och Måttsund. Den nya järnvägen kommer att korsa Luleälven på bro vid Gäddvik och ansluta till befintlig järnväg i riktning både mot Gammelstad samt mot Luleå Centralstation via Notviken station. Trafikverket meddelade i september 2025 att ett stationsläge mellan Piteå och Luleå planeras i Norrfjärden och inte i Antnäs. I översiktsplanen framgår att Luleå kommuns viljeriktning är ett stationsläge i Antnäs.

Luleå kommuns arbete i relation till järnvägsplaneringen syftar till att samordna kommunala intressen som att skapa mervärden för Luleåborna, näringslivet med flera. I arbetet ingår också att skapa förutsättningar för genomförande enligt tidplan, tillvarata samordningsvinster samt identifiera knäckfrågor mellan järnvägsplaneringen och kommunal planering. I arbetet ska Luleå kommun peka på möjliga stationslägen som ska bidra till lokala mervärden både i stads- och landsbygdsmiljö.

Sandra Viklund  
Strateg

## **Beslutet skickas till**

Kommunstyrelseförvaltningen, samhällsomställningskontoret

## Förslag till beslut gällande remissvar avseende Trafikverkets samrådsunderlag inför val av linjealternativ för Norrbotniabanan, delsträckan Notviken - Luleå C

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 Notviken–Luleå C, enligt bilaga, och avge som Luleå kommuns svar till Trafikverket.

Paragrafen förklaras omedelbart justerad.

### Sammanfattning av ärendet

Luleå kommun har beretts tillfälle att yttra sig över Trafikverkets samrådsunderlag inför val av linjealternativ för Norrbotniabanan på delsträckan Notviken–Luleå C. 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 järnvägsplan.

Norrbotniabanan är en strategiskt viktig satsning för regionens utveckling, stärkt tillgänglighet och omställningen till hållbara transporter. Projektet har även nationell och europeisk betydelse genom sin funktion i det transeuropeiska transportnätet.

Luleå kommun ser positivt på genomförandet av Norrbotniabanan men konstaterar att båda linjealternativen (Norr och Söder) medför betydande påverkan på befintlig bebyggelse, infrastruktur, tekniska anläggningar, kulturmiljöer och kommunens planerade stadsutveckling i stort. Kommunen bedömer att Alternativ Norr sammantaget innebär mindre negativa konsekvenser för befintliga funktioner och kommunal utveckling än Alternativ Söder.

I remissvaret framhåller kommunen vikten av att Trafikverket, oavsett val av linje, verkar för att minimera påverkan på omgivande fastigheter och säkerställer att järnvägsanläggningen harmoniserar med kommunens långsiktiga utvecklingsinriktning och planering. Särskild vikt läggs vid att skyddsavstånd mellan järnväg och befintlig bebyggelse beaktas, att dagvatten- och skyfallsfrågor hanteras samlat och att kulturmiljövärden skyddas.

Kommunen efterfrågar även kompletterande underlag avseende riskhantering, buller, vibrationer och fastighetsinlösen.

För att undvika ökade barriäreffekter understryker kommunen att antalet passager för gående och cyklister inte får minska. Om befintliga passager stängs måste de ersättas med fullvärdiga planskilda lösningar.

Kommunen framhåller även betydelsen av att utveckla Luleå Centralstation som en attraktiv bytespunkt och att statlig medfinansiering är avgörande för att tillvarata nyttorna av Trafikverkets investeringar. Vidare betonas vikten av att Notvikens station utvecklas till en regional bytesnod och att Luleå Hamns roll som logistiknav stärks genom en effektiv järnvägsinfrastruktur.

Ärendet är av stor vikt för kommunens framtida utveckling och kräver ett nära samarbete med Trafikverket för att säkerställa att Norrbotniabanan genomförs på ett sätt som både stärker transportsystemet och möjliggör en långsiktigt hållbar stadsutveckling.

Luleå kommuns svar till Trafikverket 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 och de kommunala bolagen Luleå Miljöresurs AB och Luleå Energi AB har deltagit.

Luleå Hamn AB och Luleå Lokaltrafik (LLT) har beretts tillfälle att yttra sig, men har inte inkommit med några skriftliga synpunkter.

Norrbotniabanegruppen och Bodens kommun har blivit delgivna innehållet i remissvaret.

### **Beslutsunderlag**

- Luleå kommuns svar avseende Trafikverkets samrådsunderlag inför val av linjealternativ för Norrbotniabanan, delsträckan Notviken - Luleå C
- Inbjudan till samråd om Norrbotniabanan, Trafikverket, KLF Hid: 2026.5591
- Samrådsfolder - Norrbotniabanan järnvägsplan Notviken – Luleå C, KLF Hid: 2026.5588
- Samråds-karta 1 - Norrbotniabanan järnvägsplan Notviken – Luleå C, KLF Hid: 2026.5589
- Samråds-karta 2 - Norrbotniabanan järnvägsplan Notviken – Luleå C, KLF Hid: 2026.5590



Sandra Viklund  
Strateg

**Beslutet skickas till**

Trafikverket

Infrastruktur- och serviceförvaltningen, avdelning Miljö- och bygg, Trafik och landskap

Kommunstyrelseförvaltningen, mark- och exploateringskontoret, detaljplanekontoret och samhällsomsättningskontoret

Luleå Miljöresurs AB

Luleå Energi AB

Luleå lokaltrafik AB

Luleå Hamn AB



## Svar på remiss avseende Trafikverkets samrådsunderlag inför val av linjealternativ för Norrbotniabanan, delsträckan Notviken–Luleå C

Ärendenummer TRV 2025/135509

### Kommunens ställningstagande

Luleå kommun ser positivt på genomförandet av Norrbotniabanan och på dess betydelse för regionens utveckling, stärkt tillgänglighet, förbättrad redundans och robusthet i transportsystemet samt för omställningen till hållbara transporter. Norrbotniabanan är ett strategiskt projekt som stärker industrins konkurrenskraft, förbättrar arbets- och studiependling och möjliggör klimatsmarta gods- och persontransporter i norra Sverige. Banan har dessutom betydelse ur såväl nationellt som europeiskt perspektiv genom sin funktion i det transeuropeiska transportnätet och genom att stärka kopplingarna till Finland och övriga Norden.

Luleå kommun konstaterar att båda redovisade linjealternativen innebär betydande påverkan på befintlig bebyggelse, infrastruktur, tekniska anläggningar, kulturmiljöer och på kommunens planerade stadsutveckling i stort. Oavsett val av linje är konsekvenserna av järnvägsanläggningens intrång i den täta strukturen stora, avväganden i Trafikverkets planering behöver ske i nära samverkan med kommunen och bygga på underlag som beaktar både kommunens målsättningar för stadsbild, stadsutveckling och anläggningens funktion.

Luleå kommun bedömer att Alternativ Norr i flera avseenden innebär mindre negativa konsekvenser för befintliga funktioner, teknisk infrastruktur och kommunal utveckling än Alternativ Söder.

### Norrbotniabanans betydelse för Luleå och regionen

Norrbotniabanan är en cirka 27 mil lång kustnära järnväg mellan Umeå och Luleå. Den ska förstärka godstrafiken på järnväg, möjliggöra persontrafik mellan Norrlandskustens städer och bidra till omställningen mot ett fossilfritt Sverige. Med Norrbotniabanan kortas restiderna avsevärt, vilket för städerna längs Norrlandskusten närmare varandra och skapar bättre förutsättningar för arbetspendling, studier, kulturutbud, handel och regional rörlighet. Detta stärker såväl invånarnas vardag som företagens kompetensförsörjning och möjligheter att växa hållbart.



För Luleå kommun är Norrbotniabanan en mycket viktig satsning. Tillsammans med utvecklingen av Luleå stationsområde och en samlad bytespunkt innebär järnvägen nya möjligheter för hållbara resor och transporter på lokal, regional och nationell nivå. Norrbotniabanan kommer att öka kapaciteten, robustheten och redundansen i transportsystemet och är en investering som tydligt svarar mot transportpolitiska mål om tillgänglighet, säkerhet och minskad klimatpåverkan.

Den enkelspåriga sträckan Luleå–Boden är redan idag hårt belastad och har enligt Trafikverket kapacitetsbrister under högtrafiktimmar. Den regionala tågpendlingen mellan Luleå och Boden har till följd av kapacitetsbristen tvingats utgå och har ersatts med busstrafik. Under de kommande åren prognosticeras dessutom en kraftig ökning av transporter till följd av industrins expansion i hela regionen, främst i Boden och Luleå, vilket ytterligare förstärker kapacitetsproblemen på befintlig järnväg.

Den regionala integrationen mellan Luleå och Boden är avgörande för att möta behoven från industrins etableringar, hamnens utveckling och totalförsvaret. Dagligen sker tusentals arbets- och studiependlingsresor mellan Luleå och Boden. Tillsammans utgör kommunerna i praktiken en funktionell gemensam arbetsmarknadsregion med starka ömsesidiga beroenden. Ett väl fungerande järnvägssystem är därför en grundförutsättning för fortsatt tillväxt, kompetensförsörjning, besöksnäring och hållbar regional utveckling.

Luleå kommun vill lyfta att triangelspår söder om Notviken-Karlsvik är en viktig del i att uppnå en effektiv trafikering som skapar ökad kvalitet och robusthet och förutsättningar för att hålla nere restider mellan målpunkter i stråket.

### **Övergripande synpunkter på samrådsunderlaget**

Luleå kommuns arbete i relation till järnvägsplanering syftar till att samordna kommunala intressen som att skapa mervärden för Luleåborna, näringslivet med flera. I arbetet ingår vidare att skapa förutsättningar för 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 ett tryggt Luleå. 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 harmoniera med kommunens långsiktiga utvecklingsinriktning och planering,
- lokala mervärden ska skapas både i stads- och landsbygdsmiljöer, exempelvis stationslägen,
- järnvägens anslutning till Luleå C ska utformas så att den stärker stadens utveckling.

Kommunen konstaterar att båda alternativen innebär att järnvägen placeras i nära anslutning till befintlig bebyggelse och infrastruktur, vilket medför omfattande intrång, behov av ombyggnationer samt påverkan på stadsutveckling. Luleå kommun förutsätter att Trafikverket oavsett val av sida för nya spåret verkar för att påverka omgivande fastigheter så lite som möjligt.

Det innebär att avståndet mellan befintligt och nytt spår bör anläggas så nära varandra som möjligt för att ta hänsyn till den totala påverkan av järnvägsfastigheten genom staden. Fokus bör inte endast vara kortsiktigt kopplat till byggbarhet. Konsekvenser av intrång är en viktig aspekt att beakta i val av utformning och lokalisering av spåret.

Kommunen vill också uppmärksamma att ett eventuellt tredje anslutande spår till Luleå C innebär ökade markanspråk, vilket riskerar att få betydande konsekvenser för befintlig bebyggelsemiljö och för planerad stadsutveckling inom Östra stranden.

Inför val av linjealternativ är det av stor vikt att den samlade bedömningen tydligt redovisar:

- konsekvenser för kommunal utveckling och planering,
- påverkan på befintlig infrastruktur och tekniska anläggningar,
- ekonomiska konsekvenser, särskilt där kommunala investeringar påverkas,
- möjligheter att kompensera eller ersätta förlorade funktioner.

Luleå kommun vill framhålla att rekommenderade skyddsavstånd mellan järnväg och befintlig bebyggelse behöver beaktas i det fortsatta arbetet. Utgångspunkten bör vara ett säkerhetsavstånd om cirka 30 meter mellan spårmittpunkt och byggnader, alternativt att motsvarande skydd säkerställs genom tekniska åtgärder. Den planerade ombyggnaden i kombination med ökad trafikering innebär en förändrad riskbild, vilket kan medföra att befintlig bebyggelse och markanvändning inte är anpassade till de nya förutsättningarna.

Mot denna bakgrund efterfrågar kommunen kompletterande underlag, bland annat avseende riskhanteringsavstånd kopplat till farligt gods, buller,



vibrationer, damning, påverkan på boende, behov av fastighetsinlösen samt förorenad mark längs sträckan. Kommunen vill särskilt understryka vikten av att minimera negativa konsekvenser för boende och verksamheter, både under byggskedet och driftskedet. Redundans och omledning av trafik under byggtid är särskilt viktigt att beakta för att minimera påverkan för lulebornas rörelse likväl som för näringslivets transporter (Luleå hamn och industrier i dess närhet).

Dagvatten- och skyfallsfrågor är av yttersta vikt och måste hanteras samlat, inte minst med hänsyn till utvecklingsområdet Östra stranden, ny järnväg och ombyggnaden av Luleå C. En helhetslösning behöver eftersträvas som skapar förutsättningar för att samtliga projekt ska kunna genomföras framgångsrikt, trots olika tidplaner. Vid korsningen med Haparandavägen och vid passagen mellan Skutviken och Kallkällan finns kända risker för översvämning vid skyfall och fria vattenvägar behöver säkerställas.

Kommunen vill vidare understryka att hänsyn måste tas till kulturmiljövärden längs sträckan och att åtgärder för att minimera påverkan på värdefulla miljöer ska integreras i den fortsatta planeringen. För Trafikverkets kännedom kommer Luleå kommun i samverkan med Länsstyrelsen att påbörja arbetet med att ta fram ett kulturmiljöprogram för Centrum. Områden i anslutning till planerad ny järnväg har hög prioritet. Detta arbete påbörjas hösten 2026.

### **Specifika synpunkter, Alternativ Norr**

Luleå kommun konstaterar att Alternativ Norr medför påverkan på flera viktiga funktioner och områden, bland annat följande:

- gång- och cykelvägen vid Mjölkuddsberget riskerar att påverkas, den utgör en viktig länk mellan universitetsområdet och centrum; dess funktion måste säkerställas med bibehållen tillgänglighet och trafiksäkerhet,
- Tåggatan riskerar att få förändrad väglinje, vilket påverkar trafikstruktur och tillgänglighet då Tåggatan är enda kopplingen för flera fastigheter utefter befintlig järnväg,
- fastigheten där den befintliga brandstationen finns riskerar att påverkas negativt; om befintliga funktioner försvinner måste de ersättas på annat sätt,
- den gamla postterminalen på Kallkällan påverkas, vilket kan begränsa framtida användning av området,
- naturreservatet Mjölkuddsberget riskerar att påverkas och kräver särskild hänsyn samt minimerat intrång,
- kvarteret Ploggen vid Depåvägen påverkas negativt, vilket kan begränsa utvecklingsmöjligheterna i ett område där detaljplan pågår för verksamhetsmark,



- befintlig bostadsbebyggelse på Östermalm och Bergviken påverkas,
- höga kulturmiljövärden finns på Östermalm och Charlottendal; dessa ska tillskrivas stor vikt i fortsatt arbete,
- påverkan på Luleå Energis ledningsrätter för fjärrvärme bedöms uppstå, men i mindre omfattning än i Alternativ Söder,
- kommunala ledningar på Bergviken och Östermalm kan påverkas, vilket riskerar att medföra kostnader för kommunen,
- befintlig järnväg utgör redan idag en barriär som bidrar till översvämningsrisker; om barriären breddas i Alternativ Norr finns risk att översvämningsituationen förvärras, särskilt i höjd med Bergviken. Detta bedöms inte bli samma problem i Alternativ Söder.
- Kommunen vill särskilt framhålla att åtgärder måste säkerställas så att översvämningsituationen inte försämras om Alternativ Norr väljs.

### **Specifika synpunkter, Alternativ Söder**

Luleå kommun bedömer att Alternativ Söder sammantaget medför större påverkan på befintlig bebyggelse, verksamheter och tekniska anläggningar än Alternativ Norr. Kommunen vill särskilt lyfta följande:

- kyrkogården påverkas i högre grad än i Alternativ Norr, vilket kräver särskild hänsyn till kulturmiljö och gravfrid,
- Gammelstadsvägen riskerar att få förändrad väglinje över en längre sträcka än Tåggatan, vilket påverkar trafikstruktur och tillgänglighet,
- pågående detaljplanearbete för kvarteret Bilen kan komma att påverkas,
- möjligheten att anlägga en ny depå för Luleå lokaltrafik bedöms försvåras avsevärt, vilket riskerar att påverka kollektivtrafikens framtida utveckling och omställningen till fossilfri fordonsflotta; detta kan få stor ekonomisk konsekvens för kommunen,
- befintliga verksamheter påverkas i stor omfattning, vilket kan kräva att ny mark tas i anspråk samtidigt som tillgången på verksamhetsmark inom kommunen i stort är begränsad,
- bostäder på Östermalm påverkas med avseende på buller, intrång och boendemiljö,
- påverkan på befintliga kommunala ledningar bedöms bli större än i Alternativ Norr, med betydande tekniska utmaningar och höga kostnader som följd,
- höga kulturmiljövärden finns även här inom Östermalm och Charlottendal,
- värdefulla trädrader inom Östermalm påverkas,
- betydligt större påverkan på Luleå Energis anläggningar, bland annat en pumpstation och ledningsrätter för fjärrvärme, jämfört med Alternativ Norr.



## Passager

Luleå kommun vill starkt understryka att antalet passager för gående och cyklisterna inte får minska. Om befintliga passager i plan stängs måste de ersättas med fullvärdiga planskilda lösningar. Det är avgörande för att undvika ökade barriäreffekter och för att inte motverka kommunens arbete för fler hållbara transporter.

Planering och utformning av planskilda korsningar är av stor betydelse för både Norrbottenregionens genomförande och stadens långsiktiga utveckling. Lösningarna behöver tas fram i nära samspel med befintlig och planerad bebyggelse samt med kommunens mål för stadsutveckling. Vid utformning av gång- och cykelpassager ska särskilt fri höjd och lutningar analyseras och säkerställas i enlighet med VGU och kommunens riktlinjer för bra skolvägar.

### *Passage Lulsundsgatan*

Passagen vid Lulsundsgatan är av särskild strategisk betydelse och ska möjliggöra passage för gång-, cykel-, kollektiv- och biltrafik. En planskild passage under järnvägen kan dessutom bidra till dagvattenhantering och fungera som en del av en skyfallslösning. Kommunen bedömer att Lulsundsgatans framtida funktion måste definieras tydligt i det fortsatta arbetet.

Kommunens målbild för Östra stranden bör vara styrande för utformningen av passagen. Det innebär bland annat att:

- stadsstrukturen ska möjliggöra fortsatt utveckling av rutnätsstaden,
- förutsättningar ska skapas för nya byggrätter och ett nytt centralstationsområde
- passagen ska bidra till stadsmässiga kopplingar,
- lösningen ska vara kompakt, effektiv och samordnad mellan trafikslag,
- utformningen ska bidra till en välgestaltad miljö med tydlig identitet,
- hänsyn ska tas till värdefulla kulturmiljöer,
- gång- och cykeltrafik ska ges goda, trygga och effektiva stråk,
- acceptabla lutningar ska säkerställas, med målsättning under 4 procent och 5 procent som övre gräns,
- lösningar för skyfallshantering ska integreras.

### *Passage Östra–Västra Parkgatan*

Den befintliga gång- och cykelpassagen i plan är en viktig funktion som behöver säkerställas även i framtiden genom en planskild lösning. Passagen är särskilt viktig för att stärka barns möjlighet att röra sig självständigt, bland annat till Östra skolan, samt för att förbättra kopplingen mellan Bergviken och det framtida centralstationsområdet. Kommunen bedömer att bästa lösningen är att tillskapa en planskild gång- och cykelpassage i samma läge,



företrädesvis under järnvägen. Passagen kompletterar funktionen vid Lulsundsgatan och bidrar till ett robust och flexibelt system.

#### *Passage Klintvägen/Hummergeatan*

Vid Klintvägen/Hummergeatan bör en hög fri höjd säkerställas. Passagen har potential att förbättra tillgängligheten och stärka transportflöden inom området. Det är viktigt att lutningar för gång- och cykeltrafik inte försämras jämfört med dagens situation samt att dagvattenproblematik hanteras och om möjligt förbättras.

#### *Passage Bergviken (Delfingatan/Sjögatan)*

Den befintliga gång- och cykelpassagen i plan utgör en viktig koppling mellan Bergviken och Skutviken, där funktioner såsom bostäder, äldreboende, skolor, handel och arbetsplatser finns.

Denna funktion behöver säkerställas i framtiden genom en planskild lösning. Kommunen ser att en planskild gång- och cykelpassage i samma läge, under järnvägen, är att föredra.

#### *Passage Svartövägen*

Vid Svartövägen bör en fri höjd om cirka 4,70 meter säkerställas. Passagen föreslås lokaliseras öster om befintligt spår. Det är viktigt att avståndet mellan nytt och befintligt spår hålls ihop för att minimera intrånget. Vidare behöver lösningar för trafikhantering under byggtiden utredas och säkerställas.

#### *Passage Haparandavägen*

Vid Haparandavägen ser kommunen en möjlighet att utveckla en gång- och cykelbana på västra sidan i riktning mot Porsön, motsvarande den som finns på östra sidan idag. Detta skulle förbättra tillgängligheten till busshållplatser och skapa bättre kopplingar i relation till framtida exploateringar.

#### *Passage Brandgatan*

Den befintliga planskilda gång- och cykelpassagen vid Brandgatan är i nuläget trång och har begränsad geometri. Vid en eventuell utökning av spårkapaciteten behöver passagens utformning ses över för att säkerställa en trygg och funktionell lösning.

### **Luleå Centralstation, en ny bytespunkt och Östra stranden**

Trafikverkets investeringar vid Luleå C, etapp 1 och 2, skapar nya möjligheter för stationsutveckling och för aktivering av innerstadens östra delar. Luleå kommun, Trafikverket, Regionala kollektivtrafikmyndigheten och Jernhusen samverkar kring utvecklingen av Luleå centralstation och stationsnära områden. Sedan slutet av 2023 pågår arbetet med ett detaljplaneprogram för Luleå centralstationsområde inklusive Östra stranden.



Östra stranden är ett strategiskt utvecklingsområde i Luleå centrum som bedöms kunna ha en betydande roll för Luleås bostadsförsörjning och planeras att omvandlas till en tät stadsdel med plats för 1000 - 2000 bostäder, ny service, mötesplatser och arbetsplatser. Området är en förlängning av innerstadens rutnätsstruktur och tar samtidigt tillvara det strandnära läget.

Ett attraktivt centralstationsområde är en viktig möjliggörare för hållbara resmönster och för ett ökat resande lokalt och regionalt. Luleå kommun vill därför framhålla att statlig medfinansiering till utvecklingen av Luleå Centralstation är av stor betydelse för att skapa en funktionell bytespunkt och för att tillvarata nyttorna av Trafikverkets investeringar i Norrbotniabanan, Luleå C och Malmbanan.

### **Notviken station och behovet av anslutning**

Notvikens station kommer, i och med Norrbotniabanans infart till Luleå, att få en kraftigt ökad trafikering av regionaltåg. Detta är ett mervärde som behöver tas till vara. Stationen har potential att utvecklas till en hållbar regional bytesnod för bil, buss och tåg och därmed komplettera Luleå C. Luleå kommun ser utvecklingsmöjligheter i förbättrade kopplingar mellan LTU, Notviken och Storheden och avser att utreda hur stationsområdet kan få tydligare, tryggare och mer gena förbindelser till övriga kommunen.

### **Luleå hamns roll som logistiknav**

Luleå Hamn har en central roll som logistiknav i norra Sverige. Varje år passerar mer än åtta miljoner ton gods genom hamnen, och volymerna väntas öka kraftigt till följd av den gröna industriomställningen i Norrbotten. I projekt Malmporten genomförs betydande investeringar i ny djuphamn och förbättrade farleder, samtidigt som hamnen investerar i järnvägsinfrastruktur i form av nya spår och bangårdslösningar.

Luleå kommun vill framhålla att den pågående expansionen av sjöfarten och hamnverksamheten är starkt beroende av en konkurrenskraftig, effektiv och långsiktigt hållbar järnvägsinfrastruktur i anslutning till hamnen.

Luleå Malmbangård som angränsar till Luleå Hamn är av särskild betydelse för fungerande godsflöden i stråket och bedöms redan från 2027 inte längre klara de prognosticerade volymerna. Malmbangården har också en viktig funktion ur totalförsvarsperspektiv. Den begränsade kapaciteten på Malmbangården är en brist i systemet för transporter av gods och varor till och från regionen. Om åtgärder för förbättrad kapacitet inte kommer på plats i enlighet med industrins tidplaner, riskerar redan genomförda och planerade investeringar att inte få full effekt. Kommunen anser därför att dess kapacitet och utvecklingsbehov måste ges en mer framträdande plats i den fortsatta planeringen.



### **Fortsatt arbete**

Luleå kommun ser fram emot ett fortsatt nära samarbete med Trafikverket för att säkerställa att Norrbotniabanan kan genomföras på ett sätt som både stärker det regionala transportsystemet och möjliggör en långsiktigt hållbar utveckling av Luleå.

Luleå Kommun

Ärendenummer  
TRV 2025/135509  
Motpartens ärendenummer  
[Motpartens ärendenummer]

Dokumentdatum  
2026-05-05

Konfidentialitetsnivå  
1 Ej känslig

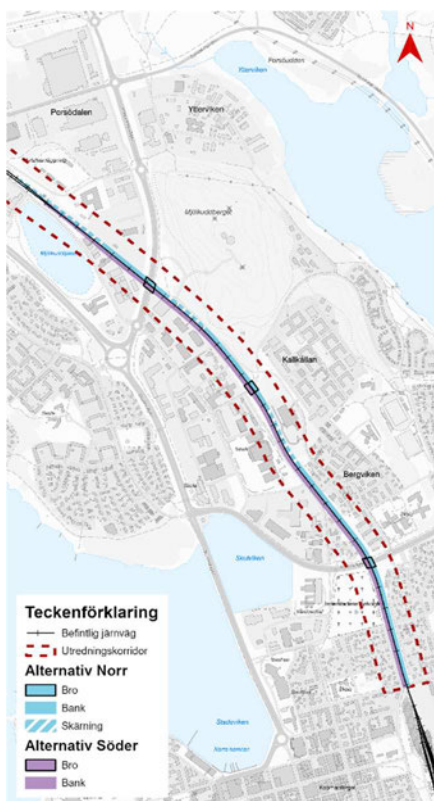
Mottagare  
[Mottagare]

Kopia till  
[Kopia till]

## Inbjudan till samråd om Norrbotniabanan, sträckan Notviken–Luleå C

Trafikverket planerar för ny järnväg i centrala Luleå som en del av Norrbotniabanan, sträckan Notviken–Luleå C. Just nu utreder vi var den nya järnvägen kan dras. Vi tittar både på möjliga sträckningar norr och söder om det befintliga spåret. Arbetet är en tidig del i att ta fram en järnvägsplan.

Det här brevet skickas till dig som är fastighetsägare, bor i området eller på annat sätt kan ha intresse av planeringen av Norrbotniabanan inom den aktuella järnvägskorridoren. Vi skickar också brevet till berörda organisationer och myndigheter.



Vi vill gärna ta del av dina synpunkter och din lokalkännedom. Alla inspel är viktiga och bidrar till den fortsatta planeringen av sträckan.

Det finns sedan tidigare en beslutad korridor som pågående planeringsarbete utgår ifrån. Nu arbetar vi med att hitta linjesträckningen inom korridoren för att kunna ta fram det slutgiltiga planförslaget.

**Samrådstitid:** 05 maj - 02 juni  
**Läs mer om projektet och ta del av samrådsfoldern på**  
[www.trafikverket.se/norrbotniabanan](http://www.trafikverket.se/norrbotniabanan)

### Öppet hus

Trafikverket bjuder in till öppet hus den 12 maj mellan kl. 13.00-19.00 på Edens Event och Festvåning, Nygatan 10B i Luleå.



# Norrbotniabanan

## Delsträckan Notviken-Luleå C

### Samråd inför linjeval

# Innehåll

- Om Norrbotniabanan
- Tidigare utredningar
- Planläggningsprocessen och samråd
- Allmänt om utformningen
- Studerade linjealternativ
- Fortsatt arbete

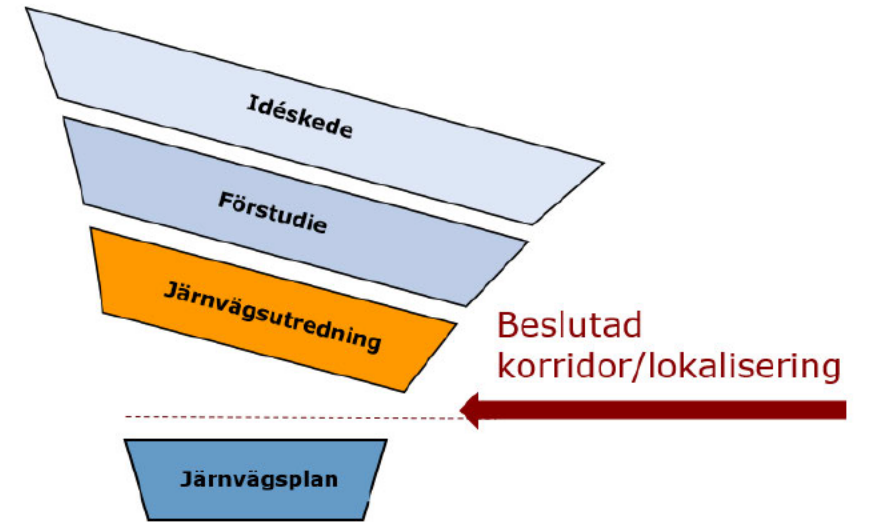
# Vad är Norrbotniabanan?

- Ny 27 mil lång kustnära järnväg mellan Umeå och Luleå.
- Förbättrad järnvägskapacitet som binder ihop flera av norra Sveriges största städer vid kusten.
- Norrbotniabanan möjliggör för längre och tyngre tåg jämfört med Stambanan genom övre Norrland.
  - Minskade godstransportkostnader.
- Utveckling av den regionala persontrafiken mellan Umeå, Skellefteå, Piteå och Luleå.
  - Restiderna kan halveras
  - Större arbetsmarknadsregioner samt större utbud av utbildning, kultur, handel och evenemang.



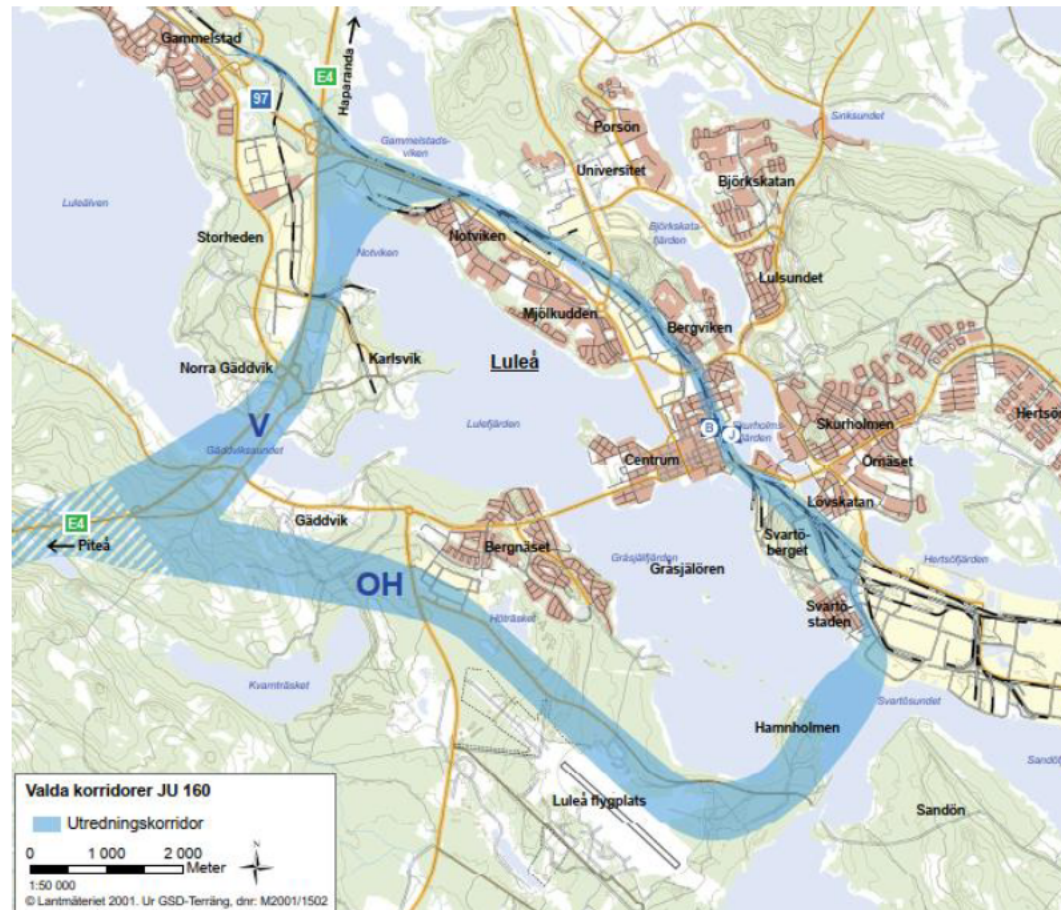
# Tidigare utredningar

- Trafikverket har genomfört en idéstudie, en förstudie och en järnvägsutredning.
- Järnvägsutredningen avslutades 2011 med ett beslut om en utredningskorridor för den nya järnvägen. Enligt beslutet ska den så kallade västra korridoren (V) för infarten till Luleå ligga till grund för fortsatt planering.
- Denna passerar över Gäddvikssundet på järnvägsbro, förbi Karlsvik och via Notviken station till Luleå C.



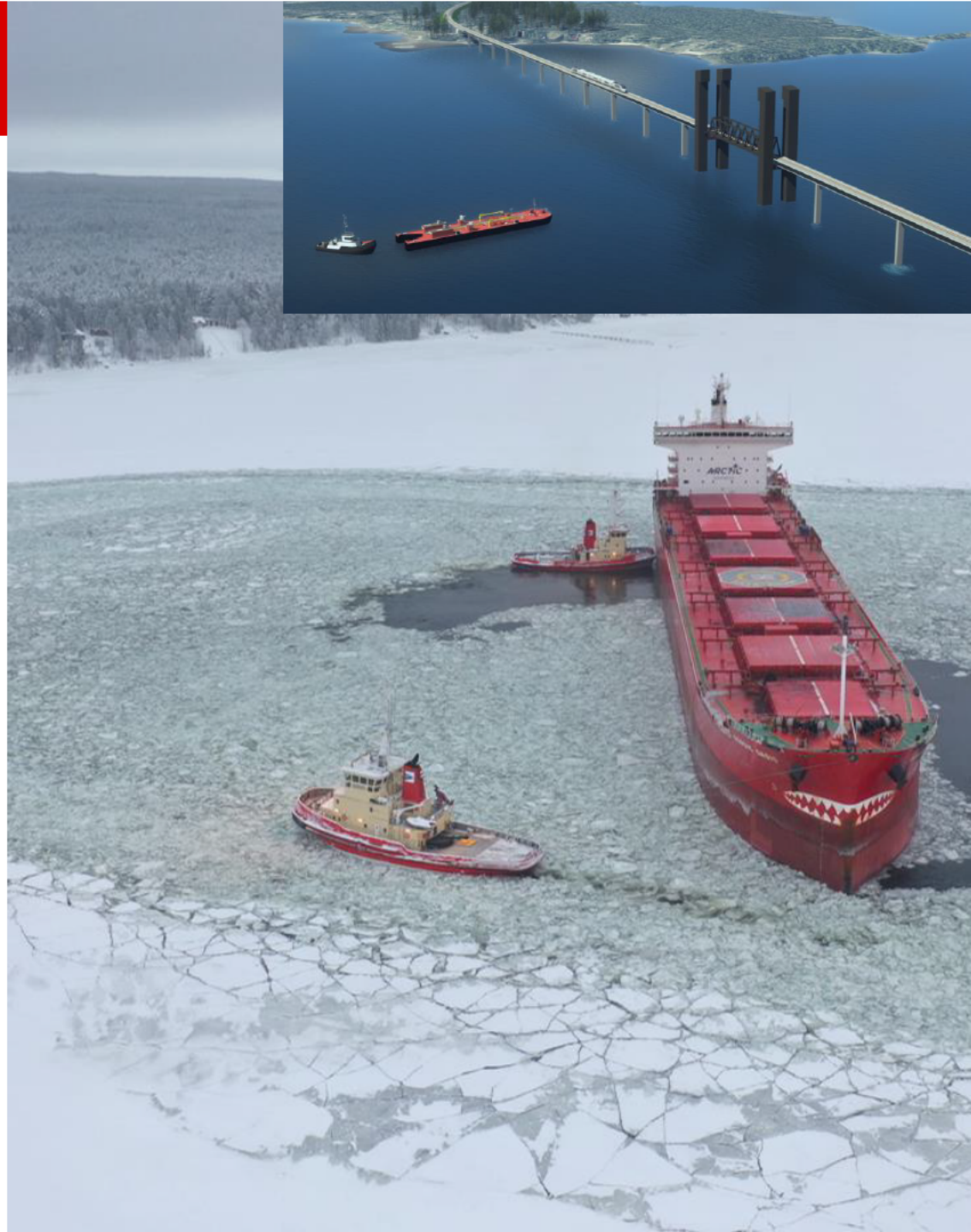
# Tidigare utredningar

- Efter att järnvägsutredningen avslutats pausades vidare planering av sträckan inom Luleå kommun då finansiering saknades.
- En östlig korridor (OH) förbi Luleå/Kallax flygplats kvarstod i det sista skedet inför beslut i järnvägsutredningen, då via en fast broförbindelse över Luleälven via Hamnholmen.
- Denna sträckning valdes bort på grund av att den medförde en begränsning av hamnverksamheten då större fartyg inte skulle kunna passera innanför ett brolägg.



# Tidigare utredningar

- Trafikverket återupptog planering av sträckan mellan Skellefteå och Luleå år 2022 då sträckan erhöll finansiering 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.
- Ta del av tidigare utredningar på [www.trafikverket.se/norrbotniabanan](http://www.trafikverket.se/norrbotniabanan).



# Planläggningsprocessen

- Norrbotniabanan följer Trafikverkets planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en järnvägsplan.
- I järnvägsplanen anges exakt var järnvägen ska byggas, hur den utformas och vilken mark som tas i anspråk. Planen inkluderar också en miljökonsekvensbeskrivning (MKB), där effekter på miljö, människor och samhälle redovisas, samt hur negativa konsekvenser ska undvikas eller minskas.
- När planen är fastställd kan projektering och byggnation påbörjas. Arbetet genomförs enligt den beslutade planen och med hänsyn till uppställda miljökrav.



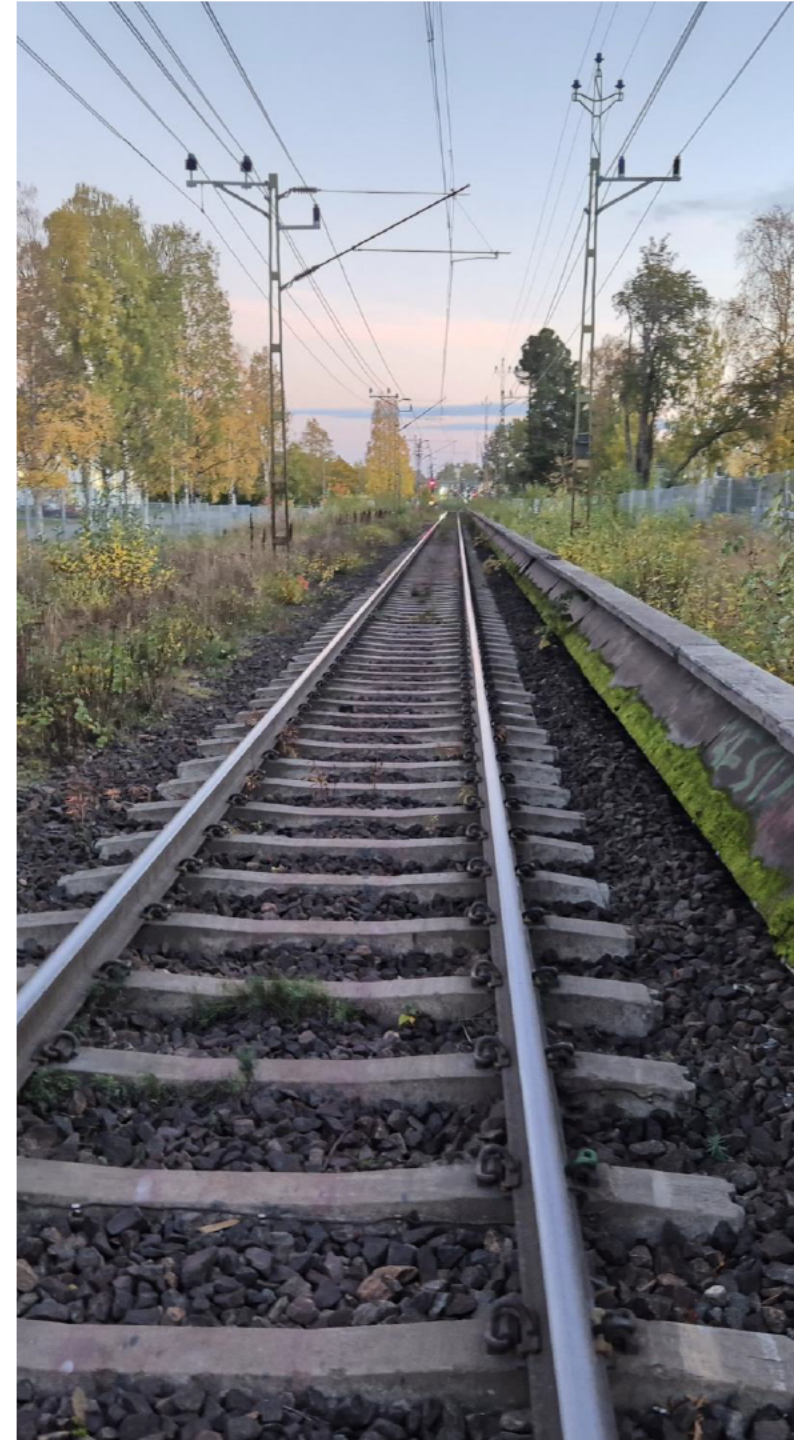
# Samråd och dialog

- Samråd är en viktig del av planläggningsprocessen och sker löpande fram till det att järnvägsplanen färdigställs och ställs ut för granskning.
- Trafikverket inhämtar synpunkter från myndigheter, organisationer, rättighetsinnehavare, enskilda som särskilt berörs (exempelvis fastighetsägare) och allmänheten.
- Genomförda samråd dokumenteras i en *samrådsredogörelse*.



# Utformning

- Delsträckan Notviken-Luleå C är cirka 3,3 kilometer lång och följer den befintliga järnvägen från Notvikens station in till Luleå C.
- Sträckan mellan Notviken och Luleå C planeras utifrån en trafikprognos (år 2045) om 135 tåg/dygn, varav 82 tåg beräknas vara persontåg, 33 godståg, 10 malmtåg och 10 tjänstetåg.
- Mellan Notviken och Svartövägen utformas Norrbotniabanan för följande hastigheter:
  - Persontåg: max 140 km/tim.
  - Godståg: max 100 km/tim.
- Mellan Svartövägen och Lulsundsgatan utformas Norrbotniabanan för följande hastigheter:
  - Persontåg: max 100 km/tim.
  - Godståg: max 80 km/tim.



# Utformning, fortsättning

- Samtliga passager av den nya järnvägen kommer att vara planskilda, det vill säga att vägen går på bro över järnvägen alternativt att vägen går under järnvägen.
- Den nya järnvägen kommer att omges av personskyddsstängsel för att förhindra att obehöriga tar sig in på spårområdet.
- Bullerskyddsåtgärder kommer att utredas och vidtas efter behov. Det är fastställda riktvärden som är vägledande för vilka åtgärder som behöver vidtas. Kan bli aktuellt med spårnära bullerskyddsåtgärder (exempelvis bullerskyddsskärmar) och/eller fastighetsnära bullerskyddsåtgärder (exempelvis fönster- och ventilåtgärder och/eller skyddad uteplats).



# Planskilda korsningar

Norrbotniabanan kommer korsa ett flertal befintliga vägar. Samtliga passager med planerad järnväg ska ske planskilt med hjälp av väg- eller järnvägsbro.



# Plankorsningar

- Fotgängare, särskilt barn, är extra utsatta vid plankorsningar eftersom de kan ha svårt att bedöma tågens hastighet och risker. Impulsivitet, dålig sikt och distraktioner ökar faran.
- Plankorsningar innebär stor risk för olyckor mellan fordon och tåg. Tåg har lång bromssträcka och kan inte väja, vilket gör det livsfarligt om fordon fastnar eller ignorerar varningssignaler.



Exempel på plankorsning



Exempel på plankorsning

# Planskilda korsningar

- En planskild korsning är en korsning där vägar och järnvägar korsar varandra i skilda plan, det vill säga så att korsande rörelser kan ske samtidigt utan att påverka varandra
- Planskilda korsningar innebär att järnvägen eller vägen går på broar eller i tunnlar vilket förbättrar säkerheten och framkomligheten för trafiken.



Exempel på planskild korsning



Exempel på planskild korsning

# Buller

Buller definieras kort och gott som ”oönskat ljud”. Upplevelsen av denna störning är därför i hög grad individuell. Vi kan också vara olika känsliga i olika miljöer. Buller från tågtrafik upplevs ofta som mindre störande än buller från vägtrafik vid samma ljudnivå.



Bullerskyddad uteplats



Fönsterbyte vid fasadåtgärder



Källnära bullerskyddsplank

# Källnära buller- skyddsåtgärder

Källnära åtgärder innebär att man utför bulleråtgärder nära källan (järnvägen), såsom bullerskyddsskärmar eller bullerskyddsvallar. Sådana åtgärder övervägs ofta i tätbebyggda områden där många människor bor eller vistas.

Mer exakt utformning av bullerskärmar tas fram senare i det fortsatta arbetet med Norrbotniabanan. Material och färg kan variera i bullerskyddsskärmar, t ex trä, stål eller genomsiktliga i plexiglas.



Källnära bullerskyddsplank

# Fastighetsnära buller- skyddsåtgärder

Fastighetsnära åtgärder bekostar Trafikverket till de fastigheter som erbjuds bullerskyddsåtgärder för att få ett fullgott bullerskydd enligt de riktvärden som Trafikverket följer. Fastighetsnära åtgärder är exempelvis bullerdämpande fönster, installering av tilläggsruta samt utbyte till ljudisolerande friskluftsventiler. Vid höga ljudnivåer inomhus kan även andra åtgärder som tilläggsisolering av väggar bli aktuella.

Målet är att ordna så att fastigheter som har uteplatser med en ljudnivå över riktvärdet erbjuds en lösning för att få en bullerskyddad uteplats. För att skydda uteplatser från buller finns flera lösningar. Antingen flyttar vi uteplatsen till en mer skyddad plats eller så sätter vi upp en lokal skärm i direkt anslutning till uteplatsen.



Bullerskyddad uteplats



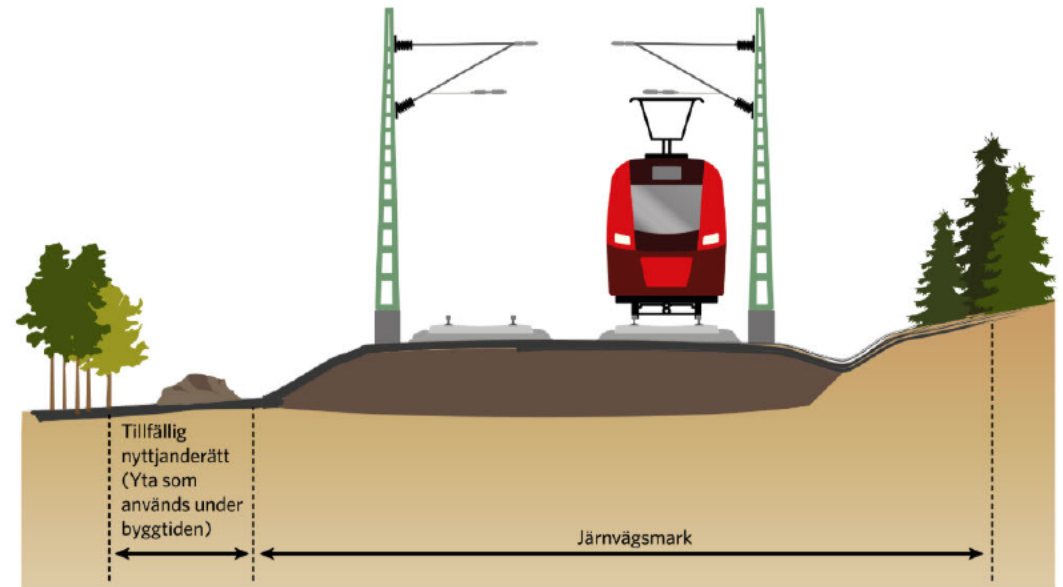
Fönsterbyte vid fasadåtgärder

# Markanspråk för järnväg

Järnvägsanläggningar kräver mark för mer än bara spårområdet. Förutom järnvägsmarken där själva spåren och säkerhetszoner ingår, kan tillfällig nyttjanderätt behövas under byggtiden för transporter och etablering av arbetsytor, maskiner och material.

Längs järnvägen kan viltstängsel sättas upp för att minska risken för olyckor, eller bullerskydd för att minska ljudnivåer och skydda närliggande bebyggelse.

Norrbotniabanans nya spår anläggs på ett avstånd om 4,5–10 meter till den befintliga järnvägen. Planering av nytt spår behöver ta hänsyn till att trafiken på den befintliga järnvägen ska kunna fortgå under hela byggtiden.

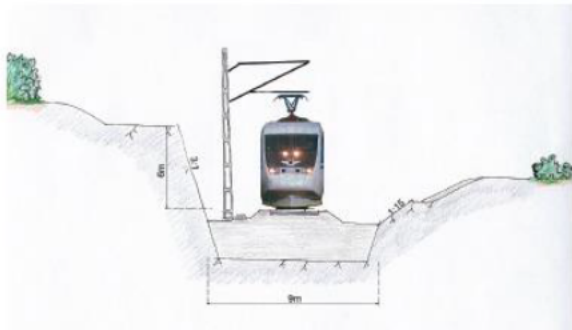


Exempel på markanspråk för järnväg

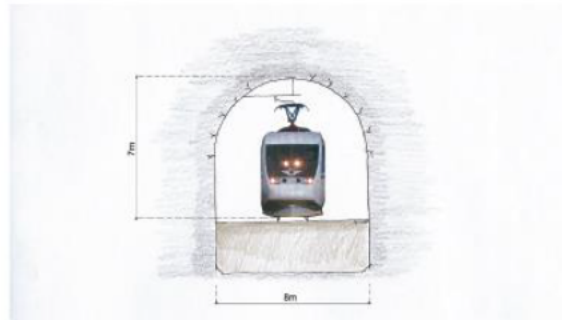
# Markanspråk vid olika terränganpassningar

Hur mycket mark som krävs för en järnväg beror även på hur den anpassas till terrängen. Om järnvägen går på bank, alltså en upphöjd vall, behövs extra mark för slänter som stabiliserar konstruktionen. Vid skärning, där spåren ligger nedsänkta i terrängen, 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 höjdprofil. Det innebär att djupa skärningar och höga bankar kan behövas i kuperad terräng. Dessa anpassningar gör att markanspråket varierar beroende på landskapets förutsättningar.



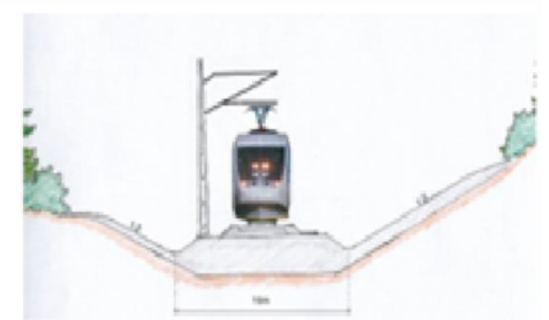
Bergsskäring



Tunnel



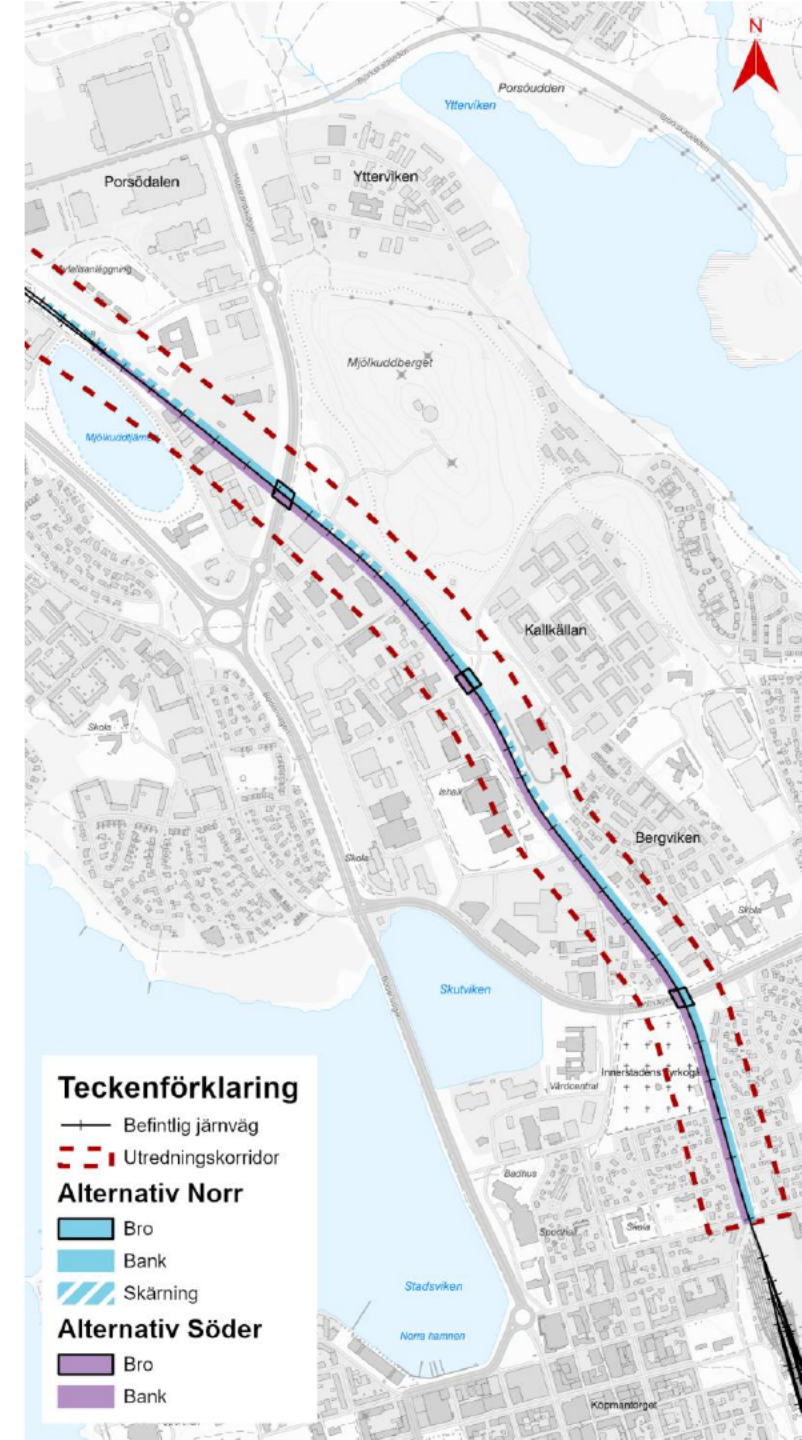
Bank



Skärning

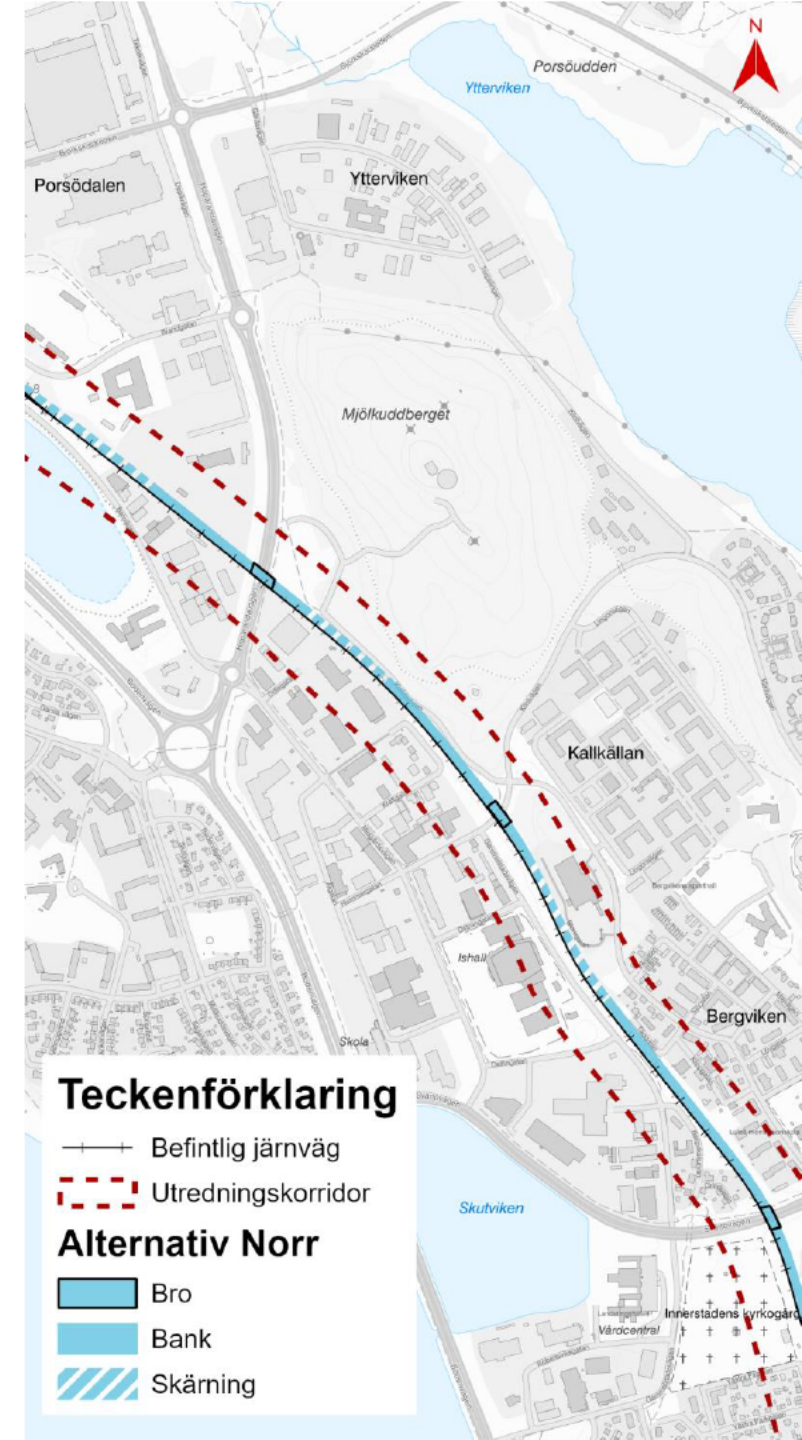
# Studerade linjealternativ

- Två linjealternativ utreds.
- **Alternativ Norr** innebär att Norrbotniabanans nya spår läggs norr om befintlig järnväg.
  - Det nya spåret anläggs i huvudsak på bank men även i skärning samt på bro vid passager av vägar.
- **Alternativ Söder** innebär att Norrbotniabanans nya spår läggs söder om befintlig järnväg.
  - Det nya spåret anläggs i huvudsak på bank samt på bro vid passager av vägar.



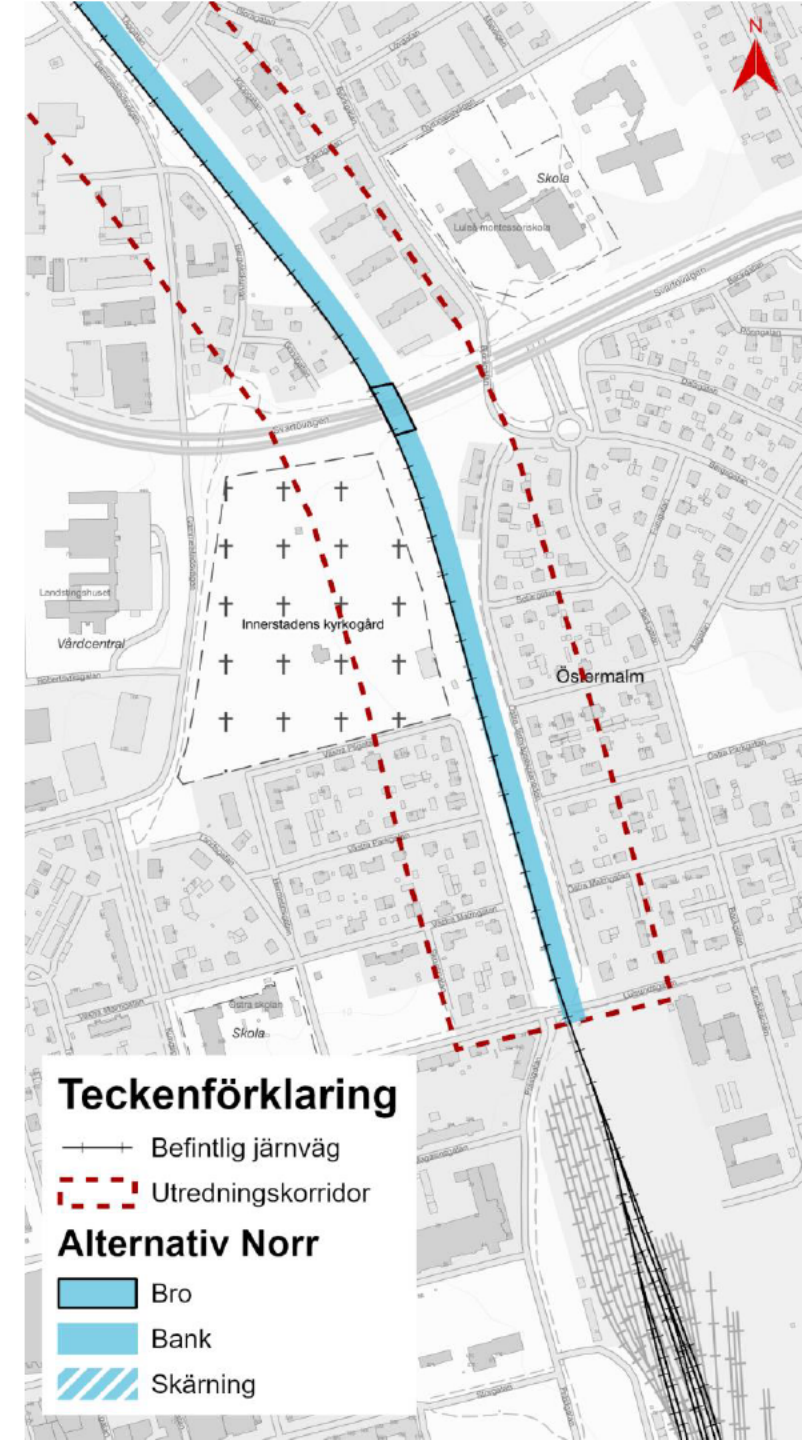
# Alternativ Norr

- Haparandavägen passeras på ny järnvägsbro. Ett arbete pågår för att utreda fri höjd över Haparandavägen.
- Gång- och cykelväg vid Mjölkuddsberget behöver flyttas i sidled för att göra plats för Norrbotniabanans nya spår.
- Klintvägen passeras på ny järnvägsbro. Ett arbete pågår för att utreda fri höjd över Klintvägen.
- Befintlig gång- och cykelpassage i plan vid Tåggatan stängs. Ett arbete pågår att utreda planskilt alternativ till passagen.



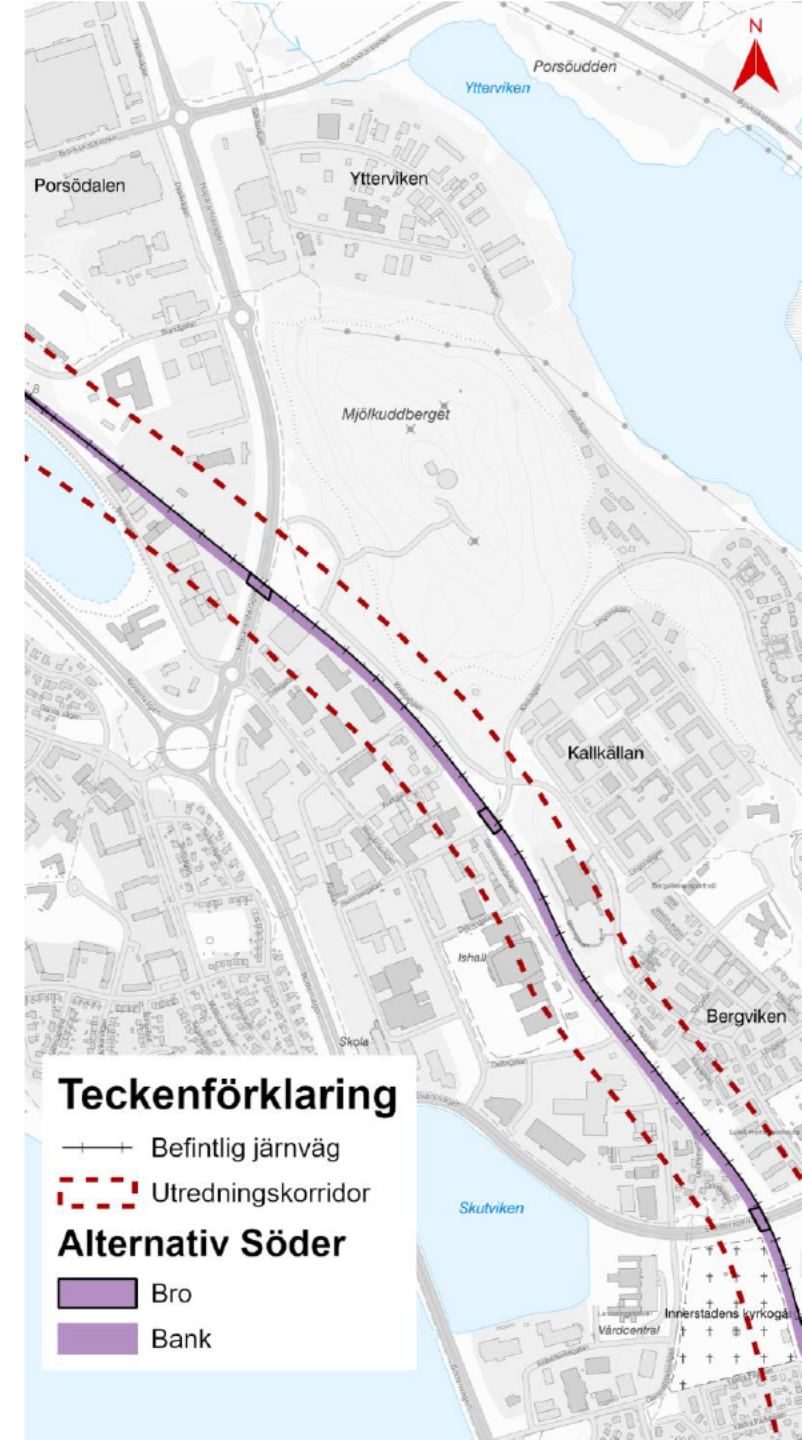
# Alternativ Norr, fortsättning

- Svartövägen passeras på ny järnvägsbro. Ett arbete pågår för att utreda fri höjd över Svartövägen.
- Befintlig gång- och cykelpassage i plan vid Västra/Östra Parkgatan stängs. Vi tittar på möjlig utformning och utreder alternativ till passagen.
- Delsträckan avslutas vid Lulsundsgatan. Ett utredningsarbete pågår med Luleå kommun för att klargöra hur passagens funktion ska ersättas och utformas. Detta kan exempelvis ske genom en passage under järnvägen alternativt genom att vägen passerar på bro över järnvägen.



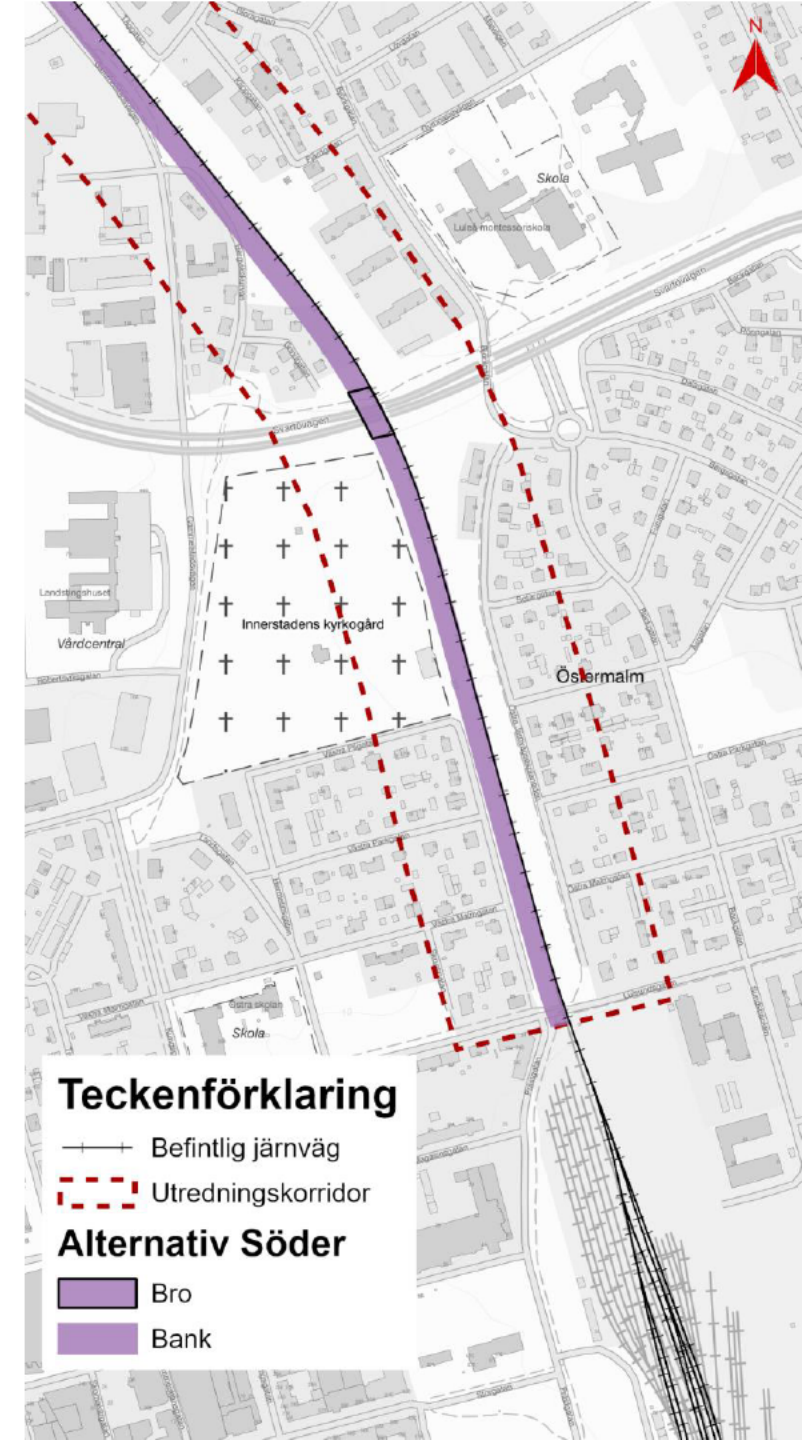
# Alternativ Söder

- Haparandavägen passeras på ny järnvägsbro. Ett arbete pågår för att utreda fri höjd över Haparandavägen.
- Klintvägen passeras på ny järnvägsbro. Ett arbete pågår för att utreda fri höjd över Klintvägen.
- Befintlig gång- och cykelpassage i plan vid Tåggatan stängs. Ett arbete pågår att utreda planskilt alternativ till passagen.



# Alternativ Söder, fortsättning

- Svartövägen passeras på ny järnvägsbro. Ett arbete pågår för att utreda fri höjd över Svartövägen.
- Befintlig gång- och cykelpassage i plan vid Västra/Östra Parkgatan stängs. Vi tittar på möjlig utformning och utreder alternativ till passagen.
- Delsträckan avslutas vid Lulsundsgatan. Ett utredningsarbete pågår med Luleå kommun för att klargöra hur passagens funktion ska ersättas och utformas. Detta kan exempelvis ske genom en passage under järnvägen alternativt genom att vägen passerar på bro över järnvägen.



# Fortsatt arbete

- Samråd sker löpande med Luleå kommun, länsstyrelsen, markägare, rättighetsinnehavare och övriga berörda under hela planläggningsprocessen.
- De synpunkter som inkommer i detta, samt kommande samråd, sammanställs och besvaras i samrådsredogörelsen.
- Under kvarstående del av 2026 utvärderas presenterade linjealternativ och Trafikverket kommer ta beslut om att gå vidare med ett linjealternativ.
- Många aspekter vägs samman inför beslut om vilken sida av befintligt spår som nytt spår ska byggas t.ex. järnvägens och vägars funktion och påverkan på människor och miljö.
- Efter att en linje har valts går vi vidare med att ta fram järnvägsplanen.



# Fortsatt arbete, fortsättning

- En viktig del av järnvägsplanen är att studera hur olika passager ska lösas, exempelvis för vägar, gång- och cykeltrafik. Vi kommer också att utreda behov av byggvägar och tillfälliga ytor under byggskedet, samt ta fram förslag på skyddsåtgärder t.ex. åtgärder för buller eller vibrationer från järnvägen.

Exempelbilder från Norrbotniabanan i Skellefteå



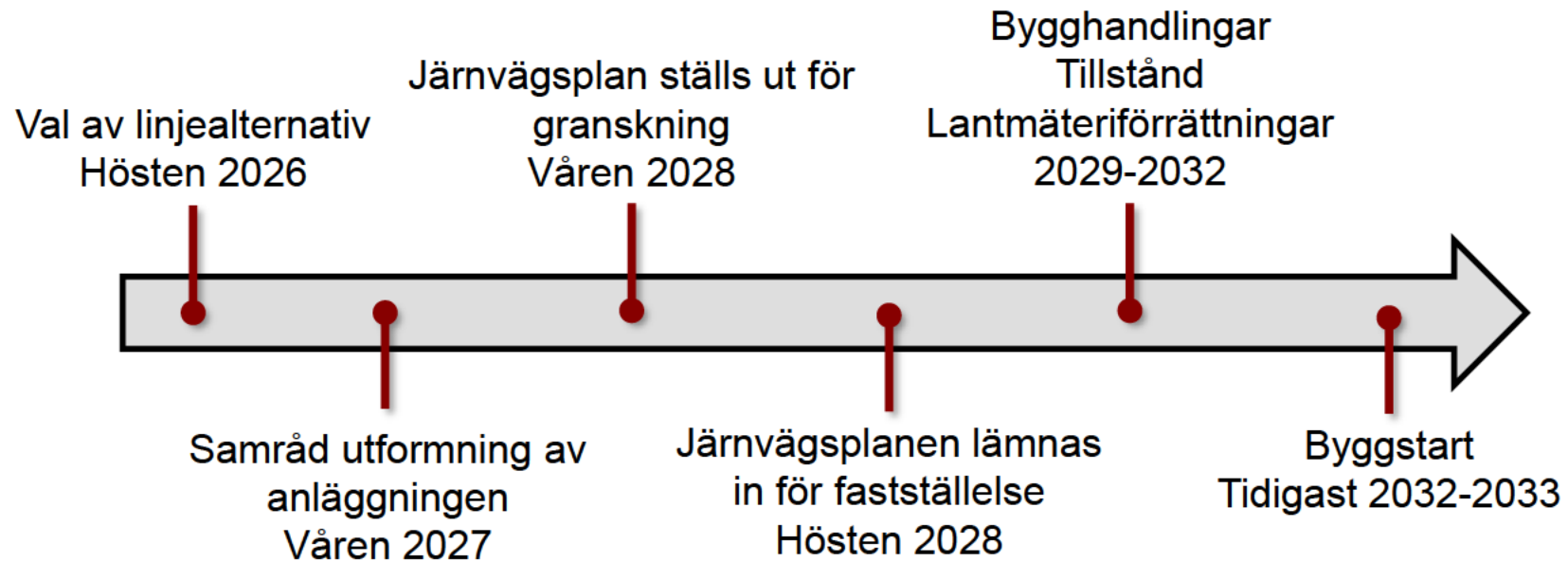
# Fortsatt arbete, fortsättning

- Parallellt genomförs också geotekniska undersökningar. Genom att ta jordprover med borrhavn undersöker vi markens uppbyggnad och egenskaper. Syftet är att fastställa förhållanden i jord, berg och grundvatten, vilket är en viktig grund för att kunna planera och bygga anläggningen på ett säkert och hållbart sätt.
- Förutsättningar samt effekter och konsekvenser kommer att studeras. Detta, tillsammans med en mer detaljerad beskrivning av den planerade anläggningen, kommer att presenteras i en kommande samrådshandling och miljökonsekvensbeskrivning.

Exempelbilder från Norrbotniabanan i Skellefteå



# Tidplan



# Lämna synpunkter

- Trafikverket önskar att synpunkter på materialet ska ha inkommit senast **2 juni 2026**.
- Synpunkter kan lämnas på flera olika sätt;
  - **Via synpunktsformulär:**  
[Synpunktsformulär](#)
  - **Via brev:**  
Trafikverket, Ärendemottagning, Box 810,  
781 28 Borlänge.
  - **Via e-post:**  
[trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se)
- Var noga med att märka din synpunkt med ärendenummer **TRV 2025/135509**.
- Kontaktuppgifter finns på projektets webbsida.  
[www.trafikverket.se/norrbotniabanan](http://www.trafikverket.se/norrbotniabanan)



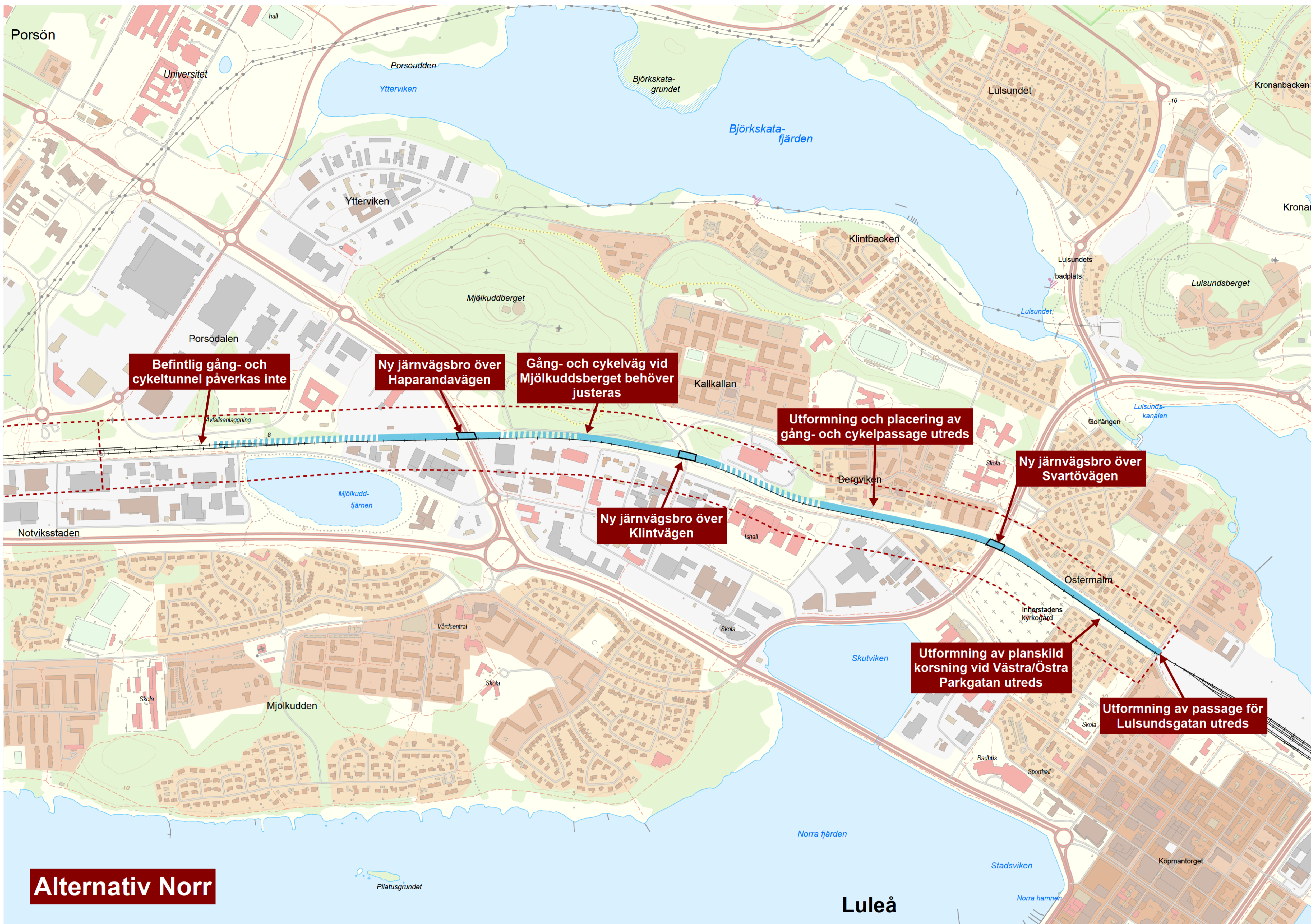


Läs mer på webbsidan [www.trafikverket.se/norrbotniabanan](http://www.trafikverket.se/norrbotniabanan)



Följ Norrbotniabanan, Trafikverket på Facebook





# NORRBOTNIABANAN NOTVIKEN - LULEÅ C

ÖVERSIKTSKARTA  
Datum: 2026-04-30  
Skala (A1): 1:6 000  
Ärendenummer: TRV 2025/135509

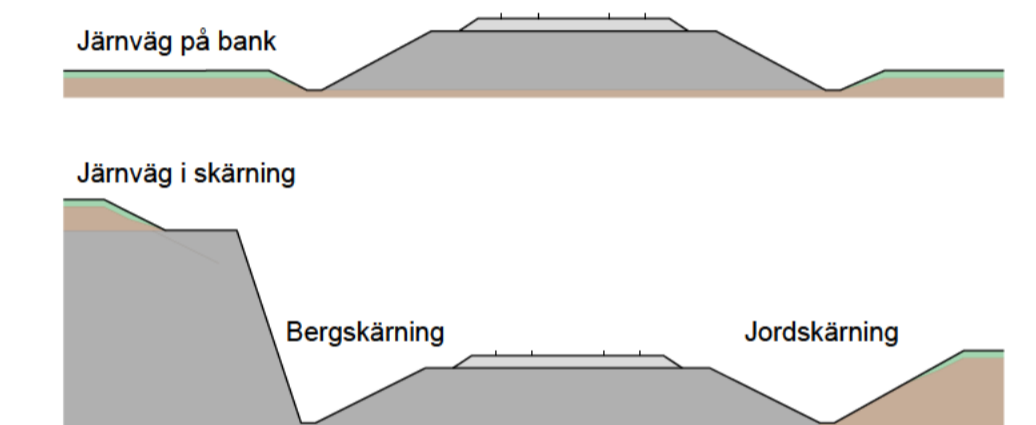


Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig  
0 100 200 300 400 500 m  
© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

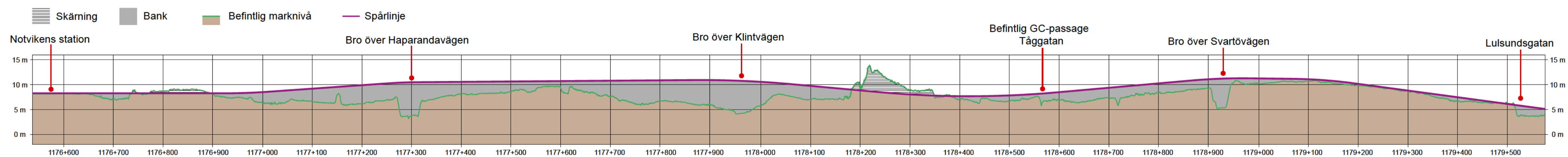
## Teckenförklaring

- Befintlig järnväg
- - - Utredningskorridor
- Alternativ Norr**
- Bro
- Bank
- ▨ Skärning

## Typsektioner (ej skalenliga)



## Spårlinjeprofil





# NORRBOTNIABANAN NOTVIKEN - LULEÅ C

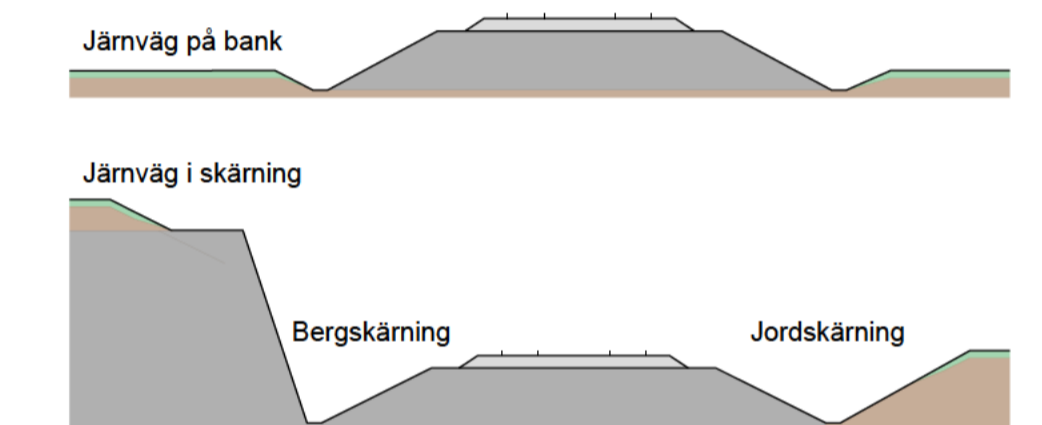
ÖVERSIKTSKARTA  
Datum: 2026-04-30  
Skala (A1): 1:6 000  
Ärendenummer: TRV 2025/135509



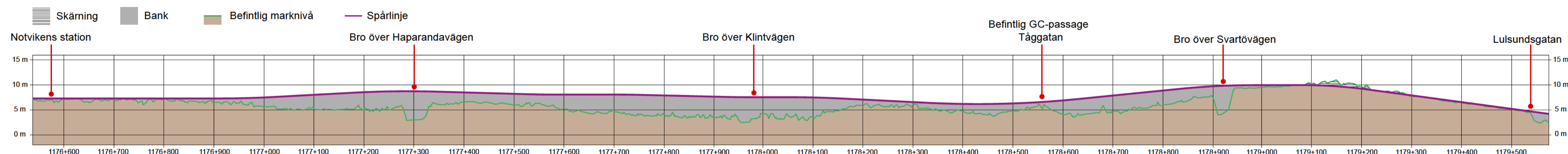
Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig  
0 100 200 300 400 500 m  
© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

- Teckenförklaring**
- Befintlig järnväg
  - - - Utredningskorridor
- Alternativ Söder**
- Bro
  - Bank

## Typsektioner (ej skalenliga)



## Spårlinjeprofil



## Förslag till beslut gällande remissvar avseende avgränsningssamråd inför ansökan om tillstånd för miljöfarlig verksamhet vid Luleå-Kallax flygplats (F 21)

Ärendenr 2026/679-3.3.2.1

### Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att anta remissvar avseende Försvarsmaktens avgränsningssamråd inför ansökan om tillstånd för miljöfarlig verksamhet vid Luleå-Kallax flygplats (F 21), enligt bilaga och avge som Luleå kommuns svar till Försvarsmakten.

### Sammanfattning av ärendet

Försvarsmakten har gett Luleå kommun möjlighet att yttra sig inom ramen för avgränsningssamråd inför ansökan om nytt miljötillstånd för verksamheten vid Norrbottens flygflottilj (F 21) och Luleå-Kallax flygplats.

Syftet med samrådet är att avgränsa innehåll och omfattning i kommande miljökonsekvensbeskrivning (MKB) inför tillståndsprövning enligt miljöbalken.

Kommunstyrelseförvaltningen har tagit fram ett förslag till remissvar där kommunen redovisar synpunkter kopplade till bland annat planförhållanden, riksintressen, buller, naturvärden, vatten- och avloppsfrågor, friluftsliv samt behov av fördjupade utredningar i den kommande MKB:n.

Kommunen lyfter flygplatsens och flottiljens stora betydelse för totalförsvaret och regionens utveckling, och betonar vikten av att miljö- och samhällspåverkan hanteras och redovisas på ett tillfredsställande sätt i den fortsatta tillståndsprocessen.

### Dialog

Ärendet har beretts inom kommunstyrelseförvaltningen i dialog med berörda verksamheter och bolag. I beredningen har miljö- och byggnadsnämnden, Kommunstyrelseförvaltningen, Räddningstjänsten och Luleå Miljöresurs AB deltagit. Synpunkter från dessa parter har inarbetats i det samlade remissvaret.



---

### **Beslutsunderlag**

- Svar på remiss avgränsningssamråd inför ansökan om tillstånd för miljöfarlig verksamhet vid Luleå-Kallax flygplats (F 21)
- Samrådsunderlag till avgränsningssamråd Luleå - Kallax flygplats -  
Inför ansökan om tillstånd för miljöfarlig verksamhet

Sandra Viklund  
Strateg

### **Beslutet skickas till**

Försvarmakten  
Infrastruktur- och serviceförvaltningen, avdelning miljö- och bygg  
Räddningstjänsten  
Luleå Miljöresurs AB  
Kommunstyrelseförvaltningen, mark och exploateringskontoret



## Svar på remiss avgränsningssamråd inför ansökan om tillstånd för miljöfarlig verksamhet vid Luleå-Kallax flygplats (F 21)

### Kommunens ställningstagande

Luleå kommun har tagit del av Försvarmaktens samrådsunderlag inför ansökan om nytt miljötillstånd för verksamheten vid Norrbottens flygflottilj (F 21) och Luleå-Kallax flygplats.

Kommunen ser flygplatsens och flottiljens betydelse både ur ett totalförvars- och samhällsperspektiv, där verksamheten utgör ett riksintresse och är central för regionens utveckling och tillgänglighet.

Samtidigt innebär den planerade förändringen av verksamheten, med ökad militär aktivitet, förändrade flygmönster och utökad verksamhetsomfattning, att det är av stor vikt att miljökonsekvenserna utreds noggrant och att relevanta skyddsåtgärder formuleras i kommande miljökonsekvensbeskrivning (MKB).

### Kommunens synpunkter

#### *Avsnitt 3.3.1 Planförhållanden och kommunal utveckling*

Kommunen konstaterar att verksamheten till stor del är förenlig med översiktsplanens markanvändning, men att utökning av verksamheten kan påverka angränsande områden med landsbygdsbebyggelse.

Kommunen anser att:

- Konsekvenser för framtida bostadsutveckling ska beskrivas.
- Samordning med kommunal planering fortsatt är viktig.

#### *Riksintressen Gäddviks huvuddricksvattentäkt*

Täkten ligger inte direkt anslutning till Luleå Kallax Airport, men då övriga riksintressen som redovisas i tillståndsansökan bör Luleå kommuns huvuddricksvattentäkt, som ligger i en geografisk närhet, i likhet med övriga riksintressen, redovisas.



### *Avsnitt 3.4 Planerade områden för bebyggelse*

I samrådsunderlaget framgår att det enligt Luleå kommuns kommunkartan inte finns några pågående detaljplaner inom riksintressets område. Det är en ögonblicksbild. Kommunens intention med utvecklingen av mark och vatten utifrån översiktsplanen bör framgå, vilket kan innebära behov av nya eller ändrade detaljplaner på Bergnäset. Bergnäset är en fungerande stadsdel idag som har en lång historik med närheten till F21 och flygplatsen. Kommunen avser att Bergnäset ska vara en fungerande stadsdel även framöver. Det innebär ett behov av att bygga om, bygga till och utveckla befintliga bostäder, lokaler och anläggningar för idrott, skola, vård och omsorg samt tillskapa nya arbetsplatser.

Kommunen vill se en möjlighet till fortsatt utveckling av Kallax flygplats för såväl civil som militär verksamhet och att Bergnäset ska kunna fungera som stadsdel med all nödvändig service även i framtiden.

### *Avsnitt 4*

Det behöver förtydligas vilka konkreta behov som föreligger samt vilka ytor som avses, som ett underlag för fortsatt dialog och samverkan.

Den föreslagna övningsterrängen omfattar såväl Försvarmaktens egen fastighet som kommunal mark. Inom området finns ett flertal registrerade förekomster av rödlistade arter, främst marksvampar. Dessa arter är i sig skyddsvärda och indikerar generellt höga naturvärden. Mot denna bakgrund bör det utredas hur dessa naturvärden och arter kan påverkas av verksamheten samt vilka skyddsåtgärder som kan vidtas för att minimera eventuell påverkan.

### *Avsnitt 4.6 Drivmedelshantering*

Transporter av flygbränsle till Shell Aviations depå bör beskrivas och miljöbedömas i ansökan.

### *Avsnitt 4.11 Övningsområde och skjutbanor*

Skjutbanor vid Luleå garnison omfattas av FIHM:s tillsynsansvar.

### *Dricksvatten, spillvatten och vattenförsörjning*

Luleå kommun vill framhålla behovet av ett fördjupat underlag avseende dricksvatten- och spillvattenhantering kopplat till verksamheten vid Luleå-



Kallax Airport. Det är viktigt att kommande tillståndsansökan innehåller tydliga beräkningar och prognoser för hur VA-försörjningen ska säkerställas i ett framtidsscenario.

Kommunen efterfrågar en redovisning av vilka befintliga och tillkommande verksamheter som har behov av dricksvatten och spillvatten, samt vilka delar som kan försörjas med tekniskt vatten. Vidare behöver uppskattade vattenflöden redovisas utifrån framtida verksamhetsupplägg och antal personer inom anläggningen.

Det är även angeläget att redovisa beredskap för nödvattenförsörjning, då störningar i dricksvattenleveransen kan få betydande konsekvenser. Luleå kommun och Lumire arbetar för närvarande med att revidera den kommunala nödvattenplanen, där prioriteringar kommer att fastställas politiskt. Kommunen ser positivt på fortsatt dialog och bedömer att ett fördjupat samråd mellan Lumire och berörda verksamheter, i första hand F21, bör genomföras inom kort.

När det gäller spillvatten efterfrågas en redovisning av vilka delar av verksamheten som avleder vatten till det kommunala spillvattensystemet, vilken kvalitet detta vatten har samt om det finns egenkontrolldata avseende föroreningar. Kommunen vill i detta sammanhang informera om att endast hushållspillvatten får tillföras det allmänna avloppsnätet enligt gällande lagstiftning. Lumire planerar vidare att ansluta sig till certifieringssystemet Revaq under 2026/2027.

Avfallsbehandlingsanläggningen för avisningsvätska (*avsnitt 4.7 Avisning av flygplan*) behöver beskrivas mer utförligt i ansökan. Det bör framgå anläggningens funktion, in- och utflöden (inklusive utsläpp och restprodukter) samt energianvändning. Eventuellt behov av villkor för utsläpp till dag- eller spillvatten bör framgå. Hantering och eventuell lagring av avisningsvätska på den militära sidan behöver också tydliggöras.

Kommunen vill också uppmärksamma att Bergnäset reservvattentäkt är påverkad av PFAS och därför inte används i nuläget, men att den fortsatt utgör en viktig resurs i ett långsiktigt perspektiv och därmed är skyddsvärd.



### *Vattenskyddsområden*

Vid planering, byggande och tillstånd ska hänsyn tas till gällande skyddsföreskrifter.

### *Avsnitt 5.1 Buller*

Bullerberäkningar ska baseras på maximalt nyttjande av tillståndet. Samtidigt framgår att vissa flygningar (t.ex. incident- och beredskapsflygningar) avses undantas från angivna begränsningar. Omfattningen av dessa framgår inte och behöver, i den mån det är möjligt, beskrivas. Detta gäller även avvikelser avseende tidpunkter och flygvägar samt konsekvenser ur bullersynpunkt.

### *Avsnitt 5.8 Påverkan på rörligt friluftsliv och turism*

Påverkan på friluftsliv behandlas främst utifrån buller. Det behöver tydliggöras om annan påverkan, såsom markanspråk förekommer. I annat fall bör det beskrivas i kommande MKB. Den nordöstra delen (kommunal mark) är ett viktigt rekreationsområde med höga naturvärden och flitigt nyttjande. Området omfattas även av riksintresse för friluftsliv och bör värnas.

### *Avsnitt 11 Miljökonsekvensbeskrivningens innehåll och utformning och förslag på kommande utredningar*

Det är positivt att en naturvärdesinventering samt artskyddsutredningar planeras. Det finns dock en risk att fokus i alltför hög grad riktas mot fridlysta arter, medan andra biologiska värden förbises. Bedömningar och åtgärder bör därför baseras på en samlad värdering av områdets ekologiska kvaliteter, särskilt på kommunal mark.

Luleå kommun önskar vidare att i kommande MKB utreda/belysa utformningen och principer kring:

- behov och lösningar för brandvattenförsörjning
- hantering av förorenat släckvatten
- risk- och säkerhetsaspekter kopplade till verksamheten

### *Övrigt*

Redovisning av aktuella verksamhetskoder för tillståndsplikt är positiv. Även C-verksamheter bör inkluderas i ansökan, exempelvis drivmedelshantering, fordonstvättar och skjutbanor för finkalibrigt skytte. Miljö- och byggnämnden är tillsynsmyndighet för civila verksamheter inom tillståndet, vilket behöver kompletteras.



Luleå Kommun

# Luleå-Kallax flygplats

## Luleå

### Samrådsunderlag

### Avgränsningssamråd

Inför ansökan om tillstånd  
för miljöfarlig verksamhet enligt  
9 kapitlet miljöbalken



**Sweco Sverige AB**  
**Uppdrag**  
**Uppdragsnummer**  
**Kund**  
**Upprättad av**  
**Fotografi framsida**  
**Datum**

RegNo 556767-9849  
Miljötilstånd F 21  
30095378  
Försvarmakten  
Sweco Sverige  
Försvarmakten  
2026-04-02

# Innehållsförteckning

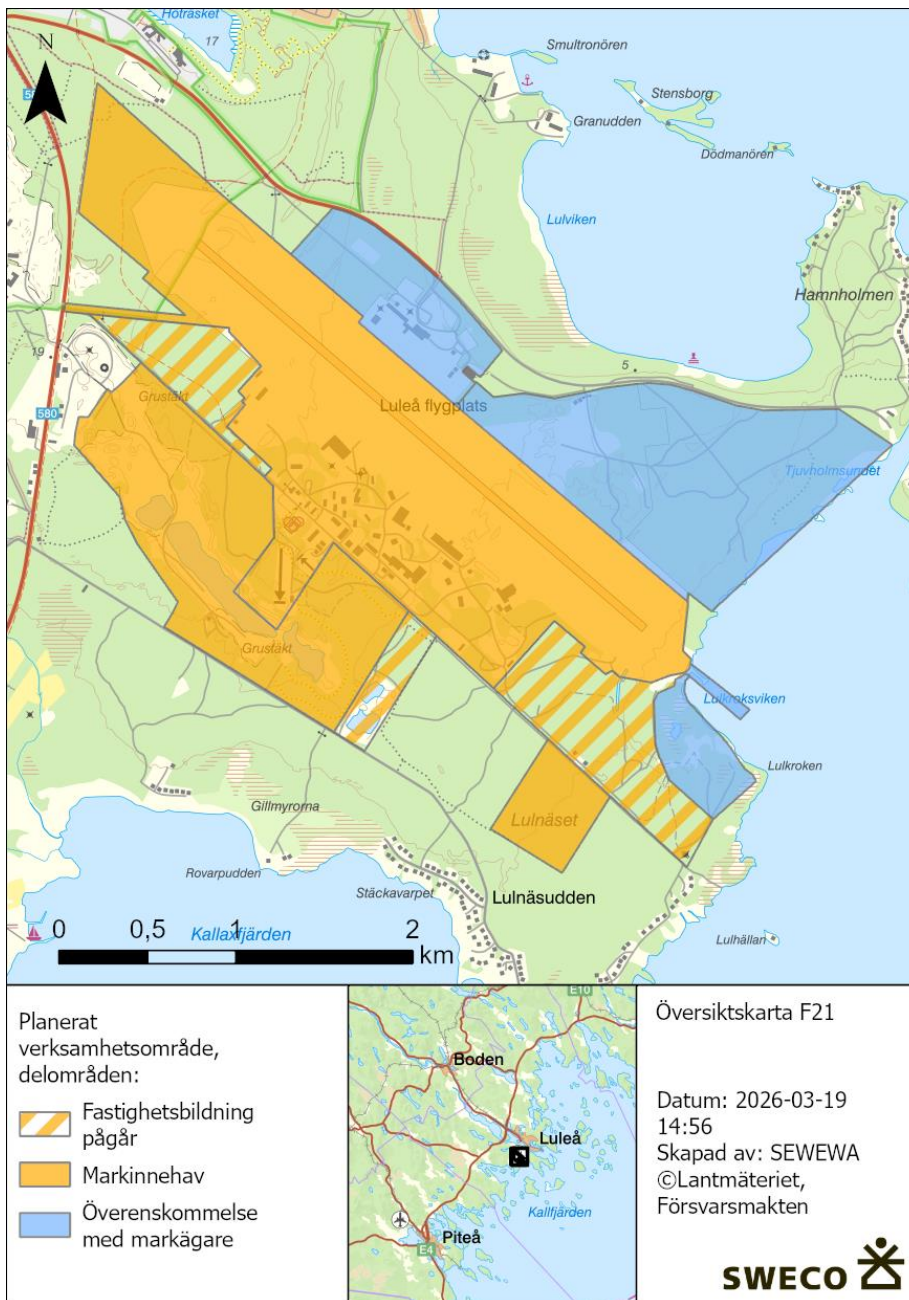
1	Inledning .....	6
1.1	Bakgrund och syfte .....	6
2	Avgränsningar .....	8
2.1	Avgränsning .....	8
2.2	Geografiska avgränsningar .....	8
2.3	Verksamhetsavgränsningar .....	9
3	Förutsättningar och omgivningsförhållanden .....	9
3.1	Planförhållanden .....	9
3.2	Markförhållanden .....	11
3.3	Riksintressen och övriga skyddade områden .....	12
3.4	Planerade områden för bebyggelse .....	17
3.5	Naturmiljö .....	17
3.6	Landskap och kulturmiljö .....	19
3.7	Luftmiljö .....	22
3.8	Vattenförekomster och vattenskyddsområden .....	22
3.9	Rörligt friluftsliv och turism .....	24
3.10	Rennäring .....	24
3.11	Klimat .....	25
3.12	Förorenade områden .....	25
4	Verksamhet på Norrbottens flygflottilj och Luleå-Kallax flygplats .	25
4.1	Lokalisering .....	25
4.2	Historik .....	26
4.3	Översiktlig beskrivning av befintlig verksamhet och planerad verksamhet .....	27
4.4	Flygrörelser och flygtider .....	28
4.5	Motorprovning .....	31
4.6	Drivmedelshantering .....	31
4.7	Avisning av flygplan .....	31
4.8	Halkbekämpning och banunderhåll .....	32
4.9	Kemikalier och avfallshantering .....	32
4.10	Räddnings- och brandövningsplats .....	33
4.11	Övningsområden och skjutbanor .....	33
4.12	Hangarer verkstäder och tvätt .....	35
4.13	Hantering av spill- och dagvatten .....	35
4.14	Energianvändning .....	36
4.15	Övrig verksamhet .....	36
4.16	Ägo- och ansvarsförhållanden .....	37
5	Översiktlig bedömning av påverkan och effekter .....	37
5.1	Buller .....	37
5.2	Utsläpp till luft .....	39
5.3	Utsläpp till mark och vatten .....	39
5.4	Påverkan riksintressen och skyddade områden .....	40
5.5	Naturmiljö .....	40
5.6	Påverkan på landskap och kulturmiljö .....	41
5.7	Påverkan på rennäring .....	42
5.8	Påverkan på rörligt friluftsliv och turism .....	42
5.9	Påverkan på och av klimat .....	42
5.10	Påverkan på förorenade områden .....	42

6	Egenkontroll.....	42
7	Risk och säkerhet .....	43
8	Nollalternativ.....	43
9	Alternativa lokaliseringar .....	43
10	Miljömål .....	43
11	Miljökonsekvensbeskrivningens innehåll och utformning och förslag på kommande utredningar.....	44
12	Samrådskrets .....	45
	12.1 Särskilt berörda enskilda.....	45
	12.2 Myndigheter .....	45
	12.3 Organisationer.....	45
	12.4 Samebyar .....	46
	12.5 Verksamheter.....	46
	12.6 Samfällighets- och intresseföreningar.....	46
13	Referenser.....	47

# 1 Inledning

## 1.1 Bakgrund och syfte

Försvarsmakten har för avsikt att söka nytt miljötillstånd för verksamheten, vid, Norrbottens flygflottilj (F 21) och Luleå-Kallax flygplats, inklusive den civila flygverksamheten på Luleå Airport samt för återvinning av avsningsvätska. Dessa verksamheter bedrivs inom Försvarsmaktens befintliga tillstånd och dessa verksamheter kommer även ingå i kommande tillståndsansökan, se Figur 1.



Figur 1 Översiktsskarta över F 21s verksamhetsområde. Gränser för överenskommelser och pågående fastighetsbildning är ungefärliga.

Efter Sveriges och Finlands inträde i Nato har den militärstrategiska situationen på Nordkalotten förändrats på ett avgörande sätt. Medlemskapet förutsätter att militära förband kan både passera genom Norra Sverige samt baseras i Sverige för att verka i ett gemensamt luftförsvar i Norden. Luleå-Kallax lokalisering utgör här en avgörande förutsättning för möjligheten att försvara norra Sverige och Nordkalotten.

Det säkerhetspolitiska läget i Europa har försämrats och mot bakgrund av detta har Sveriges riksdag och regering beslutat att det svenska försvaret ska förstärkas och att den operativa förmågan i krigsförbanden ska öka. I syfte att uppfylla sitt förstärkta uppdrag i enlighet med fattade försvarsbeslut (proposition 2024/25:34, bet. 2024/25: FöU2, rskr. 2024/25:114) avser Försvarsmakten att ansöka om nytt miljötillstånd för befintlig och planerad verksamhet på Luleå flygplats.

Norrbottens flygflottilj, F 21 är belägen på Bergnäset i Luleå kommun, se Figur 1. Militär flygverksamhet har bedrivits på Kallaxheden sedan 1940-talet. Flygverksamheten har bedrivits enligt tillstånd enligt miljöskyddslagen från Koncessionsnämnden sedan 1995.

Lokaliseringen av Luleå-Kallax flygplats är optimal för det unika klimat och variationen i årstiderna vilken skiljer sig mot övriga flygförband som är lokaliserade i södra Sverige. Klimatet innebär att stort övningsutbyte kan erhållas vad gäller övning i den subarktiska miljön (stora snömängder, sträng kyla och mörker stor del av dygnet vintertid). Dessa subarktiska förhållanden ställer särskilda krav på militära förband där en tillräcklig, uthållig och robust förmåga krävs av verksamhet dagligen.

Swedavia AB äger och driver den civila flygplatsverksamheten benämnd Luleå Airport inom ramen för Försvarsmaktens befintliga tillstånd. Luleå Airport tillgodoser näringslivets- och medborgarnas behov av flygresor och godstransporter.

Vilokan driver en återvinningsanläggning för att omhänderta och rena avisningsvätska på Swedavias arrenderade område.

För att Norrbottens flygflottilj skall kunna uppfylla det förstärkta uppdraget enligt Försvarsbeslut 2025-2030 (2024-12-17) krävs ett nytt tillstånd som omfattar både pågående och planerade verksamheter enligt 9 kap. miljöbalken (MB).

Föreliggande samrådsunderlag har tagits fram som ett steg i arbetet med den miljökonsekvensbeskrivning som ska inkluderas i kommande ansökan om tillstånd enligt 9 kap. (MB). Samrådet syftar till att ge berörda parter och allmänheten möjlighet att lämna synpunkter på verksamhetens lokalisering, omfattning och utformning samt lämna synpunkter på omfattningen och avgränsningen av underlagsutredningar och miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) bör ha.

Samråd genomförs med myndigheter, organisationer, enskilda som kan antas bli berörda samt berörd allmänhet. Syftet med samrådsprocessen är att tidigt informera om det aktuella projektet, redovisa dess omfattning och utformning samt att kortfattat beskriva den förutsedda miljöpåverkan. Samrådet syftar även till att de som ingår i samråds-kretsen ges möjlighet att komma med synpunkter på den planerade verksamheten inför kommande utredningar och framtagande av tillståndsansökan och miljökonsekvensbeskrivning.

Den ändrade verksamheten utgör en verksamhet som enligt 6 kap. 20 § första stycket p. 2 MB och 6 § miljöbedömningsförordningen alltid ska antas medföra en betydande miljöpåverkan. Därmed bedöms inget så kallat undersökningssamråd, vars syfte är att bedöma huruvida ett projekt kan antas medföra betydande miljöpåverkan eller inte, vara nödvändigt. Sökande inleder därmed samrådsprocessen med att direkt genomföra ett så kallat avgränsningssamråd enligt 6 kap. miljöbalken med myndigheter, organisationer, särskilt berörda och allmänheten. Efter genomfört samråd tas en tillståndsansökan fram vilken omfattar ansökan med bland annat yrkande, villkorsförslag och åtagande, en miljökonsekvensbeskrivning (MKB), en teknisk beskrivning (TB) samt en samrådsredogörelse.

## 2 Avgränsningar

### 2.1 Avgränsning

I detta samrådsunderlag beskrivs de befintliga förhållanden inom det geografiska område där pågående och planerad verksamhet på Norrbottens flygflottilj och den civila flygplatsverksamheten samt återvinning av avisningsvätska kommer att ske samt dess påverkansområde för olika miljöeffekter.

Inför aktuell samrådsprocess har påverkansområdet definierats som det område som påverkas av planerad verksamhet. Omfattning av påverkansområdet varierar för olika miljöfaktorer, men bedömningen är att buller har störst geografisk utbredning i anslutning till verksamhetsområdet. Detta område benämns i samrådsunderlaget som påverkansområde för miljöpåverkan buller.

Ovan beskrivet påverkansområde för miljöpåverkan buller ska inte förväxlas med det påverkansområde för buller eller annan risk som presenteras för Norrbottens flygflottilj, F 21 i egenskap av ett riksintresse för totalförsvarets militära del enligt 3 kap. 9 § miljöbalken, se Figur 3. Riksintressets påverkansområde för lågflygning omfattas därmed inte i kommande miljökonsekvensbeskrivning.

Samrådsunderlaget innehåller även kortare beskrivningar av miljö- och kulturaspekter samt potentiell påverkan på rennäring som sökande bedömer kan komma att påverkas i betydande grad av den planerade verksamheten, dessa kommer att beskrivas mer ingående i kommande MKB. Identifierade aspekter utgör också underlag för vilka utredningar sökande avser genomföra inför kommande tillståndsansökan.

### 2.2 Geografiska avgränsningar

Föreliggande samrådsunderlag har avgränsats geografiskt till Luleå- Kallax flygplats, inkluderande Luleå Airport inom fastigheterna Luleå Kallax Flygfält 1:1, Luleå Kallaxheden 1:1, Luleå Kallaxheden 1:3 och Luleå Bergnäset 1:1 samt verksamhetens påverkansområde.

Påverkansområdet innefattar de områden runt fastigheten som kan bli påverkade av buller eller utsläpp till luft, mark och vatten. Påverkansområdet kan därmed variera för olika miljöeffekter.

## 2.3 Verksamhetsavgränsningar

Samrådsunderlaget omfattar flygplatsverksamheten inklusive följdverksamheter.

Omfattningen av verksamheten som inkluderas och beskrivs i samrådsunderlaget samt i den kommande tillståndsansökan och MKB:n har avgränsats utifrån Naturvårdsverkets vägledning för prövning av flygplatser (Naturvårdsverket, 2018).

Enligt Naturvårdsverket bör ansökan om tillstånd innehålla beskrivning av det som anses ingå i en flygplatsverksamhet, vilket omfattar både byggnader, anläggningar och aktiviteter. Byggnader och anläggningar inom garnisonsområdet ägs och förvaltas av Fortifikationsverket (FortV). Aktuell tillståndsansökan omfattar de byggnader och anläggningar som Försvarmakten nyttjar som verksamhetsutövare samt verksamhetsområdet för den civila flygplatsverksamheten med byggnader och anläggningar inom terminalområdet som ägs och förvaltas till största del av Swedavia.

Nedan redogörs för de huvudsakliga verksamheter som innefattas i flygplatsverksamheten:

- flygtrafik inom LTO-cykeln (Landing and Take Off)
- flygvägar och flyghöjder samt in- och utflygningsförfaranden, antal flygörelser och flygplanstyper
- övrig infrastruktur på eller i nära anslutning till flygplatsens område
- hangarer och verkstäder, markservice och motorkörningsplats
- brand- och räddningstjänst samt brandövningsplats
- rutiner för motorkörning och brandövningar
- avisning av flygplan och halkbekämpning av taxibanor och övriga hårdgjorda ytor
- underhåll och rengöring av rullbanor, taxibanor och rampytor
- omhändertagande av spillvatten, spillvattensystem, banavvattningsystem och omhändertagande av dagvatten
- kemikalie- och avfallshantering
- bränslehantering
- flygplatsens energiförsörjning

Utöver dessa verksamheter kommer ansökan även innehålla en redovisning av miljökonsekvenserna från följdverksamheter till flygplats- och skjutbaneverksamheten.

## 3 Förutsättningar och omgivningsförhållanden

### 3.1 Planförhållanden

#### 3.1.1 Översiktsplaner

Luleå Kommuns översiktsplan, som antogs 2021, redovisar hur kommunen vill att mark- och vattenområden ska användas i framtiden. Planen baseras på kommunens vision och på politiska beslut.

Det befintliga verksamhetsområde ligger inom utpekat område där markanvändning för verksamheter som inte bör blandas med bostäder är

lämplig, exempelvis störande, miljöpåverkande, ytkrävande eller generera tung trafik eller stor mängd övrig trafik. Angiven markanvändning i översiktsplan är oförändrad sedan tidigare översiktsplan.

Det utökade verksamhetsområdet sträcker sig till viss del över område utpekad som landsbygd, alltså område för areella näringar och andra landsbygdsanknutna verksamheter samt bostadsbebyggelse i mindre omfattning.

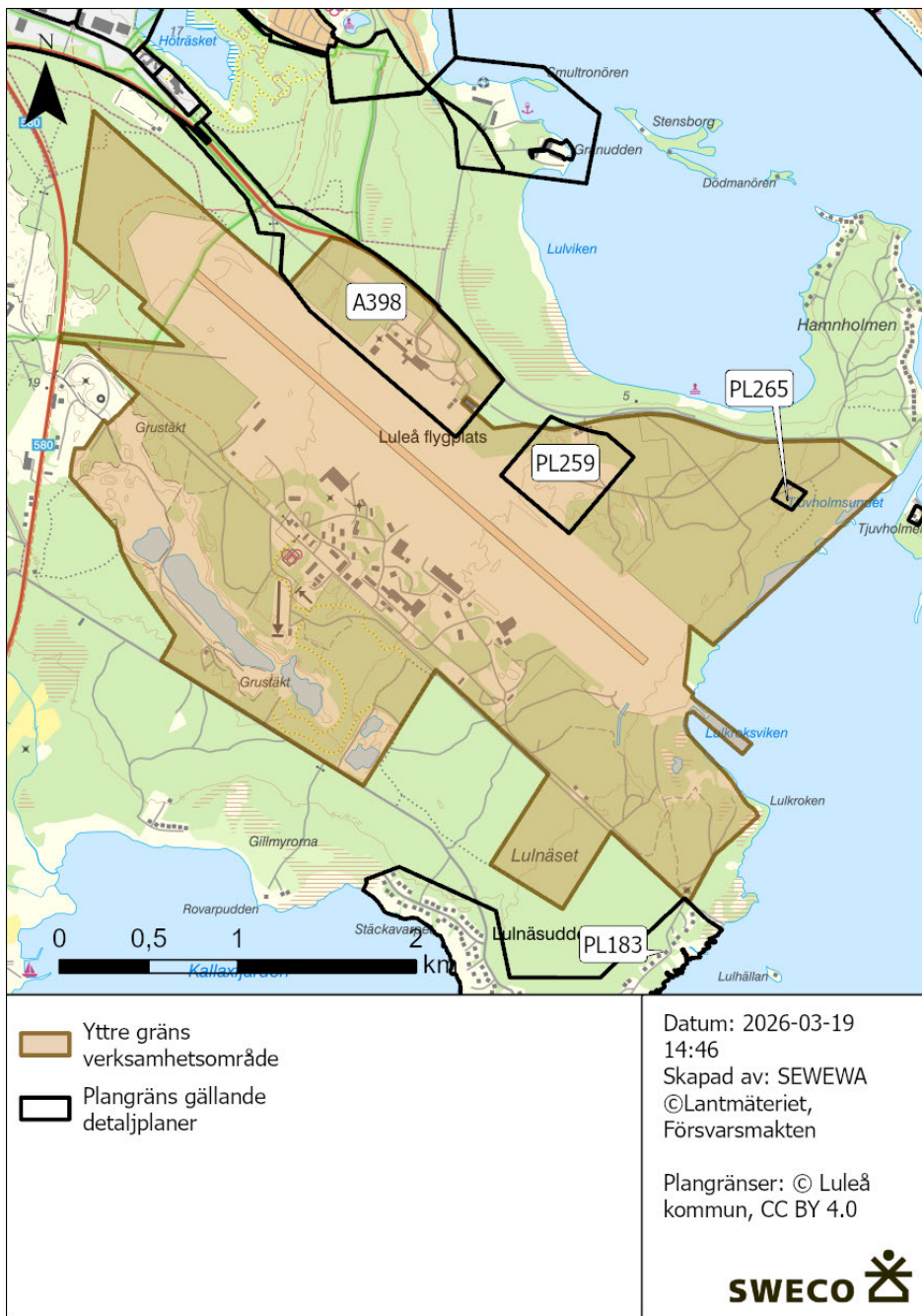
Vidare anges Luleå Airport vara en viktig flygplats för stor del av länet, både för privata resor och för näringslivets kontakter med omvärlden. Därtill anges att kommunen avser att arbeta för en utökad infrastruktur för att uppnå goda vägförbindelser till flygplatsen.

### 3.1.2 Detaljplan

Detaljplan saknas i huvudsak för Norrbottens flygflottiljs markområden. Inom yttre gränsen för verksamhetsområdet finns tre gällande detaljplaner, se Figur 2.

Detaljplan (A398) finns för Luleå Airport, alltså det civila terminalområdet. Start- och landningsbanor ligger utanför detaljplanen.

Detaljplanen (PL259) avser att möjliggöra byggandet av en fraktflygterminal med tillhörande anläggningar. Detaljplan (PL265) ger möjlighet till byggande av en sekundärdepå av flygbränsle.



Figur 2 Gällande detaljplaner i verksamhetsområdets närområde.

## 3.2 Markförhållanden

### 3.2.1 Geologi

Norrbottens flygflottilj är belägen på isälvsediment från tiden då inlandsisen smälte. Det strömmande vattnet i isälvarna tog med sig löst material som stenar och grus (SGU, SGU Kartivarsare jordarter 1:25 000 - 1: 1 000 000). Området består primärt av sand med ett jorddjup på 30-50m (SGU).

## 3.3 Riksintressen och övriga skyddade områden

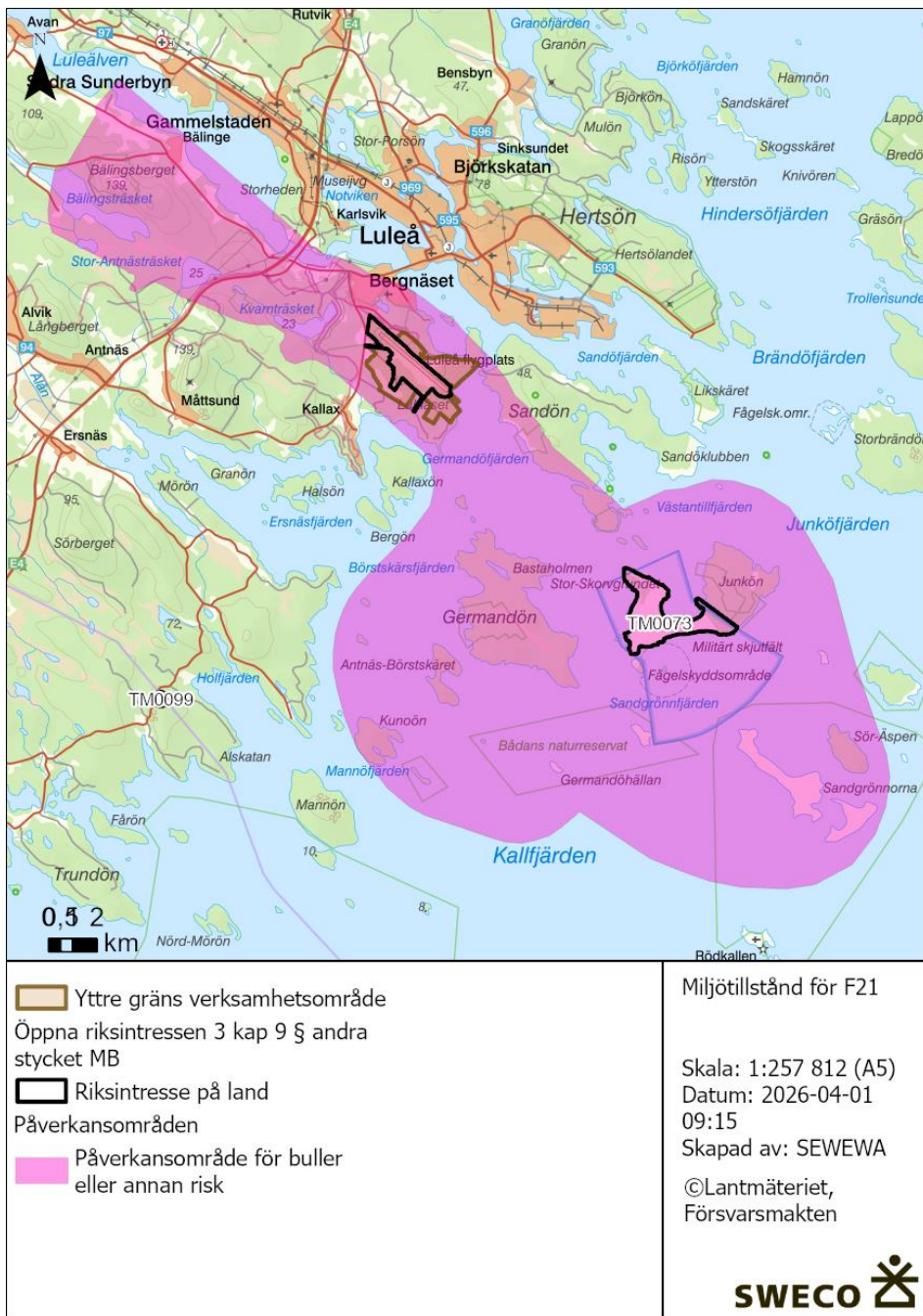
### 3.3.1 Riksintressen

Riksintressen är geografiska områden som har utpekats därför att de innehåller nationellt viktiga värden och kvaliteter. Riksintressen ska behandlas och redovisas i den kommunala översiktsplaneringen så att det blir tydligt hur dessa förhåller sig till andra intressen men också för att avvägningar mellan oförenliga riksintressen ska kunna göras (Boverket, 2025).

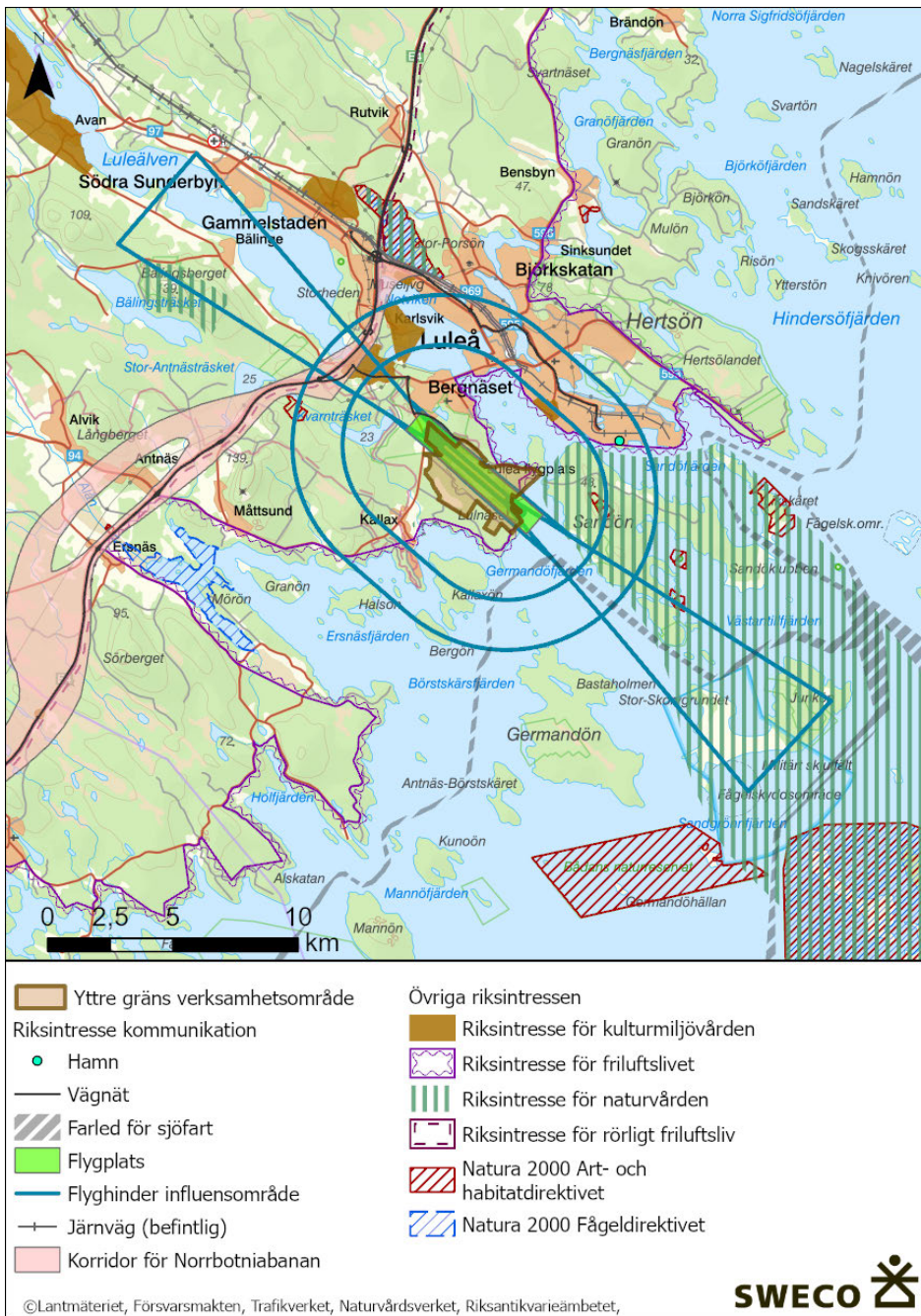
Bestämmelserna om riksintressen finns i 3 och 4 kap. miljöbalken. Enligt miljöbalken ska mark- och vattenområden av riksintresse användas på det sätt som de är mest lämpade för, med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Riksdagen beslutar om områden av riksintresse enligt 4 kap. miljöbalken och ansvariga nationella myndigheter pekar ut områden av riksintressen enligt 3 kap. miljöbalken.

Luleå/Kallax flottflygplats och Junköns skjutfält (TM0073) är ett riksintresseanspråk för totalförsvarets militära del enligt 3 kap. 9 § miljöbalken. Mer information om riksintressen för totalförsvarets militära del finns att läsa på Forsvarsmaktens hemsida. I Figur 3 Figur 3 visas riksintresseanspråk på land för totalförsvarets militära del. Påverkansområdet för buller eller annan risk omfattar även Junköns skjutfält (TM0073). Påverkansområdet för buller eller annan risk omfattar även Junköns skjutfält.

Inom riksintresseanspråkets påverkansområden finns ett flertal riksintressen för bland annat kommunikation, flygplats och naturvård utpekade, se Figur 4 och Figur 5.



Figur 3 Visar riksintresseanspråk på land för totalförsvarets militära del. Påverkansområdet för buller eller annan risk omfattar även Junköns skjutfält (TM0073).



Figur 4. Riksintresseområden enligt 3 kap miljöbalken (exklusive rennärning och totalförsvarets militära del) inom samt i närheten av verksamhetsområdet för Kallax flygplats.

### 3.3.1.1 Riksintresse kulturmiljö

Det planerade verksamhetsområdet har ingen direkt fysisk påverkan på något riksintresseområde för kulturmiljö. Flera riksintresseområden ligger dock på cirka 2–8 kilometers avstånd från verksamhetsområdet och buller från verksamheten kommer beröra riksintresseområdena.

Karlsvik [BD 45] – riksintresseområdet utgör en industrimiljö som representerar den moderna industrins genombrottsperiod i Norrbotten, bland annat det första moderna järnverket för förädling av Gällivaremalmen. Området speglar även industriverksamheternas stora miljöpåverkan.

Gäddvik [BD 46] – en bymiljö med medeltida ursprung vid Luleälvens mynning. Motivering till riksintresset förklaringen är att byn utgör en 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.

Svartösten [BD 47] - Svartösten motiveras som riksintresse utifrån att den utgör en stadsmiljö som speglar den sociala skiktning som var en förutsättning för industriproduktionen. Områdets framväxt och utveckling är en regional återspeglning av den internationella samhällsprocess som industrialiseringen från 1800-talets slut in i modern tid utgjort.

Notviken [BD 75] - Notviken motiveras som riksintresseområde utifrån att det utgör en 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.

Gammelstad [BD 40] - Gammelstad motiveras som riksintresse utifrån att den utgör en kyrkstad och småstadsmiljö som utvecklats ur en medeltida kyrk- och marknadsplats. Speglar norra Skandinavien tidiga sockenindelning och kyrkstadsseden med tillfälligt boende.

### 3.3.1.2 Riksintresse friluftsliv

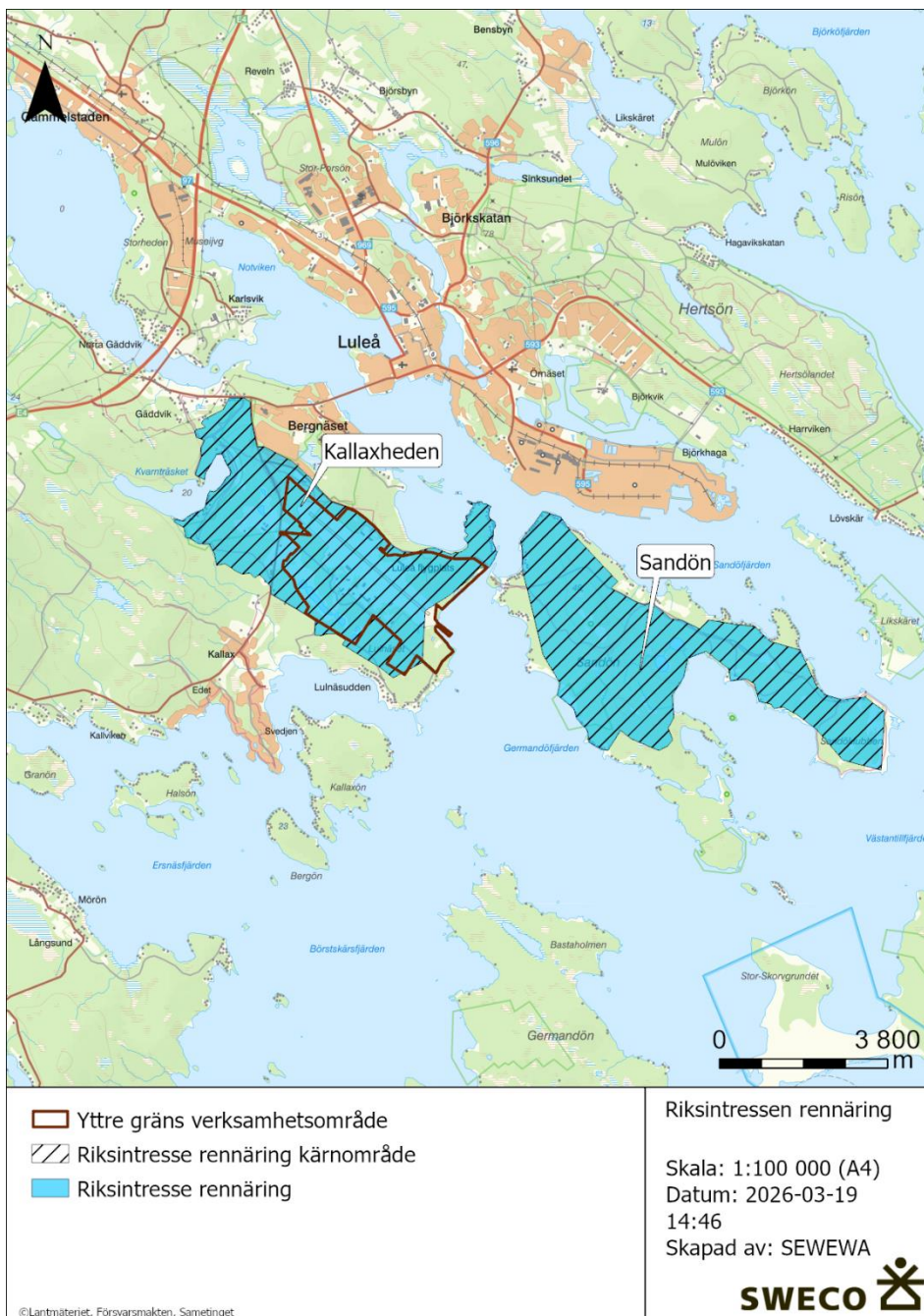
Skärgården norr, söder och öster om verksamhetsområdet utgörs av ett större område av riksintresse för friluftslivet, Norrbottens skärgård enligt 4 kap. miljöbalken.

### 3.3.1.3 Riksintresse rennärning

Riksintressen för rennärning enligt 3 kap. 5 § miljöbalken, se Figur 5 är uppdelade i huvudkategorierna kärnområden, flyttleder och strategiska platser. Kärnområden syftar till att skydda de områden som är nödvändiga för att varaktigt kunna bedriva renskötsel i aktuella samebyar. Hit hör kalvningsland, försommar- och högsommarland och säkra vinterbetesområden. Med strategiska platser avses områden eller objekt som behöver skyddas för att renskötseln ska klara nödvändiga förflyttningar – rörelser – mellan olika kärnområden och andra betesområden. Exempel på strategiska platser är huvudflyttstråk, huvudflyttled, vadställe och naturliga samlingsplatser.

Med hänseende till rennäringens riksintresse är det ofta en viss funktion som behöver skyddas för att bedrivandet av renskötsel ska vara möjligt, trots att riksintresset formellt sett bara skyddar ett visst geografiskt avgränsat område. Det handlar således om mer än en typ av markanvändning. Då samebyarnas markanvändning är dynamisk och förändras på grund av yttre faktorer som väder och betestillgång, kan ett område som tidigare inte varit särskilt viktigt

snabbt bli viktigt och angeläget att skydda mot intrång eller störningar för att möjliggöra fortsatt renskötsel.



Figur 5 Riksintressen kopplade till rennärings

Hela verksamhetsområdet ligger inom ett kärnområde av riksintresse för rennärings. Kärnområdet heter Kallaxheden och ligger inom gemensamt vinterbetesområde för Jokkmokksbyarna och disponeras av Sirges, Tuorpon och Jåhkågaska samebyar som vinterbetesland. Kärnområdet beskrivs vara stort med lavrika barrskogar som används återkommande (Länsstyrelsen Västerbottens län, 2011).

Öster om verksamhetsområdet, på Sandön, finns ytterligare ett kärnområde av riksintresse för rennäringen. Kärnområdet disponeras, liksom Kallaxheden, av Sirges, Tuorpon och Jåhkågaska samebyar som vinterbetesland och beskrivs ha goda vinterbetesmöjligheter (Länsstyrelsen Västerbottens län, 2011).

Även Udjta sameby har möjlighet att nyttja riksintresset för vinterbete.

#### 3.3.1.4 Riksintresse kommunikationer

Flygverksamheten utgör i sig själv ett riksintresse för kommunikationer och riksintresse för hindersfritt område i relation till flygvägarna till och från rullbanan.

### 3.3.2 Övriga skyddade områden

Verksamhetsområdets nordvästra delar sträcker sig inom Gäddviks vattenskyddsområde (Bergnäset) se Figur 8.

Kallaxheden var tidigare skyddat som naturvårdsområde se Figur 6. Naturvårdsområden behandlas numera som naturreservat enligt miljöbalkens regler, men med bibehållna föreskrifter för området.

På Kallaxheden innebär föreskrifterna att skogsavverkning och annat markutnyttjande måste begränsas så att man tar hänsyn till friluftslivet och landskapsvårdens intressen.

Runt verksamheten pågår reservatsbildning för att utöka Kallaxheden norrut, därtill att bilda ett reservat sydöst om verksamheten, benämnt Lulnäset.

## 3.4 Planerade områden för bebyggelse

Områden för bostäder, skolor och vårdlokaler som planeras i närheten av flygplatsen kan påverka riksintresset Luleå/Kallax flottilflygplats och riksintresset för flygplatsen. Planerade bostadsområden som berör riksintresset för totalförsvaret måste prövas mot detta i planeringsprocessen. Enligt Luleå kommuns kommunkarta finns inga pågående detaljplaner inom riksintressets område.

## 3.5 Naturmiljö

### 3.5.1 Naturvärdesinventering och tidigare kända naturvärden

Under 2015 genomförde Ecogain en inventering av gräsmarker inom Luleå-Kallax flygplats. Inventeringen kunde påvisa fynd av tre rödlistade kärlväxter i anslutning till befintlig rullbana. De rödlistade kärlväxterna är nordlåsbräken (NT), höstlåsbräken (NT) och månlåsbräken (NT). Höstlåsbräken är även fridlyst genom 8 § i Artskyddsförordningen (2007:845). Det finns sedan dess en ny standard, SS 199000:2023. Naturvärdesklassningarna bedöms dock vara desamma oavsett standard. Totalt tre naturvärdesobjekt avgränsades inom 500 meter från planerat verksamhetsområde.

Områden som erhåller eller kan erhålla naturvärden kring Luleå-Kallax flygplats har pekats ut i samband med våtmarksinventeringen – VMI samt av Länsstyrelsen.



Figur 6 Tidigare kända naturvärdesområden inom och i anslutning till planerat verksamhetsområde

### 3.5.2 Generella biotopskydd

Biotopskyddade objekt har i nuläget inte identifierats inom planerat verksamhetsområde.

### 3.5.3 Artfynd kring verksamhetsområdet

Artdata från SLU Artdatabanken (Artdatabanken 2025a) visar ett 40-tal rödlistade och två fridlysta arter inom 500 meter från planerat verksamhetsområde se även avsnitt 3.5.1. Merparten av dessa består av rödlistade taggsvampar.

#### 3.5.3.1 Fågel

Artdata från SLU Artdatabanken (Artdatabanken 2025b) visar att ett större antal fågelarter har rapporterats under perioden 2000–2025 inom planerat verksamhetsområde och en kilometers buffertzoon. Fynden omfattar både allmänna arter i skogs- och kulturlandskap samt arter med högt skyddsvärde enligt fågeldirektivet och den svenska rödlistan.

Totalt har 77 arter rapporterats, varav flera är särskilt skyddsvärda. Bland dessa återfinns arter som omfattas av fågeldirektivets bilaga 1, exempelvis fiskgjuse och bivråk. Dessa arter är prioriterade i Natura 2000-hänsyn och har strikt skydd enligt artskyddsförordningen.

Utöver arter listade i fågeldirektivet förekommer flera rödlistade arter, däribland tofsvipa (VU), storspov (EN) och backsvala (EN). Dessa arter är känsliga för habitatförlust och störning, vilket gör dem särskilt relevanta vid planering av verksamheten. Flera arter har även dokumenterad populationsminskning på minst 50 % sedan 1980, exempelvis sånglärka.

Artdatabankens öppna data visar att ett flertal fågelarter har rapporterats inom den del av påverkansområdet för miljöpåverkan buller som ligger nordväst om det planerade verksamhetsområdet. Detta område omfattar bland annat naturreservaten Alterberget, Svallmyrberget och Bälungeberget samt omgivande skogs- och jordbruksmarker. Observationerna i reservaten utgörs främst av skogslevande arter typiska för äldre barr- och blandskog, däribland talltita (NT), tofsmes, spillkråka (NT), tretåig hackspett (NT) och järpe (NT). Dessa arter är knutna till strukturrika skogsmiljöer med inslag av död ved, lövträd och fuktiga mikrohabitat.

Utöver skogsarterna visar Artdatabankens öppna data att jordbruksmarkerna inom påverkansområdet för miljöpåverkan buller regelbundet nyttjas av större antal rastande fåglar under vår och höst. Området är mycket väldokumenterat och bland de arter som rapporterats i betydande antal återfinns grågås, sångsvan, brushane (VU), ljungpipare, tofsvipa (VU) och storspov (EN). Dessa observationer avser främst öppna fält och slättområden i anslutning till Luleälvens dalgång, där arterna utnyttjar markerna för födosök och rast under flyttningen.

#### 3.5.3.2 Invasiva arter

Ingen riktad inventering har gjorts gällande invasiva arter. Detta planeras att utföras i samband med eventuell kommande exploatering för att få en så aktuell bild av potentiella förekomster som möjligt och planera åtgärder därefter.

## 3.6 Landskap och kulturmiljö

Det planerade verksamhetsområdet omfattar F 21:s befintliga verksamhetsområde med byggnader och flygfält och Swedavias

terminalområde. Runt det bebyggda området ligger skogsmark samt några före detta grustäkter som idag är vattenfyllda.

Det planerade verksamhetsområdet ligger havsnära och landet har i och med landhöjningen successivt stigit upp ur havet. Strandvallar eller havsdyner skapade av vågskvalp syns på höjds-kuggningskartor på delar av Kallaxheden, se Figur 7. I den västra delen av området stack delar av landskapet upp som öar i havet för cirka 2800 år sedan, och längst i öster har landet under de senaste hundra åren höjts upp ur havet i och med den pågående landhöjningen.

Kallaxheden tillhör Luleå domkyrkoförsamling, tidigare Nederluleå socken/härad. Kallaxheden är på äldre kartor, exempelvis Häradskartan från år 1859–1878, delad under Luleå samt byarna Kallax och Gäddvik. Vid den tiden pekades ingen specifik markanvändning ut på kartan.

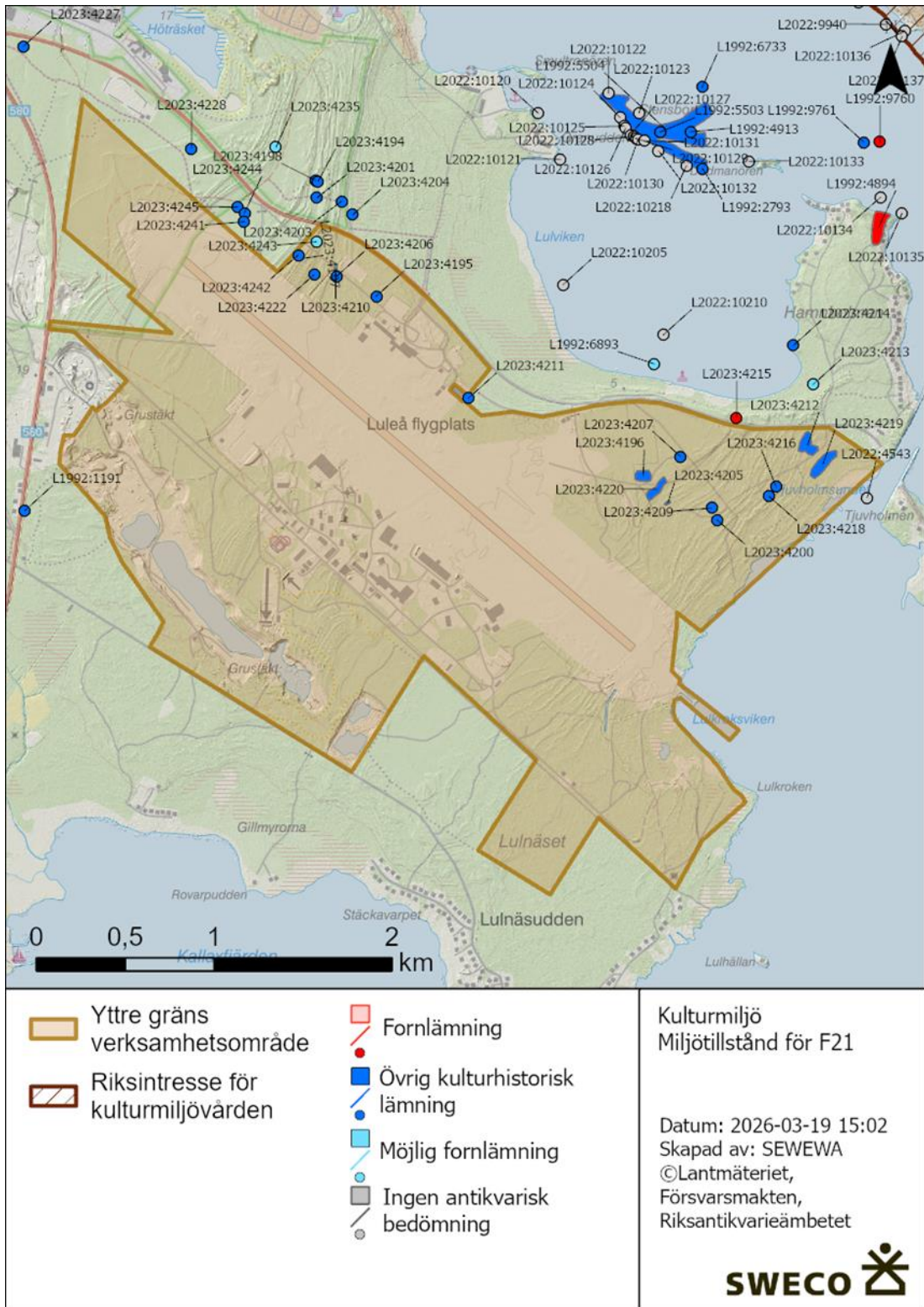
Historiskt gick farleden för fartyg till Luleå stad genom Tjuvholmssundet öster om verksamhetsområdet. Tjuvholmssundet är dock trångt och relativt grunt vilket gjorde att farleden för större båtar under 1900-talet drogs om till Svartösundet norr om Sandön.

Flygbasen instiftades och uppfördes i samband med andra världskriget. År 1941 beslutades att en flygbaskår skulle förläggas till Kallaxheden. Norrbottens flygbaskår (F 21) skulle vara en basorganisation för olika förband från södra Sverige som tillfälligt omgrupperade till övre Norrland. Senare utvecklades F 21 till flygflottilj med spanings-, attack- och jaktdivisioner (Försvarets telehistoriska samlingar, 2026). Sedan 2002 utgör Luleå/Kallax flottiljflygplats. År 2005 flyttade även Försvarmaktens helikopterverksamhet från Boden till F 21.

### 3.6.1 Forn- och kulturlämningar

Inom det planerade verksamhetsområdet finns inga registrerade kulturhistoriska lämningar. I närområdet finns främst lämningar kopplade till den militära verksamhet som pågått på platsen, skogsbrukslämningar samt naturföremål/-bildningar i form av bläckor i träd.

I Figur 7 redovisas de lämningar som finns registrerade i Kulturmiljöregistret inom närområdet (500 m) från det planerade verksamhetsområdet. Inom det planerade verksamhetsområdet finns 17 registrerade kulturhistoriska lämningar. Majoriteten utgörs av relativt sentida lämningar kopplade till den militära verksamhet som pågått på platsen. Möjliga fornlämningar i form av en härd (L2023:4243) samt ett område med skogsbrukslämningar (kolbottnar, L2023:4210) är mer svåraterade och skulle kunna vara äldre.



Figur 7 Registrerade forn- och kulturlämningar inom och i närheten av verksamhetsområdet för F 21/Kallax flygfält. Källa: Riksantikvarieämbetet, Kulturmiljöregistret.

## 3.7 Luftmiljö

### 3.7.1 Miljökvalitetsnormer för utomhusluft

I luftkvalitetsförordningen (2010:477) föreskrivs miljökvalitetsnormer (MKN) för utomhusluft, vilka baserar på de krav som anges i EU-direktivet 2008/50/EG, för att skydda människors hälsa och miljön.

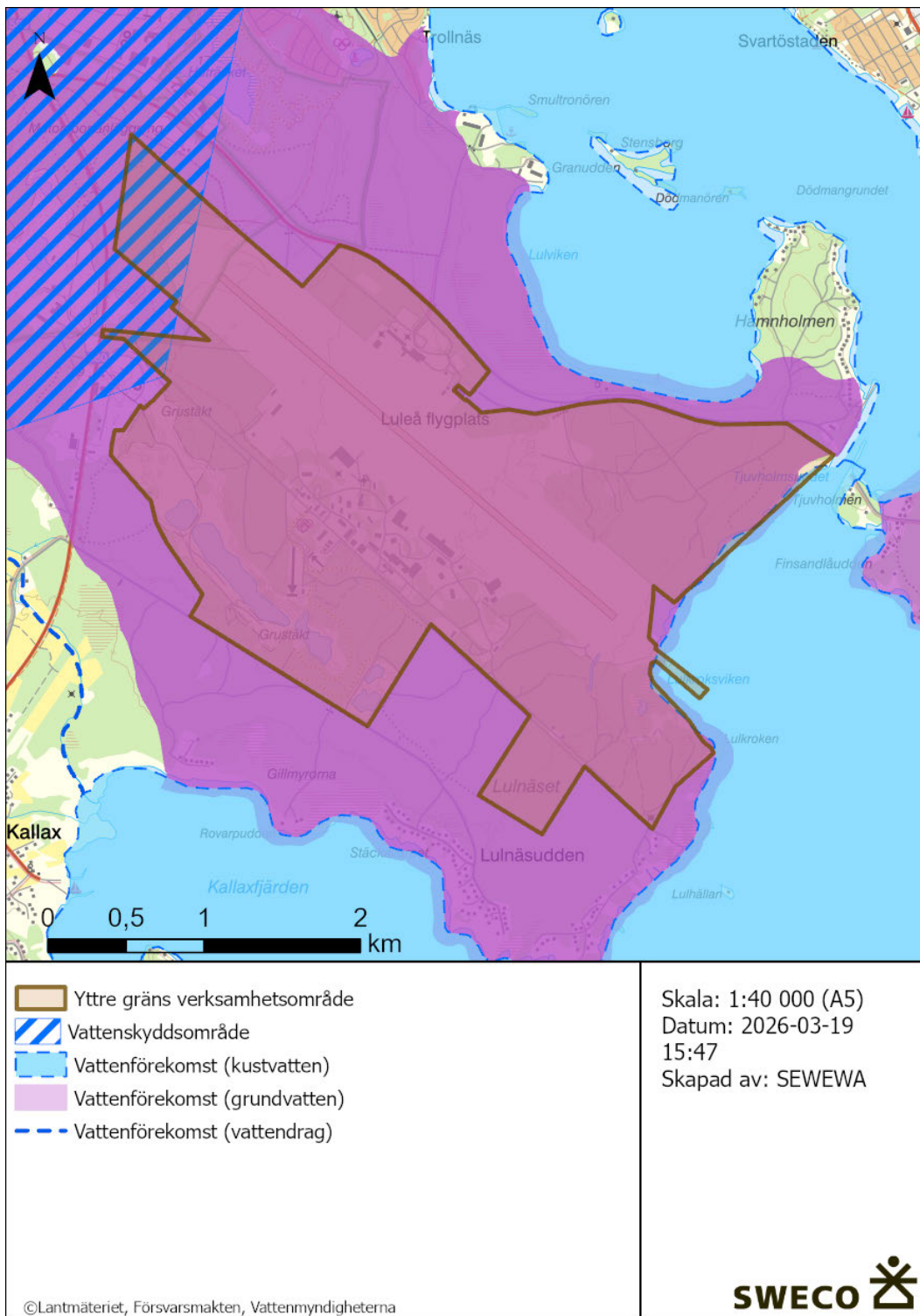
Miljökvalitetsnormerna i förordningen omfattar gränsvärden för kväveoxid, partiklar (PM<sub>10</sub> och PM<sub>2,5</sub>), svaveloxid, koloxid, bly, bensen, arsenik, kadmium, nickel, PAH (BaP) och ozon. Varje kommun ska kontrollera att MKN följs inom kommunen.

Under hösten 2024 godkände EU en reviderad version av EU:s luftkvalitetsdirektiv, vilket innebär nya skärpta gränsvärden för luftföroreningar. Det reviderade direktivet ska ha införlivats i svensk lagstiftning senast 11 december 2026 och de nya gränsvärdena ska vara uppnådda till år 2030 (Naturvårdsverket, 2024). Naturvårdsverket har fått i uppdrag av regeringen att ta fram förslag till hur direktivet kan genomföras i den svenska lagstiftningen (Naturvårdsverket, 2025). Uppdraget redovisades november 2025.

## 3.8 Vattenförekomster och vattenskyddsområden

En vattenförekomst är en avgränsad förekomst av yt- eller grundvatten såsom en sjö, en å eller älv eller ett kustvatten, alternativt ett grundvattenmagasin.

Vattenmiljön runt omkring verksamhetsområdet är indelat i olika vattenförekomster som omfattas av miljökvalitetsnormer enligt vattendirektivet. Miljökvalitetsnormer (MKN) är ett svenskt juridiskt styrmedel som infördes i och med tillkomsten av miljöbalken år 1999. Miljökvalitetsnormer för vatten infördes i svensk lagstiftning 2004 och följer av EU-direktivet 2000/60/EG vilket även anger målar då normerna ska vara uppnådda. Genom miljökvalitetsnormer för vatten ställs det krav på att god ekologisk och kemisk vattenkvalitet ska uppnås vid given tidpunkt för ett bestämt ytvatten. Gällande grundvatten ställs krav på kemisk kvalitet och vattentillgång. Huvudregeln är att alla vatten ska uppnå god kvalitet.



Figur 8. Vattenförekomster och vattenskyddsområde i relation till verksamhetsområde.

### 3.8.1 Grundvatten

Verksamhetsområdet för Luleå-Kallax flygplats ligger över grundvattenförekomst som har ID WA22310881, se Figur 8.

Grundvattenförekomsten har följande status enligt VISS-databasen (2026-01-13):

- Kvantitativ status: God
- Kemisk status: Otillfredsställande

Kvalitetskraven är *God kvantitativ status* och *God kemisk status* år 2027.

### 3.8.2 Vattenskyddsområde

Nordvästra delen av befintligt och planerat verksamhetsområde ligger inom Gäddvik (Bergnäsets) vattenskyddsområde, se Figur 8 vars skyddsföreskrifter fastslogs 1970.

### 3.8.3 Ytvatten

Verksamhetsområdet angränsar till Bottenviken, närmaste ytvattenförekomst med miljö kvalitetsnormer är Germandöfjärden (WA94393116).

Statusklassning Förvaltningscykel 3 är enligt nedan:

- Ekologisk status: God
- Kemisk status: Uppnår ej god

Kvalitetskraven är *God ekologisk status* och *God kemisk ytvattenstatus (målår 2027)*.

## 3.9 Rörligt friluftsliv och turism

Verksamhetsområdet för Luleå-Kallax flygplats omges till stor del av barrskog och visst friluftsliv förekommer i området.

Flygplatsen och garnisonsområdet är stängslade och allmänheten har inte tillträde till området.

Nordväst om verksamhetsområdet finns naturvårdsområdet Kallaxheden vilket kan användas för rekreation och naturupplevelser. Även områden i sydost som inte är stängslade nyttjas för rekreation.

## 3.10 Rennäring

Renskötseln bygger på renens naturliga drift att under året förflytta sig mellan olika betesområden i landskapet. Renarna flyttas mellan olika betesområden utifrån årstid och tillgången på bete. När och hur betesmarker används beror på markernas förutsättningar, årstidernas växlingar, vädrets variation och annan påverkan som till exempel exploateringsprojekt.

Rennäringen påverkas av alla verksamheter som sker inom renbetesområdet och samebyarnas betesmarker är deras viktigaste resurs och en förutsättning för att renskötsel ska kunna bedrivas. Ett enskilt projekt för en tillkommande verksamhet behöver inte i sig ha en avgörande betydelse för en samebys förutsättningar att bedriva rennäring, utan det är helheten, den kumulativa påverkan av flera projekt som är avgörande för hur samebyn kan bedriva sin verksamhet.

Enligt Sametingets underlag berör verksamhetsområdet samebyarna Udtja, Sirges, Tuorpon och Jåhkågaska. Norr om verksamhetsområdet finns också betesområden för Gällivare sameby. Verksamhetsområdet berör samebyarnas

vinterbetesmarker och dessa marker får samebyarna nyttja under perioden 1 oktober till 30 april.

### 3.11 Klimat

Mänskliga aktiviteter orsakar utsläpp av växthusgaser som leder till global uppvärmning och klimatförändringar. Världens länder har genom Parisavtalet enats om att den globala uppvärmningen ska hållas långt under 2 grader, med strävan efter att begränsa den till 1,5 grader. Det innebär att utsläppen av växthusgaser behöver minska kraftigt. Enligt Internationella klimatpanelen (IPPC) står flyget globalt sett för omkring 2–3 procent av de totala utsläppen av koldioxid. Flygets totala klimatpåverkan blir dock större om även utsläpp av vattenånga och kväveoxider på hög höjd räknas in (Transportstyrelsen, 2025).

Den globala uppvärmningen orsakar ett alltmer extremt väder som kan påverka flygtrafik. Vid Luleå-Kallax flygplats väntas en ökad medelnederbörd, kraftigare skyfall och minskat snötäcke samt större risk för värmeböljor.

Swedavia är certifierade enligt ACA (Airport Carbon Accreditation) och arbetar aktivt med att sänka flygets koldioxidutsläpp.

### 3.12 Förorenade områden

Militär verksamhet har bedrivits på Norrbottens flygflottilj sedan 1940-talet. Det innebär att flera platser inom området har en konstaterad eller potentiell föroreningsförekomst.

Flera platser har använts till verksamheter liknande drivmedelanläggningar, tankningsplatser, skjutbanor och brandövningsplatser.

Arbete med sanering sker kontinuerligt och åtgärdsutredning avseenden PFAS-förorenade områden pågår. Försvarsmakten har en handlingsplan för förorenade områden från 2024 och framåt – ett systematiskt arbete utifrån bäst miljö- och samhällsnytta. Enligt handlingsplanen är F 21 ett av de mest prioriterade området att arbeta med.

Fortifikationsverket har identifierat behovet av att anlägga en deponi för att kunna hantera de kända föroreningar som finns inom aktuellt verksamhetsområde. Deponin är viktig för utveckling av F 21 infrastruktur. Fortifikationsverket kommer att inkomma med en separat ansökan för prövning av deponi.

## 4 Verksamhet på Norrbottens flygflottilj och Luleå-Kallax flygplats

### 4.1 Lokalisering

Norrbottens flygflottilj är lokaliserad på Kallaxheden inom Luleå kommun, cirka 4 km söder om centrala Luleå, se Figur 1.

Flygplatsen är belägen på öppen mark och skogsmark, där flygfältet upptar den större delen av den öppna marken.

## 4.2 Historik

Flygfältet anlades och färdigställdes sommaren 1940. Kort därefter upprättades Kungliga Norrbottens Flygbaskår, F 21 med huvuduppgift att basbetjäna flygförband från södra Sverige som sändes att fullgöra beredskapstjänst i övre Norrland. År 1963 blev F 21 flygflottilj.

Den civila flygverksamheten på Kallax påbörjade sin verksamhet under mitten av 1940-talet och fick år 1957 en egen stationsbyggnad med tillhörande platta som under åren successivt byggdes ut. I november 1984 invigdes det nya stationsområdet nordost om rullbanan.

År 2002 togs Vilokans anläggning för återvinning av glykol i drift på uppdrag av Swedavia. Men som nu bedrivs av Vilokan i helt egen regi.

### 4.2.1 Befintligt tillstånd

Försvarsmakten har tillstånd enligt miljöskyddslagen (1969:387) för verksamheten vid F 21 och Luleå-Kallax flygplats genom beslut den 3 april 1995 av Koncessionsnämnden för miljöskydd, dnr 191-369-93. Tillståndet är delvis ändrat via ändringsbeslut under åren 1998–2018, se Tabell 1.

Utöver beslut för befintligt miljötillstånd finns även verksamhetsbeslut för militär luftfart, tillstånd för hantering av brandfarliga och explosiva varor LBE, militär sjöfart samt certifikat från Transportstyrelsen för Luleå-Kallax flygplats.

Gällande tillstånd omfattar flygverksamhet med totalt 63 600 flygrörelser per år, varav 24 600 inom den militära flygverksamheten och högst 39 000 civila rörelser.

Tabell 1. Gällande beslut kopplade till befintligt miljötillstånd för verksamheten på Kallax flygplats.

Datum	Diariernr	Beslutsmyndighet	Beslutet avser
1995-04-03	191-369-93	Koncessionsnämnden för miljöskydd	Koncessionsnämnden lämnar Försvarsmakten tillstånd enligt miljöskyddslagen (1969:387) till verksamheten vid Norrbottens flygflottilj F 21.
1998-07-16	M95/2064/8 3	Miljödepartementet - Regeringen	Överklagande i fråga om tillstånd till verksamheten vid flygplatsen, ändring av villkor 6 avseende bullerbegränsande åtgärder
1998-11-11	198-127-96	Koncessionsnämnden för miljöskydd	Ändring av villkor 8 i beslut 1995-04-03.
1999-06-10	Nr 28	Miljödepartementet - Regeringen	Försvarsmakten lämnas tillstånd enligt miljöskyddslagen att ändra verksamheten vid Luleå-Kallax flygplats genom förlängning av rullbana 14/32 med därtill hörande åtgärder samt ändring av flygtider och flygplanstyper i den civila trafiken.
2001-01-12	243-11532-99 25 80 7101	Länsstyrelsen Norrbottens län	Fastställande av villkor för halkbekämpning och luktande ämnen samt provotidsvillkor gällande halkbekämpningen.
2003-12-12	551-24266-03	Länsstyrelsen Norrbottens län	Förlängning av den tid inom vilken ändrad civil flygverksamhet vid Kallax flygplats (angående fraktflyg) skall ha satts i gång.

Datum	Diariernr	Beslutsmyndighet	Beslutet avser
2005-03-07	22 620:1138/05	Generalläkaren	Beslut av anmälan för användning av antiicing vätska typ 2.
2005-03-21	22620: 1118/05	Generalläkaren	Beslut-ändring flygvägar
2006-06-14	Beslut nr 24 och 25	Regeringen	Slutliga villkor för bullerisolering samt ett villkor gällande lukt och ett villkor gällande utflygning på låg höjd
2008-04-15	551-12-04 2580-7101	Länsstyrelsen Norrbottens län	Slutliga villkor för halkbekämpning
2008-12-16	551-16156-08	Länsstyrelsen Norrbottens län	Förlängd tid för bullerisolering i Gäddvik
2008-12-18	551-12-04 2580-7101	Länsstyrelsen	Acceptans av FM:s ansökan om förlängd tid för igångsättande av fraktverksamhet
2010-02-09	551-16156-08 2580-7101	Länsstyrelsen	Beslut om förlängd åtgärdstid för bullerdämpande åtgärder.
2013-06-19		Regeringsbeslut	Beslut-Ombyggnation av platta (8) och taxibana
2015-01-30	22:620:1503/0 7	Generalläkaren	Beslut utökad skjutram, 350 000 skott
2018-10-22	FIHM2018- 521-9	Försvarsinspektören för hälsa och miljö (FIHM)	Beslut – avseende anmälan om förlängd verksamhetstid vid Luleå garnisons skjutbanor Luleå kommun

## 4.3 Översiktlig beskrivning av befintlig verksamhet och planerad verksamhet

### 4.3.1 Befintlig verksamhet

Inom garnisonen bedrivs i huvudsak militär verksamhet. Norrbottens flygflottilj utgör en del av Luleå Garnison.

Idag finns två stridsflygdivisioner med hög tillgänglighet och beredskap, samt en skvadron ur helikopterflottiljen baserade på flygplatsen. Helikopterskvadronen har beredskap med tung helikopter för Försvarsmakten och har i perioder beredskap för militär evakuering och CBT (cross border training) samt beredskap för att ge stöd till samhället, till exempel brandbekämpning och eftersök.

Vid F 21 sker även flera militära övningar under ett verksamhetsår, flera av dessa är internationella. Större övningar regleras i de uppdrag flygflottiljen erhåller från Högkvarteret.

Huvuddelen av den civila flygverksamhet utgörs av linje- och charterflyg, där majoriteteten är inrikesflyg. Ungefär en femtedel består av taxi och allmänflyg (Skolflygning, privatflyg, ambulansflyg etc.) förekommer också. Till detta tillkommer normal kringverksamhet för passagerarflödet.

Glykol används för att av flygsäkerhetsskäl avlägsna is från flygplan. Avisningen sker under vintersäsong och endast vid särskilt utsedda platser. Använd avisningsvätska samlas upp via glykolbrunnar till bufferttankar varefter den återvinns.

Vilokans verksamhet renar avisningsvätska till nödvändig kvalitet för att kunna återanvändas.

#### 4.3.2 Planerad verksamhet

Försvarsmakten planerar att ändra verksamhetens omfattning vid Luleå-Kallax flygplats för att möta krav på en ökad operativ förmåga.

Förändring i planerad verksamhet avser primärt förändringar av militära flygrörelser, därtill kommer införande av JAS 39 Gripen E införas i verksamheten inom nära framtid.

Sveriges medlemskap i Nato medför att Försvarsmakten räknar med längre baseringar av utländska allierade vid Luleå-Kallax flygplats.

Antalet värnpliktiga som ska utbildas kommer att utökas, vilket innebär att även skjutbaneverksamheten och verksamhetsområdet i så fall kommer att behöva utökas.

I relation till ovan nämnda utveckling kommer verksamhetsområdet behöva utöka och utveckla sin brandberedskap och markverkstad. Utvecklingen kan innebära att områden inom de berörda fastigheterna kan komma att exploateras i och med planerad utökning av verksamheten.

Det civila flyget står inför stora förändringar när det gäller att minska sin klimatpåverkan. Swedavia planerar därför för en infrastruktur som kan tillhandahålla alternativa fossilfria drivmedel i olika form.

### 4.4 Flygrörelser och flygtider

#### 4.4.1 Befintlig verksamhet

Flygplanstyperna som används inom verksamheten omfattar bland annat stridsflyg, passagerarflyg, skolflyg samt helikopter och transport- och specialflyg. Flygverksamhet bedrivs dagligen i regel dagtid (kl. 06-18), i begränsad omfattning kvällstid och nattid (kl. 18-22, resp kl 22-06) och i vissa fall även helgdagar.

Tabell 2. Militära och civila flygrörelser enligt befintligt tillstånd

Flygtyp	Totalt
Skolflygplan	2600
Helikopter	3600
Transport- och specialflyg	39 000
Stridsflygplan	18 400

Rullbanan är 3 350 meter lång och används av både den militära och civila flygverksamheten.

Inom ramen för att öva nationellt luftförsvaret eller tillsammans med allierade bedriva övningsverksamhet med stridsflyg, genomförs begränsad flygtjänst dygnets alla timmar (dvs. även nattetid kl. 22-06) upp till 10 dygn per år.

Den civila flygverksamheten utgörs av linjeflyg, fraktflyg och flygningar kopplade till annan samhällsnyttig verksamhet.

#### 4.4.2 Planerad verksamhet

Planerad verksamhet innebär ett behov av att möjliggöra 60 000 flygrörelser per år men med förändrade typer av flygfarkoster och tider jämfört med de 63 600 som medges i befintligt tillstånd.

Planerad civil verksamhet innefattar 30 000 flygrörelser per år. Antalet är en minskning av dagens tillstånd men avser att möjliggöra för Luleå Airport att verka som ett lokalt nav för ett större antal miljövänliga flygplan med kortare driftsträckor.

Samtliga flygfarkoster som förekommer inom Försvarmakten (helikopter, skolflyg, stridsflyg, transport- och specialflyg samt obemannade flygande farkoster) samt utländska flygfarkoster som besöker flygplatsen, kan bli aktuella att trafikera Luleå-Kallax flygplats. Flygvapnets flygsystem kommer successivt att bytas ut mot modernare versioner. I samband med införandet kan det nya flygsystemet och befintliga system behöva nyttjas parallellt.

Tabell 3. Totalt antal flygrörelser och per år för planerad verksamhet med uppskattad fördelning över dygnet. Fördelningen kan komma att variera över tid.

Luftfarkoster	Verksamhet	Kl. 06-18	Kl. 18-22	Kl. 22-06	Totalt
Skolflyg	Militär	750	200	50	1 000
Helikopter	Militär	4 550	1 300	650	6 500
Transport+specialflyg (inkl målflyg)	Militär	2 625	700	175	3 500
Stridsflyg	Militär	13 800	3 680	920	18 400
Större UAV* (obemannade)	Militär	150	150	300	600
Linjefart och charter samt taxi- och allmänflyg	Civil	22 500	6 000	1 500	30 000
<b>Totalt</b>		<b>44 375</b>	<b>12 030</b>	<b>3 595</b>	<b>60 000</b>

\* Unmanned Aerial Vehicle, också kallat obemannat luftfartyg.

Flygvapnet behöver kunna uppträda med andra förband och försvarsgrenar både till land och till sjöss. För att kunna öva samverkan finns ett utökat behov av att uppträda dygnet runt vid vissa tillfällen. Planerad verksamhet innebär att flygövningsdygn ska kunna genomföras upp till 30 dygn per år. Under dessa perioder kan flygverksamhet komma att bedrivas under hela dygnet.

Vid Luleå-Kallax flygplats finns incident- och insatsverksamhet, vilken är nationellt prioriterad. Behov av flyg vid en incident är händelsestyrd och kan därför inte anges i förväg. Denna verksamhet innebär att flygplan och helikoptrar kan behöva starta när som helst på dygnet och behöver kunna ta den snabbaste vägen till sin destination, vilket kan innebära avvikelser från angivna flygvägar. Luleå-Kallax flygplats har insatsberedskap samt beredskap för stöd till samhället. Beredskap för stöd till samhället är skarpa uppdrag som styrs på liknande sätt som incidentberedskapen. För att uppfylla åtaganden och stärka Sveriges och allierades säkerhet, är det av stor vikt att incident- och beredskapsflygningar undantas från tillståndsangivna flygvägar och flygtider. Dessa bör därför inte heller inkluderas i antalet tillåtna flygrörelser.

Ytterligare ytor och hangarer för underhåll och reparationer kan behöva upprättas framöver inom både den civila och militära verksamheten. Vidare kan antal plattor för tvätt av luftfartyg, markfordon eller motorer behöva utökas.

Det kan också bli aktuellt att konstruera ytterligare tvätthallar samt spolplatta för grovrengöring av olika typer av fordon.

## 4.5 Motorprovning

### 4.5.1 Befintlig verksamhet

Motorprovning utförs inomhus i ett motorprovhus och utomhus för och gästande flygplan som inte ryms inom motorprovhus. Motorprovning utomhus bedrivs vid särskild motorkörningsplats.

Motorprovning för helikopter sker efter motorbyte/apparatbyte och sker uppskattningsvis 1–2 gånger per månad.

Motorprovning av civila flygplan genomförs vardagar i huvudsak under dagtid men kan i undantagsfall ske vid andra tidpunkter.

### 4.5.2 Planerad verksamhet

Frekvensen av motorprovningar förväntas öka för att bemöta de krav som ställs i Nato-medlemskapet.

## 4.6 Drivmedelshantering

### 4.6.1 Befintlig verksamhet

Tankning av militära flygplan sker vid en drivmedelsanläggning i form av fasta cisterner vid dispenserskåp. Direkttankning från drivmedelsfordon till helikoptrar såväl som flygplan genomförs. Det finns en drivmedelsstation för motorfordon inom flottiljområdet.

Drivmedelshanteringen för flygbränsle på civila sida bedrivs av Shell. Från de invallade cisternerna i drivmedelsdepån leds Jet A1 till lastningsrampen varifrån flygplanen förses med flygdrivmedel med hjälp av tankbil. Tankning av flygplan sker vid respektive uppställningsplats.

Shells drivmedelsverksamhet bedrivs inom eget tillstånd och ingår därmed inte i sökt verksamhet.

Fordonsdrivmedel för Swedavia förvaras och tankas ur mindre tank på civila flygsidan. På flygstationens landsida finns en tankstation som bedrivs av privat aktör.

### 4.6.2 Planerad verksamhet

I den planerade verksamheten finns ett utökat behov av anläggningar för hantering av drivmedel samt ett utökat behov av fler drivmedelstyper. Detta inkluderar även fossilfria bränslen så som el, vätgas och SAF för den civila verksamheten.

## 4.7 Avisning av flygplan

### 4.7.1 Befintlig verksamhet

När det finns risk för isbeläggning på flygplan krävs avisning av dessa innan start vilket utförs av Swedavia. Avisning sker på den fasta avisningsplattan där glykolen samlas upp och förs via ett dräneringssystem till glykolåtervinningsanläggningen. I det fall avisning av luftfarkost krävs på den militära sidan genomförs det med Swedavias personal och utrustning och enligt deras rutiner. Spill utanför avisningsplatta samlas upp och införlivas i återvinningsprocessen.

Den uppsamlade avsningsvätskan pumpas till Vilokans återvinningsanläggning. Där renas vätskan genom grovfiltrering, ultrafiltrering och kolfiltrering. Därefter kokas avsningsvätskan för att låta vattnet i vätskan avdunsta och därmed höja glykolhalten. Vilokan även tar emot glykolrester från andra flygplatser beroende på anläggningens kapacitet.

#### 4.7.2 Planerad verksamhet

Då antal flygrörelser inte förväntas öka finns i dagsläget inga planerade förändringar för avsningsverksamheten. Förändringar kan dock i framtiden komma att ske, till exempel utifrån ett förändrat klimat.

### 4.8 Halkbekämpning och banunderhåll

#### 4.8.1 Befintlig verksamhet

F 21 ansvarar för fälthållningen av flygplatsen för militär och civil luftfart och har ständig incidentberedskap.

Fälthållningen står för skötsel av samtliga flygplatsytor, flygbanor, taxivägar och plattor genom bland annat halkbekämpning under kalla årstiden och gräsklippning under växtsäsongen.

Sopning av banor och vägar sker året runt. Fälthållningen genomför även skydds jakt på fågel och vilt inom verksamhetsområdet.

I första hand hålls taxibanor fria från snö och is genom mekanisk halkbekämpning. Som komplement till mekanisk halkbekämpning (plogbilar och sop- och blåsmaskiner) utförs kemisk halkbekämpning med urea eller liknande halkbekämpningsmedel. Mängden urea som används beror på rådande väderlek i kombination med flygverksamheternas krav. Urea sprids i första hand som en lösning men även i form av granulät vid behov. Val av halkbekämpningsmedel sker enligt produktvalsprincipen.

Taxibanor och taxivägar halkbekämpas även med varm sand. Hetvattensandning är en effektiv halkbekämpningsmetod men begränsas av att sanden inte kan förläggas där den riskeras att sugas in i flygplanens jetmotorer.

#### 4.8.2 Planerad verksamhet

Försvarmakten arbetar med att ersätta urea som halkbekämpningsmedel. Detta då ureans höga kväveinnehåll kan ha påverkan på mark och vatten. Hittills prövade medel har visat negativ påverkan, såsom korrosion på stridsflygplans beläggning.

### 4.9 Kemikalier och avfallshantering

#### 4.9.1 Befintlig verksamhet

Bland verksamheterna på flygplatsen används flertalet kemikalier, där en del kan vara skadliga för miljö och hälsa. Det inkluderar bland annat medel för släckutrustning och köldmedia. Förvaring av kemiska produkter sker i uppmärkta och ändamålsenliga lokaler, bland annat i hangarer, förråd och miljöstationen för farligt avfall, så att det inte föreligger risk för att förorena yttre miljö. I den planerade verksamheten kan fler utrymmen för kemikalieförvaring behöva anläggas.

Inom verksamhetsområdet på både militär- och civil sida av flygplatsen finns återvinningsstationer, miljögårdar samt miljöstationer för hantering av farligt avfall.

Vilokans anläggning för återvinning av glykol ger upphov till avfall i form av aktivt kol vilket utgör ett farligt avfall efter reningsprocessen. Extern part är anlitad för transport av detta avfall och destruktion sker vid godkänd mottagningsanläggning.

#### 4.9.2 Planerad verksamhet

Ytterligare miljöstationer och ytor för avfallshantering kan komma att bli aktuella i och med den utökade verksamheten.

### 4.10 Räddnings- och brandövningsplats

#### 4.10.1 Befintlig verksamhet

Räddningspersonal sitter i ständig beredskap på flygplatsen. Flygplatsräddningens krav på insattid är 90 sekunder på rullbanan och 120 sekunder på övriga flygplatsytor. Funktionstest med räddningsfordon utförs minst en gång i veckan samt ytterligare vid behov, testerna utförs på avsedd plats. I samtliga hangarutrymmen finns släckanläggningar av olika typer. Därtill finns handbrandsläckare av olika typer och storlekar.

I dagsläget finns en brandövningsplats för handbrandsläckare vars verksamhet bedrivs i nära anslutning till räddningsstationen.

#### 4.10.2 Planerad verksamhet

Garnisonens personal genomföra s.k. självskyddsutbildning kopplat mot den verksamhet som bedrivs på garnisonen. Försvarmakten ser av flera anledningar ett stort behov av en lokal brandövningsplats inom F 21s garnisonsområde och därmed pågår en utredning för att hitta lämplig lokalisering för en brandövningsplats inom garnisonsområdet.

### 4.11 Övningsområden och skjutbanor

#### 4.11.1 Befintlig verksamhet

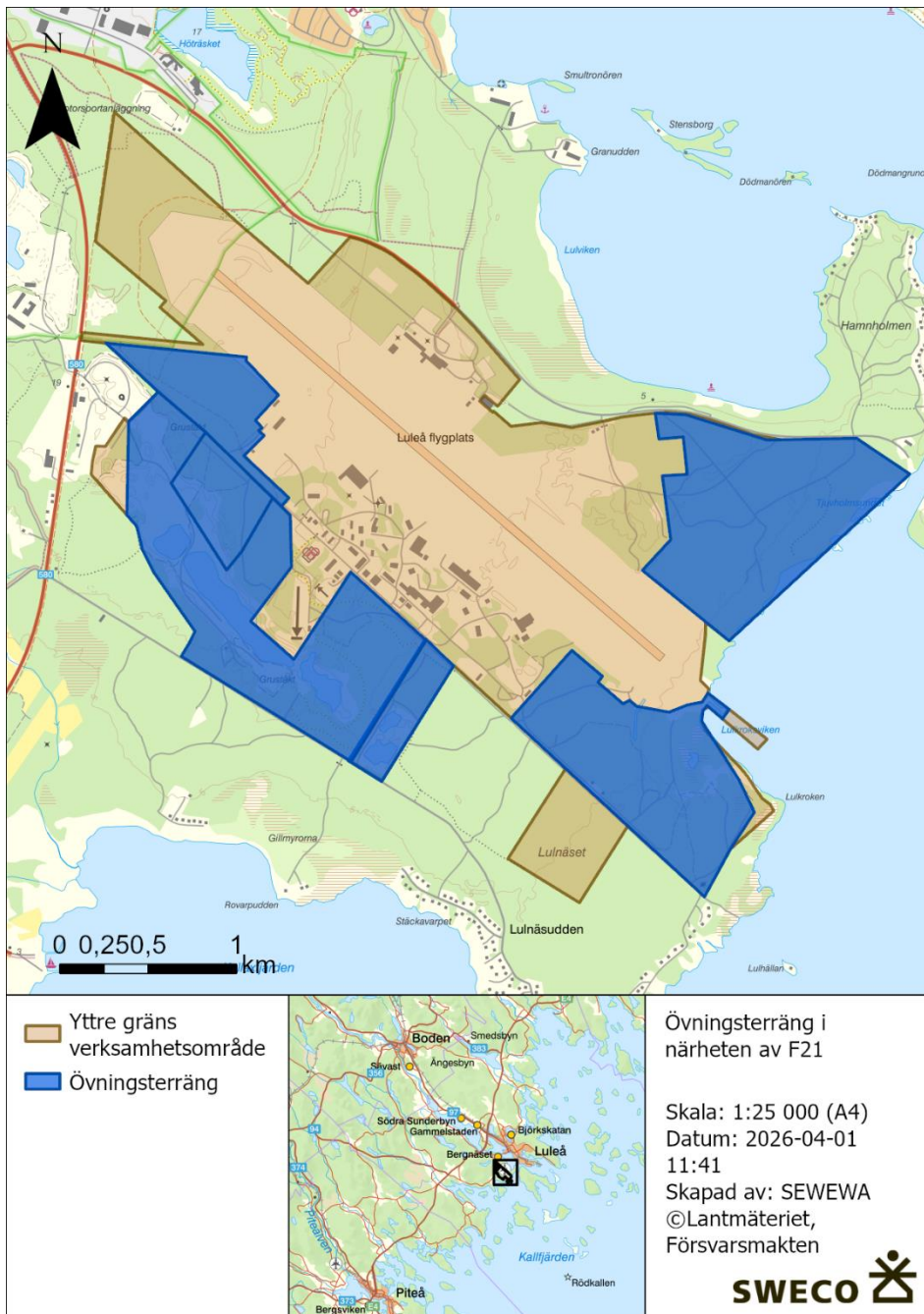
Vid Luleå garnison finns tre skjutbanor fördelade inom garnisonsområdet. De består av Stora skjutbanan, Lilla skjutbanan och en vaktprovsbana. Samtliga skjutbanor är klassade som C- verksamheter och har anmälts till Luleå kommun. Därtill finns en skidskyttebana som är en U-verksamhet.

Vid de tre skjutbanorna finns miljöskyddsvallar med kulfång av gummigranulat som stoppmedel. Kulfånget rensas med jämna intervall i relation till belastning. De tre skjutbanorna är försedda med ett dräneringssystem där lakvatten från kulfånget samlas upp och omhändertas som farligt avfall.

Skjutningar genomförs i huvudsak under vardagar kl. 08-18. Under ett verksamhetsår beräknas skjutning genomföras under 250 vardagar. Verksamhetstid vid skjutbanorna kvällstid är mellan 18:00 – 22:00, måndag till torsdag.

Inom verksamhetsområdet nyttjas huvudsakligen ett skogsområde söder om flygbanan som övningsområde till exempel för lösskjutning med vapen och terrängkörningsutbildning. Övningsfält illustreras i Figur 9. Försvarmakten har

alltid kontakt med berörda markägare innan övning utanför verksamhetsområdet genomförs.



Figur 9 Övningsterräng i närheten av F 21

#### 4.11.2 Planerad verksamhet

Verksamheten kommer att behöva utöka sin övningskapacitet vid skjutbanorna för att tillgodose utbildning av rekryter som utför sin grundutbildning.

Tabell 4. Planerade antal skjutdagar på skjutbana. Med skjutdag avses samtliga dagar då skjutning förekommer på flottilj och garnisonen oavsett omfattning.

Tidpunkt	Måndag - fredag			Helgdagar (lör – sön, helgdag)		
	07-18	18-22	22-07	07-18	18-22	22-07
Antal skjutdagar	250	60	30	45	20	10

Lösskjutning kommer att genomföras samma dagar och tidpunkter som gäller för skjutbanorna med samma typer av vapen och kaliber med tillägg för pansarskott och granatgevär.

Under utbildningsåret kommer även utbildning med friliggande enstaka laddning att genomföras.

## 4.12 Hangarer verkstäder och tvätt

### 4.12.1 Befintlig verksamhet

Inom verksamhetsområdet finns ett antal olika hangarer och verkstäder. I hangarerna finns flera underhållsplatser samt specialverkstäder. Här sker klargöring, förebyggande och avhjälpande helikopter- och flygplansunderhåll, komponentunderhåll samt basmaterielunderhåll.

Militära markfordon, helikoptrar och flygplan tvättas i en tvätthall, där tvätt- och avfettningsmedel används. Tvättvattnet renas i en reningsanläggning.

Vid civila flygstationen finns en ramptjänstbyggnad där viss service av rampfordon och utrustning sker. I samma byggnad sker även el-, byggnads- och VVS-service. I ramptjänstbyggnaden finns ett mindre tvättutrymme samt toalettgarage för flygplansservice.

På stationsområdet finns ett separat garage för avisningsfordonen samt två hangarer som Swedavia hyr ut till externa aktörer.

På flygplatsområdet finns även två hangarer som Luleå Kommun äger och bedriver skolverksamhet i.

### 4.12.2 Planerad verksamhet

Ytterligare ytor och hangarer för underhåll och reparationer kan behöva upprättas framöver. Vidare kan antal plattor för tvätt av luftfartyg, markfordon eller motorer behöva utökas. Det kan också bli aktuellt att konstruera ytterligare tvätthallar samt spolplatta för grovrengöring av olika typer av fordon.

Fordon och materiel tillsammans med tillförsel av ytterligare fordon och materielsystem innebär att behovet av mark- och marktelevverkstad samt bilprovsningsresurser ökar.

## 4.13 Hantering av spill- och dagvatten

### 4.13.1 Befintlig verksamhet

Flottiljverksamhetens spillvatten från kontorsbyggnader, restauranger och försvarshälsan leds till det kommunala avloppsreningsverket.

Garnisonens verkstäder, tankplatser samt spohallar är också anslutna till spillvattennätet men genomgår lämplig rening innan det leds dit.

Fortifikationsverket är fastighetsägare och VA-huvudman för garnisonens tapp- och avloppsvattennät vilket i sin tur är anslutet till det kommunala spillvattennätet.

På den civila sidan är Luleå kommun VA-huvudman. Där leds spillvatten till det kommunala spillvattennätets anslutningspunkt.

Spillvatten från garage, verkstäder och uppställningsplatser passerar oljeavskiljare innan anslutningspunkt.

Det processvatten som uppkommer i samband med Vilokans uppsamling och rening av glykol leds även det till det kommunala spillvattennätet efter att ha kontrollerats.

Nederbörd och smältvatten från området leds till dagvattenledningar via dräneringssystem och ytavrinning till dagvattenbrunnar eller infiltreras direkt i området.

Dagvattensystemet har tre utlopp som är försedda med oljefällor. En i sydost till vilken huvuddelen av dagvattnet från bansystemet och flottiljområdet leds. En i mitten till vilken dagvattnet från det civila stationsområdet leds och en i norr där dagvattnet från delar av bansystemet och flottiljområdet leds.

Dagvattnet från den norra och mitten-anläggningarna leds vidare till recipient, Yttre Lulefjärden medan den södra anläggningen leds mot recipient, Lulkroksviken i Germandöfjärden.

#### 4.13.2 Planerad verksamhet

Den utökade verksamheten kan innebära fler hårdgjorda ytor vilket innebär att en något större mängd dagvatten kommer behöva hanteras.

### 4.14 Energianvändning

#### 4.14.1 Befintlig verksamhet

Luleå Energi levererar el och fjärrvärme till verksamheten. Inom verksamhetsområdet finns ett kulvertsystem för fjärrvärme. Energibesparande åtgärder genomförs kontinuerligt i form av exempelvis byte till lågenergilampor, ventilationskontroll, och installation av rörelsevakter. Vid nybyggnation och då elektrisk utrustning ersätts ställs krav på energieffektivitet.

#### 4.14.2 Planerad verksamhet

Den utökade verksamheten kan ge ett något större behov av fjärrvärme och el.

### 4.15 Övrig verksamhet

#### 4.15.1 Befintlig verksamhet

Inom garnisonens område bedrivs grundläggande motorutbildning med de fordon som förekommer inom verksamheten. Utbildningen sker i huvudsak under dagtid, men enstaka kvällar kan komma att tas i anspråk för träning i att köra med släckt belysning. Terrängkörning ingår i utbildningen av vissa fordon

och detta utförs på terrängkörningsbanan som är belägen i den södra delen garnisonsområdet.

Inom verksamhetsområdet bedrivs underhåll och tillsyn av Försvarmaktens markrelaterade materiel i en verkstadslokal.

Inom garnisonen finns även andra verksamheter, så som hundtjänst och försvarshälsans företagsvård. Dessa verksamheter planeras dock inte ingå i kommande ansökan.

Vid Luleå Airport finns ytor för att hämta och lämna passagerare och parkera fordon. Hantering av flygfrakt är i dagsläget främst gods som transporteras i passagerarplanens lastrum och hanteras av Jetpak.

## 4.16 Ägo- och ansvarsförhållanden

Kallax flygfält (Luleå Kallax Flygfält 1:1), se Figur 1, ägs av staten genom Fortifikationsverket, som förvaltar fastigheter avsedda för försvarsändamål. På Kallax flygfält omfattar förvaltningen mark, byggnader och anläggningar som nyttjas av Försvarmakten och Försvarets Materielverk (FMV). Fortifikationsverket svarar för juridisk, teknisk och ekonomisk fastighetsförvaltning med investeringar, drift och underhåll samt avyttringar.

Övningsverksamhet förekommer på fastigheterna Kallaxheden 1:1 och 1:3 vilka ägs av Luleå kommun. Verksamhetens nyttjande av fastigheterna är reglerat genom avtal eller överenskommelse.

Terminalbyggnaden och andra till flygstationen tillhörande byggnader, ligger på kommunägd mark, på fastigheterna Luleå Bergnäset 1:1 samt Luleå Kallaxheden 1:1. Terminalområdet vid Luleå flygstation, uppläts den 1 februari 2006 av kommunen till Luftfartsverket och sedan Swedavia genom ett avtal om anläggningsarrende.

# 5 Översiktlig bedömning av påverkan och effekter

I detta kapitel redovisas kortfattat de miljöeffekter som den befintliga verksamheten har samt en bedömning av miljöeffekterna som den planerade verksamheten kan komma att innebära.

En mer utförlig beskrivning av miljöeffekter, inklusive skyddsåtgärder och försiktighetsmått, kommer att inkluderas i kommande miljökonsekvensbeskrivning.

## 5.1 Buller

Buller har påverkan på människors hälsa och livskvalitet och har även en påverkan på djurlivet.

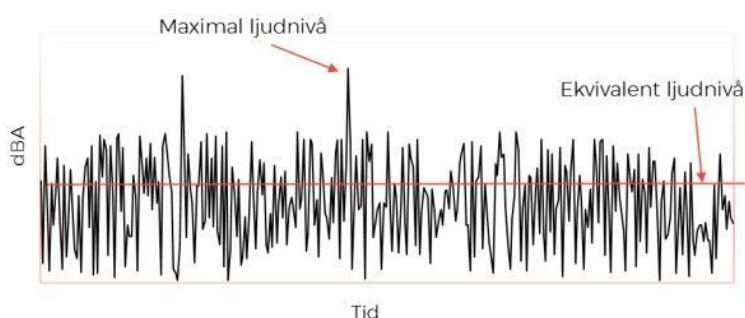
Flygplatser och de verksamheter som hänger samman med och bedrivs på och i anslutning till flygplatsen medför hälso- och miljöpåverkan på olika sätt. Vid prövningar av flygplatser tas hänsyn till buller från flygverksamhet och den verksamhet som hör därtill, såsom motorkörning, snöröjning osv.

Vid beräkningar av buller från flygverksamhet tas hänsyn till antal flygrörelser, flygplanstyper (dvs. representativa flygplanstyper för olika flygplanskategorier), flygvägar, flyghöjder, starter och landningar, banfördelning samt hur ofta och

när en flyghändelse förekommer. Beräkningarna i tillståndsansökan baseras på maximalt nyttjande av tillståndet, i praktiken kan det vara färre flygrörelser under ett verksamhetsår än det som är möjligt att nyttja i ett tillstånd. Som uppföljning av utförd verksamhet kan beräkningar göras för det faktiska utfall som varit under ett aktuellt verksamhetsår.

Vid Luleå-Kallax flygplats planeras huvudsakligen för samma typ av verksamhet som bedrivs på platsen idag. Skillnaden mellan tillståndsgiven och planerad flygverksamhet är främst omfattningen, där vissa kategorier av luftfartyg kommer att öka i omfattning och andra minska, samt att det blir fler flygrörelser som sker kväll och natt.

De parametrar som används för ljud, och buller, är ekvivalent och/eller maximal ljudnivå, se Figur 10. Ekvivalent ljudnivå kan ses som ett medelvärde över en viss tidsperiod, medan maximal ljudnivå avser den högsta momentana ljudnivån som uppstår under en bullerhändelse. För flyg kallas ekvivalent ljudnivå för flygbullernivå, FBN. Olika ljud har olika karaktär och utvärderas därför med anpassade parametrar.



Figur 10. Exempel på en ljudnivåmätning över tid.

Maximal ljudnivå avser den högsta bullerhändelse som anses vara regelbundet förekommande och visas då som ljudnivå relaterat till antalet gånger denna överskrids i en punkt eller såsom en ljudnivåkontur. Antalet gånger en viss maximal ljudnivå inträffar måste vägas in i beskrivningen av bullersituationen. Antal händelser behöver också kopplas till en avsedd ljudnivå.

I regeringsbeslut för innevarande tillstånd daterat 2006-06-14 för F 21 och Luleå-Kallax flygplats har bullerbegränsande åtgärder vidtagits för bostäder för permanent boende som beräknats omfattas av fler än 450 flyghändelser med stridsflyg, dvs. den n:te händelsen är 450, vid minst 90 dBA maximal ljudnivå. I de senaste besluten för militär flygverksamhet har den n:te händelsen avsett minst 700 flygrörelser med stridsflyg. Avseende militär flygverksamhet kommer samrådskretsen baseras på beräkningar av minst 450 flygrörelser med stridsflyg. I den kommande processen kommer bland annat beräkningsresultat för minst 700 flygrörelser presenteras.

För prövning av civil flygverksamhet används riktvärden i Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader. Dessa skiljer sig från de villkor verksamheten har idag, men eftersom de är gällande vid prövning av tillstånd för flygplatser för civil verksamhet kommer riktvärdena användas som ingångsvärde för att ta fram samrådskrets och även vara förutsättningarna för vad som presenteras i kommande process.

För samrådskretsen har påverkan från skjutverksamheten beräknats och inkluderats. Det beräknade området baseras på att verksamhet förekommer nattetid och helg, motsvarande riktvärdet 55 dBA, I för finkalibrig skjutverksamhet, även om verksamheten främst kommer bedrivas dagtid.

Bullerisoleringsåtgärder har genomförts vid angränsande bostäder med fastboende samt vård- och skollokaler inom ramen för gällande tillstånd.

I den kommande processen kommer underlag för bedömning av bullerpåverkan tas fram i form av ljudutbredningskurvor. Underlag för att möjliggöra jämförelse mellan innevarande tillstånd och sökt verksamhet kommer att tas fram. Det gäller underlag för bedömning av flygverksamhet, flygplatsverksamhet och vid behov övriga verksamheter som medför buller och omfattas av ansökan, såsom skjutverksamheten.

## 5.2 Utsläpp till luft

Väg- och lufttrafik samt andra utsläppskällor ger upphov till luftföroreningar som vid höga halter är skadliga för människors hälsa. Luftföroreningar kan innefatta många olika ämnen men vad avser trafikens utsläpp har kvävedioxid (NO<sub>2</sub>), kolväten, inandningsbara partiklar (PM<sub>10</sub>) och PM<sub>2,5</sub>) och bensen störst betydelse. Utsläppen av växthusgasen koldioxid (CO<sub>2</sub>) ger upphov till globala miljöproblem i form av växthuseffekt.

Vid Luleå-Kallax flygplats sker utsläpp till luft från flygtrafik, motorprovning, drivmedelshantering och fordonstrafik inom samt till och från flygplatsområdet.

I den planerade verksamheten för Luleå-Kallax flygplatsområde kommer antalet flygrörelser att öka vilket kommer bidra till ökade utsläpp till luft från luftfarkoster. Det finns också möjlighet att introduktion av nya flygsystem i verksamheten påverkar utsläppen och deras sammansättning. När verksamheten på Luleå-Kallax flygplats utökas kan även utsläpp från andra typer av fordon samt andra utsläpp relaterade till verksamheten komma att öka.

Möjlighet för personal att åka kollektivt till och från flottiljen utreds tillsammans med länstrafiken och det kommunala bussbolaget. Belysning installeras längs gång- och cykelväg till Bergnäset under 2026, vilket främjar cykelpendling.

Swedavias fordon är helt fossilfria och externa verksamhetsutövare har i avtal bundit sig till att använda fossilfria fordon drivmedel från och med december 2025. Swedavia arbetar aktivt med målen i flygets omställning och upphandlar fossilfritt flygbränsle till den egna verksamheten och till regionala intressenter.

Inför tillståndsansökan kommer en luftkvalitetsutredning genomföras.

## 5.3 Utsläpp till mark och vatten

Nuvarande verksamhet orsakar utsläpp till vatten både i form av spillvatten och dagvatten. Förorenade områden bidrar också med påverkan på mark och vatten, se avsnitt 5.10.

Den påverkan som nuvarande och planerad verksamhet kan medföra på mark och vatten är om det sker ett utsläpp eller spill av kemikalier som sedan sprids via ytavrinning eller infiltration till mark eller spill- och/eller dagvattennätet och vidare till recipient. Inom verksamheten används kemikalier som, vid spridning till omgivningen, kan skada växt- och djurlivet samt människors hälsa.

Vid halkbekämpning på flygplatsens ytor används urea som innehåller kväve. Urea kan spolats ut med dagvatten och öka halterna av kväveföreningar i

recipienterna. Halkbekämpningen med urea eller liknande halkbekämpningsmedel kan behöva utökas i samband med att flygplatsverksamheten växer framöver. Behovet av halkbekämpning kan också påverkas av klimatförändringar. Åtgärdsförslag för att minska spridningen av kväve från halkbekämpning på flygplatsen är under utredning.

Ett begränsat utsläpp av glykol till omgivande markytor kan ske vid avisning utanför avisningsplatta.

Utsläpp till mark och vatten från planerad verksamhet kommer att utredas vidare och beskrivas i kommande miljökonsekvensbeskrivning.

## 5.4 Påverkan riksintressen och skyddade områden

Den planerade verksamheten bedöms inte påverka risk för skada för riksintressen och skyddade områden (se Figur 3, Figur 4 och Figur 5). Bedömning ska redovisas i kommande miljökonsekvensbeskrivning. För riksintresse rennäring se avsnitt 5.7.

## 5.5 Naturmiljö

### 5.5.1 Påverkan på skyddad natur

Vid eventuell exploatering av tidigare oexploaterade ytor kommer naturvärdesobjekt identifierade i kommande inventeringar om möjligt undvikas.

Ingen förändrad verksamhet inom Kallaxhedens naturvårdsområde är planerad.

### 5.5.2 Påverkan på skyddade arter

En bedömning av påverkan på skyddade arter kommer att redovisas i kommande miljökonsekvensbeskrivning.

### 5.5.3 Påverkan på fåglar

Landskapet inom påverkansområde för miljöpåverkan buller består huvudsakligen av barrskogsmiljöer som är vanligt förekommande i regionen och som även dominerar utanför området. Baserat på artdata och tidigare observationer bedöms skyddsvärda fågelförekomster i dessa skogsmiljöer vara spridda och inte koncentrerade till specifika delområden.

Inventering av häckfåglar och rovfåglar kommer att genomföras under 2026 för att ge underlag för en bedömning av planerad verksamhets påverkan.

De eventuellt bullerpåverkade områdena som ligger längre utanför verksamhetsområdet, främst områdena västerut, utgörs av tallhedar, yngre barrskogar, mindre myrmarker och sumpskogar. Dessa miljöer hyser i huvudsak allmänt förekommande skogslevande arter med generellt låg känslighet för buller. I området ingår även öppna jordbruksmarker och strandängar längs Luleälven och kusten, vilka nyttjas av vadare, gäss och änder, särskilt under vår- och höstflytten då större antal rastande fåglar regelbundet rapporteras.

Området är redan bullerpåverkat genom närheten till Luleå stad, E4 och det lokala vägnätet. Dessutom finns en befintlig flygverksamhet, både kommersiell och militär sådan, på plats sedan mycket lång tid och fågelfaunan är sannolikt van vid och anpassad till detta. En viss förändring av bullernivåerna bedöms därför inte påverka fågelfaunan i någon betydande omfattning jämfört med

nuläget. Det är dessutom metodologiskt mycket svårt att isolera buller som en enskild faktor bakom förändringar i fågelpopulationer vid framtida uppföljningar.

Det bedöms att det i första hand är strukturella förändringar i landskapet – såsom exploatering, förändrad markanvändning, skogsbruksåtgärder, infrastrukturbyggnad och urbanisering – som styr fåglars långsiktiga förekomst och populationsutveckling. Dessa processer påverkar habitatkvalitet och ekologiska funktioner i betydligt större utsträckning än mindre variationer i bullernivåer inom ett redan bullerpåverkat område.

## 5.6 Påverkan på landskap och kulturmiljö

Den planerade verksamheten bedöms i nuläget inte påverka riksintressen för kulturmiljövård, några regionalt eller kommunalt utpekade kulturmiljöer eller någon skyddad bebyggelse. De riksintresseområden som ligger inom påverkansområde för miljöpåverkan buller bedöms inte påverkas så att något utpekat värde sjunker eller försvinner. Inget av riksintresseområdenas värdebeskrivningar lyfter fram tystnad som uttryck för riksintresset.

Majoriteten av de registrerade kulturlämningar som ligger inom verksamhetsområdet utgörs av lämningar från relativt sentida militär verksamhet. Dessa har klassats som övriga kulturhistoriska lämningar och skyddas därför inte av kulturmiljölagen, däremot ska hänsyn till dessa tas enligt miljöbalken. Inom verksamhetsområdet ligger två möjliga fornlämningar, en härd och ett område med skogsbrukslämningar. Om byggnation eller markangrepp blir aktuella i de möjliga fornlämningarnas närområde ska dialog ske med länsstyrelsen kring dessa.

Sannolikt kan icke registrerade fornlämningar eller övriga kulturhistoriska lämningar förekomma inom det planerade verksamhetsområdet då området bedöms vara bristfälligt inventerat. Kulturmiljöspåren i närområdet bedöms främst vara kopplade till den historiska och pågående aktiviteten på Kallaxheden, det vill säga den militära verksamheten. I skogsmarken inom det planerade verksamhetsområdet finns sannolikt en mängd militära lämningar såsom värn, löpgravar, rester efter tältplatser med mera. Täckgropar från då området användes för utvinning av grus är också sannolika.

Pågående militär verksamhet och tidigare verksamheter såsom grustäkter har troligen förstört en del äldre lämningar som kan ha funnits i området. Det bedöms dock vara möjligt att hitta liknande lämningar som de som framkom under inventeringen för Norrbotniabanan. Sannolika kulturlämningar skulle kunna vara härdar, bläckor på tallar och skogsbrukslämningar, exempelvis kolbottnar. Både härdar och bläckor kan vara samiska kulturlämningar då området utgör vinterbetesområde för renen. Ekonomiska kartan från 1949–1950 visar att det inom och i anslutning till verksamhetsområdet på Lulnäset funnits en fyr samt sjömärken kopplade till farleden genom Tjuvholmssundet (Rikets allmänna kartverk, 1949).

Fornlämningar är skyddade enligt 2 kap kulturmiljölagen och enligt denna krävs det tillstånd från länsstyrelsen om man vill rubba, ta bort, gräva ut, täcka över, ändra eller skada en fornlämning. Även en nyupptäckt fornlämning har ett omedelbart skydd enligt kulturmiljölagen.

I det fortsatta arbetet kommer en arkeologisk utredning steg 1 med fältinventering av det planerade verksamhetsområdet utföras av de områden där byggnation eller markangrepp blir aktuella. Resultat redovisas i samband med ansökan för de fall det skulle vara aktuellt.

## 5.7 Påverkan på rennäring

Påverkan på rennäringen kan uppstå genom ianspråktagande av mark, buller, nya strukturer i naturen samt genom ökad mänsklig aktivitet och närvaro i områden som tidigare inte nyttjats intensivt.

Påverkan på rennäringen kommer att utredas i en rennäringanalys. Då renskötsel är en komplex verksamhet där samebyarna har djupgående kunskap och erfarenhet av hur områdena används kommer bedömningen av påverkan på rennäringen och konsekvenserna för renskötseln att göras i dialog med samebyarna. Även sociala och kulturella konsekvenser bedöms i dialog med samebyarna av samma skäl.

Eventuella förslag på hänsyns- och skyddsåtgärder kommer också att tas fram i samråd med samebyarna.

## 5.8 Påverkan på rörligt friluftsliv och turism

Det rörliga friluftslivet har inte tillgång till flygplatsen och flottiljområdet, däremot nyttjas övriga områden för rekreation och friluftsliv. Påverkan på friluftslivet och turism består i första hand av bullerpåverkan som kan minska rekreativa upplevelser i närliggande naturområden. Flygverksamhet har bedrivits vid Luleå-Kallax flygplats under lång tid och är väl känd av allmänheten. Därmed förväntas påverkan inte förändras nämnvärt.

## 5.9 Påverkan på och av klimat

Planerad verksamhet innebär en ökning av antalet flygrörelser samt introduktion av nya typer av flygfarkoster och nya typer av drivmedel, vilket kan påverka utsläpp till luft. Därmed kan även verksamhetens klimatpåverkan ändras både på ett positivt och negativt sätt.

Ett förändrat klimat med ökad temperatur och kraftigare skyfall kan öka risken för bränder och översvämning vid flygplatsen (VTI, 2025). Samtidigt förväntas risken för isbildning minska, liksom behovet av snöröjning.

Verksamhetens påverkan på klimatet samt känslighet för klimatförändringar kommer att utredas och beskrivas i kommande miljökonsekvensbeskrivning.

## 5.10 Påverkan på förorenade områden

Föroreningar i mark och vatten kan vara skadliga för människors hälsa och miljön. Exploatering eller ombyggnation kommer att placeras för att undvika potentiellt eller konstaterat förorenade områden. Vid behov kommer åtgärder att vidtas för att förhindra spridning av föroreningar efter prövning i specifikt ärende.

Befintliga föroreningar inom verksamhetsområdet är under utredning och hanteras inte inom denna prövning

# 6 Egenkontroll

Ett egenkontrollprogram är upprättat med rutiner och instruktioner gällande nuvarande verksamhet. Försvarsmakten arbetar kontinuerligt med förebyggande åtgärder och skyddsåtgärder i verksamheten för att minska risken för påverkan på den omkringliggande miljön och människors hälsa.

I samband med framtagande av underlagsutredningar, inom ramen för det kommande arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen, kommer förslag på skyddsåtgärder samt förbyggande åtgärder att utarbetas.

Tillsynsmyndighet för Försvarsmakten är Försvarsinspektören för Hälsa- och Miljö (FIHM). Luleå kommun är tillsynsmyndighet för Swedavias och Vilokans verksamhet.

Kontrollprogram kommer att tas fram utifrån de villkor som beslutas i kommande tillståndsbeslut.

## 7 Risk och säkerhet

I verksamheten hanteras kemikalier, exempelvis flygplansbränsle, som vid utsläpp kan innebära risker för människors hälsa och miljön. Vidare innebär exempelvis hantering av brandfarliga kemikalier, elektriska fel och svetsarbeten att risk för brand kan uppstå. På en militär flygplats finns också risk för intrång, haverier och sabotage.

Försvarsmakten har rutiner för att hantera risker med verksamheten. Riskbedömningar genomförs för olika delar av verksamheten och åtgärder vidtas vid behov. Risker med verksamheten kommer att utredas vidare och beskrivas i kommande miljökonsekvensbeskrivning.

## 8 Nollalternativ

Nollalternativet utgörs av den verksamhet som nuvarande miljötillstånd och beviljade ändringar medger. Nuvarande tillstånd innebär en begränsning av typer av flygfarkoster som kan nyttjas samt när på dygnet de kan användas vilket innebär att möjligheten att fullfölja uppdraget, om upprustning för att fullfölja de krav vilka Sveriges Natomedlemskap och försvarsbeslut (proposition 2024/25:34, bet. 2024/25: FöU2, rskr. 2024/25:114) ställer, begränsas.

## 9 Alternativa lokaliseringar

Försvarsmakten har undersökt alternativa lokaliseringar för verksamheten och kan konstatera att det idag inte finns något genomförbart alternativ. Även om en flytt skulle vara praktisk genomförbar, skulle en sådan innebära stor risk för såväl produktions- som personalbortfall och sannolikt innebära nya tillståndsprövningar med stora kostnader och risk för minskad försvarsförmåga till följd. En alternativ lokalisering skulle även innebära avgörande konsekvenser för den civila flygverksamheten, näringslivet och lokalbefolkningen.

## 10 Miljömål

Sveriges miljömålsarbete består av 16 miljö kvalitetsmål och ett generationsmål. Det syftar till att ge en långsiktig målbild för miljöarbetet och fungerar som vägledning för hela samhällets miljöarbete, såväl myndigheters, länsstyrelser, kommuners som näringslivets och andra aktörers. De 16 miljömålen utgör riktmärken för vårt miljöarbete mot en hållbar utveckling, det finns även preciseringar av miljö kvalitetsmålen som förtydligar målen och används i uppföljningen av dem. Miljömålen antogs 1999 av riksdagen och målen har följts upp mot året 2020, som nu passerat. Nästa hållpunkt för miljömål blir år 2030 som de globala FN-målen tar sikte på (Sveriges miljömål, 2020a).

En inledande bedömning är att den planerade verksamheten kan påverka följande miljömål:

- Begränsad klimatpåverkan
- Frisk luft
- Bara naturlig försurning
- Giffri miljö
- Ingen övergödning
- Levande sjöar och vattendrag
- Grundvatten av god kvalitet
- Hav i balans samt levande kust och skärgård
- God bebyggd miljö
- Ett rikt växt- och djurliv

En mer detaljerad redovisning av hur planerad verksamhet kan påverka uppfyllande av miljömålen kommer presenteras i kommande miljökonsekvensbeskrivning.

De globala målen antogs vid FN:s toppmöte i New York, den 25 september 2015. Med sina 17 mål och 169 delmål är det den mest ambitiösa agendan för hållbar utveckling som världens länder någonsin antagit. Agenda 2030 handlar om att avskaffa extrem fattigdom, att minska ojämlikheter och orättvisor i världen, att främja fred och rättvisa och att lösa klimatkrisen. Sveriges miljömål bidrar till den miljömässiga dimensionen av Agenda 2030 (Sveriges miljömål, 2020b).

Försvarmakten ska i enlighet med Sveriges åtaganden bidra till att FN:s globala mål för hållbar utveckling uppnås. Försvarmakten bidrar framför allt till målen 4 (god utbildning för alla), 10 (minskad ojämlikhet), 12 (hållbar konsumtion och produktion) och 17 (genomförande och globalt partnerskap). Försvarmakten fokuserar på arbete kring målen där myndigheten har störst påverkan, alternativt störst möjlighet att göra skillnad (Försvarmakten, 2021).

## 11 Miljökonsekvensbeskrivningens innehåll och utformning och förslag på kommande utredningar

Syftet med miljöbedömningar enligt 6 kap. 1 § miljöbalken är att integrera miljöaspekter i planeringen och beslutsfattande så att en hållbar utveckling främjas. Kommande miljökonsekvensbeskrivning kommer att uppfylla de krav som framgår av 6 kap. miljöbalken samt miljöbedömningsförordningen.

De uppgifter som kommer finnas med i miljökonsekvensbeskrivningen kommer vara av den omfattning och detaljeringsgrad som är rimlig med hänsyn till rådande kunskap och bedömningsmetoder. Detta för att kunna redogöra för en samlad bedömning av den påverkan som denna begränsade verksamhet kan antas medföra på människors hälsa och miljön.

För att säkerställa bedömningarna föreslås följande utredningar tas fram.

- Naturvärdesinventering
- Artskyddsutredning – fågel
- Artskyddsutredning – grod- och kräldjur
- Artskyddsutredning - fladdermus

- Bullerutredning
- Dagvattenutredning
- Recipientutredning
- Rennäringsanalys
- Luftkvalitetsutredning

## 12 Samrådsrets

Nedan föreslagen samrådsrets delges samrådsunderlaget inför kommande samråd.

### 12.1 Särskilt berörda enskilda

Avseende flygverksamhet kommer samrådsretsen baseras på bullerberäkningar av minst 450 flygrörelser med stridsflyg. Utbredningen bedöms även omfatta särskilt berörda av den civila verksamheten. För samrådsretsen har bullerpåverkan från skjutverksamheten beräknats och inkluderats. Det beräknade området baseras på att verksamhet förekommer nattetid och helg, motsvarande riktvärdet 55 dBA, I för finkalibrig skjutverksamhet, även om verksamheten främst kommer bedrivas dagtid, se avsnitt 5.1.

### 12.2 Myndigheter

Följande myndigheter är identifierade myndigheter, utöver de som bjuds in till myndighetssamråd, vars intressen kan komma att påverkas av sökt verksamhet.

- Sveriges geologiska undersökning, SGU
- Trafikverket
- Luftfartsverket
- Myndigheten för civilt försvar, MCF
- Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut, SMHI
- Naturvårdsverket
- Havs- och Vattenmyndigheten, HaV
- Skogsstyrelsen
- Jordbruksverket
- Riksantikvarieämbetet, RAÄ
- Region Norrbotten
- Boverket
- Folkhälsomyndigheten
- Sametinget
- Vattenmyndigheten Bottenviken

### 12.3 Organisationer

Följande organisationer är identifierade vars intressen kan komma att påverkas av sökt verksamhet.

- Luleå fiskevårdsområdesförening, FVOF
- Luleå älvs vattenråd

- Norrbottens ornitologiska förening
- Naturskyddsföreningen i Luleå
- Kustvattenråd

## 12.4 Samebyar

Följande Samebyar bedriver verksamhet inom sökt verksamhets påverkansområde för miljöpåverkan buller.

- Udtja sameby
- Sirges sameby
- Jåhkågaska tjiellde
- Turpon sameby
- Gällivare sameby

## 12.5 Verksamheter

Verksamheter som bedrivs inom området, exempelvis Flygskolan.

## 12.6 Samfällighets- och intresseföreningar

Verksamheten håller årliga samrådsmöten med berörda samfällighets- och intresseföreningar.

## 13 Referenser

- Boverket. (2025). *Riksintressen är nationellt betydelsefulla områden*. Hämtat från <https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/sa-planeras-sverige/nationell-planering/riksintressen-ar-betydelsefulla-omraden/>
- Försvarets telehistoriska samlingar. (den 22 01 2026). Hämtat från [https://www.fht.nu/fv\\_bilder\\_flygbas\\_flottilj\\_f21.html](https://www.fht.nu/fv_bilder_flygbas_flottilj_f21.html)
- Luleå Kommun. (2023). <https://kartor.lulea.se/dokument/detaljplaner/PL501.pdf>.
- Länsstyrelsen Västerbottens län. (2011). *Beskrivning av områden av riksintresse för rennäring*. Hämtat från Beskrivning av områden av riksintresse för rennäringen. Använd 2024-03-27.: <https://ext-dokument.lansstyrelsen.se/Gemensamt/Geodata/Externa%20dokument/REN/Omr%C3%A5desbeskrivningar%20av%20riksintresse%20f%C3%B6r%20renn%C3%A4ring.pdf> den 16 09 2025
- Naturvårdsverket. (2018). *Vägledning - Prövning av flygplats*. Hämtat från <https://www.naturvardsverket.se/vagledning-och-stod/branscher-och-verksamheter/provning-av-flygplatser2/>
- Naturvårdsverket. (2024). *Nytt direktiv för renare luft i Europa*. Hämtat från <https://www.naturvardsverket.se/om-oss/aktuellt/nyheter-och-pessmeddelanden/2024/november/nytt-direktiv-for-renare-luft-i-europa/>
- Naturvårdsverket. (2025). *EU:s luftkvalitetsdirektiv*. Hämtat från <https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/luft/internationellt-arbete-med-luft/eus-luftkvalitetsdirektiv/>
- Rikets allmänna kartverk. (1949). *Kallaxön, 24L6i49*. Hämtat från <https://historiskakartor.lantmateriet.se/hk/viewer/internal/J133-24L6i49/52414b5f4a3133332d32344c36693439/rak2/RAK/Kallax%C3%B6n,%2024L6i49/Ekonomiska%20kartan>
- SGU. (2025a). Kartvisaren jordarter 1:25 000-1:100 000.
- SGU. (2025b). Kartvisaren Jorddjup.
- SGU. (2026). *SGU Kartvisare jordarter 1:25 000 - 1: 1 000 000*. Hämtat från <https://apps.sgu.se/kartvisare/kartvisare-jordarter-25-100.html>
- SGU. (2026). *SGU Kartvisare Jorddjup*. Hämtat från <https://apps.sgu.se/kartvisare/kartvisare-jorddjup.html>
- Transportstyrelsen. (2025). *Klimat*. Hämtat från <https://www.transportstyrelsen.se/sv/luffart/miljo-och-halsa/Klimat/>
- VTI. (2025). *Klimatets påverkan på flygfält. VTI rapport 1247*. VTI Statens väg- och transportforskningsinstitut.



## § 117

### Remissvar av betänkandet Rättssäker samhällsvård för barn och unga (SOU 2026:8)

Ärendenr 2026/391-1.3.1.5

#### Socialnämndens beslut

Socialnämnden beslutar att rekommendera kommunstyrelsen att anta socialförvaltningens svar på remiss Rättssäker samhällsvård för barn och unga (SOU 2026:8) enligt nedan och avge som Luleå kommuns svar till Socialdepartementet.

Paragrafen förklaras omedelbart justerad.

#### Sammanfattning av ärendet

Regeringen har remitterat betänkandet Rättssäker samhällsvård för barn och unga (SOU 2026:8) till Luleå kommun för synpunkter. Betänkandet innehåller omfattande förslag för att stärka rättssäkerheten i LVU processen, förbättra skyddet för barn och unga samt tydliggöra myndigheternas ansvar.

Socialförvaltningen bedömer att många av förslagen kan stärka barnrättsperspektivet och bidra till mer likvärdig tillämpning i landet, men lyfter också behovet av ökade resurser för att möjliggöra ett rättssäkert genomförande. Flera av förslagen har praktiska, ekonomiska och organisatoriska konsekvenser för kommunens verksamheter.

Remissvaret ska ha inkommit till Socialdepartementet senast den 10 augusti 2026.

Socialförvaltningen har föreslagit socialnämnden besluta att rekommendera kommunstyrelsen att anta socialförvaltningens svar på remiss Rättssäker samhällsvård för barn och unga (SOU 2026:8) enligt nedan och avge som Luleå kommuns svar till Socialdepartementet.

Socialnämndens arbetsutskott har 2026-05-12 § 59 föreslaget socialnämnden besluta att rekommendera kommunstyrelsen att anta socialförvaltningens svar på remiss Rättssäker samhällsvård för barn och unga (SOU 2026:8) enligt nedan och avge som Luleå kommuns svar till Socialdepartementet.



## Sammanträdet

Socialförvaltningen föredrar ärendet.

## Beslutsgång

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

## Beskrivning av ärendet

Utredningen föreslår bland annat ökade krav på sakkunskap i både socialnämndens och domstolens handläggning, förtydligade tidsfrister vid omedelbart omhändertagande, tydligare regler om vårdens upphörande, förstärkt rättssäkerhet vid beslut om umgänge samt en utökad skyldighet för socialnämnden att följa upp barns situation efter avslutad vård.

Socialförvaltningen bedömer att dessa förändringar stärker rättssäkerheten, särskilt genom tydligare beslutsgrunder, förbättrade underlag och ökat fokus på barnets bästa. Samtidigt innebär förslagen ett ökat arbets- och kompetenskrav för socialtjänsten, särskilt i fråga om tillgång till sakkunniga, administration av drogtester, tätare uppföljningar och mer omfattande dokumentation.

Nedan följer socialförvaltningens synpunkter på de huvudsakliga förslagen i SOU 2026:8:

### 1. Ökad sakkunskap i LVU-processen

#### *Utredningens förslag:*

Socialnämnder ska i större utsträckning tillföra sakkunskap i ärenden, både från externa aktörer med kännedom om barnet (till exempel barn- och ungdomspsykiatri, BUP) och från sakkunniga med generell expertis.

Socialstyrelsen ska förordna ett nationellt register av sakkunniga inom bland annat barnpsykiatri, barnmedicin, psykologi och psykoterapi.

Domstolar ska i fler fall använda sakkunniga vid muntliga förhandlingar eller genom skriftliga yttranden.

Krav införs på att uppgifter som socialnämnden begär in ska lämnas inom angiven tid.

#### *Socialförvaltningens bedömning:*

Socialförvaltningen tillstyrker förslagen. Ökad sakkunskap förväntas höja kvaliteten i utredningar och stärka rättssäkerheten.

Socialförvaltningen betonar dock att:

- tillgång till sakkunniga måste säkerställas i hela landet
- regionernas verksamheter måste ha kapacitet att svara i tid



## 2. Åklagares möjlighet att fatta omedelbara beslut

### *Utredningens förslag:*

Åklagare ska inte ges generell beslutanderätt att fatta beslut om omedelbart omhändertagande enligt lag med särskilda bestämmelser om vård av unga, LVU. I undantagsfall, där behörig beslutsfattare inte kan nås och barnet riskerar allvarlig skada, ska åklagare kunna fatta ett interimistiskt beslut som gäller högst 24 timmar.

### *Socialförvaltningens bedömning:*

Socialförvaltningen delar utredningens bedömning att åklagare inte bör ha ett parallellt och generellt mandat.

Den föreslagna mycket begränsade möjligheten vid extrema undantags-situationer tillstyrks.

## 3. Tidsfrister för underställning och verkställighet

### *Utredningens förslag:*

Socialnämnden ska kunna avvakta med att underställa beslut om omedelbart omhändertagande om barnet riskerar att avvika eller hållas undan.

Rättens beslut om vård ska inte förfalla efter fyra veckor om barnet hålls undan; tidsfristen förlängs till upp till ett år.

### *Socialförvaltningens bedömning:*

Socialförvaltningen tillstyrker förslagen eftersom de stärker möjligheten att faktiskt verkställa beslut och skydda barn som är undanförda eller befinner sig i riskmiljöer.

## 4. Vårdens upphörande – trestegsmodell

### *Utredningens förslag:*

En tydlig trestegsmodell införs för prövningen av om vård ska upphöra, med bedömning av:

- om grundproblematiken förändrats
- om vården fortfarande är nödvändig och till barnets bästa
- om vård kan ges med samtycke

Vårdplanen ska ange vilka förändringar som krävs för återförening.

Socialnämnden ska utse en särskild socialsekreterare med ansvar för kontakten med vårdnadshavare.

### *Socialförvaltningens bedömning:*

Socialförvaltningen tillstyrker samtliga delar. Förslagen skapar större tydlighet, förutsägbarhet och rättssäkerhet. Utnämning av en ansvarig socialsekre-



terare välkomnas som ett viktigt led i att förbättra kontakten med vårdnadshavare.

#### 5. Umgänge – stärkt rättssäkerhet

##### *Utredningens förslag:*

- Umgängesreglerna skrivs om så att principen om barnets bästa får tydligare genomslag.
- Socialnämnden ska aktivt säkerställa barns rätt till relationer med föräldrar, syskon och andra närstående.
- Syskon och andra närstående ska ges rätt att överklaga beslut om umgängesbegränsning.

##### *Socialförvaltningens bedömning:*

Socialförvaltningen tillstyrker förslagen. De leder till ökad tydlighet, mer rättssäkra bedömningar och bättre skydd för barns rätt till meningsfulla relationer.

#### 6. Drogtester

##### *Utredningens förslag:*

- Drogtester ska inte vara obligatoriska som generellt utredningsmedel.
- Socialnämnden ska besluta om drogtest när det finns anledning och mindre ingripande åtgärder inte räcker.
- Vårdnadshavare ska vara skyldiga att medverka i testning vid beslut, men tvångsgenomförande tillåts inte.
- Regionen ska vara skyldig att erbjuda provtagning på socialnämndens initiativ, och kommunen ska stå för kostnaden.

##### *Socialförvaltningens bedömning:*

Socialförvaltningen tillstyrker förslagen. Tydlig ansvarsfördelning och regionens skyldighet att tillhandahålla testning stärker rättssäkerheten och enhetligheten. Socialförvaltningen betonar dock att detta innebär ökad administration och kostnad för kommunen.

#### 7. Uppföljning efter avslutad LVU-vård

##### *Utredningens förslag:*

- Uppföljningstiden förlängs till ett år.
- Uppföljning ska kunna beslutas även efter oplanerat avslutade öppenvårdsinsatser.
- Undantag görs från uppföljning om barnet fått vårdnaden överflyttad till familjehem.

*Socialförvaltningens bedömning:*

Socialförvaltningen tillstyrker förslagen eftersom de stärker tryggheten och kontinuiteten för barnet. Samtidigt framhåller socialförvaltningen att den utökade uppföljningsskyldigheten kräver ökade resurser och kan påverka arbetsbelastningen avsevärt.

## 8. Ökat skydd för syskon

*Utredningens förslag:*

Skyldigheten att göra omedelbar skyddsbedömning och förhandsbedömning vid oro ska även omfatta syskon och andra barn i samma hem.

*Socialförvaltningens bedömning:*

Socialförvaltningen tillstyrker förslaget. Det stärker helhetsskyddet för barn som lever i riskmiljöer och minskar risken att syskons utsatthet förbises.

## 9. Domstolens handläggning och återkommande omprövning enligt 3 § LVU

*Utredningens förslag:*

Beslut om fortsatt vård enligt 3 § LVU ska omprövas av domstol med sex månaders intervall.

*Socialförvaltningens bedömning:*

Socialförvaltningen är positiv till att vård enligt 3 § LVU prövas regelbundet av domstol. Det är viktigt för rättssäkerheten. Samtidigt anser förvaltningen att domstolens prövning i första hand bör ske skriftligt. Detta gäller särskilt när barnets situation i huvudsak är densamma som vid tidigare prövning. Muntlig förhandling bör hållas när det finns särskilda skäl, till exempel om det finns nya viktiga omständigheter i ärendet. En ordning där skriftlig handläggning är huvudregel bedöms ge en rimlig balans mellan rättssäkerhet och effektivitet, samt minska belastningen för barnet och berörda verksamheter.

**Dialog**

Intern dialog har genomförts inom IFO barn och unga. Specialistsociologer, enhetschefer och kommunjurist har gemensamt analyserat förslagets konsekvenser för handläggning, kvalitet och arbetsbelastning. Extern dialog har inte genomförts, eftersom remissvaret avser lagförslag som i huvudsak rör myndigheters interna processer.



### Beslutsunderlag

- Remissmissiv, SOC Hid: 2026.1060
- Sammanfattning av betänkandet, SOC Hid: 2026.1061
- Socialförvaltningens förslag till beslut gällande remissvar av betänkandet Rättssäker samhällsvård för barn och unga (SOU 2026:8), SOC Hid: 2026:1717
- Socialnämndens arbetsutskotts beslut 2026-05-12 § 59, SOC Hid: 2026.1763

### Beslutet skickas till

Socialdepartementet

Kommunstyrelsen

Verksamhetschef IFO barn- och unga

# Rättssäker samhällsvård för barn och unga

*Slutbetänkande av Utredningen om  
stärkt barnrättsperspektiv i LVU*

*Stockholm 2026*



STATENS OFFENTLIGA  
UTREDNINGAR

**SOU 2026:8**

SOU och Ds finns på [regeringen.se](http://regeringen.se) under Rättsliga dokument.

*Svara på remiss – hur och varför*  
*Statsrådsberedningen, SB PM 2021:1.*

Information för dem som ska svara på remiss finns tillgänglig på [regeringen.se/remisser](http://regeringen.se/remisser).

Layout: Kommittéservice, Regeringskansliet

Omslag: Åtta45

Tryck och remisshantering: Åtta45, Stockholm 2026

ISBN 978-91-525-1465-8 (tryck)

ISBN 978-91-525-1466-5 (pdf)

ISSN 0375-250X

# Till statsrådet

## Camilla Waltersson Grönvall

Regeringen beslutade den 30 november 2023 att uppdra åt en särskild utredare att föreslå åtgärder i syfte att stärka barnrättsperspektivet vid vård enligt lagen (1990:52) med särskilda bestämmelser om vård av unga (LVU). Uppdraget skulle redovisas i augusti 2025. Genom ett tilläggsdirektiv beslutade regeringen den 21 november 2024 att utvidga uppdraget och förlänga utredningstiden till den 30 januari 2026. Enligt tilläggsdirektivet skulle den del av uppdraget i de ursprungliga direktiven som avser en översyn av grunderna för vård enligt LVU redovisas i ett delbetänkande senast den 10 april 2025.

Den 30 november 2023 förordnades hovrättspresident Anders Hagsgård som särskild utredare från och med samma dag. Den 19 december 2023 förordnades advokat Camilla Lind som sekreterare från och med den 8 januari 2024. Den 23 januari 2024 förordnades kammarrättsassessor Lina Hjorth Warlenius som sekreterare från och med den 11 mars 2024.

Som sakkunniga att biträda utredningen förordnades den 11 januari 2024 departementssekreterare Sofie Engström (Socialdepartementet), kansliråd Anna Lindtorp (Socialdepartementet) och rättssakkunnig Malin Simon Holm (Justitiedepartementet). Den 18 september 2025 entledigades Malin Simon Holm och i hennes ställe förordnades kansliråd Sofie Björklund (Justitiedepartementet) som sakkunnig i utredningen från och med samma dag.

Som experter att biträda utredningen förordnades den 11 januari 2024 utredare Pär Alexandersson (Socialstyrelsen), biträdande avdelningschef Martina Blombergsson (Barnombudsmannen), generalsekreterare Mia Edwall Insulander (Advokatsamfundet), chefsåklagare Marcus Ekman (Åklagarmyndigheten), rättschef Eleonore Källstrand Nord (Statens institutionsstyrelse) och professor Pernilla Leviner

(Stockholms universitet). Den 25 mars 2024 entledigades Martina Blombergsson och i hennes ställe förordnades juristen Helen Ronen (Barnombudsmannen) som expert i utredningen från och med samma dag. Den 18 september 2025 entledigades Helen Ronen och i hennes ställe förordnades utredare Matilda Eriksson (Barnombudsmannen) som expert i utredningen från och med samma dag. Samma dag förordnades som experter att biträda utredningen områdeschef Anna-Karin Svensson (Järva stadsdelsförvaltning) och lektor Peter Andersson (Stockholms universitet).

Anders Hagsgård svarar som utredare ensam för innehållet i betänkandet. Arbetet har bedrivits i nära samarbete med sakkunniga och experter. Betänkandet är därför skrivet i vi-form. Detta hindrar inte att det kan finnas skilda uppfattningar i vissa frågor.

Utredningen, som antagit namnet *Utredningen om stärkt barnrättsperspektiv i LVU*, överlämnade i april 2025 delbetänkandet *Att omhänderta barn och unga* (SOU 2025:38). Härmed överlämnas slutbetänkandet *Rättssäker samhällsvård för barn och unga* (SOU 2026:8). I och med detta är arbetet slutfört.

Stockholm i januari 2026

Anders Hagsgård

Camilla Lind  
Lina Hjorth Warlenius

# Innehåll

<b>Förkortningar</b> .....	<b>17</b>
<b>Sammanfattning</b> .....	<b>19</b>
<b>1 Författningsförslag</b> .....	<b>39</b>
1.1 Inledande om författningsförslagen .....	39
1.2 Förslag till lag om provtagning av vårdnadshavare och föräldrar inför umgänge och upphörande av omhändertagande för vård.....	40
1.3 Förslag till lag om ändring i lagen (1990:52) med särskilda bestämmelser om vård av unga.....	41
1.4 Förslag till lag om ändring i lagen (1996:981) om besöksinskränkningar vid viss tvångsvård.....	53
1.5 Förslag till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).....	54
1.6 Förslag till lag om ändring i socialtjänstlagen (2025:400).....	55
1.7 Förslag till förordning om ändring i socialtjänstförordningen (2025:468) .....	58
<b>2 Uppdraget, arbetet och dispositionen</b> .....	<b>61</b>
2.1 Uppdraget.....	61
2.2 Utredningsarbetet.....	62
2.2.1 Allmänt om arbetet .....	62
2.2.2 Genomförda kontakter och studiebesök .....	63

2.2.3	Särskilt om erfarenheter och synpunkter från barn och unga.....	66
2.3	Betänkandets disposition .....	67
2.4	Utgångspunkter.....	68
2.5	Övrigt.....	69
2.5.1	Relationen till pågående lagstiftningsarbete.....	69
2.5.2	Begrepp.....	70
<b>3</b>	<b>Ökad sakkunskap i LVU-processen.....</b>	<b>71</b>
3.1	Inledning.....	71
3.1.1	Uppdraget.....	71
3.1.2	Vad avses med sakkunskap och sakkunniga? .....	71
3.1.3	Utgångspunkter .....	72
3.2	Sakkunskap i LVU-processen enligt nuvarande regelverk.....	73
3.2.1	Socialnämnders tillgång till sakkunskap .....	73
3.2.2	Domstolens tillgång till sakkunskap.....	78
3.3	Tidigare förslag om sakkunniga i LVU-processen .....	80
3.3.1	LVU-utredningen (SOU 2000:77) .....	80
3.3.2	Utredningen om barn och ungas rätt vid tvångsvård (SOU 2015:71).....	81
3.4	Sakkunniga i andra domstolsprocesser.....	82
3.4.1	Inledning.....	82
3.4.2	Sakkunniga som biträder rätten .....	83
3.4.3	Särskilda ledamöter i rätten .....	85
3.5	Nordisk utblick .....	87
3.5.1	Inledning.....	87
3.5.2	Danmark .....	87
3.5.3	Norge.....	88
3.5.4	Finland .....	89
3.6	Synpunkter till utredningen om behovet av ökad sakkunskap i LVU-processen .....	90
3.6.1	Inledning.....	90

3.6.2	Synpunkter från yrkesverksamma inom socialtjänsten.....	91
3.6.3	Synpunkter från domare i förvaltningsdomstol ....	92
3.6.4	Synpunkter från advokater.....	92
3.7	Övervägande och förslag .....	93
3.7.1	Inledning.....	93
3.7.2	Det finns ett behov av mer sakkunskap i LVU-processen.....	94
3.7.3	Ökat inslag av sakkunskap hos socialnämnder .....	96
3.7.4	Ökat inslag av sakkunskap i domstolen .....	104
<b>4</b>	<b>Ska åklagare kunna fatta beslut om omedelbart omhändertagande? .....</b>	<b>119</b>
4.1	Inledning.....	119
4.1.1	Uppdraget .....	119
4.1.2	Bakgrund.....	119
4.1.3	Disposition.....	120
4.2	Omedelbart omhändertagande – nuvarande förutsättningar och beslutsprocess .....	121
4.2.1	Förutsättningar för omedelbart omhändertagande .....	121
4.2.2	Beslut om omedelbart omhändertagande.....	123
4.2.3	Handläggning av omedelbart omhändertagande utanför kontorstid .....	124
4.3	Beslut om omedelbart omhändertagande i våra nordiska grannländer.....	128
4.3.1	Danmark.....	128
4.3.2	Finland .....	128
4.3.3	Norge .....	129
4.4	Brottsutredande myndigheters möjligheter att överlämna barn till socialtjänsten .....	130
4.4.1	Inledning.....	130
4.4.2	Kvarhållande av brottsmisstänkta barn hos polisen för överlämnande till socialtjänsten.....	130

4.4.3	Polisiära omhändertaganden av barn i allvarliga risksituationer för överlämnande till socialtjänsten.....	131
4.4.4	Särskilt om omedelbart omhändertagande vid häktning.....	132
4.5	Delning av information och samverkan mellan brottsutredande myndigheter och socialtjänsten .....	132
4.5.1	Inledning.....	132
4.5.2	Informationsflödet mellan brottsutredande myndigheter och socialtjänst om barn och unga som far illa .....	133
4.5.3	Myndighetssamverkan för barn och unga som begår eller riskerar att begå brott .....	135
4.6	Om åklagare.....	137
4.6.1	Åklagarmyndighetens uppdrag .....	137
4.6.2	Åklagares utbildning.....	138
4.6.3	Åklagarmyndighetens jourverksamhet.....	139
4.7	En sammanfattning av identifierade brister som berör beslut om omedelbart omhändertagande enligt LVU.....	140
4.8	Synpunkter till utredningen på möjligheten för åklagare att fatta beslut om omedelbart omhändertagande.....	140
4.8.1	Inledning.....	140
4.8.2	Socialsekreterare.....	141
4.8.3	Referensgrupp med barn- och ungdomsåklagare.....	141
4.8.4	Poliser .....	143
4.8.5	En sammanfattning av synpunkter på en ordning där åklagare har möjlighet att fatta beslut om omedelbara omhändertaganden .....	143
4.9	Överväganden och förslag.....	145
4.9.1	Inledande överväganden .....	145
4.9.2	Åklagare bör inte kunna fatta beslut om omedelbart omhändertagande.....	145
4.9.3	Övriga förslag.....	153

<b>5</b>	<b>Tidsfrister vid beslut om omedelbart omhändertagande och verkställighet av vård.....</b>	<b>155</b>
5.1	Inledning.....	155
5.2	Tidsfristen för underställande av beslut om omedelbart omhändertagande.....	155
5.2.1	Uppdraget .....	155
5.2.2	Omedelbart omhändertagande .....	156
5.2.3	Tidsfristen för underställande av beslut om omedelbart omhändertagande .....	157
5.2.4	Enskildas rätt att underrättas om beslut .....	159
5.2.5	Synpunkter till utredningen.....	160
5.2.6	Överväganden och förslag.....	161
5.3	Tidsfristen för verkställighet av beslut om omhändertagande för vård .....	167
5.3.1	Uppdraget .....	167
5.3.2	Tidsfristen för att verkställa rättsens beslut om vård enligt 2 eller 3 § LVU .....	168
5.3.3	Verkställighet när barnet eller den unge befinner sig i ett annat land.....	168
5.3.4	Leder tidsfristen för verkställighet till att beslut hinner förfalla när barn eller unga befinner sig utomlands? .....	172
5.3.5	Nordisk utblick .....	173
5.3.6	Överväganden och förslag.....	175
<b>6</b>	<b>Förutsättningarna för att ett omhändertagande för vård ska upphöra.....</b>	<b>181</b>
6.1	Inledning.....	181
6.1.1	Uppdraget .....	181
6.1.2	Utgångspunkter.....	182
6.1.3	Disposition.....	182
6.2	Förtydligande av vad som krävs för att ett omhändertagande för vård ska upphöra .....	183
6.2.1	Inledning .....	183
6.2.2	Förutsättningarna för ett omhändertagandes upphörande enligt nu gällande regelverk .....	185

6.2.3	Närmare om kravet på varaktig och genomgripande förändring vid vård enligt 2 § LVU .....	190
6.2.4	Närmare om förutsättningarna för upphörande av omhändertagande för vård med stöd av 3 § LVU .....	194
6.2.5	Vilken betydelse får våra förslag om grunderna för omhändertagande för vård för prövningen av omhändertagandets upphörande? .....	197
6.2.6	Nordisk utblick .....	199
6.2.7	Bestämmelser om upphörande av tvångsvård i annan lagstiftning.....	202
6.2.8	Hur länge pågår vård enligt LVU? .....	204
6.2.9	Forskning av betydelse för vårdens upphörande.....	206
6.2.10	Synpunkter till utredningen .....	207
6.2.11	Sammanfattning av brister i förutsättningarna för vårdens upphörande .....	208
6.3	Information till vårdnadshavare om skälen för ett omhändertagande och vad som krävs för att vården ska upphöra .....	209
6.3.1	Inledning.....	209
6.3.2	Hur ges information till vårdnadshavare i samband med ett omhändertagande för vård i dag? .....	210
6.3.3	Vårdnadshavares upplevelser av tillgången till information vid omhändertaganden .....	215
6.3.4	Föräldrastöd .....	218
6.3.5	Synpunkter till utredningen .....	223
6.3.6	Nordisk utblick .....	223
6.3.7	Sammanfattning av brister i hur information lämnas till vårdnadshavare .....	226
6.4	Överväganden och förslag.....	227
6.4.1	Inledande överväganden .....	227
6.4.2	Förtydligande av vad som krävs för att ett omhändertagande för vård ska upphöra .....	227

6.4.3	Information till vårdnadshavare om skälen för ett omhändertagande och vad som krävs för att vården ska upphöra .....	243
6.4.4	Bättre tillgång till statistik.....	251
<b>7</b>	<b>Stärkt skydd och rättssäkerhet vid umgänge och upphörande av ett omhändertagande .....</b>	<b>255</b>
7.1	Inledning.....	255
7.1.1	Uppdraget .....	255
7.1.2	Utgångspunkter.....	255
7.2	Förutsättningar för säkra bedömningar i LVU vid umgänge och vårdens upphörande.....	256
7.2.1	Inledning .....	256
7.2.2	Umgänge och vårdens upphörande – nu gällande regelverk .....	257
7.2.3	Umgänge och barnets bästa .....	260
7.2.4	Underlag och verktyg för bedömningar om umgänge och vårdens upphörande.....	266
7.2.5	Nordisk utblick .....	272
7.2.6	Synpunkter till utredningen.....	275
7.2.7	Överväganden och förslag.....	277
7.3	Vilka ska kunna överklaga beslut om umgängesbegränsning?.....	290
7.3.1	Inledning .....	290
7.3.2	Rätten till umgänge .....	292
7.3.3	Begränsning av umgänge .....	295
7.3.4	Överklagande av beslut om umgängesbegränsning.....	303
7.3.5	Sammanfattning.....	307
7.3.6	Europakonventionen och rätten till domstolsprövning .....	311
7.3.7	Nordisk utblick .....	312
7.3.8	Synpunkter från barn och unga .....	312
7.3.9	Överväganden och förslag.....	313
7.4	Obligatoriska drogtestar .....	325
7.4.1	Inledning .....	325
7.4.2	Grundläggande rättigheter .....	328

7.4.3	Nuvarande bestämmelser om provtagning inför umgänge och vårdens upphörande i LVU .....	333
7.4.4	Drogtester och provtagningar i annan lagstiftning.....	334
7.4.5	Synpunkter till utredningen om behov av obligatoriska drogtestar .....	337
7.4.6	Finns det ändamålsenliga provtagningsmetoder inför umgänge? .....	340
7.4.7	Överväganden och förslag.....	341
7.5	Socialnämndens skyldighet att noga förbereda barns återförening med vårdnadshavare .....	354
7.5.1	Inledning.....	354
7.5.2	Nuvarande regelverk.....	355
7.5.3	Finns det ett behov av att stärka och konkretisera en socialnämnds ansvar att förbereda barns återförening med vårdnadshavare?.....	356
7.5.4	Överväganden och bedömning .....	358
<b>8</b>	<b>Uppföljning av ett barns situation.....</b>	<b>361</b>
8.1	Inledning.....	361
8.1.1	Disposition .....	362
8.2	Uppföljning efter att ett omhändertagande för vård har upphört .....	362
8.2.1	Uppdraget.....	362
8.2.2	Bakgrund.....	363
8.2.3	Gällande regelverk.....	364
8.2.4	Erfarenheter av och synpunkter till utredningen om uppföljning efter avslutad vård enligt LVU.....	367
8.3	Uppföljning enligt socialtjänstlagen.....	368
8.3.1	Uppdraget.....	368
8.3.2	Bakgrund.....	369
8.3.3	Nuvarande reglering och tillämpning .....	370
8.3.4	Tidsgräns för uppföljning efter avslutad placering enligt socialtjänstlagen.....	373

8.3.5	Obligatorisk uppföljning efter avslutad placering.....	374
8.3.6	Uppföljning efter omfattande insatser i hemmet.....	375
8.4	Uppgiftsskyldighet inom ramen för uppföljningen.....	379
8.4.1	Inledning.....	379
8.4.2	Socialnämndens möjlighet att hämta in uppgifter enligt nu gällande regelverk.....	379
8.5	Ansvarsfördelningen mellan kommuner vid uppföljning...	382
8.5.1	Uppdraget .....	382
8.5.2	Bakgrund.....	382
8.5.3	Nuvarande reglering och tillämpning.....	384
8.6	Överväganden och förslag.....	386
8.6.1	Inledande överväganden.....	386
8.6.2	Uppföljningstiden efter att ett omhändertagande för vård har upphört förlängs till ett år .....	387
8.6.3	Uppföljningsskyldigheten ska inte gälla när ett omhändertagande upphört i samband med en vårdnadsöverflyttning .....	390
8.6.4	Uppföljning av ett barns situation enligt socialtjänstlagen.....	392
8.6.5	Det ska inte införas någon uppgiftsskyldighet under en uppföljning .....	397
8.6.6	Ansvarsfördelningen mellan kommuner vid uppföljning av ett barns situation.....	399
<b>9</b>	<b>Återstående frågor .....</b>	<b>403</b>
9.1	Inledning.....	403
9.2	Ökat skydd för syskon .....	403
9.2.1	Inledning.....	403
9.2.2	Socialnämndens åtgärder vid orosanmälningar....	404
9.2.3	Danmarks regelverk för att fånga upp syskon till barn som far illa.....	406
9.2.4	Överväganden och förslag.....	407

9.3	Placering på särskilda ungdomshem.....	412
9.3.1	Inledning.....	412
9.3.2	Överväganden och bedömning .....	413
<b>10</b>	<b>Ikraftträdande och övergångsbestämmelser .....</b>	<b>417</b>
10.1	Ikraftträdande .....	417
10.2	Övergångsbestämmelser .....	419
<b>11</b>	<b>Konsekvenser av förslagen .....</b>	<b>421</b>
11.1	Inledning.....	421
11.2	Konsekvenser för barn och unga.....	422
11.3	Konsekvenser för jämlikhet och jämställdhet mellan könen.....	422
11.4	Ekonomiska konsekvenser.....	423
11.4.1	Ökad sakkunskap i LVU-processen .....	423
11.4.2	En begränsad och subsidiär befogenhet för åklagare att fatta beslut om omedelbart omhändertagande .....	425
11.4.3	Tidsfristen för verkställighet beslut om omhändertagande för vård .....	426
11.4.4	Förutsättningar för vårdens upphörande.....	427
11.4.5	Stärkt skydd och rättssäkerhet vid umgänge och vårdens upphörande .....	430
11.4.6	Uppföljning .....	432
11.4.7	Sammanfattning .....	433
11.5	Samhällsekonomiska konsekvenser.....	433
11.6	Konsekvenser för den kommunala självstyrelsen.....	434
11.7	Övriga konsekvenser .....	435

<b>12</b>	<b>Författningskommentar .....</b>	<b>437</b>
12.1	Allmänt om förslagen till lagändringar .....	437
12.2	Förslaget till lag om provtagning av vårdnadshavare och föräldrar inför umgänge och upphörande av omhändertagande för vård.....	437
12.3	Förslaget till lag om ändring i lagen (1990:52) med särskilda bestämmelser om vård av unga.....	439
12.4	Förslaget till lag om ändring i lagen (1996:981) om besöksinskränkningar vid viss tvångsvård.....	455
12.5	Förslaget till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslag (2009:400).....	456
12.6	Förslaget till lag om ändring i socialtjänstlagen (2025:400).....	457
	<b>Referenser .....</b>	<b>463</b>
<b>Bilagor</b>		
Bilaga 1	Kommittédirektiv 2023:160 .....	473
Bilaga 2	Kommittédirektiv 2024:114 .....	491



# Förkortningar

A.a.	Anfört arbete, dvs. tidigare nämnd källa i noterna
Barnkonventionen	FN:s konvention om barnets rättigheter
Barnrättskommittén	FN:s kommitté för barnets rättigheter
BBIC	Barns behov i centrum, ett verksamhetssystem som socialtjänsten använder i utredning av barns sociala situation
Brå	Brottsförebyggande rådet
BUP	Barn- och ungdomspsykiatri
Dir.	Direktiv
Dnr	Diarienummer
Ds	Departementsserien
Europadomstolen	Europeiska domstolen för de mänskliga rättigheterna
Europakonventionen	Europeiska konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna
HFD	Högsta förvaltningsdomstolen
HVB	Hem för vård eller boende
IVO	Inspektionen för vård och omsorg
JO	Riksdagens ombudsmän

LPT	Lagen (1991:1128) om psykiatrisk tvångsvård
LRV	Lagen (1991:1129) om rättspsykiatrisk vård
LVM	Lagen (1988:870) om vård av missbrukare i vissa fall
LVU	Lagen (1990:52) med särskilda bestämmelser om vård av unga
LUL	Lagen (1964:167) med särskilda bestämmelser om unga lagöverträdare
MFOF	Myndigheten för familjerätt och föräldraskapsstöd
RÅ	Regeringsrättens årsbok
SBU	Statens beredning för medicinsk och social utvärdering
SiS	Statens institutionsstyrelse
SKR	Sveriges kommuner och regioner
SOSFS	Socialstyrelsens föreskrifter
SOU	Statens offentliga utredningar

# Sammanfattning

## Inledning

### Uppdraget

Utredningens uppdrag enligt det ursprungliga direktivet (bilaga 1) har varit att föreslå åtgärder i syfte att stärka barnrättsperspektivet vid vård enligt lagen (1990:52) med särskilda bestämmelser om vård av unga (LVU). I tilläggsdirektivet (bilaga 2) utvidgades uppdraget till att även avse vissa frågor som rör placeringar med stöd av socialtjänstlagen (2025:400).

I april 2025 överlämnade utredningen ett delbetänkande (SOU 2025:38) med en översyn av grunderna för vård enligt LVU. Utredningen redovisar i detta slutbetänkande arbetet med övriga uppdrag i utredningens ursprungliga direktiv samt uppdragen i tilläggsdirektiven. Till dessa uppdrag hör bland annat att lämna förslag för att stärka skyddet och rättssäkerheten i samband med umgängessituationer och vårdens upphörande, att se över förbättringar av möjligheterna att besluta om och verkställa omhändertaganden samt att se över behovet av ökad sakkunskap i ärenden och mål enligt LVU.

### Utgångspunkter

Utredningens ambition har varit att principen om barnets bästa och kravet på proportionalitet ska få ett tydligare genomslag och att lagstiftningen ska leva upp till grundläggande rättssäkerhetskrav vad gäller likabehandling, förutsebarhet och ändamålsenlighet. En central utgångspunkt i utredningens arbete har varit att LVU är en skyddslagstiftning för barn och unga. Intresset av samhällsskydd kan och ska inte beaktas vid beslut och åtgärder med stöd av lagen.



**Socialdepartementet**  
Enheten för socialtjänst och funktionshinderspolitik

## Remittering av betänkandet Rättssäker samhällsvård för barn och unga (SOU 2026:8)

### Remissinstanser

1. Abbott Toxicology
2. Ale kommun
3. Almega Utbildning
4. Arboga kommun
5. Autism Sverige
6. Barnens rätt i samhället
7. Barnläkarföreningen
8. Barnombudsmannen
9. Blekinge tingsrätt
10. Danderyds kommun
11. Domstolsverket
12. Ekobrottsmyndigheten
13. Familjerättssociomernas Riksförening
14. Funktionsrätt Sverige
15. Föreningen Sveriges Socialchefer
16. Föreningen Vårdnad Boende Umgänge i Sverige
17. Förvaltningsrätten i Linköping
18. Förvaltningsrätten i Luleå

19. Förvaltningsrätten i Malmö
20. Föräldraföreningen Mot Narkotika
21. Gävle kommun
22. Göteborgs kommun
23. Halmstads kommun
24. Helsingborgs kommun
25. Hudiksvalls kommun
26. Idéburna Skolors Riksförbund
27. Inspektionen för vård och omsorg
28. Institutet för mänskliga rättigheter
29. Institutionen för socialt arbete (Stockholms universitet)
30. Integritetsskyddsmyndigheten
31. Jokkmokks kommun
32. Jämställdhetsmyndigheten
33. Kammarrätten i Stockholm
34. Kammarrätten i Sundsvall
35. Kiruna kommun
36. Kriminalvården
37. Kungsbacka kommun
38. Kävlinge kommun
39. Landskrona kommun
40. Luleå kommun
41. Lunds kommun
42. Lunds universitet
43. Lycksele kommun
44. Malmö kommun
45. Maskrosbarn
46. Myndigheten för delaktighet
47. Myndigheten för familjerätt och föräldraskapsstöd
48. Myndigheten för vård- och omsorgsanalys

49. Nacka kommun
50. Norrköpings tingsrätt
51. Nybro kommun
52. Nykvarns kommun
53. Polismyndigheten
54. Ragunda kommun
55. Region Norrbotten
56. Region Skåne
57. Region Stockholm
58. Region Västerbotten
59. Region Västra Götaland
60. Region Örebro
61. Region Östergötland
62. Riksdagens ombudsmän
63. Riksförbundet Attention
64. Riksföreningen för skolsköterskor
65. Rädda Barnen
66. Rättsmedicinalverket
67. Skinnskattebergs kommun
68. Socialstyrelsen
69. Socialstyrelsens rättsliga råd
70. Sollentuna kommun
71. Specialpedagogiska skolmyndigheten
72. Staffanstorps kommun
73. Statens institutionsstyrelse
74. Statens skolinspektion
75. Statens skolverk
76. Stiftelsen Allmänna Barnhuset
77. Stockholms kommun
78. Svenska Drogtester AB

79. Svenska Föreningen för Barn- och Ungdomspsykiatri
80. Svenska Psykiatriska föreningen
81. Svenska Skolläkarföreningen
82. Sveriges advokatsamfund
83. Sveriges Kommuner och Regioner
84. Sveriges läkarförbund
85. Sveriges Lärare
86. Sveriges Makalösa Föräldrar
87. Sveriges Psykologförbund
88. Sveriges Skolkuratorers Förening
89. Sundsvalls kommun
90. Umeå kommun
91. Vellinge kommun
92. Växjö kommun
93. Åklagarmyndigheten
94. Åsele kommun

Remissvaren ska ha kommit in till Socialdepartementet **senast den 10 augusti 2026**. Svaren bör lämnas per e-post till [s.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:s.remissvar@regeringskansliet.se) och med kopia till [s.sof@regeringskansliet.se](mailto:s.sof@regeringskansliet.se). Ange diarienummer S2026/00236 och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet.

Svaret bör lämnas i två versioner: den ena i ett bearbetningsbart format (t.ex. Word), den andra i ett format (t.ex. pdf) som följer tillgänglighetskraven enligt lagen (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service. Remissinstansens namn ska anges i namnet på respektive dokument.

Remissvaren kommer att publiceras på regeringens webbplats.

I remissen ligger att regeringen vill ha synpunkter på förslagen eller materialet i betänkandet. Om remissen är begränsad till en viss del av betänkandet, anges detta inom parentes efter remissinstansens namn i

remisslistan. En sådan begränsning hindrar givetvis inte att remissinstansen lämnar synpunkter också på övriga delar.

**Myndigheter under regeringen** är skyldiga att svara på remissen. En myndighet avgör dock på eget ansvar om den har några synpunkter att redovisa i ett svar. Om myndigheten inte har några synpunkter, räcker det att svaret ger besked om detta.

För **andra remissinstanser** innebär remissen en inbjudan att lämna synpunkter.

Betänkandet kan laddas ned från Regeringskansliets webbplats [www.regeringen.se](http://www.regeringen.se).

Remissinstanserna kan utan kostnad beställa tryckta exemplar av betänkandet via ett [beställningsformulär hos Multiply Solutions](#), tidigare Åtta45.

Råd om hur remissyttranden utformas finns i Statsrådsberedningens promemoria [Svara på remiss \(SB PM 2021:1\)](#). Den kan laddas ned från Regeringskansliets webbplats [www.regeringen.se](http://www.regeringen.se).

Departementsråd

Kopia till

Multiply Solutions, e-postadress: [regeringskansliet@multiplysolutions.se](mailto:regeringskansliet@multiplysolutions.se)

## Förslag till beslut gällande markanvisning Västra entrén, Kronandalen

Ärendenr 2026/869-3.1.2.7

### Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut

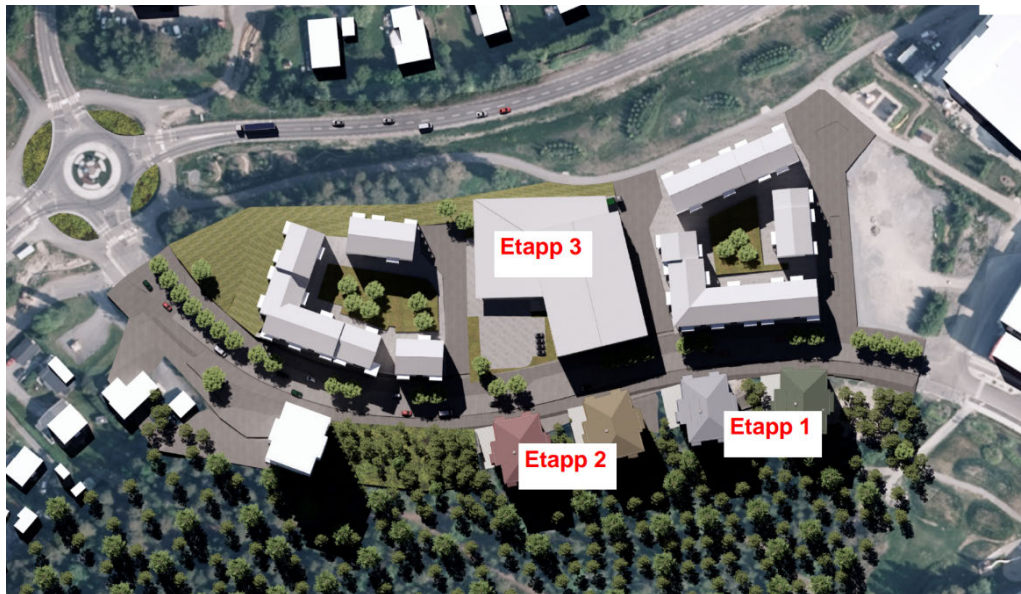
1. Kommunstyrelsen beslutar att Lulebo AB får markanvisning till fastigheterna Vanten 1, Toppluvan 1 och Remmen 1 inom Kronandalen till och med 3 år efter beslut hos kommunstyrelsen i enlighet med bifogat markanvisningsavtal.
2. Mark- och exploateringschefen får rätt att underteckna eventuella ändringar och tillägg enligt 12 § markanvisningsavtalet, eventuellt medgivande om vidareöverlåtelse av markanvisningsavtalet enligt 13 § samma avtal samt efterföljande överlåtelsehandlingar.

### Sammanfattning av ärendet

Kronandalen är ett av Luleå kommuns pågående stadsutvecklingsprojekt och omfattar ca 2 000 bostäder som ska byggas upp över tid. Kronandalen är indelat i sex olika etapper, varav denna markanvisning är inom etapp Västra entrén. De andra etapperna Parken, Stadsdelscentrum, Södra entrén, Norra entrén och Östra entrén är under planering och utbyggnad. För Västra entrén pågår arbete med att ta fram en ny detaljplan för del av Kronan, Logementet 1, Skidan 1 och del av Kronan 1:1.

Lulebo AB har inkommit med ett förslag avseende Västra Entrén. Lulebo kommer att tilldelas markanvisning för etapperna 1 till 6. Denna markanvisning reglerar etapp 1 till 3. Se karta i bilaga 1. Kommande etapper regleras i separata avtal.

Byggherren ska bebygga markanvisningsområdet med flerbostadshus, mobilitetshus och livsmedelsbutik. Bostäderna ska upplåtas med hyresrätt. Etapp 1 och 2 innefattar flerbostadshus och etapp 3 innefattar mobilitetshus och livsmedelsbutik.



### **Dialog**

Dialog har förts mellan kommunstyrelseförvaltningen och bolaget om projektet. Internt har dialog förts inom kommunstyrelseförvaltningen.

### **Beslutsunderlag**

- Markanvisningsavtal - (Västra entrén)
- Bilaga 1 - Kronan Västra Entrén - Etappindelning
- Bilaga 2 – Byggherrens förslag, Kronan Västra Entrén - Gestaltning

Erik Johansson  
Projektledare

### **Beslutet skickas till**

Lulebo AB  
Kommunstyrelseförvaltningen, mark- och exploateringskontoret

## MARKANVISNINGSAVTAL

LULEÅ KOMMUN

---

Detta markanvisningsavtal har träffats mellan:

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

Lulebo AB, org nr 556007-0541  
Köpmangatan 27  
972 33 Luleå ("Byggherren")

### § 1 Bakgrund

Kronandalen är ett av Luleå kommuns pågående stadsutvecklingsprojekt och omfattar ca 2 000 bostäder som ska byggas upp över tid. Kronandalen är indelat i sex olika etapper, varav denna markanvisning är inom etapp "Västra entrén". De andra etapperna "Parken", "Stadsdelscentrum", "Södra entrén", "Norra entrén" och "Östra entrén" är under planering och utbyggnad. För "Västra entrén" pågår arbete med att ta fram en ny detaljplan "Detaljplan för del av Kronan, Logementet 1, Skidan 1 och del av Kronan 1:1", nedan kallad Detaljplanen.

Lulebo AB har inkommit med ett förslag avseende Västra Entrén. Lulebo kommer att tilldelas markanvisning för etapperna 1 till 6. Denna markanvisning reglerar Etapp 1 till 3. Se karta Bilaga 1. Kommande etapper regleras i separata avtal.

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

### § 2 Markanvisning

Byggherren erhåller markanvisning till Etapp 1, 2 och 3 som utgör del av fastigheterna Logementet 1 och Kronan 1:1, härnäst benämnt markanvisningsområdet, för uppförande av flerbostadshus, mobilitetshus och livsmedelsbutik. Markanvisningsområdet har markerats på bifogad karta, se Bilaga 1. Området kommer definieras tydligare när Detaljplanen kommit längre i sin process.

Markanvisningen ger Byggherren 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 som längst till och med 3 år efter det att detta avtal tecknats. Om särskilda skäl föreligger kan avtalet förlängas under förutsättning att Byggherren aktivt drivit projektet och inte själv orsakat förseningen.

### **§ 3 Byggherrens förslag och markens bebyggande**

Byggherren ska bebygga markanvisningsområdet med flerbostadshus, mobilitetshus och livsmedelsbutik. Bostäderna ska upplåtas med hyresrätt.

Byggherrens förslag till utformning och gestaltning framgår av Bilaga 2. Byggherren förbinder sig att fortsätta samarbetet med angiven arkitekt och landskapsarkitekt fram till bygglov och tecknande av marköverlåtelse. Byte av redovisad arkitekt och landskapsarkitekt får endast ske efter godkännande från kommunen.

### **§ 4 Proaktiv bygglovsprocess**

Byggherren ska samråda med kommunen genom mark- och exploateringskontoret/projekt Kronan avseende gestaltning av planerad byggnation innan ansökan om bygglov lämnas in till ansvarig myndighet. Syftet är att samråda om bebyggelseförslaget stämmer överens med det förslag som inlämnats till kommunen vid intresseanmälan.

Samråd ska initieras av Byggherren inför/när Byggherren påbörjat arbetet med bygglovshandlingarna. Kommunen ska ges möjlighet att lämna synpunkter på förslagets gestaltning i god tid innan bygglovsansökan lämnas in till ansvarig myndighet.

### **§ 5 Marköverlåtelse**

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

Avtalet kommer att villkoras med en byggnadsskyldighet som innebär att Byggherren måste påbörja byggnation i väsentlig omfattning inom viss tid efter avtalets undertecknande. Vad som avses som väsentlig omfattning i det enskilda fallet baseras bl.a. på byggnadsteknik. Det innebär att Byggherren/bolaget enbart erhåller vilande lagfart till dess att villkoret om byggnadsskyldighet är uppfyllt.

Köpeskillingen ska baseras på marknadspriset vid tiden för tecknande av marköverlåtelse- och genomförandeavtal.

Köpeskillingen ska erläggas på tillträdesdagen.

#### **§ 6 Markens skick**

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

#### **§ 7 Kostnader**

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

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

Kommunen ansöker om och bekostar avstyckning av markanvisningsområdet.

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

#### **§ 8 Tillträde**

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

#### **§ 9 Vatten, avlopp och dagvatten**

Det markanvisade området ligger inom verksamhetsområde för vatten och avlopp samt dagvatten. Förbindelsepunkt med mätarbrunn för vatten samt förbindelsepunkt för avlopp och dagvatten kommer att upprättas för området som ingår i markanvisningsområdet. Byggherren bygger sedan internt nät från förbindelsepunkterna för ovan nämnda anläggningar.

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

Dagvatten ska omhändertas inom den markanvisade fastigheten. Dagvatten får anslutas på kommunens nät av kommunen anvisad punkt.

#### **§ 10 Bulleråtgärder**

Byggherren 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.

Byggherren 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 Byggherren inte genomför projektet i den takt och/eller i enlighet med de villkor som framgår av detta avtal.

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

#### **§ 12 Ändringar och tillägg**

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

#### **§ 13 Vidareöverlåtelse**

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

#### **§ 14 Avtalsexemplar**

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

#### **§ 15 Kommunens godkännande**

Avtalet gäller under förutsättning av kommunstyrelsens godkännande.

Luleå 2026-

För Luleå Kommun

Luleå 2026-

För Byggherren

.....

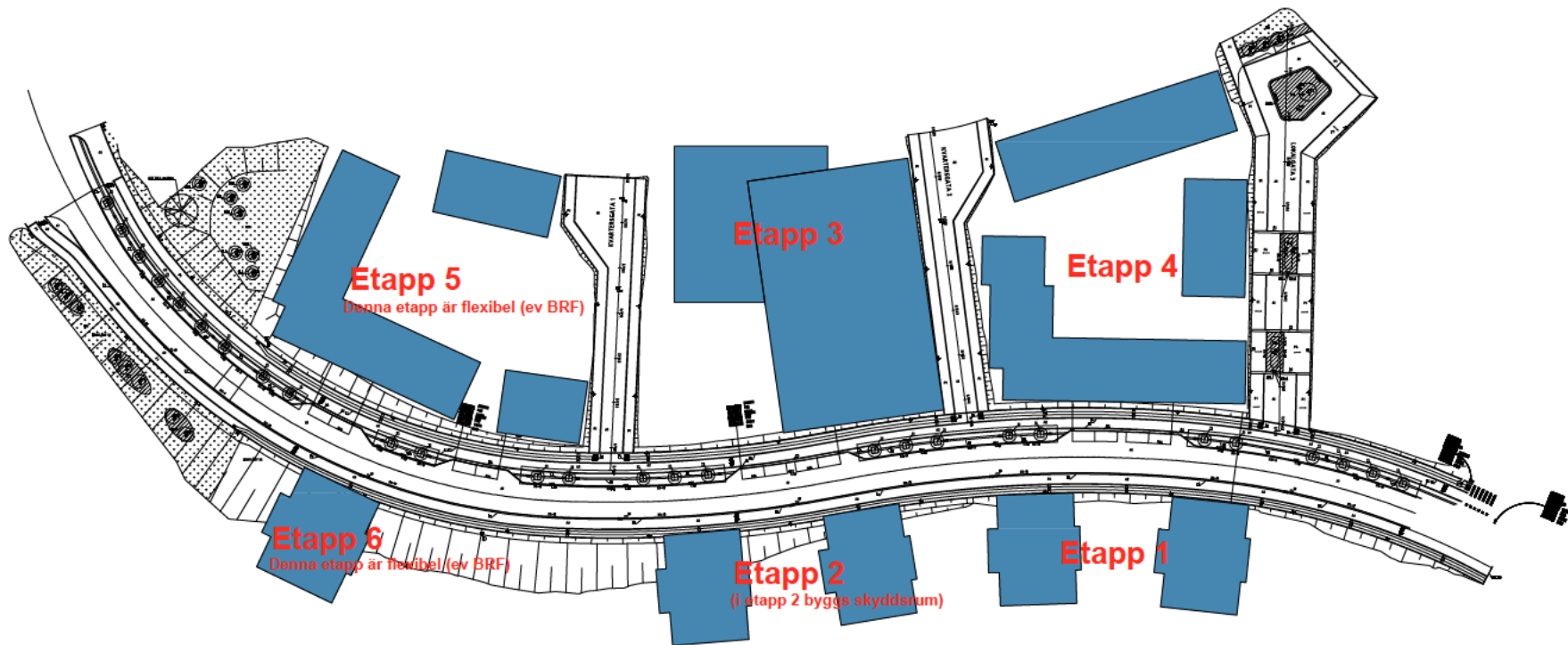
.....

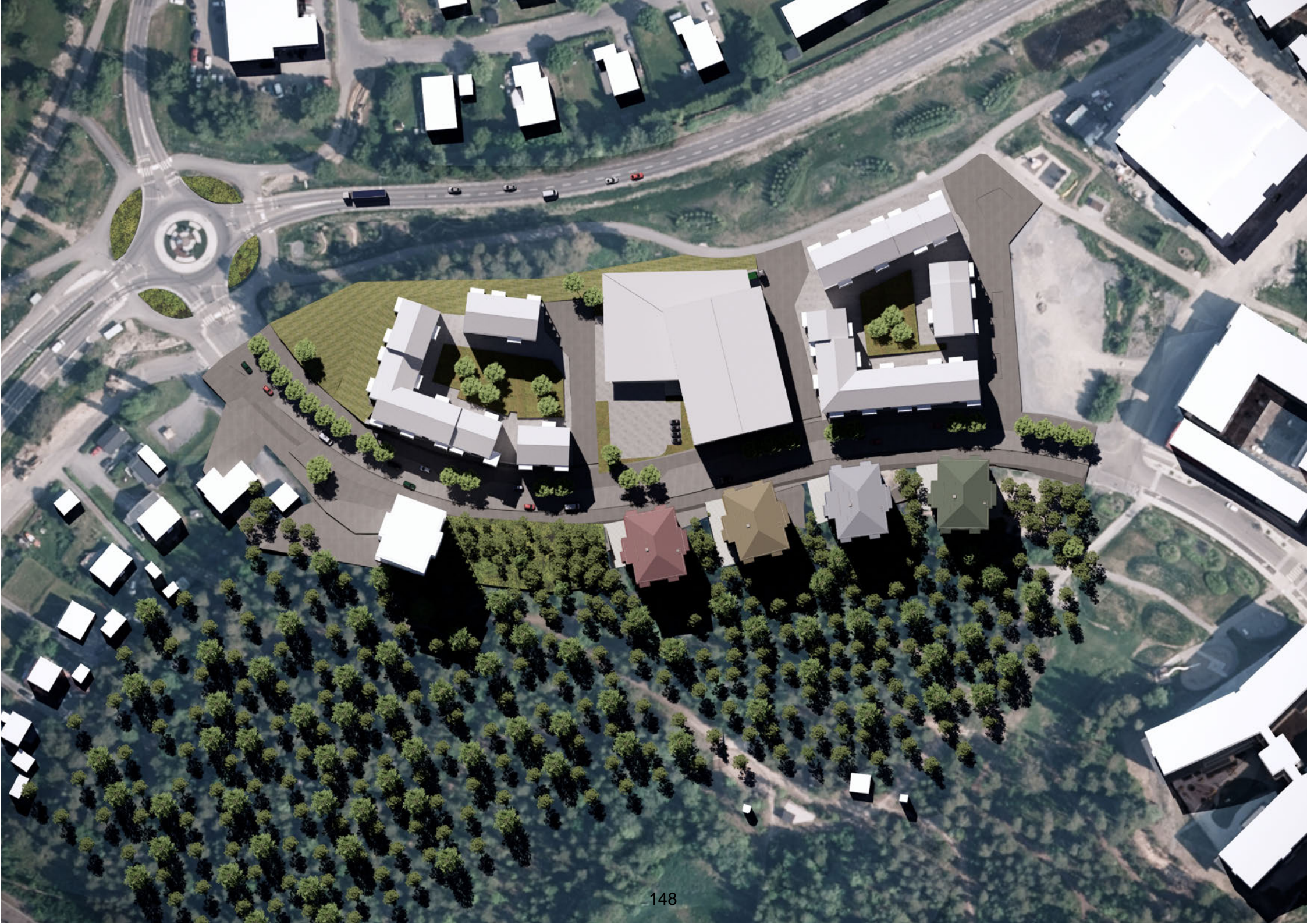
För Byggherren

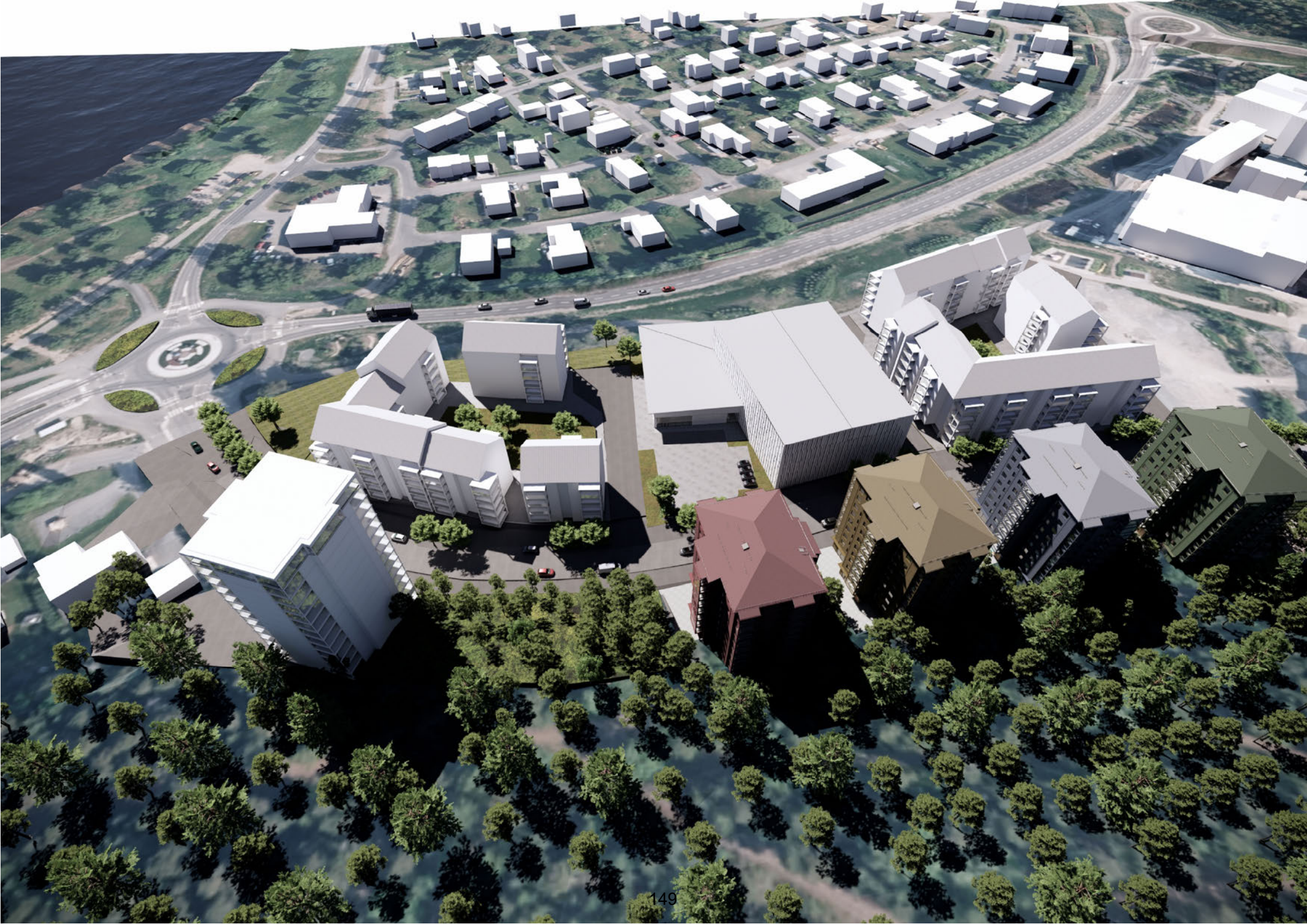
.....

Bilaga 1: Karta markanvisningsområde

Bilaga 2: Byggherrens förslag









## Förslag till beslut gällande ändring av stadsplan, Kvarteret Skepparen m.fl.

Ärendenr 2026/38-3.1.1.3

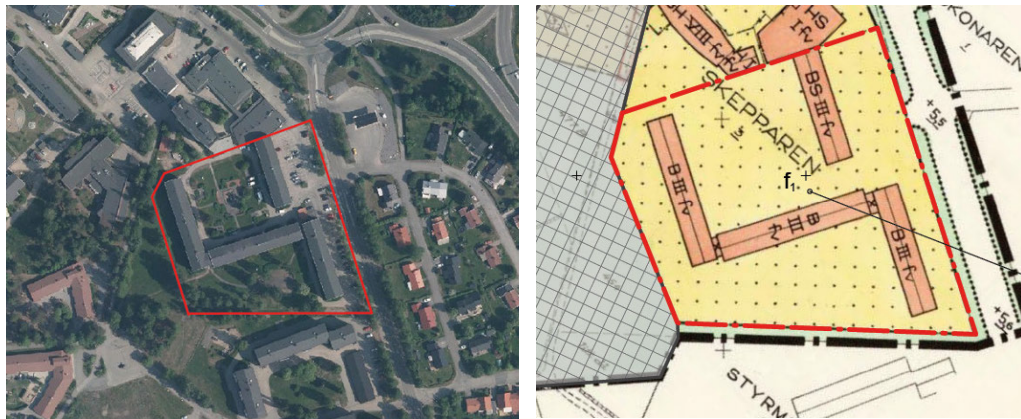
### Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att anta Ändring av Stadsplan (A273), Kvarteret Skepparen m.fl.

### Sammanfattning av ärendet

Nuvarande byggrätt inom fastigheten Skepparen 3 är begränsad och helt anpassad till det ursprungliga bebyggelseförslaget vilket låg till grund för nu gällande detaljplan. Nya behov i form av större balkonger har lett till att planändring behövs, då balkongerna inte kunnat hanteras genom bygglov på gällande stadsplan.

Samhällsbyggnadsutskottet beslutade 2026-01-26 § 8 att ge kommunstyrelseförvaltningen i uppdrag att upprätta förslag till ändring av detaljplan för del av Skepparen 3 med syfte att pröva förutsättningarna för att upphäva del av prickmarken för att ge en större och mer flexibel byggrätt för att möjliggöra utanpåliggande balkonger.



Figur 1. Till vänster, Översiktskarta över ändringsområdet intill Mjölkkuddens centrum. Till höger, Gällande detaljplan och ändringsområdet med tillkommande bestämmelse f1.

Ändringen innebär att delar av nu gällande stadsplan kompletteras med en bestämmelse som medger att balkonger uppförs inom marken som inte får bebyggas (f<sub>1</sub>). Detaljplanen bedöms vara förenlig med kommunens översiktsplan.



### **Dialog**

Dialog har genomförts enligt plan- och bygglagens regler för samråd och granskning av detaljplan.

### **Beslutsunderlag**

- Samhällsbyggnadsutskottets beslut 2026-01-26 § 8, KLF Hid: 2026.1033
- Antagande plankarta - Del av Skepparen 3, KLF Hid: 2026.5933
- Antagande planbeskrivning Del av Skepparen 3, KLF Hid: 2026.5934
- Granskningsutlåtande och Samrådsredogörelse - Del av Skepparen 3, KLF Hid: 2026.5935
- Särskilt beslut - Del av Skepparen 3, KLF Hid: 2026.5936

Ruben Norén Selberg  
Planarkitekt

### **Beslutet skickas till**

Sändlista till ärendenummer KLF 2026/38  
Kommunstyrelseförvaltningen, detaljplanekontoret



## § 8

### Planuppdrag för del av Skepparen 3

Ärendenr 2026/38-3.1.1.3

#### Samhällsbyggnadsutskottets beslut

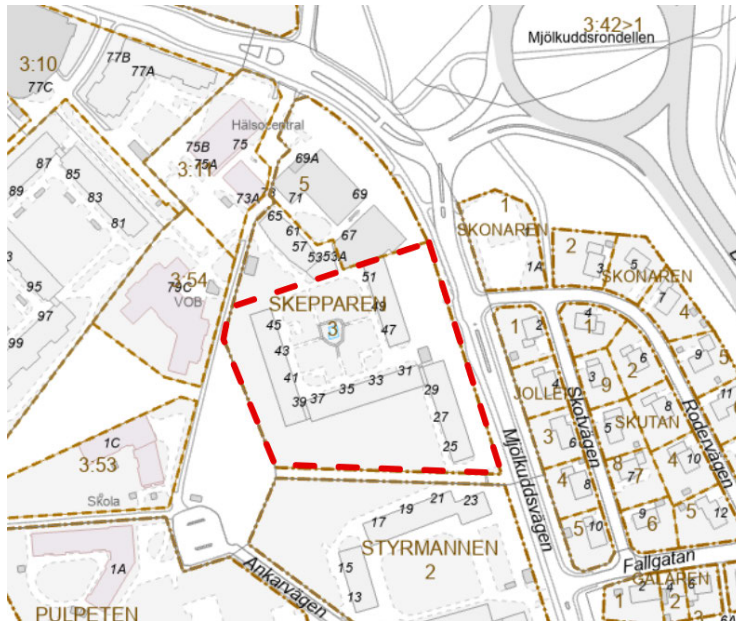
Samhällsbyggnadsutskottet beslutar att ge kommunstyrelseförvaltningen i uppdrag att upprätta förslag till ändring av detaljplan för del Skepparen 3 med syfte att pröva förutsättningarna för att upphäva del av prickmarken för att ge en större och mer flexibel byggrätt för att möjliggöra utanpåliggande balkonger.

#### Sammanfattning av ärendet

HSB Norr har företrätt bostadsrättsföreningen och ansökt om bygglov för tillbyggnad av flerbostadshusen på fastigheten Skepparen 3. Tillbyggnaden omfattar inglasade balkonger. Ansökan gäller både utbyggnad av befintliga balkonger och nya balkonger på några av flerbostadshusen.

Miljö- och byggnadsnämnden har vid flertalet tillfällen beviljat bygglov. Ärendet har sedan överklagats till Länsstyrelsen, som återförvisade ärendet till nämnden. Länsstyrelsens beslut överklagades till Mark- och miljödomstolen som sammantaget bedömer att det saknas förutsättningar att bifalla bygglovsansökan. Mark- och miljödomstolens bedömning är att tillbyggnaderna av balkongerna inte kan ses som en mindre avvikelse.

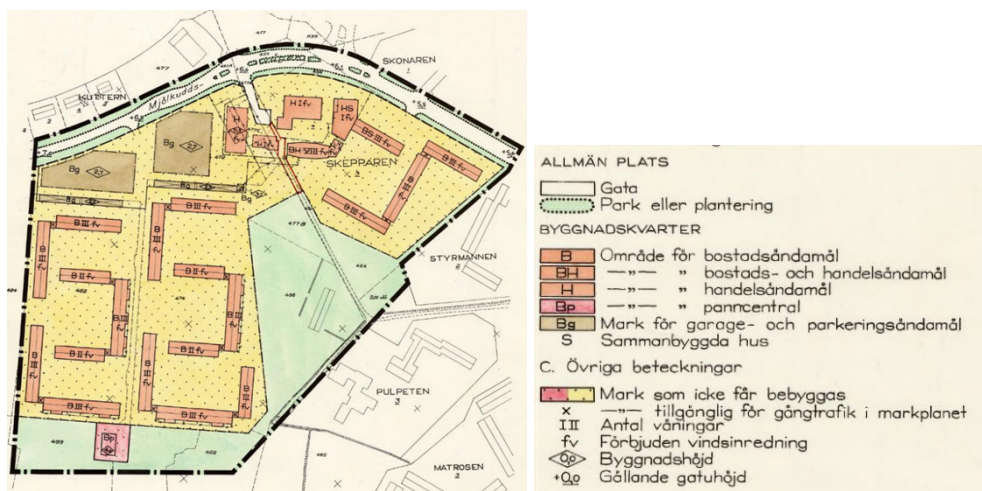
Genom att bevilja bygglov har kommunen tidigare bedömt det lämpligt med en tillbyggnad av nya balkonger.



Streckad yta redovisar ungefärligt planområde.

Gällande detaljplan vann laga kraft år 1968 och togs fram för att möjliggöra en utökad centrumbebyggelse och tillgodose det ökade parkeringsbehovet för centrum- och bostadsbebyggelsen. Vid den tiden var det vanligt att styra byggrätten med prickmarkerad mark, på all yta som inte utgjorde bebyggelse. Prickmarken betyder att marken inte får bebyggas.

För att möjliggöra tillbyggnaden behöver gällande detaljplan ändras och del av prickmarken upphävas.



Utdrag ur gällande detaljplan.

Föreslagen ändring bedöms vara förenlig med översiktsplan 2021.



Kommunstyrelseförvaltningen har föreslagit samhällsbyggnadsutskottet besluta att ge kommunstyrelseförvaltningen i uppdrag att upprätta förslag till ändring av detaljplan för del Skepparen 3 med syfte att pröva förutsättningarna för att upphäva del av prickmarken för att ge en större och mer flexibel byggrätt för att möjliggöra utanpåliggande balkonger.

### **Sammanträdet**

Kommunstyrelseförvaltningen föredrar ärendet.

### **Beslutsgång**

Ordföranden ställer kommunstyrelseförvaltningens förslag under proposition och finner att samhällsbyggnadsutskottet bifaller förslaget.

### **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**

- Miljö- och byggnadsnämndens beslut 2024-03-13 § 34 - Bygglov för tillbyggnad av flerbostadshus på fastigheten Skepparen 3, KLF Hid: 2026.774
- Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut gällande planuppdrag för del av Skepparen 3, KLF Hid: 2026.773

### **Beslutet skickas till**

Kommunstyrelseförvaltningen, kontor Detaljplan  
Bostadsrättsföreningen Skepparen Mjölkudden



# Planbeskrivning Ändring av Stadsplan A 273, Kvarteret Skepparen m.fl.



# Innehållsförteckning

<b>Detaljplanens syfte</b>	<b>3</b>
Syfte	3
<b>Beskrivning av detaljplanen</b>	<b>3</b>
Varför ändring av detaljplan valts.	3
Kvartersmark	3
Genomförandetid	4
Fastighetsrättsliga frågor	4
Tekniska frågor	4
Ekonomiska frågor	5
<b>Planeringsunderlag</b>	<b>5</b>
Kommunala	5
<b>Planeringsförutsättningar</b>	<b>6</b>
Riksintressen	6
Miljö kvalitetsnormer	7
Fysisk miljö	7
<b>Konsekvenser</b>	<b>8</b>
Riksintressen	8
Miljö kvalitetsnormer	8
Fysisk miljö	8
<b>Medverkande i projektet</b>	<b>9</b>

## Detaljplanens syfte

### Syfte

Syftet med ändringen av stadsplanen är att pröva förutsättningarna för en mer flexibel reglering genom att möjliggöra utanpåliggande balkonger.

Föreslagen ändring påverkar inte nuvarande användning utan möjliggör enbart att huvudbyggnader kan förses med balkonger på delar av mark som i gällande plan inte får bebyggas.

Planområdet är i dagsläget bebyggt med fyra bostadsbyggnader i tre våningar bostäder ovan garage.

## Beskrivning av detaljplanen

### Varför ändring av detaljplan valts.

Enligt Boverket kan ändring av detaljplan användas för att anpassa en gällande plan till nya förhållanden och hålla den aktuell utan att genomföra hela den lämplighetsbedömning som görs vid upprättandet av en ny plan. Det finns i lagen ingen uttalad gräns för vad som kan göras inom ramen för ändring. Ändringen ska dock uppfylla plan- och bygglagens, PBL, krav på tydlighet och rymmas inom syftet för den ursprungliga detaljplanen.

Nuvarande byggrätt reglerar byggnadens placering och fotavtryck på ett sätt som inte är enligt praxis i dagsläget, ändringen gör gällande detaljplan mer aktuell och kan möjliggöra dagens behov utan att strida mot syftet i gällande stadsplan.

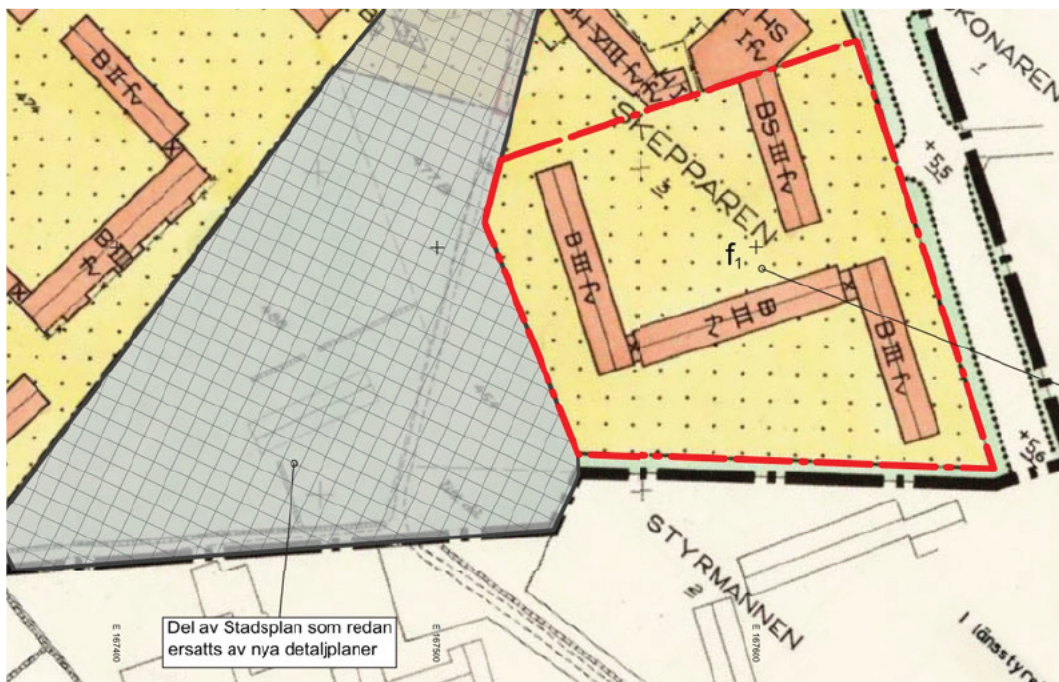
### Kvartersmark

Nuvarande byggrätt är begränsade och helt anpassade till det ursprungliga bebyggelseförslaget som låg till grund för nu gällande detaljplan.

Gällande byggrätt styrs genom ytor, där mark som inte får bebyggas är reglerad med prickad mark. I denna ändring av detaljplan kompletteras gällande regleringar i A273 med en reglering som möjliggör att balkonger får byggas inom prickmarken [f<sub>1</sub>] - **Inom mark som icke får bebyggas medges balkonger.** Regleringen gäller enbart inom ändringens planområde. Regleringen möjliggör ändringens och gällande detaljplans syfte och skapar förutsättningar för en utveckling av befintlig byggnad. Regleringen görs med stöd i PBL 2 Kap 3 §.

Eftersom att tillkommande reglering möjliggör att balkonger uppförs inom prickmarken utan begränsning av avstånd till fastighetsgräns så gäller inte längre 39 § i byggnadsstadgan inom ändringsområdet.

Utsnitt ur ändringen av detaljplan redovisas på nästa sida, ändringsområdet ligger inom röd markering.



Figur 1. Utsnitt ur plankarta, planområde (röd gräns). Skifferat grått område redovisar del av gällande stadsplan som sedan tidigare är ersatt av andra detaljplaner.

## Genomförandetid

Eftersom ändringen av detaljplanen är begränsad i omfattning och endast avser reglering av balkonger, bedöms ändringen inte medföra att detaljplanen får en ny genomförandetid i sin helhet. Den nya bestämmelsen får därför en egen specifik genomförandetid, medan för övriga delar av detaljplanen har genomförandetiden redan löpt ut.

Den tillkommande regleringens genomförandetid är 5 år från det datum planen vinner laga kraft.

## Genomförandefrågor

### Fastighetsrättsliga frågor

Rättigheter

Inom kvartersmarken finns följande ledningsrätt:

- 2580-15/23.1 Ändamål Fjärrvärme, Förmånstagare Luleå Energi Ab

Ledningsrätten påverkas inte av detaljplanens genomförande.

### Tekniska frågor

Teknisk försörjning

Fastigheten Skepparen 3 är idag ansluten till kommunalt vatten- och avlopp, kommunalt dagvattennät, el, fjärrvärme, tele- och IT försörjning.

## Ekonomiska frågor

Ändringen av detaljplan bekostas av fastighetsägaren. Planavtal ska ingås mellan fastighetsägaren och Luleå kommun, planavgift ska därmed inte tas ut vid bygglov.

## Planeringsunderlag

### Kommunala

#### Översiktsplan

Kommunens översiktsplan (2021) anger följande rekommendationer för planområdet:

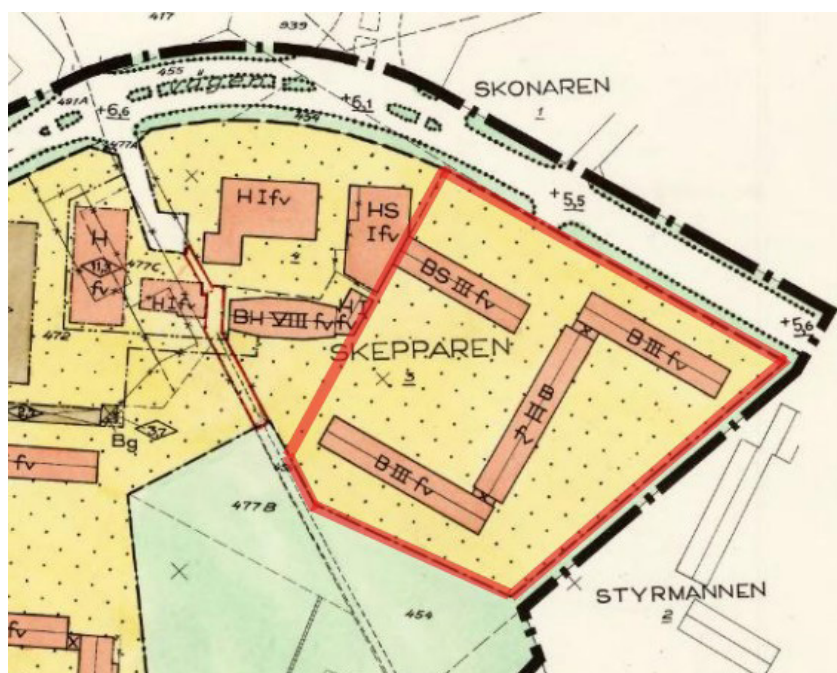
- Område med stads- eller tätortsmässig karaktär, oftast indelad i kvarter. I tätstruktur ingår bostäder, kontor, handel, annan verksamhet, gator, parker och fritidsanläggningar.

Planförslaget bedöms inte strida mot intentionerna i kommunens översiktsplan.

#### Detaljplan

Berört område inom gällande stadsplan (A273, utsnitt över aktuell del redovisas i figur 2 ovan) möjliggör Bostäder i upp till 3 våningar (B och III), utöver angivet våningsantal får vind inte inredas (fv). Byggrätten styrs genom ytor, där mark som inte får bebyggas är reglerad med prickad mark. I vissa lägen reglerar detaljplanen också att byggnad ska placeras mot fastighetsgräns (S).

Ändringen av stadsplanen kommer efter lagakraft att gälla tillsammans med underliggande plan.



Figur 2. Utsnitt ur gällande detaljplan, ändringsområde markerat

## Planuppdrag

Samhällsbyggnadsutskottet beslutade 2026-01-26 § 8 att ge kommunstyrelseförvaltningen i uppdrag att upprätta förslag till ändring av detaljplan för del av Skepparen 3 med syfte att pröva förutsättningarna för att upphäva del av prickmarken för att ge en större och mer flexibel byggrätt för att möjliggöra utanpåliggande balkonger.

Planförslaget föreslås istället att gällande plan kompletteras med en bestämmelse som inom ändringsområdet möjliggör att balkonger kan uppföras inom mark som inte får bebyggas. Regleringen uppnår samma syfte som att upphäva delar av prickmarken.

## Bedömning av betydande miljöpåverkan

Kommunen ska enligt 6 kap 5 § 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. Om betydande miljöpåverkan antas och en strategisk miljöbedömning ska tas fram kan undersökningssamrådet med fördel samordnas med avgränsningssamrådet.

## Kommunens bedömning

Kommunen har tagit ställning till att ändringen av detaljplanen inte bedöms medföra en risk för betydande miljöpåverkan. En strategisk miljöbedömning har därför inte upprättats. Samråd gällande betydande miljöpåverkan har skett med länsstyrelsen under planprocessens samråd. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning (2026-04-14). Särskilt beslut om betydande miljöpåverkan har fattats i enlighet med bedömningen.

## Planförfarande

Ändringen av detaljplanen handläggs enligt reglerna för standardförfarande i enlighet med plan- och bygglagen (2010:900). Ett standardförfarande används då ändringen av detaljplanen bedöms vara förenlig med kommunens översiktsplan, inte är av betydande allmänt intresse samt bedöms inte medföra en betydande miljöpåverkan.

# Planeringsförutsättningar

## Riksintressen

Planområdet ligger inom områden av riksintresse för:

- Riksintresse för totalförsvaret (3 kap 9 § miljöbalken): Stoppområde för höga objekt, Särskild hindersfrihet, Väderradar, Påverkansområde (MSA-området för luftrum).

- Riksintresse för kommunikationer (3 kap 8 § MB)
- Riksintresse- Rörligt friluftsliv (MB 4 kap 2 §):

## Miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormer regleras i 5 kap. Miljöbalken. Det finns miljö kvalitetsnormer (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 miljö kvalitetsnormer.

Planområdet omfattas av MKN för luftkvalitet och vattenkvalitet. Luleå kommun omfattas inte av den framtagna miljö kvalitetsnormen avseende omgivningsbuller.

## Fysisk miljö

### Befintlig bebyggelse

Planområdet gränsar mot Mjölkkuddens Centrum, bebyggelsen består av fyra byggnadskroppar, i höjder motsvarande 3 våningar. Bebyggelsen är uppförda 1962 och är tidstypiska för den tiden med sin avskalade arkitektur och röda tegelfasad. Byggnaderna har sedan dess kompletterats med nya entrépartier och balkongfronter.



Figur 3. Foto befintlig bebyggelse.

# Konsekvenser

## Riksintressen

Ändringen av detaljplanen bedöms inte riskera att påverka berörda riksintressen.

## Miljökvalitetsnormer

### Luft

Detaljplanens genomförande bedöms inte medföra någon betydande påverkan på luftkvaliteten i området.

### Vatten

Ändringarna av detaljplanen bedöms inte medföra någon betydande förändring av föroreningsbelastningen ifrån fastigheten gentemot den gällande detaljplanen. Kommunens generella riktlinjer anger att det vatten som leds till kommunens dagvattennät ska fördröjas lokalt och renas centralt vid recipienterna (Dagvattenplan 2020-2030, Luleå kommun). Detaljplanens genomförande bedöms inte påverka status för Inre Lulefjärden negativt eller möjligheten att uppnå miljökvalitetsnormer.

## Fysisk miljö

### Befintlig bebyggelse

Detaljplanens genomförande innebär att balkonger kan byggas på befintliga flerbostadshus. Detta medför inte fler bostäder men däremot delvis en förändrad skuggbild, påverkan på dagsljusinsläpp till lägenheter som påförs balkonger samt förändringar i byggnadsens uttryck. Förändringarna blir olika beroende på hur de tillkommande balkongerna utformas. Kommunstyrelseförvaltningen gör bedömningen att förändringarna inte riskerar leda till betydande olägenheter för de boende.

En ytterligare bedömning av påverkan på befintliga byggnader och dess tidstypiska arkitektur ska fortsatt hanteras i bygglovsprocessen enligt 8 Kap. 17 §PBL, där det framgår att ändring av byggnad ska utföras varsamt så att hänsyn tas till byggnadens karaktärsdrag och till dess tekniska, historiska, kulturhistoriska, miljömässiga och konstnärliga värden.

Således bedöms lämplig utformning och utbredning av balkonger i relation till befintliga värden kunna hanteras på en mer detaljerad nivå kunna skjutas vidare till bygglovsskedet.

## Medverkande i projektet

Detaljplanen har tagits fram av Kommunstyrelseförvaltningen i samarbete med andra kommunala förvaltningar.

Kommunstyrelseförvaltningen  
Sektor Samhällsbyggnad & demokrati, 2026-06-01

Daniel Rova  
Planchef

Ruben Norén Selberg  
Planarkitekt



# Ändring av Stadsplan A 273, Kvarteret Skepparen m.fl.

Luleå kommun

Norrbottens län

## GRANSKNINGSUTLÅTANDE

### Bakgrund

Samhällsbyggnadsutskottet beslutade 2026-01-26 § 8 att ge kommunstyrelseförvaltningen i uppdrag att upprätta förslag till ändring av detaljplan för del av Skepparen 3 med syfte att pröva förutsättningarna för att upphäva del av prickmarken för att ge en större och mer flexibel byggrätt för att möjliggöra utanpåliggande balkonger.

### Hur samråd ocg granskning bedrivits

Detaljplanen handläggs enligt plan- och bygglagens regler för så kallat standardförfarande (se 5 kap. plan- och bygglagen). Standardförfarandet används 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. 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 detaljplan har därför visats för samråd under perioden 12:e mars – 13:e april 2026 samt för granskning mellan 7:e maj till 29:e maj 2026.

Planhandlingarna under samråd och granskning funnits tillgängliga på Luleå kommuns webbplats och på Kommunstyrelseförvaltningens kontor. Planhandlingarna och information om samråd och granskning har även sänts till länsstyrelsen, lantmäterimyndigheten och berörda fastighetsägare (se sändlista).

Under granskningstiden inkom 5 skrivelser.

### **Skrivelser utan invändningar har inkommit från:**

- Räddningstjänsten, 2026-05-11,
- Avdelning miljö och bygg, 2026-05-20.
- Länsstyrelsen, 2026-05-29

### **Skrivelser med synpunkter och/eller frågor har inkommit från:**

- Lantmäteriet, 2026-05-11,
- Privatperson 1, 2026-05-14

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/yttrandet bifogas och kan kortfattat skrivas in i redogörelsen och kommenteras.

### **Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10§**

Länsstyrelsen har inget att tillägga i fråga om hur planförslaget tillgodoser statliga eller andra allmänna intressen och bedömer, med hänsyn till prövningsgrunderna i 11 kap. 10 § PBL och nu kända förhållanden, att ett antagande av detaljplanen inte kommer att prövas.

*Kommentarer: Kommunen noterar yttrandet*

### **Lantmäteriet**

Förslag om planändring avser ändring av stadsplan (A273). Många avstycknings- och stadsplaner saknar bestämmelser om avstånd från byggnad till fastighetsgräns, men 39 § byggnadsstadgan (1959:612) gäller alltid om inget annat står i planen.

Lantmäteriet undrar därmed om bestämmelsen enligt 39 § byggnadsstadgan (1959:612) fortfarande gäller.

*Kommentarer: Tillkommande reglering möjliggör att befintliga byggnader inom planområdet kan kompletteras med balkonger.*

*Eftersom att byggnader finns i direkt anslutning mot fastighetsgräns så möjliggör regleringen en placering som går emot byggnadsstadgan. Byggnadsstadgan gäller därmed inte längre inom ändringsområdet. Planbeskrivningen kompletteras med information angående detta.*

## **Närboende**

### **Privatperson 1**

Vidhåller mina tidigare synpunkter och att planens konsekvenser måste redovisas i beskrivningen

*Kommentarer: Tidigare synpunkter finns noterade och bemötta i bifogad samrådsredogörelse. Planhandlingarna har dock bearbetats efter granskning bland annat med avseende på planförslagets konsekvenser. Kommunstyrelseförvaltningens fortsatta bedömning är dock att förutsättningarna på platsen inte är av sådan karaktär att det finns anledning att ytterligare i detaljplan reglera balkongernas utformning eller utbredning.*

## **Ställningstagande och förändringar (revideringar vid GU)**

Med anledning av inkomna synpunkter görs följande förändring /-ar i programmet:

- Planbeskrivningen kompletteras med information om byggnadsstadgan med grund i Lantmäteriets yttrande.

## **Kvarstående synpunkter**

Följande skriftliga synpunkter har inte blivit tillgodosedda, dvs. har inte föranlett någon ändring i detaljplanen. Kommunstyrelseförvaltningens motivering till varför synpunkten eller frågan inte har kunnat tillgodoses motiveras under respektive yttrande ovan.

- Privatperson 1s yttrande angående tidigare synpunkter och planens konsekvenser.

Kommunstyrelseförvaltningen

Sektor Samhällsbyggnad & demokrati, 2026-06-01

Daniel Rova

Planchef

Ruben Norén Selberg

Planarkitekt

# Ändring av Stadsplan A 273, Kvarteret Skepparen m.fl.

Luleå kommun

Norrbottens län

## SAMRÅDSREDOGÖRELSE

### Bakgrund

Samhällsbyggnadsutskottet beslutade 2026-01-26 § 8 att ge kommunstyrelseförvaltningen i uppdrag att upprätta förslag till ändring av detaljplan för del av Skepparen 3 med syfte att pröva förutsättningarna för att upphäva del av prickmarken för att ge en större och mer flexibel byggrätt för att möjliggöra utanpåliggande balkonger.

### Hur samrådet bedrivits

Detaljplanen handläggs enligt plan- och bygglagens regler för så kallat standardförfarande (se 5 kap. plan- och bygglagen). Standardförfarandet används 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. 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 detaljplan har därför visats för samråd under perioden 12:e mars – 13:e april 2026. Planhandlingarna har funnits tillgängliga på Luleå kommuns webbplats och på Kommunstyrelseförvaltningens kontor. Planhandlingarna och information om samrådet har i detta fall sänts till länsstyrelsen, lantmäterimyndigheten och berörda fastighetsägare (se sändlista).

Under samrådet inkom 6 skrivelser.

### **Skrivelser utan invändningar har inkommit från:**

- Telia/Skanova, 2026-03-13,
- Vattenfall, 2026-03-16,
- Räddningstjänsten, 2026-03-24,
- Avdelning miljö och bygg, 2026-04-16

### **Skrivelser med synpunkter och/eller frågor har inkommit från:**

- Lantmäteriet, 2026-03-16,
- Privatperson 1, 2026-04-12
- Länsstyrelsen, 2026-04-14
- Privatperson 2, boende i anslutning till planområdet. 2026-04-15

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/yttrandet bifogas och kan kortfattat skrivas in i redogörelsen och kommenteras.

#### **Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10§**

Länsstyrelsen har inget att tillägga i fråga om hur planförslaget tillgodoser statliga eller andra allmänna intressen och bedömer, med hänsyn till prövningsgrunderna i 11 kap. 10 § PBL och nu kända förhållanden, att ett antagande av detaljplanen inte kommer att prövas.

#### **Råd enligt 2 kap. PBL**

För att för att förtydliga var ändringen gäller på plankartan skulle gränslinjen för aktuella området för ändringen kunna ges exempelvis en kontrasterande kulör eller tydligare eget utseende i relation till den befintliga planområdesgränsen.

Då plankartan ofta läses på datorer och andra mindre skärmar vore det bra för läsbarheten om informationsrutan som pekar på ytor i planområdet som är

ersatta med andra detaljplaner görs överstor. Det skulle även kunna förtydligas att den aktuella ytan handlar om delar av stadsplanen som tidigare ersatts av nya detaljplaner.

#### Undersökning om betydande miljöpåverkan

Kommunen bedömer att ett genomförande av detaljplanen inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning.

*Kommentarer: Färg på gräns för "ÅDP planområde" samt informationsrutan om att delar av underliggande stadsplan är ersatt sedan tidigare korrigeras i enlighet med Länsstyrelsens yttrande*

#### Lantmäteriet

##### OTYDLLIGT VILKA PLANBESTÄMMELSER SOM GÄLLER EFTER ÄNDRINGEN

Det är enbart plankartan som har juridiskt bindande effekt. Planbeskrivningen fungerar som hjälpmedel för tolkning av plankartan. På sidan 5 i planbeskrivningen finns det information om vilka planbestämmelserna som gäller vid ändring av stadsplanen, men det är otydligt i plankartan om vilka planbestämmelser som gäller efter ändringen. Det saknas också i planbeskrivningen en redovisning om den nya planbestämmelsen under avsnittet "4. Detaljplan".

*Kommentarer: Luleå kommun delar inte Lantmäteriets bedömning angående otydlighet i plankartan. Den kartmaneér som används är beprövad i flera tidigare ärenden och Lantmäteriet har inte tidigare ifrågasatt den. Med grund i yttrandets görs förtydliganden i plankartan i syfte att ytterligare tydliggöra vad som gäller efter detaljplanens antagande.*

##### PLANKARTAN BLIR OTYDLIG EFTER PLANÄNDRINGEN

Såsom Lantmäteriet tolkat med stöd av planbeskrivningen är det enbart ett område som berörs av planändringen. Däremot i plankartan finns ett skuggat område "Del av Stadsplan som ersatts av nya detaljplaner". På det sätt som redovisning görs i plankartan blir plankartan rörig och svårläst om vilka delar som berörs av planändringen. Bristen kan innebära att tydlighetskravet i 4 kap. 32 § andra stycket PBL inte är uppfyllt.

*Kommentarer: Luleå kommun delar inte Lantmäteriets bedömning. Det framgår tydligt i plankartan vilken del som berörs av planändringen. Den kartmaneér som används är beprövad i flera tidigare ärenden och Lantmäteriet har inte tidigare ifrågasatt den. Med grund i Lantmäteriets yttrande görs förändringar i plankartans maneér i syfte att ytterligare tydliggöra vilken del av gällande detaljplan som påverkas av föreslagen ändring.*

##### BESKRIVNING AV PLANENS KONSEKVENSER SAKNAS

Enligt 4 kap. 33 § tredje stycket PBL ska det i planbeskrivningen framgå vilka konsekvenser som planens genomförande får för fastighetsägare, rättighetshavare och andra berörda. Planbeskrivningen redovisar inte tillräckligt tydligt dessa

konsekvenser. Det är otydligt om planändringen kräver fastighetsbildningsåtgärder. Om det behövs bör det även framgå om vem som ansöker och vem som bekostar Lantmäteriförrättningar som behövs för genomförandet av planen.

*Kommentarer: Ändringen av detaljplanen möjliggör att bostadshusen kan byggas ut med balkonger över prickmark och det är väl tilltagna avstånd mellan byggnaderna och fastighetsgränsen. Genomförandet riskerar därmed inte innebära att det behövs fastighetsbildningsåtgärder. Då Luleå kommun anser det vara uppenbart att inga fastighetsbildningsåtgärder krävs för detaljplanens genomförande så utelämnas redovisningen ur handlingen likt andra delområden som inte berörs.*

## **Närboende**

### **Privatperson 1**

Jag, Privatperson 1 boende på Mjölkuddsvägen 45 i Luleå, har tagit del av samrådshandlingarna för ändring av stadsplan för Skepparen m.fl. (A273) och vill härmed tillstyrka planförslaget.

Planändringen syftar till att möjliggöra utanpåliggande balkonger på de fyra trevåningsbyggnaderna i Skepparen 3. Jag anser att detta är en angelägen och välmotiverad åtgärd. Tillgång till en privat utomhusyta är i dag en självklarhet i nyproducerade bostäder och bidrar konkret till de boendes välmående och trivsel.

Att boende i äldre fastigheter saknar denna möjlighet beror i min mening uteslutande på att dåtidens stadsplaner inte förutsåg sådana utbyggnader – inte på att balkongerna i sig är olämpliga. Det är rimligt att rätta till detta.

Jag ser inga skäl till att planändringen skulle medföra olägenheter för kringboende eller påverka stadsbilden negativt. Balkonger på flerbostadshus är ett välbekant och naturligt inslag i svenska bostadsområden.

Kommunen har, inte minst mot bakgrund av de senaste förenklingar i plan- och bygglagen, möjlighet att aktivt bidra till att det befintliga bostadsbeståndet kan utvecklas och förbättras. Denna planändring är ett konkret exempel på det. Jag ser det som en positiv signal om att Luleå tar bostadskvalitet på allvar, i nytt såväl som i befintligt bestånd.

Jag uppmanar kommunen att driva planarbetet vidare till antagande.

*Kommentarer: Luleå kommun noterar yttrandet.*

### **Privatperson 2**

Privatperson 2 anser att planen måste redovisa konsekvenserna för den befintliga bebyggelsen på mark som inte får bebyggas. Om den drabbas av brand eller annan förödelse finns ingen rätt till återuppförande.

En bestämmelse måste också finnas för hur mycket balkongerna får sticka ut från fasaden då det påverkar underliggande mark. Insynen till andras lägenheter

måste också behandlas.

Detaljplaneprogrammet som godkänts av kommunfullmäktige ska bifogas planförslaget. Där förslaget avviker från programmet ska detta redovisas och motiveras.

*Kommentarer: Vad gäller konsekvenser för befintliga byggnader och byggnadsdelar inom prickmark så syftar inte denna ändring av detaljplan till att göra bebyggelsen planerlig utan till att möjliggöra balkonger. Eftersom nuvarande detaljplan är äldre gäller inte planerligt utgångsläge och planstridigheten blir därmed inte ett hinder för de nya balkongerna. Om fastigheten skulle drabbas av brand kan den uppföras inom de ramar som gällande detaljplaner medger.*

*Kommunstyrelseförvaltningen anser inte att balkongernas utstick behöver regleras i plan då det finns tillräckliga möjligheter att bedömma och hantera det i bygglovsprocessen, detta framgår också i planbeskrivningen. Med grund i avstånden mellan befintliga byggnader bedömer kommunstyrelseförvaltningen inte att det finns risk för betydande olägenhet.*

*Den planprogram som hänvisas till redovisar inga riktlinjer för det område som berörs av detta planförslag, däravfinns det heller ingen redovisning av avvikelser från det. Planprogrammet berör huvudsakligen Mjölkkuddens centrum och delar öster om Mjölkkuddsvägen.*

## **Ställningstagande och förändringar**

Med anledning av inkomna synpunkter görs följande förändring i planhandlingarna

- Plankartans maneér justeras med grund i Lantmäteriets yttrande.
- Färg på gräns för "ÄDP planområde" samt informationsrutan om att delar av underliggande stadsplan är ersatt sedan tidigare korrigeras i enlighet med Länsstyrelsens yttrande

## **Kvarstående synpunkter**

Följande skriftliga synpunkter har inte blivit tillgodosedda, dvs. har inte föranlett någon ändring i detaljplanen.

- Lantmäteriets yttrande angående planändringens konsekvenser.

Kommunstyrelseförvaltningens motivering till varför synpunkten eller frågan inte har kunnat tillgodoses motiveras under respektive yttrande ovan.

Kommunstyrelseförvaltningen

Sektor Samhällsbyggnad & demokrati, 2026-04-28

Daniel Rova

Planchef

Ruben Noren Selberg

Planarkitekt



## Särskilt beslut om ändring av detaljplan för Skepparen m.fl. kan medföra en betydande miljöpåverkan

### Beslut i frågan om miljöpåverkan 6 kap. 7 § Miljöbalken

Luleå kommun bedömer att detaljplanens genomförande inte riskerar att medföra sådan betydande miljöpåverkan som avses i 6 kap. miljöbalken. Det innebär att fortsatt strategisk miljöbedömning inte anses nödvändig och en miljökonsekvensbeskrivning inte behöver upprättas.

Bedömningen har baserats på kriterier i 5 § miljöbedömningsförordningen MBF, (2017:966). De utökade kriterierna enligt 10 – 13 §§ MBF har ej beaktats då aktuell detaljplan inte anses utgöra ett MKB-projekt.

### Sammanfattning av ärendet

Samhällsbyggnadsutskottet beslutade 2026-01-26 § 8 att ge kommunstyrelseförvaltningen i uppdrag att upprätta förslag till ändring av detaljplan för del Skepparen 3 med syfte att pröva förutsättningarna för att upphäva del av prickmarken för att ge en större och mer flexibel byggrätt för att möjliggöra utanpåliggande balkonger.

Syftet med ändringen av stadsplanen är att pröva förutsättningarna för en mer flexibel reglering genom att möjliggöra utanpåliggande balkonger.

Föreslagen ändring påverkar inte nuvarande användning utan möjliggör enbart att huvudbyggnader kan förses med balkonger på delar av mark som i gällande plan inte får bebyggas. Planområdet är i dagsläget bebyggt med fyra bostadsbyggnader i tre våningar bostäder ovan garage.

### Motivering till beslut

Kommunen har enligt 5,6 § Miljöbalken undersökt om ett genomförande av detaljplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Kommunen har översänt undersökning av betydande miljöpåverkan till Länsstyrelsen. I deras samrådsyttrande gällande bland annat undersökningen meddelande Länsstyrelsen 2026-04-14 att de delar kommunens bedömning.

Detaljplanen medger inte verksamheter eller åtgärder som kräver skydd eller tillstånd enligt miljöbalken. Den föreslagna markanvändningen i förslag till detaljplan bedöms inte heller medverka till att någon miljö kvalitetsnorm



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 samlade bedömning är att detaljplanen inte riskerar att påverka aspekter som är av sådan karaktär att risk för betydande miljöpåverkan föreligger.

### **Delegation från**

Beslutet har fattats med stöd av delegationsordning för kommunstyrelsen i Luleå kommun.

Daniel Rova  
Planchef

Ruben Norén Selberg  
Planarkitekt

### **Upplysning**

Beslutet ska göras tillgängligt för allmänheten. Lag (2017:955).

Beslutet om huruvida genomförandet av planen, programmet eller ändringen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan får inte överklagas särskilt, 8 § 6 kap. Miljöbalken och 2 § 13 kap. Plan- och bygglagen.

### **Bilagor**

Undersökning av betydande miljöpåverkan

Länstyrelsens yttrande angående undersökningen

### **Delges**

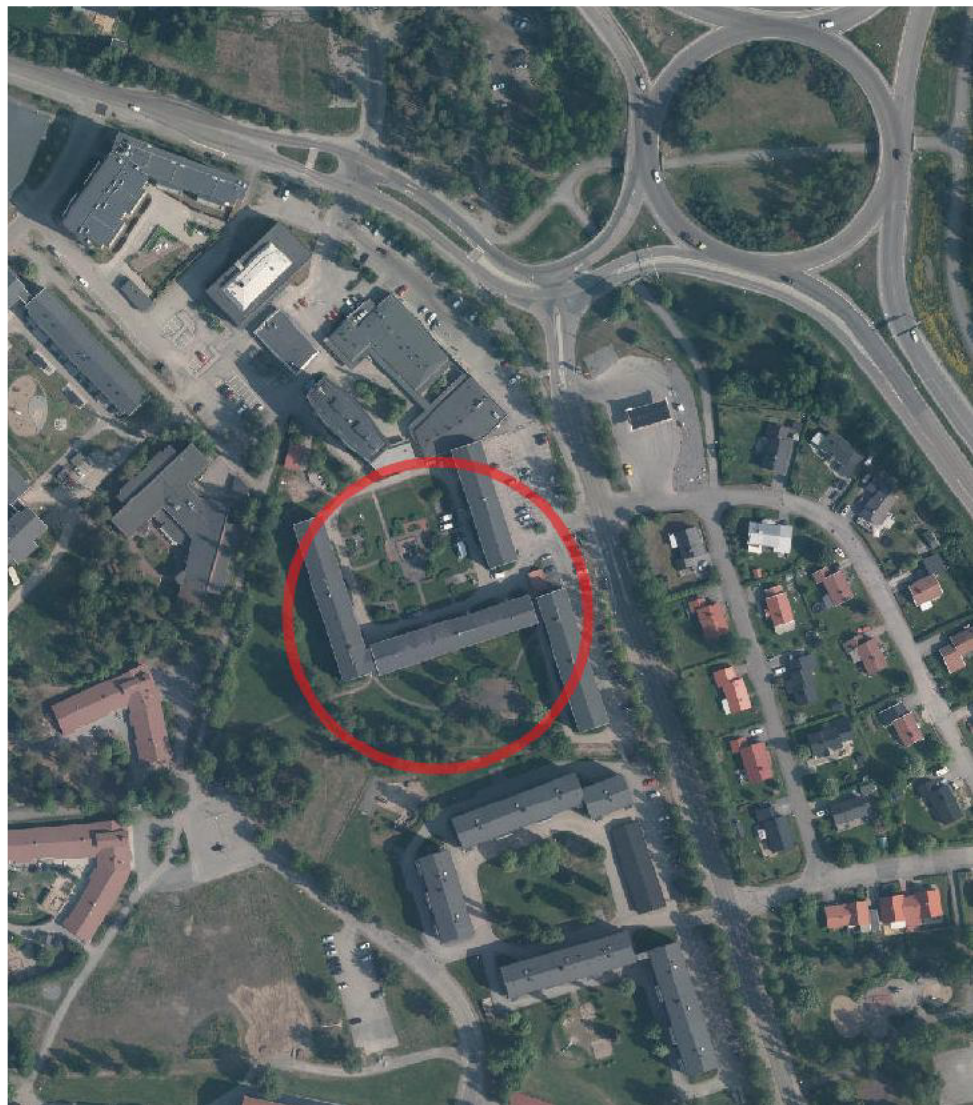
Kommunstyrelsen

# Undersökning av risk för betydande miljöpåverkan

## Ändring av detaljplan för Skepparen m.fl.

Luleå kommun

Norrbottens län



## Bakgrund och syfte

Kommunen ska enligt 6 kap 5 § miljöbalken undersöka om genomförandet av planen, programmet eller ändringen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Enligt 6 kap 6 § miljöbalken ska undersökningen identifiera omständigheter som talar för eller emot en betydande miljöpåverkan.

I miljöbedömningsförordningen (MBF) § 5 anges vilka omständigheter som kommunen ska utgå från vid undersökningen av om en detaljplan kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Denna mall är framtagen med stöd av 5 § miljöbedömningsförordningen (2017:966). Samråd ska hållas med länsstyrelsen enligt 6 kap 6 § 2p och 10 § miljöbalken. Ett undersökningssamråd bör hållas med länsstyrelsen i tidigt skede. Om betydande miljöpåverkan antas och en strategisk miljöbedömning ska tas fram kan undersökningssamrådet med fördel samordnas med avgränsningssamrådet.

I det fall detaljplanen bedöms medföra betydande miljöpåverkan ska en strategisk miljöbedömning genomföras och en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas. Miljöbedömningen utgör själva processen, som löper parallellt med planarbetet, med syfte att ge inspel kring möjliga anpassningar av planen, införande av planbestämmelser eller andra åtgärder som behövs för att minimera miljöpåverkan.

## Planuppdraget

Samhällsbyggnadsutskottet beslutade 2026-01-26 § 8 att ge kommunstyrelseförvaltningen i uppdrag att upprätta förslag till ändring av detaljplan för del Skepparen 3 med syfte att pröva förutsättningarna för att upphäva del av prickmarken för att ge en större och mer flexibel byggrätt för att möjliggöra utanpåliggande balkonger.

I Planförslaget föreslås istället att gällande plan kompletteras med en bestämmelse som inom ändringsområdet möjliggör att balkonger kan uppföras inom mark som inte får bebyggas. Regleringen uppnår samma syfte som att upphäva delar av prickmarken.

## Befintliga förhållanden

Planområdet ligger intill Mjölkkuddens centrum och består av fyra flerbostadshus i tre våningar och en total byggnadsarea på ca 3000kvm. Byggnaderna är placerade omkring en stor bostadsgård, se bild på försättsblad.

## Förhållande till andra planer och områdesskydd

### *Översiktsplan*

Kommunens översiktsplan (2021) anger följande rekommendationer för planområdet:

- Område med stads- eller tätortsmässig karaktär, oftast indelad i kvarter. I tät struktur ingår bostäder, kontor, handel, annan verksamhet, gator, parker och fritidsanläggningar.

Planförslaget bedöms inte strida mot intentionerna i kommunens översiktsplan.

## Detaljplaner

Berört område inom gällande stadsplan (A273) möjliggör Bostäder i upp till 3 våningar (B och III), utöver angivet våningsantal får vind inte inredas (fv). Byggrätten styrs genom ytor, där mark som inte får bebyggas är reglerad med prickad mark. I vissa lägen reglerar detaljplanen också att byggnad ska placeras mot fastighetsgräns (S).

Ändringen av stadsplanen kommer efter lagakraft att gälla tillsammans med underliggande plan. Det område som berörs av ändringen är markerat med röd polygon.



## Planförfarande

Ändringen av detaljplanen handläggs enligt reglerna för standardförfarande i enlighet med plan- och bygglagen (2010:900). Ett standardförfarande används då ändringen av detaljplanen bedöms vara förenlig med kommunens översiktsplan, inte är av betydande allmänt intresse samt bedöms inte medföra en betydande miljöpåverkan.

## Bedömning av betydande miljöpåverkan enligt Miljöbedömningsförordningen

Nedan redovisas kommunens bedömning av betydande miljöpåverkan genom en beskrivning av planen och platsen, samt bedömning av påverkan. Bedömningarna är preliminära och ny kunskap som tillförs planarbetet kan innebära att de behöver omvärderas.

### Bedömningskriterierna enligt Miljöbedömningsförordningen 5 §.

#### Planen

Miljöbedömningsförordningen 5§ 1, a-d

I vilken utsträckning detaljplanen:	Beskrivning
a) anger förutsättningar för verksamheter eller åtgärder när det gäller lokalisering, typ av verksamhet, storlek eller driftsförhållanden eller genom att fördela resurser	<i>Ändringen av detaljplan möjliggör att befintliga bostadsbyggnader kan påföras balkonger.</i>
b) har betydelse för de miljöeffekter som genomförandet av andra planer eller program medför?	<i>Nej Ändringen av detaljplan överensstämmer med översiktsplanens intentioner.</i>
c) har betydelse för att främja en hållbar utveckling eller för integreringen av miljöaspekter i övrigt, eller för integreringen av miljöaspekter i övrigt?	<i>Nej</i>
d) har betydelse för möjligheterna att följa miljölagstiftningen?	<i>Nej</i>

## Platsen

Miljöbedömningsförordningen 5§ 2, 8, 9.

2: Miljöproblem som är relevanta för planen, programmet eller ändringen

8: Det påverkade områdets betydelse och sårbarhet på grund av intensiv markanvändning, överskridna miljökvalitetsnormer, dess kulturvärden eller andra utmärkande egenskaper i naturen.

9: Påverkan på områden eller natur som har erkänd skyddsstatus nationellt, inom Europeiska unionen eller internationellt.

Fråga	Ja/Nej/Kanske	Beskrivning
Berörs platsen av ställningstaganden kring mark- och vattenanvändning i ÖP?	Ja	<p>Ändringen av detaljplan möjliggör att befintliga bostadsbyggnader kan påföras balkonger.</p> <p>Kommunens översiktsplan (2021) anger följande rekommendationer för planområdet:</p> <p>Område med stads- eller tätortsmässig karaktär, oftast indelad i kvarter. I tät struktur ingår bostäder, kontor, handel, annan verksamhet, gator, parker och fritidsanläggningar.</p> <p>Planförslaget bedöms inte strida mot intentionerna i kommunens översiktsplan.</p>
Berörs platsen av särskilda mark- och vattenområden av riksintressen enligt miljöbalkens kap 3 och 4?	Ja	<p>Planområdet ligger inom områden av riksintresse för:</p> <p>Riksintresse för totalförsvaret (3 kap 9 § miljöbalken): Stoppområde för höga objekt, Särskild hindersfrihet, Väderradar, Påverkansområde (MSA-området för luftrum).</p> <p>Riksintresse för kommunikationer (3 kap 8 § MB)</p> <p>Riksintresse- Rörligt friluftsliv (MB 4 kap 2 §):</p>

		<i>Ändringen av detaljplan bedöms inte påverka Riksintressen på ett betydande sätt.</i>
Berörs platsen av näringar av nationell betydelse såsom jordbruksmark och skogsmark för produktionsskog?	Nej	
Berörs platsen av skyddade områden enligt miljöbalkens kap 7 och 8?	Nej	
Finns kännedom om klassade naturvärdesobjekt i naturvärdesinventering (klass 1 och 2) inom eller i närheten av planområdet?	Nej	
Finns skyddade arter registrerade i Artportalen inom eller i närheten av planområdet?	Nej	
Finns byggnad eller anläggning som är skyddad som byggnadsminne eller finns fornlämning enligt kulturmiljölagen (1988:950) inom området?	Nej	<i>Befintliga byggnader är av tidstypisk arkitektur.  Detaljplanens genomförande innebär att balkonger kan byggas på befintliga flerbostadshus. Kommunstyrelseförvaltningen gör bedömningen att påverkan på befintliga byggnaders tidstypiska arkitektur fortsatt kan hanteras i bygglov genom enlighet med 8 Kap. 17 §PBL, där det framgår att ändring av byggnad ska utföras varsamt så att hänsyn tas till byggnadens karaktärsdrag och till dess tekniska, historiska, kulturhistoriska, miljömässiga och konstnärliga värden.</i>
Finns risker på platsen som behöver särskild hänsyn?	Nej	

## Påverkan

Miljöbedömningsförordningen 5§ 3, 6.

3: de sannolika miljöeffekternas och det påverkade områdets utmärkande egenskaper

6: miljöeffekternas omfattning

Påverkan på miljön och människors hälsa vid genomförande av planen;

Miljöeffekt	Positiv eller ingen påverkan	Risk för viss negativ påverkan	Risk för stor negativ påverkan
Finns risk för påverkan på naturvärden, gröna värden/kilar, biologisk mångfald, växt- och djurliv?	Ändringen innebär att balkonger kan tillskapas på befintliga bostadsbyggnader. Ändringen bedöms därmed inte leda till negativ påverkan på naturvärden mm.		
Finns risk för påverkan på rekreation och friluftsliv?	Ingen påverkan		
Finns risk för påverkan på kulturmiljövärden?	Detaljplanens genomförande innebär att balkonger kan byggas på befintliga flerbostadshus. Kommunstyrelseförvaltningen gör bedömningen att påverkan på befintliga byggnaders tidstypiska arkitektur fortsatt kan hanteras i bygglov genom enlighet med 8 Kap. 17 §PBL, där det framgår att ändring av byggnad ska utföras varsamt så att hänsyn tas till byggnadens karaktärsdrag och till dess tekniska, historiska, kulturhistoriska, miljömässiga och konstnärliga värden.		
Finns risk för påverkan på landskapsbild/stadsbild?	Detaljplanens genomförande innebär att balkonger kan byggas på befintliga bostadshus. Det innebär en förändring som huvudsakligen blir synlig internt på fastigheten men även från intilliggande fastigheter och delvis från Mjökuddsvägen. Kommunstyrelseförvaltningen bedömer att förändringen inte riskerar leda till betydande negativ påverkan på landskaps/stadsbilden.		
Finns risk för påverkan på grundvatten – att miljökvalitetsnormer inte kan följas eller att riktvärden överskrids?	Ändringen bedöms inte riskera leda till påverkan på vatten eller miljökvalitetsnormer		
Finns risk för påverkan på ytvatten - att	Ändringen bedöms inte riskera leda till påverkan på vatten eller miljökvalitetsnormer		

miljökvalitetsnormer inte kan följas, eller att riktvärden överskrids?			
Finns risk för människors hälsa eller miljön kopplat till risk och säkerhetsaspekter gällande översvämning och skyfall?	Nej		
Finns risk för människors hälsa eller miljön kopplat till risk och säkerhetsaspekter gällande instabilitet, sättningar, erosion, ras och skred?	Nej		
Finns risk för människors hälsa eller miljön kopplat till risk och säkerhetsaspekter gällande förorenad mark?	Nej		
Finns risk för människors hälsa eller miljön kopplat till risk och säkerhetsaspekter gällande utsläpp?	Nej		
Finns risk för människors hälsa eller miljön kopplat till risk och säkerhetsaspekter gällande explosion?	Nej		
Finns risk för människors hälsa eller miljön kopplat till risk och säkerhetsaspekter gällande strålning till exempel elektromagnetiska fält från järnväg, elnätstationer, kraftledning?	Nej		
Finns risk för påverkan på människors hälsa till följd av buller från väg, järnväg, verksamheter, flygtrafik med mera (Miljökvalitetsnormer buller)?	Nej		
Finns risk för påverkan på människors hälsa till följd av vibrationer från tung trafik, järnväg med mera?	Nej		

Finns risk för påverkan på människors hälsa till följd av försämrad luftkvalitet (Miljökvalitetsnormer luft)?	Nej		
Finns risk för påverkan på människors hälsa till följd av djurhållning på grund av risk för allergener (närhet till stall, beteshagar med mera)?	Nej		
Finns risk för påverkan på människors hälsa till följd av ljusförorening från belysningsmaster vid verksamheter eller evenemangsplatser med mera?	Nej		
Finns risk för påverkan på människors hälsa till följd av lukt från avloppsreningsverk, pumpstation med mera?	Nej		
Finns risk för klimatpåverkan på grund av ökade utsläpp av växthusgaser, kopplat till förändrad markanvändning?	Nej		

### Sammanvägning av påverkan

Miljöbedömningsförordningen 5§ 4, 5.

4: I vilken utsträckning det går att avhjälpa de sannolika miljöeffekterna

5: Miljöeffekternas gränsöverskridande egenskaper

Fråga	Ja/Nej/Kanske	Beskrivning
Är det sannolikt att negativa miljöeffekter uppkommer på miljö, klimat, hälsa eller hushållning med mark, vatten eller andra naturresurser?	Nej	
Är miljöeffekterna bestående, det vill säga icke reversibla?	Nej	

Bedöms effekterna vara gränsöverskridande (påverka annat land)?	Nej	
Kan ett genomförande av planen medföra att förebyggande åtgärder eller kompensationsåtgärder behöver vidtas? Finns det effektiva sätt att begränsa effekterna?	Nej	
Kan ett genomförande av planen som helhet, tillsammans med förväntad utveckling i omgivningen, ge upphov till kumulativa negativa effekter på miljön, hälsan eller hushållningen med mark, vatten och andra naturresurser?	Nej	

## Samlad bedömning

Detaljplanen medger inte verksamheter eller åtgärder som kräver skydd eller tillstånd enligt miljöbalken. Den föreslagna markanvändningen i förslag till detaljplan bedöms inte heller medverka till att någon miljö kvalitetsnorm 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 samlade bedömning är att detaljplanen inte riskerar att påverka aspekter som är av sådan karaktär att risk för betydande miljöpåverkan föreligger.

### Bedöms detaljplanen leda till betydande miljöpåverkan? 6 kap 7 § MB

Nej. Detaljplanen medger inte verksamheter eller åtgärder som kräver skydd eller tillstånd enligt miljöbalken. Den föreslagna markanvändningen i förslag till detaljplan bedöms inte heller medverka till att någon miljö kvalitetsnorm 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 samlade bedömning är att detaljplanen inte riskerar att påverka aspekter som är av sådan karaktär att risk för betydande miljöpåverkan föreligger.

### Beslut i fråga om miljöpåverkan 6 kap 7 § MB

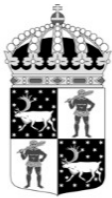
Kommunen bedömer att genomförandet av detaljplanen inte kommer att medföra en betydande miljöpåverkan. Checklista och övriga indikatorer utgör bedömningsgrunder för motiv till beslut.

## Medverkande tjänstepersoner

Ruben Norén Selberg, Planarkitekt, KSF

Daniel Rova, Planchef KSF

Annika Vesterlund Rönnebro, Miljöinspektör, ISF



Länsstyrelsen  
Norrbotten

Yttrande  
Datum  
2026-04-14

1 (2)  
Diarienummer  
3997-2026

Luleå kommun  
detaljplan@lulea.se

## Samråd om ändring av detaljplan för del av Skepparen 3, Luleå kommun

Kommunens ärendenummer: KLF2026/38

### Beskrivning av ärendet

Detaljplanen har överlämnats till Länsstyrelsen för samråd i enlighet med 5 kap. 11 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL. Handlingar daterade 2026-03-06. Detaljplanen handläggs med standardförfarande.

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

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

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

### Syftet med ändringen

Pröva förutsättningarna för en mer flexibel reglering genom att möjliggöra utanpåliggande balkonger.

## Ändringens överensstämmelse med översiktsplanen

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att detaljplanen överensstämmer med översiktsplanen.

## Länsstyrelsens synpunkter - prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Länsstyrelsen har inget att tillägga i fråga om hur planförslaget tillgodoser statliga eller andra allmänna intressen och bedömer, med hänsyn till prövningsgrunderna i 11 kap. 10 § PBL och nu kända förhållanden, att ett antagande av detaljplanen inte kommer att prövas.

## Länsstyrelsens synpunkter - råd enligt 2 kap. PBL

### Förslag till förbättringar av samrådshandlingarna

För att för att förtydliga var ändringen gäller på plankartan skulle gränslinjen för aktuella området för ändringen kunna ges exempelvis en kontrasterande kulör eller tydligare eget utseende i relation till den befintliga planområdesgränsen.

Då plankartan ofta läses på datorer och andra mindre skärmar vore det bra för läsbarheten om informationsrutan som pekar på ytor i planområdet som är ersatta med andra detaljplaner görs överstor. Det skulle även kunna förtydligas att den aktuella ytan handlar om delar av stadsplanen som *tidigare* ersatts av nya detaljplaner.

## Undersökning om betydande miljöpåverkan

Kommunen bedömer att ett genomförande av detaljplanen inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning.

## De som medverkat i yttrandet

Yttrandet har beslutats av länsarkitekt Nelli Flores Nilsson med planhandläggare Jens Haapalahti som föredragande.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

## Förslag till beslut gällande planuppdrag för del av Centrum, Bocken 9

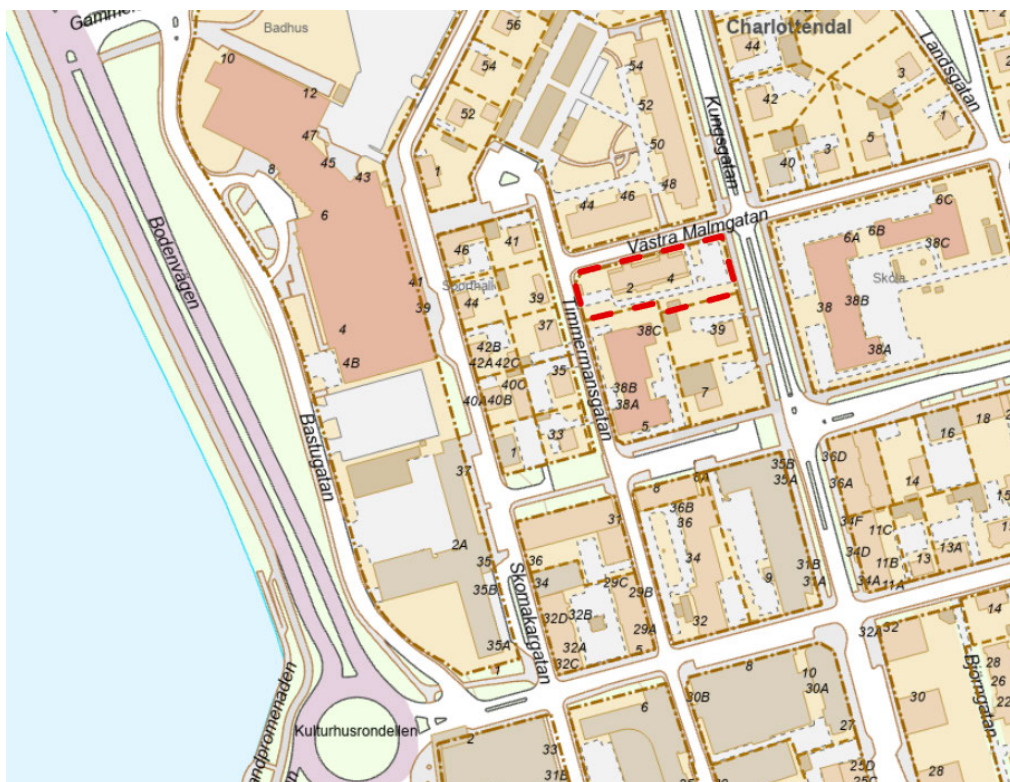
Ärendnr 2025/1516-3.1.1.3

### Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut

Samhällsbyggnadsutskottet beslutar att ge kommunstyrelseförvaltningen i uppdrag att upprätta förslag till ny detaljplan för Bocken 9 med flera, i syfte att pröva förutsättningarna för förtätning och tillskapa fler bostäder.

### Sammanfattning av ärendet

Fastighetsbolaget Galären har köpt fastigheten Bocken 9 av Lulebo och vill nu utveckla fastigheten för att bygga fler bostäder. Galären driver sedan tidigare ett trygghetsboende i centrala Luleå och ser en stor efterfrågan på lediga lägenheter. Därför vill de undersöka möjligheten att bygga ett trygghetsboende även på Bocken 9.



*Ungefärligt planområde, utreds vidare under planarbetet.*

Förfrågan bedöms vara förenlig med föreslagen markanvändning i översiktsplan 2021 då området ligger inom användningen tät struktur.

Gällande detaljplan följer inte befintlig bebyggelse och det finns en outnyttjad byggrätt på markparkeringen som vetter mot Kungsgatan. Föreslagen förtätning inryms inte i gällande detaljplan och därför behöver en ny tas fram. Under planarbetet utreds hur marken kan användas på bästa sätt. Precis som i andra förtätningsprojekt behöver frågor om friyta, parkering, dagvatten och byggnadernas utformning studeras. Målet är att skapa en hållbar och välfungerande helhet som passar in i omgivningen.

Utöver dessa bedöms följande frågor behöver utredas närmare under planarbetet:

- **Användning:** För att detaljplanen ska bli flexibel över tid är det rimligt att planlägga för bostadsändamål. Under planarbetet utreds om det är lämpligt att planlägga för bostäder eller om det behöver specificeras till trygghetsboende.
- **Byggnad i fastighetsgräns:** I ansökan föreslås ny byggnad i fastighetsgräns vilket kan försvåra utvecklingsmöjligheterna på angränsade fastigheter med avseende på brandskyddskrav. Detta behöver studeras närmare.
- **Utformning av Västra Malmgatan:** Placering av entréer och dess funktioner, möjligheten att bevara eller plantera träd, parkering, belysning behöver studeras.
- **VA-ledning:** Befintlig VA-ledning i Timmermansgatan måste beaktas vid utformningen av den nya byggrätten.
- **Exploateringsavtal:** Om en ombyggnation av gaturummet blir aktuell, kommer ett exploateringsavtal tas fram för att reglera ansvar och kostnadsfördelning.

### 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 §§).

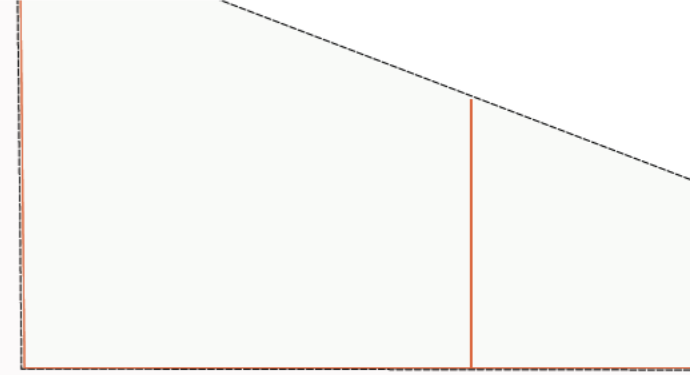
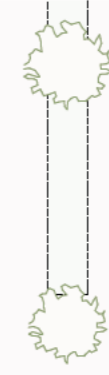
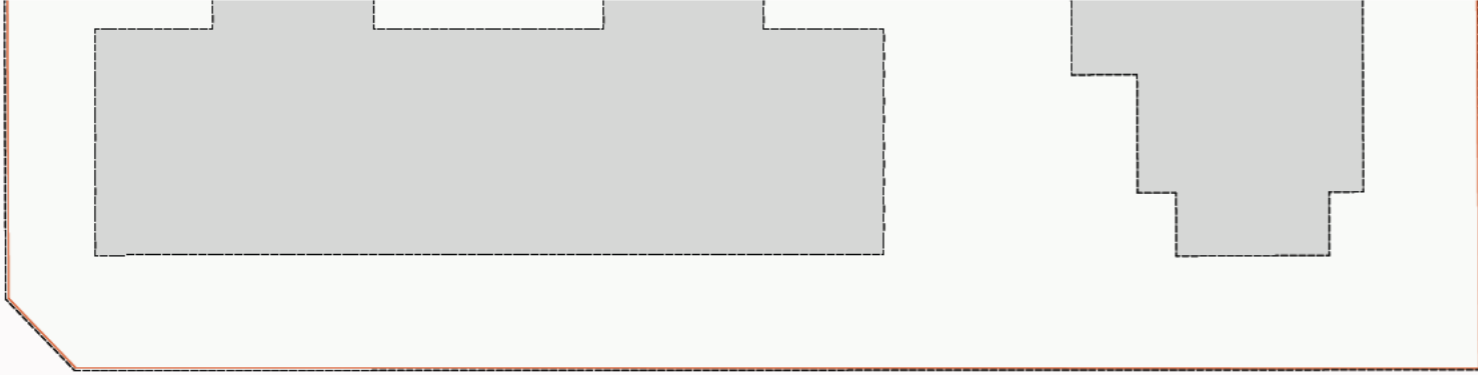
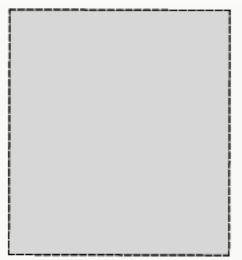
### Beslutsunderlag

- Ansökan om detaljplan för Bocken 9, KLF Hid: 2026.3106

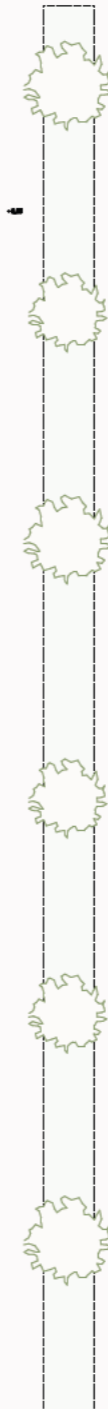
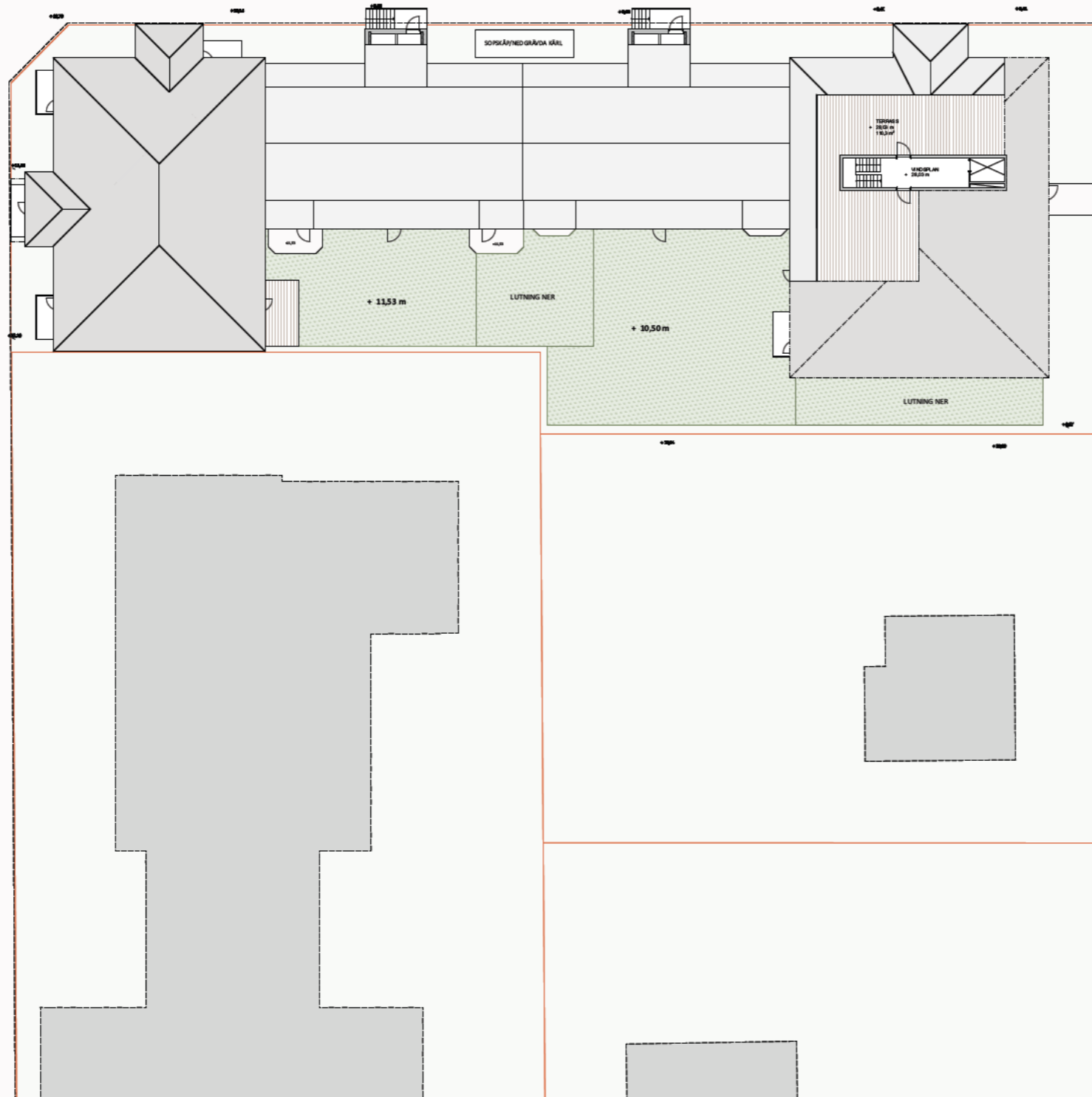
Daniel Rova  
Planchef

### Beslutet skickas till

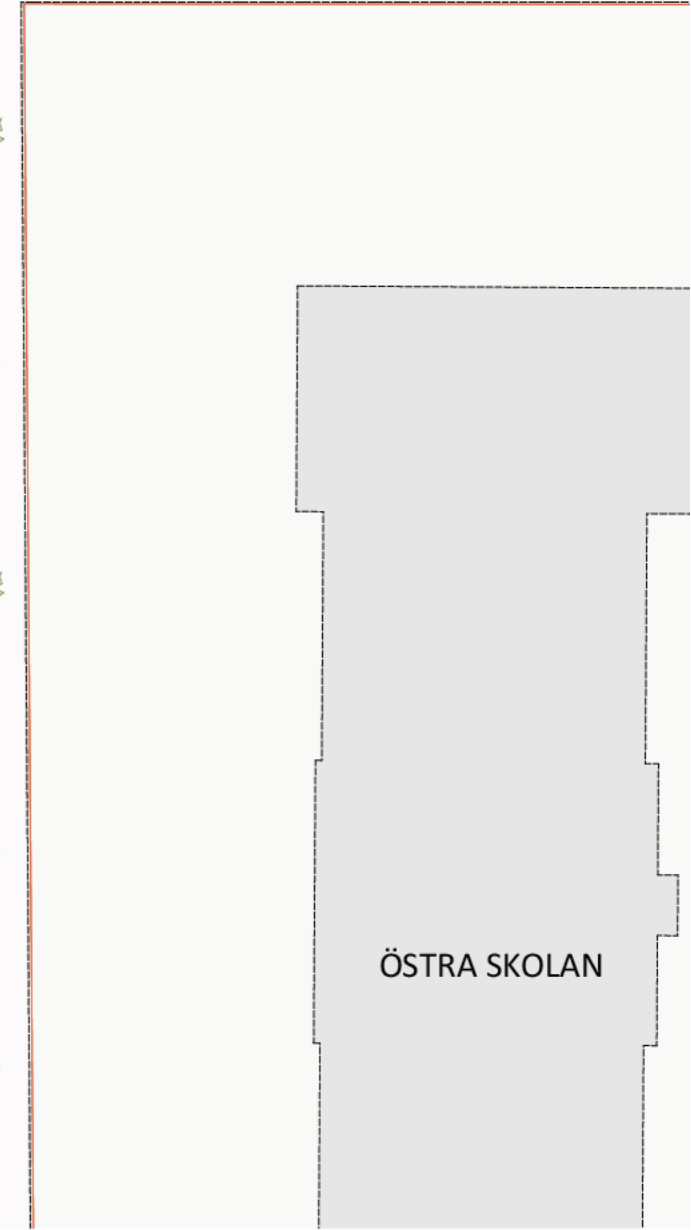
Kommunstyrelseförvaltningen, detaljplanekontoret  
Galären



VÄSTRA MALMGATAN



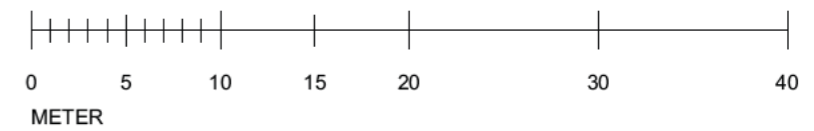
KUNGGATAN



ÖSTRA SKOLAN

TIMMERMANSGATAN

SKALA 1:400

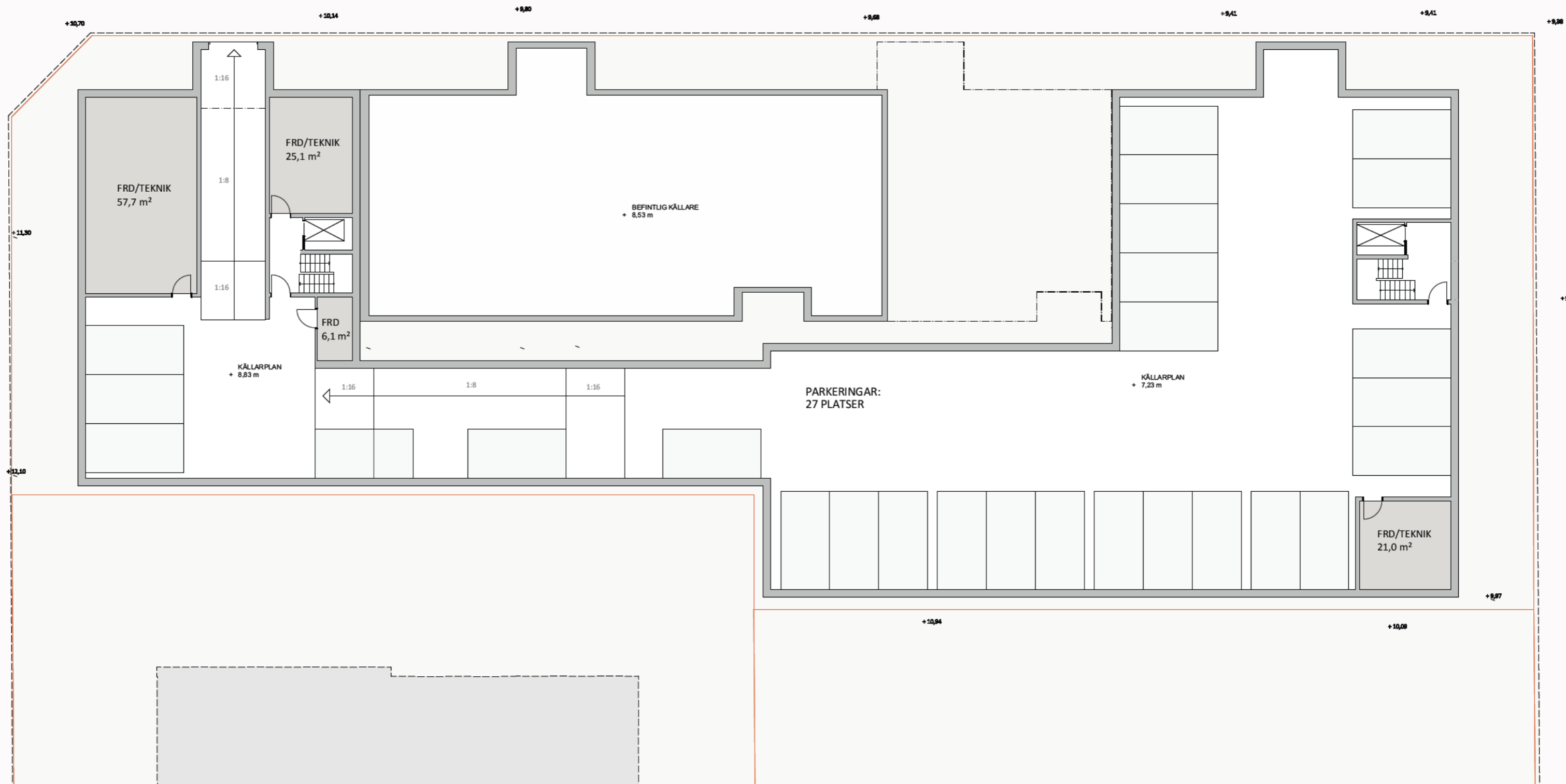




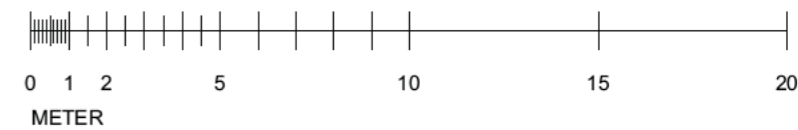
Vy från Kungsgatan



Vy från Malmgatan



SKALA 1:200



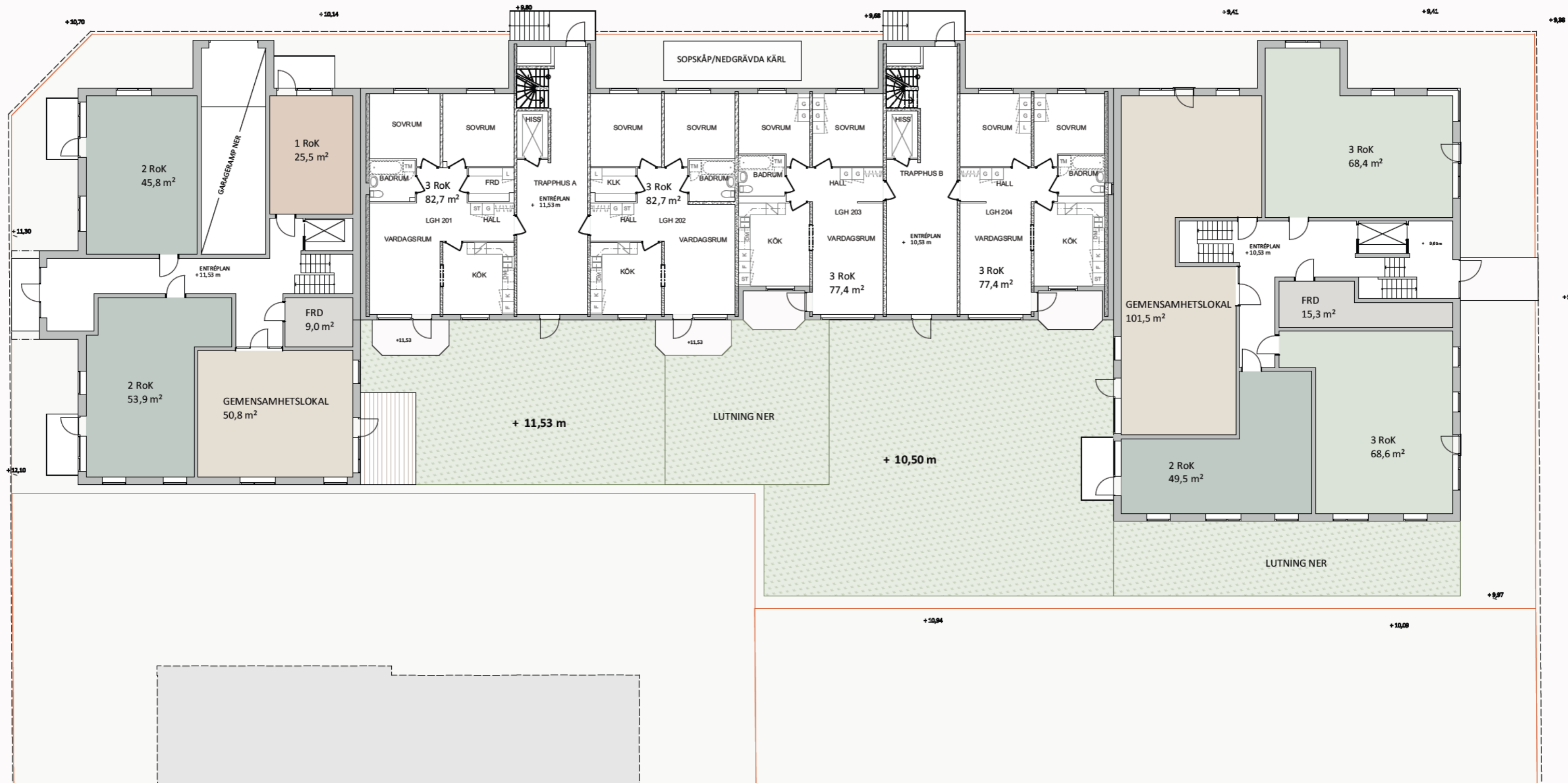
KÄLLARE  
PLAN 1

Bocken 9 Tomtutredning

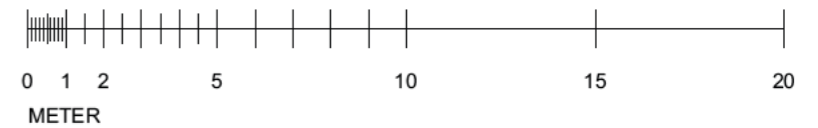
195

2025-09-30  
PROJEKTNR: 25083  
ARKITEKT:

**a och d**  
arkitektkontor



SKALA 1:200

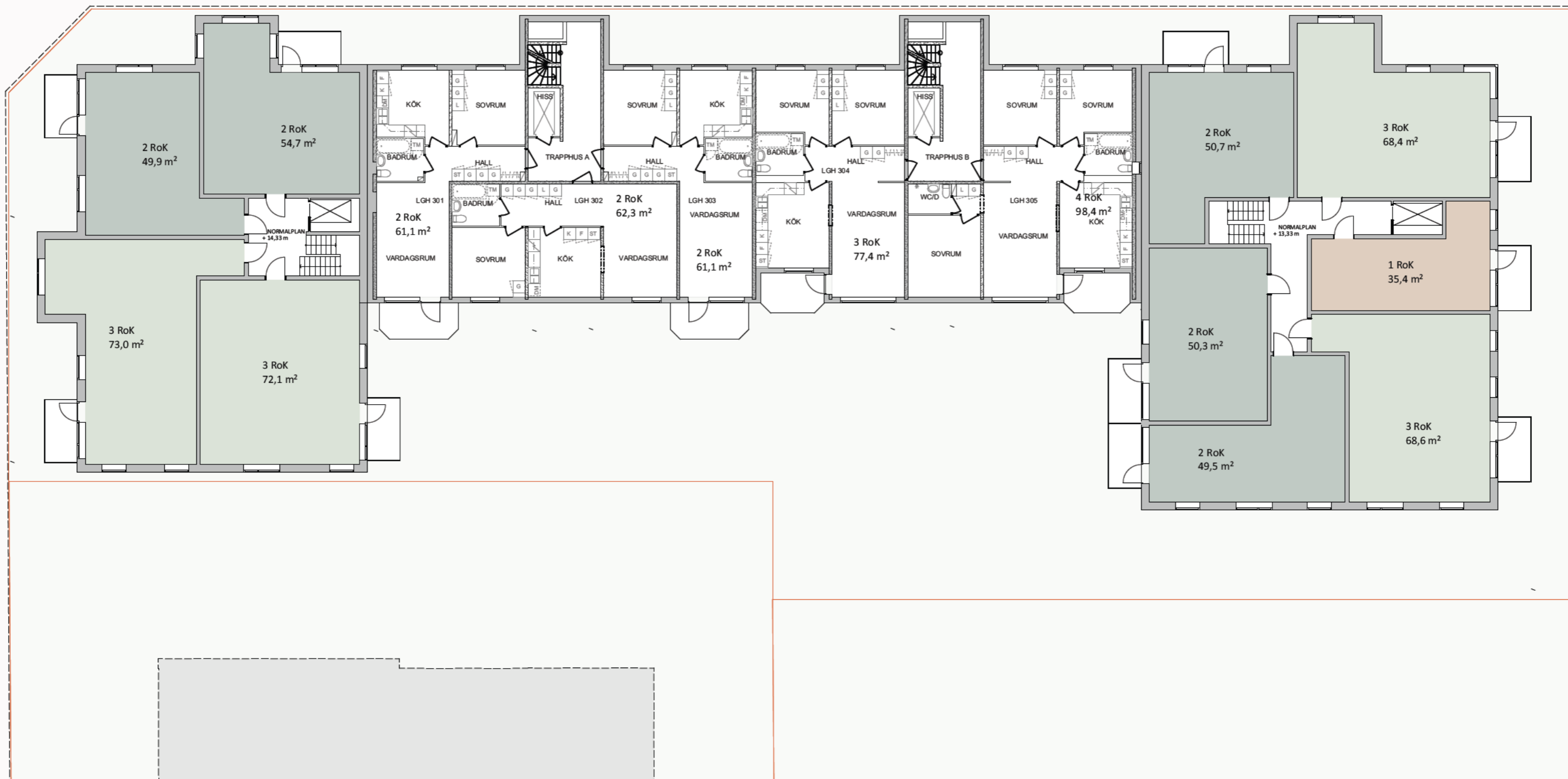


ENTRÉPLAN  
PLAN 2

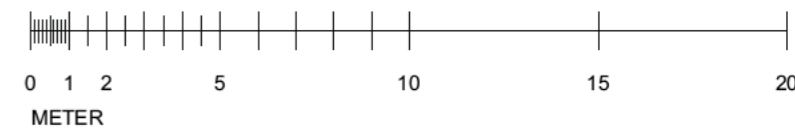
Bocken 9 Tomtutredning

2025-09-30  
PROJEKTNR: 25083  
ARKITEKT: [REDACTED]





SKALA 1:200

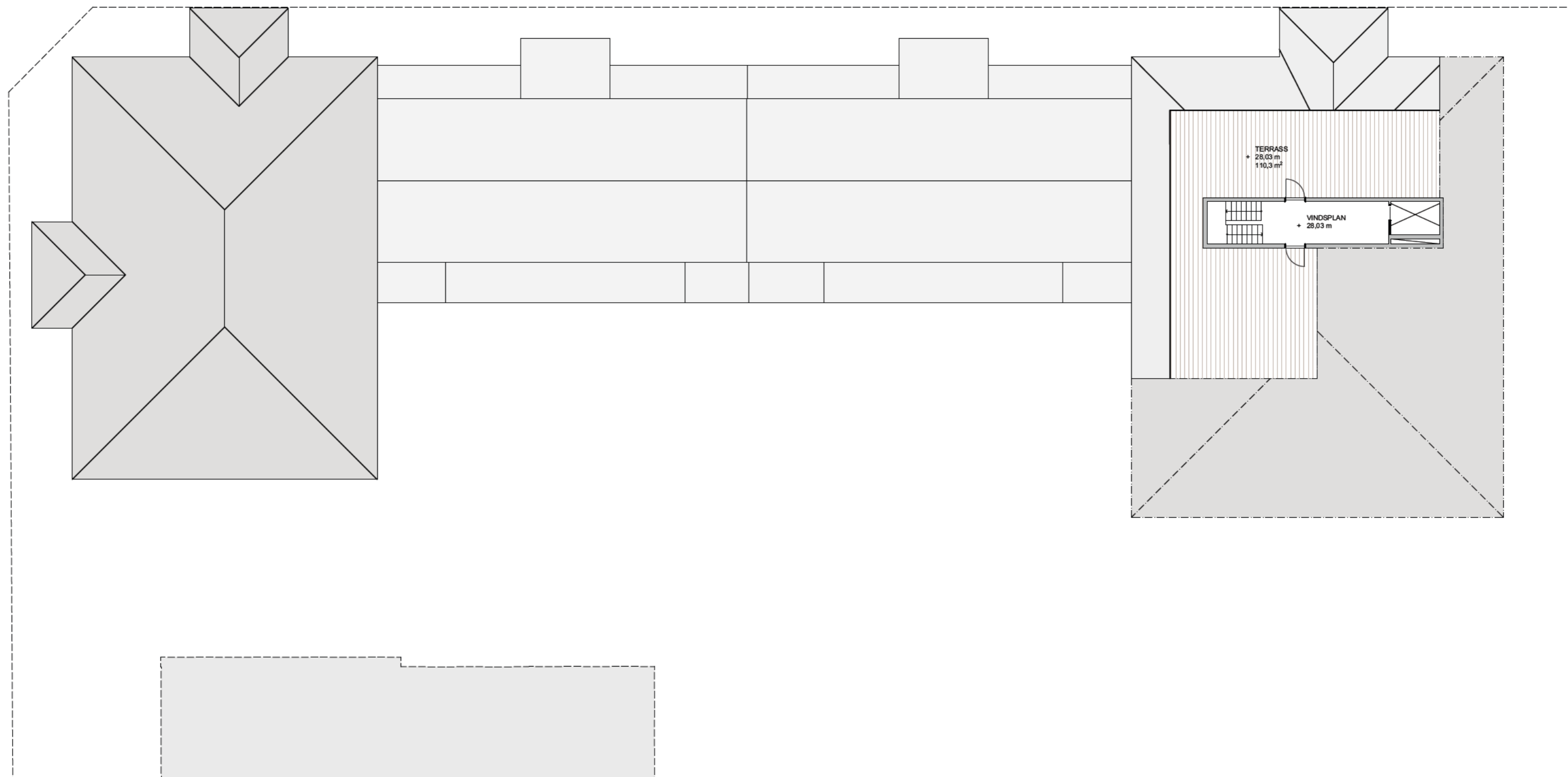


NORMALPLAN  
PLAN 3

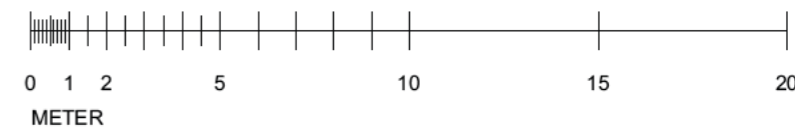
Bocken 9 Tomtutredning

2025-09-30  
PROJEKTNR: 25083  
ARKITEKT: [REDACTED]

**a och d**  
arkitektkontor



SKALA 1:200





### LÄGENHETSSAMMANSTÄLLNING

	LGH-TYP:	ANTAL:	BOA:
<b>Västra huset</b>			
	1 RoK	1	25,5
	2 RoK	8	413,5
	3 RoK	6	435,3
		15	874,3 m <sup>2</sup>
<b>Östra huset</b>			
	1 RoK	5	177,0
	2 RoK	16	802,0
	3 RoK	12	822,0
		33	1 801,0 m <sup>2</sup>
		<b>48</b>	<b>2 675,3 m<sup>2</sup></b>

### BTA-SAMMANSTÄLLNING

	BTA:
Garage	1 132,8
Västra huset	1 240,4
Östra huset	2 443,7
	<b>4 816,9 m<sup>2</sup></b>



Vy över innergården



Vy över terrassen

## Förslag till beslut gällande planuppdrag för del av Centrum, Isbrytaren 1 skifte 2

Ärendenr 2026/509-3.1.1.3

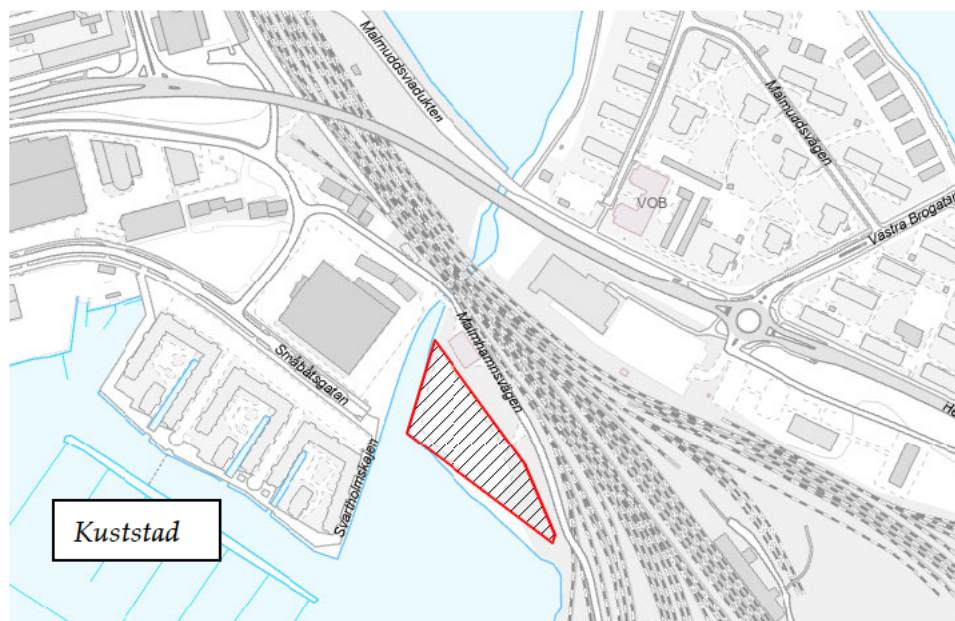
### Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut

Samhällsbyggnadsutskottet beslutar att ge kommunstyrelseförvaltningen i uppdrag att upprätta ett förslag till detaljplan för del av fastigheten Isbrytaren 1 skifte 2. Syftet är att pröva om marken är lämplig för bostäder och att säkerställa förutsättningarna för en långsiktigt hållbar och genomförbar utveckling av närområdet. Detta innefattar hänsyn till framtida bebyggelse, allmänhetens tillgång till vattenområdet och behovet av infrastruktur.

### Sammanfattning av ärendet

Ettans Båtamn AB äger fastigheten Isbrytaren 1>2, belägen i den sydöstra delen av området Södra hamn.

Fastighetsägaren har tidigare deltagit i utvecklingen av bostadsprojektet *Kuststad*, med flera flerbostadshus längs vattnet i Södra hamn. Bolaget önskar nu vidareutveckla Isbrytaren 1>2 genom att uppföra ytterligare flerbostadshus. Fastigheten angränsar till kommunal mark och statlig infrastruktur samt till fastigheten Östermalm 6:17, som ägs av Jernhusen stationer AB.



Fastigheten Isbrytaren 1 skifte 2 inom rödmarkerat område. Under planarbetet utreds lämplig planområdesgräns.

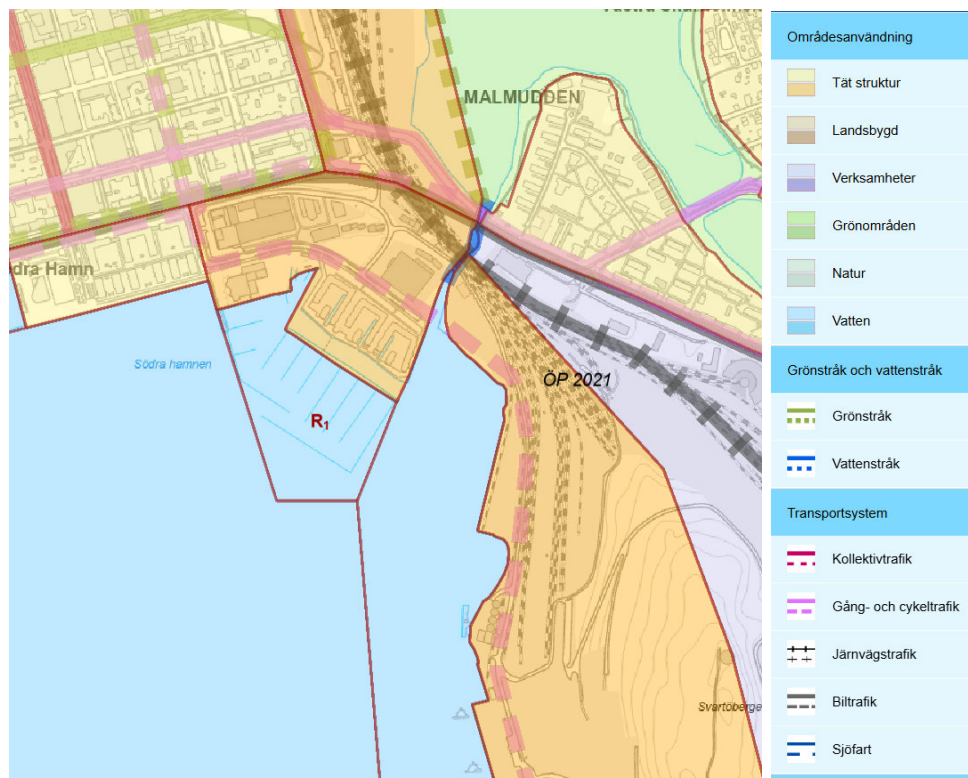
Området omfattas av detaljplan A 416, som reglerar stora delar av området kring Södra hamn. För aktuell fastighet medger planen markanvändning för kvartersmark avsedd för båtupplag. Delar av detaljplanen har senare ersatts av detaljplan PL 430 i samband med bostadsprojektet Kuststad.

Eftersom gällande detaljplan inte medger bostadsändamål behöver en ny detaljplan upprättas för att möjliggöra den önskade utvecklingen.

#### *Översiktsplan 2040*

Enligt Översiktsplan 2040 ligger området inom ny tät struktur inom tidshorizonten 2030–2040 delvis beroende av Norrbotniabanan. I tät struktur ingår bostäder, kontor, handel, annan verksamhet, gator, parker och fritidsanläggningar.

Översiktsplanen anger särskilt att allmänhetens tillgång till vattenområdet ska säkerställas och förbättras vid planering och byggnation. Mellan strandlinjen och ny bebyggelse ska det finnas ett område som möjliggör fri passage för allmänheten. Exploatering av området måste föregås av vidare utredning och plan för genomförande.

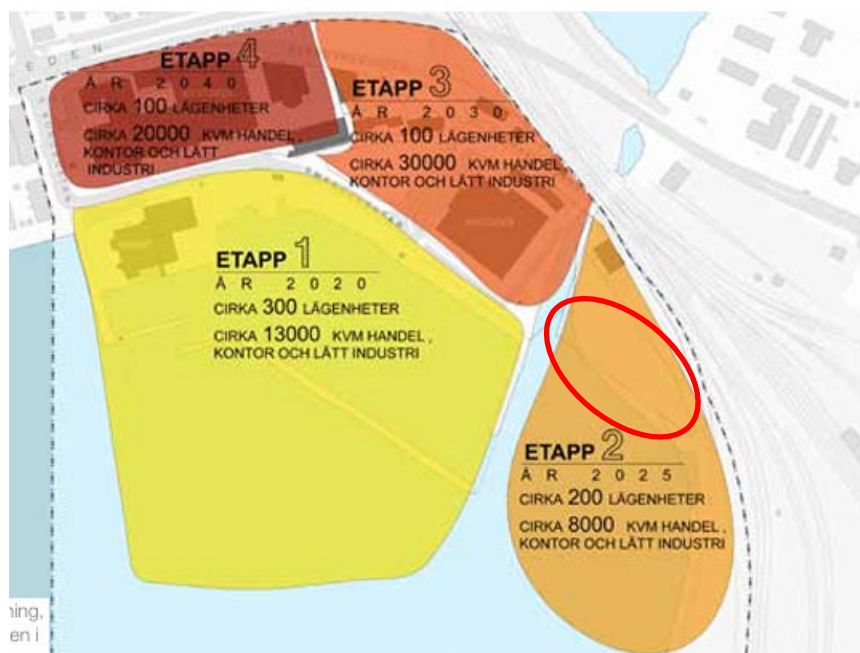


*Utsnitt ur Översiktsplan 2040*

### *Planprogram*

Det finns två planprogram som berör området kring Södra hamn.

Aktuell plats omfattas av Detaljplaneprogram för del av Södra hamn från 2013. Området ligger i etapp 2 som då bedömdes inrymma 200 lägenheter och 8000 kvm handel, kontor m.m. Planprogrammets intentioner har ännu inte genomförts.



*Utsnitt ur Detaljplaneprogram 2013, aktuell fastighet inom rödmarkerat område.*

Under ett detaljplanearbete studeras hur marken bäst kan användas. Målet är att skapa en hållbar och välfungerande helhet som passar in i omgivningen.

Fastigheten ligger inom ett framtida bebyggelsestråk längs med vattnet mellan Södra hamn och Svartöstaden. För att den framtida utvecklingen ska fungera väl över tid behöver detaljplanearbetet inledningsvis behandla området i ett större sammanhang i syfte att möjliggöra en långsiktigt hållbar och genomförbar infrastruktur.

I det kommande planarbetet bedöms följande frågor som särskilt viktiga att studera närmare:

- **Långsiktiga lösningar för teknisk och social infrastruktur:** Gatunät, gång- och cykelstråk, rekreationsytor samt vatten-, avlopps- och elförsörjning.
- **Påverkan på Svartholmskanalen och innerfjärdarna.**
- **Utformning och gestaltning.**
- **Buller, störningar och andra miljöpåverkande faktorer.**

- **Strandskydd:** Förhållanden kopplade till strandskydd.
- **Markmiljö och geotekniska förutsättningar:** Då marken till stor del består av utfyllda massor.
- **Genomförande:** Ansvarsfördelning och ekonomiska förutsättningar.

### 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 §§).

Daniel Rova  
Planchef

### Beslutet skickas till

Kommunstyrelseförvaltningen, detaljplanekontoret  
Ettans Båtham AB

## Förslag till beslut gällande planuppdrag för del av Centrum, Sundsgården 4, Östermalm

Ärendenr 2026/881-3.1.1.2

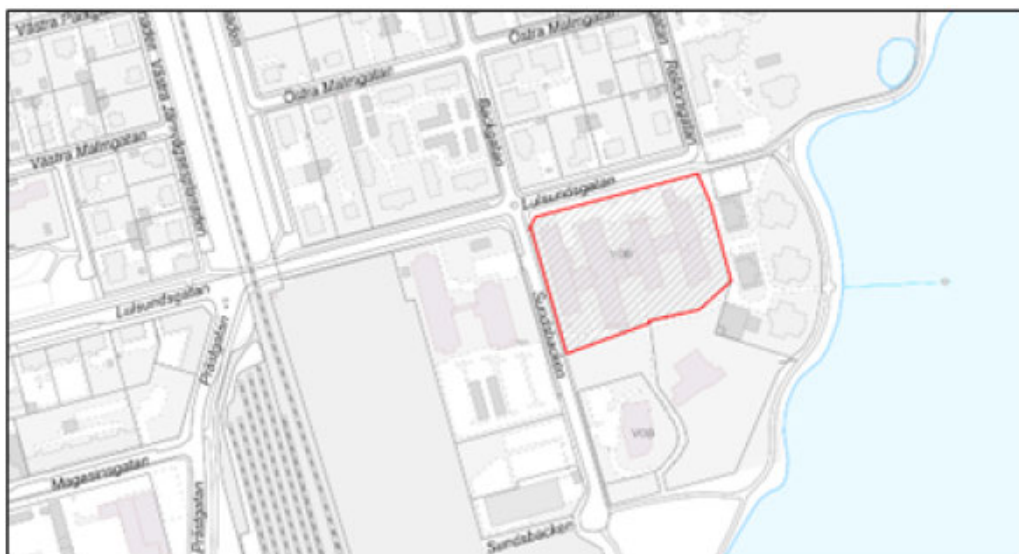
### Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut

1. Samhällsbyggnadsutskottet beslutar att ge kommunstyrelseförvaltningen i uppdrag att upprätta förslag till ny detaljplan för Sundsgården 4, Östermalm i syfte att pröva förutsättningarna för utökad byggrätt för vård, bostäder, kontor och centrumverksamhet.
2. Detta beslut ersätter kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut 2022-10-24 § 221.

### Sammanfattning av ärendet

Pionjären Fastighets AB har under 2025 köpt fastigheten Sundsgården 4 av Rikshem. Fastigheten är centralt belägen i Luleå i området Östermalm. Fastigheten omfattas av gällande detaljplan (Pl 84) som medger markanvändning för [D1] – Ålderdomshem.

På fastigheten finns idag fyra sammanbyggda huskroppar med tillhörande sammanbyggda källarutrymmen. Byggnaderna på fastigheten har uppförts över en tidsperiod om cirka 10 år (1962-1982) och varierar både i volym och i sitt fysiska uttryck. De mest dominerade volymerna utgörs av två lamellbyggnader i fem våningar. Områdets areal är ca 1 hektar.



Figur 1. Karta över aktuell fastighet Sundsgården 4 och preliminärt planområde.

För fastigheten Sundsgården 4 finns sen tidigare ett planuppdrag beslutat av kommunstyrelsens arbetsutskott 2022-10-24 § 221 med syftet att pröva förutsättningarna för utökad byggrätt för vård, bostäder, kontor och centrumverksamhet. Planarbetet har varit vilande då tidigare fastighetsägare inte såg ett behov av att driva vidare planarbetet.

Pionjären Fastighets AB har framfört till kommunstyrelseförvaltningen att de önskar återuppta planarbetet för fastigheten med syftet att kunna skapa möjlighet till utveckling och flexibilitet gällande byggnadernas framtida användning. Kommunstyrelseförvaltningen gör bedömningen att den nya fastighetsägarens avsikter är i linje med gällande planuppdrag men att det planuppdraget bör förnyas för att ökad tydlighet och aktualitet.

Förfrågan bedöms vara förenlig med föreslagen markanvändning i översiktsplan 2021 då området ligger inom användningen tät struktur.

Fastigheten Sundsgården 4 berörs indirekt av det som planeras för Östra stranden varför planarbetet bör ta hänsyn till pågående planeringsprocess för Luleå C och Östra stranden.

Under planarbetet utreds hur marken kan användas på bästa sätt. Precis som i andra förtätningsprojekt behöver frågor om friyta, trafikallsträng, parkering, dagvatten och byggnadernas utformning studeras. Målet är att skapa en hållbar och välfungerande helhet som passar in i omgivningen.

### **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**

- Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut 2022-10-24 § 221, KLF Hid: 2022.6445

Daniel Rova  
Planchef

### **Beslutet skickas till**

Kommunstyrelseförvaltningen, detaljplanekontoret  
Pionjären Fastighets AB

## § 221

### Ansökan om nytt planuppdrag gällande Sundsgården 4, Östermalm

Ärendenr 2022/873-3.1.1.3

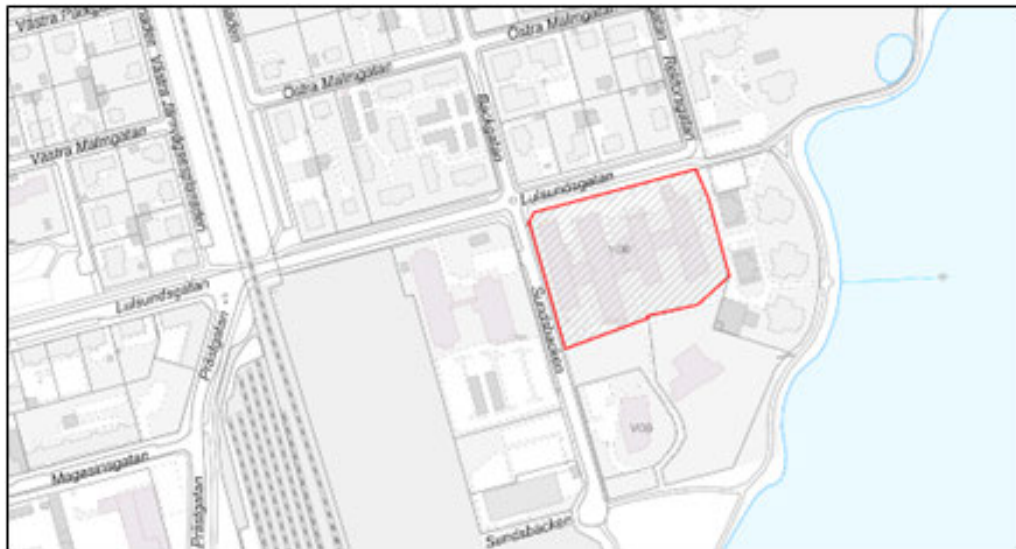
#### Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutar att ge stadsbyggnadsnämnden i uppdrag att upprätta förslag till ny detaljplan för del av Centrum, Sundsgården 4 i syfte att pröva förutsättningarna för utökad byggrätt för vård, bostäder, kontor och centrumverksamhet.

#### Sammanfattning av ärendet

Rikshem har inkommit med en ansökan om ny detaljplan för fastigheten Sundsgården 4. Fastigheten är centralt belägen i Luleå i området Östermalm. Fastigheten omfattas av gällande detaljplan (Pl 84) som medger markanvändning för [D<sub>1</sub>] – Ålderdomshem.

Rikshem vill utveckla fastigheten och bygga blandstad med fokus på centrala hyresrätter, men även beroende på framtida behov inom vård- och omsorg kunna fortsatt erbjuda centrala vårdverksamheter. Rikshem har därför ansökt om ändrad detaljplan och delvis utökad byggrätt för bostadsändamål, kontor, vård och centrumverksamhet.



Figur 1. Karta över aktuell fastighet och preliminärt planområde. Omfattar Sundsgården 4, lokaliserad på Östermalm i Luleå centrum.

På fastigheten finns idag fyra sammanbyggda huskroppar med tillhörande sammanbyggda källarutrymmen. Byggnaderna på fastigheten har uppförts över en tidsperiod om cirka 10 år (1962-1982) och varierar både i volym och i sitt fysiska uttryck. De mest dominerade volymerna utgörs av två lamellbyggnader i fem våningar.



Figur 2. Flygfotografi som beskriver bebyggelsen på fastigheten.

### **Översiktsplan**

Förslaget bedöms vara förenligt med kommunens översiktliga planering. I såväl översiktsplan 2021 som i arbetet med Utvecklingsplan Centrum (arbete pågår) är föreslagen markanvändning för området tät struktur och ligger i ett område med stads- eller tätortsmässig karaktär, oftast indelad i kvarter. I tät struktur ingår bostäder, kontor, handel, annan verksamhet, gator, parker och fritidsanläggningar.

Fastigheten angränsar till Östra stranden, ett område som är utpekad för ny eller ändrad användning och som idag präglas av järnvägen med bangård, järnvägsstation och järnvägsplan. Närheten till järnvägen och busstationen gör området till ett centrum för kommunikationer. Planeringen av Östra stranden kommer att påbörjas inom kort.

Fastigheten Sundsgården 4 berörs indirekt av det som planeras för Östra stranden varför planarbetet bör ta hänsyn till områdets fortsatta utveckling.

### **Trafik och parkering**

Högre exploatering i området kan medföra ökad mängd trafik på omkringliggande gator. Hantering av trafikflöden och buller från väg och järnväg behöver studeras närmare under planarbetet.



Planområdet ligger i nära anslutning till järnvägen och busstationen vilket innebär att det finns och kommer att finnas goda förutsättningar för kommunikationer. Närområdet kommer även framledes att utvecklas med ett resecentrum vilket bedöms skapa ännu bättre förutsättningar för hållbart resande.

I detaljplanearbetet behöver sökande aktivt arbeta med att säkerställa parkeringslösningar för både bil och cykel på ett tillfredsställande sätt som ligger i linje med kommunens parkeringsnorm. Med hänsyn till de goda förutsättningarna som finns för hållbart resande så bör möjligheter för mobilitetslösningar (gröna friköp) utredas under planarbetet.

#### ***Lämplig exploatering och gestaltning***

Lämplig exploatering ska utredas och baseras på en analys av byggnadens roll i stadsbilden, förhållande och påverkan på närområdet samt till omgivande trafikstruktur.

Områdets areal är ca 1 hektar och ägs av Rikshem.

Stadsbyggnadsförvaltningen har föreslagit kommunstyrelsens arbetsutskott besluta att ge stadsbyggnadsnämnden i uppdrag att upprätta förslag till ny detaljplan för del av Centrum, Sundsgården 4 i syfte att pröva förutsättningarna för utökad bygg rätt för vård, bostäder, kontor och centrumverksamhet.

#### **Sammanträdet**

Stadsbyggnadsförvaltningen föredrar ärendet.

#### **Beslutsgång**

Ordföranden ställer stadsbyggnadsförvaltningen förslag under proposition och finner att arbetsutskottet bifaller förslaget.

#### **Dialog:**

Dialog har förts internt i kommunens Byggdialog. Representanter från kommunstaben, stadsbyggnadsförvaltningen och Lumire har varit delaktiga. Dialog har även förts med Rikshem.

#### **Bedömning utvecklingsområde: Ökad jämlikhet**

Beslutet har möjlighet att verka för en ökad jämlikhet i allmänhet genom att skapa förutsättningar för att fler bostäder. Utvecklingsområdet kan påverkas än mer positivt avseende barn och ungas uppväxtvillkor samt variation och mångfald inom stadsdelen beroende på utformning av planförslag.

**Bedömning utvecklingsområde: Mer jämställd fördelning av makt och resurser**

Beslutet har potential att påverka utvecklingsområdet positivt. Det bör beaktas vidare i det fortsatta arbetet och via att funktion och gestaltning främst bidra till målet.

**Bedömning utvecklingsområde: Minskad klimatpåverkan**

Hela området har väl utbyggt i en tät struktur, vilket innebär att infrastruktur redan finns på plats. Markområdet kan därmed ses som en komplettering i ett redan fungerande och utvecklat område vilket i sin tur leder till en mindre klimatpåverkan.

Hållbara transportmedel såsom kollektivtrafik kan stärkas genom ett ökat underlag av resenärer under hela året.

**Bedömning utvecklingsområde: Starkare ekonomi för tillväxt**

Planförslaget möjliggör för ytterligare bostäder vilket ger goda förutsättningar för att skapa ett attraktivt centrum som i sin tur gynnar hela Luleå. Utvecklingsområdet bedöms påverkas positivt avseende bland annat bostadsförsörjning och därmed kompetensförsörjning.

**Beslutsunderlag**

- Byggdialogens svar på ansökan om detaljplan för del av Centrum, Sundsgården 4, KLF Hid: 2022.4495
- Planansökan Sundsgården 4, KLF Hid: 2022.4185
- Stadsbyggnadsförvaltningens förslag till beslut om nytt planuppdrag för Sundsgården 4, KLF Hid: 2022.2674

**Beslutet skickas till**

Stadsbyggnadsnämnden  
Kommunstab, enheten för samhällsutveckling



## Förslag till beslut upphandling levererat grus- och krossmaterial

Ärendenr 2026/655-2.5.1.1

### Samhällsbyggnadsutskottets förslag till beslut

1. Samhällsbyggnadsutskottet beslutar att tilldela ramavtal till leverantör xxx med organisationsnummer xxx, avseende upphandling levererat grus- och krossmaterial.
2. Kommundirektören ges i uppdrag att underteckna avtal efter att tiden för avtalsspärr har löpt ut.

Paragrafen förklaras omedelbar justerad.

### Sammanfattning av ärendet

Luleå kommun har upphandlar grus- och krossmaterial till Luleå kommun samt de kommunala bolagen Luleå Miljöresurs AB och Luleå Hamn AB. Upphandlingen omfattar leverans inom hela Luleå kommun, tillhandahållning och hantering av grus- och krossmaterial.

### Omfattning

Omfattningen på grus- och krossmaterial varierar från år till år med en uppskattad mängd är 40 200 ton/år.

Beställaren har för avsikt att teckna ramavtal med en (1) leverantör. Upphandlingen genomfördes som Öppet förfarande och avtal kommer att tilldelas den leverantör vars anbud är det ekonomiskt mest fördelaktiga för beställaren. Vilket anbud som är det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet ska utvärderas utifrån bästa förhållande mellan pris och kvalitet.

Mervärden enligt upphandlingsunderlaget kan tilldelas för:

- Mervärde - Återbruk.

### Övrigt

Antal anbud: xxx

Avtalsvärde: Uppskattat värde är 50 000 000 SEK.

Avtalstid: Avtalet gäller från och med 2026-07-01 till och med 2027-06-30.

Parterna ges möjlighet att förlänga tecknat avtal med en eller flera perioder om totalt högst 36 månader. Vid förlängning av avtalet gäller det med oförändrade villkor. Ambitionen är att förlängning sker skriftligen i god tid innan avtalet förfaller.



---

### Beskrivning av ärendet

Ärendet dras i sin helhet på samhällsbyggnadsutskottets sammanträde 2026-06-15.

### Dialog

Berörda verksamheter har varit en del av dialogen. Samt att leverantörsdialoger har förts med relevanta leverantörer på marknaden för att skapa oss en bild av marknaden och dess förutsättningar.

### Beslutsunderlag

- Upphandlingsprotokoll
- Anbudsutvärdering

Therese Festin

Upphandlare

### Beslutet skickas till

Kommunstyrelseförvaltningen, inköpskontoret

## **Information om aktuella frågor och planläge 2026-06-15**

Ärendnr 2026/891-2.1.0.1

### **Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut**

Samhällsbyggnadsutskottet beslutar att lägga informationen till handlingarna.

### **Sammanfattning av ärendet**

Samhällsbyggnadsutskottet får information om aktuella frågor och planläge 2026-06-15.