Dnr: KLF 2023/1163

Detaljplan för del av Mjölkudden 3:11 och Skepparen 5 med flera

Luleå kommun Norrbottens län

GRANSKNINGSUTLÅTANDE

Bakgrund

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutade den 30 januari 2023 att ge Stadsbyggnadsnämnden i uppdrag att upprätta ett förslag till detaljplan för del av fastigheten Mjölkudden 3:11 och Skepparen 5, i syfte att möjliggöra en ökad exploatering i Mjölkuddens centrum med centrumverksamhet och bostäder. Syftet är även att stärka Mjölkuddens centrum som målpunkt.

Detaljplanen har föregåtts av ett detaljplaneprogram. *Detaljplaneprogram för Mjölkuddens centrum,* som godkändes av kommunfullmäktige år 2021. Programmet beskriver viktiga frågor för området samt de ramar och den potential som finns för en långsiktig utveckling av Mjölkuddens centrum. I programmet har behovet av att minska barriärer, förbättra bullersituationen, öka tillgängligheten och förbättra de allmänna gröna ytorna identifierats. Det saknas tydliga stråk och riktningar genom centrum, och det befintliga torget är ofta skuggat av Snusdosan, vilket begränsar soliga sociala ytor i området närmast centrum, som i stället domineras av markparkering.

Programmet föreslår att Mjölkuddens centrums befintliga struktur i stort bevaras, med en tillbyggnad av en våning på befintliga byggnader. Planförslaget är delvis i linje med detaljplanprogrammet då det syftar till att förbättra bullersituationen, skapa allmänna stråk och soliga sociala platser. Däremot innebär planförslaget en högre bebyggelse än vad programmet föreslår, samt att den nuvarande strukturen inom planområdet förändras. Dessa förändringar har bedömts kunna genomföras utan att påverka centrumets sammanhang och utbredning, samt med rimlig hänsyn till befintliga kulturvärden.

Hur granskningen bedrivits

Detaljplanen handläggs enligt plan- och bygglagens regler för så kallat utökat förfarande (se 5 kap. plan- och bygglagen). Ett utökat förfarande används då detaljplanen är av betydande intresse för allmänheten och i övrigt av stor betydelse. Granskningen ska pågå i minst tre veckor. För att få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt och för att ge möjlighet till

insyn och påverkan ska granskningen ske med myndigheter, sakägare och övriga berörda enligt 5 kap. 11 §, plan- och bygglagen.

Ett förslag till detaljplan har därför visats för granskning under perioden 21 november 2025 – 19 december 2025. Planhandlingarna har funnits tillgängliga på Luleå kommuns webbplats, Stadsbyggnadsförvaltningens reception och Stadsbiblioteket på Kulturens hus. Planhandlingarna samt information om samrådet har även skickats till Länsstyrelsen, lantmäterimyndigheten och berörda sakägare. Under arbetet med planförslaget har det också skett kontinuerlig dialog med berörda kommunala förvaltningar och bolag.

Skrivelser utan invändningar har inkommit från:

- Trafikverket
- Swedavia
- Vattenfall Eldistribution AB

Skrivelser med synpunkter och/eller frågor har inkommit från:

- BRF Skepparen
- Cykelfrämjandet
- Lantmäteriet
- Länsstyrelsen Norrbotten
- Miljö- och byggnadsnämnden
- Räddningstjänsten

Inkomna synpunkter med kommentarer

Inkomna synpunkter redovisas nedan i sin helhet.

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

Myndigheter

Länsstyrelsen

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.

Kommentar: Yttrandet noteras och föranleder inte någon ändring av planförslaget.

Lantmäteriet

För plangenomförandet viktiga frågor där planen behöver förbättras:
På sidan 46 i planbeskrivningen om ”Fastighetsrättsliga konsekvenser” står det bland annat att servitut 2580-12/76.1 och 25-F2006/214.1 berörs av planförslaget. Lantmäteriet är tveksam om det stämmer. Vilka rättigheter som berörs och hur de är påverkade bör ses över. Lantmäteriet noterar att på sidorna 16 – 17 finns det en redovisning om rättigheterna som verkar stämma.

Delar av planen som bör förbättras:
Lantmäteriet konstaterar att det inte är lämpligt att avgränsa egenskapsbestämmelser med användningsgräns.

Kommentar: Genomförandeavsnittet förtydligas vad gäller vilka rättigheter som berörs av planförslaget. Synpunkten om egenskapsbestämmelser i plankartan noteras men föranleder inga ändringar i planförslaget. Detta då plankartan är upprättad i enlighet med Boverkets allmänna råd.

Trafikverket

Trafikverket har inget att erinra.

Kommentar: Yttrandet noteras och föranleder inga ändringar i planförslaget.

Kommunala förvaltningar och bolag

Räddningstjänsten

I detaljplanen anges att riskfrågor ska beaktas om skyddsavståndet mellan planområdet (bostäder/handel) är mindre än 150 meter från farligt gods-led enligt Länsstyrelsens i Norrbottens riktlinjer för säkerhetsavstånd till farligt gods-leder. Ni anger att säkerhetshöjande åtgärder kan behövas inom detta riskområde varför en riskanalys togs fram i samrådsskedet av detaljplanen. I granskningshandlingen anger ni att inga säkerhetshöjande åtgärder krävs för att avståndet på 80 meter mellan farligt gods-led och centrumverksamhet/bostäder är längre än de angivna skyddsavstånden i tabell 3 i Länsstyrelsens riktlinjer (35 respektive 55 meter).

Den riskanalys som tagits fram gäller dock för ett annat planområde, om än i närområdet av detta planområde. Det planområde som riskanalysen gäller för finns vid väg 97 på den plats där vägen har dubbla körfält i en riktning. Rondellen finns med i riskanalysen men man har inte beaktat olycksfrekvensen i den utan utgått från raksträckan in mot rondellen och föreslagit skyddshöjande åtgärder längs med raksträckan. Det är andra förutsättningar i

rondell i och med att flera bilar trafikerar denna från olika riktningar. Vid rondellen och planområdet finns inga barriärer såsom diken, invallningar eller strålskydd.

I planbeskrivningen redogör man för en årsdygnstrafik för tunga fordon på Bodenvägen som Trafikverket tagit fram 2018. Sedan räknar man upp trafiken till år 2040. Denna trafikmängd kan komma att öka i och med etableringarna av fler industrier på Hertsön/Svartön. I tabell 3 i Länsstyrelsens riktlinjer kan man avläsa skyddsavstånd för en årsdygnstrafik på maximalt 2200. Det finns inte angivet i tabellen hur långt över 2200 årsdygnstrafik som man kan tillämpa avstånden i tabellen. I en riskanalys kan man utreda skyddsavstånden i det fall där årsdygnstrafiken med råge överskrider tabellens värden. Vidare bör man beakta i riskanalysen att bland annat fluorvätesyra kommer att hanteras på Hertsön/Svartön och därmed även att transporteras dit via Bodenvägen och Mjölkuddsrondellen. Fluorvätesyra är en giftig och frätande vätska som är dödlig vid inandning och hudkontakt. Ämnet är tyngre än luft vilket gör att den lägger sig och sprider sig efter marken. Räddningstjänstens initiala skyddsavstånd till en olycka med detta ämne är 300 meter.

Räddningstjänsten anser att det bör tas fram en riskanalys, inklusive eventuella riskreducerande åtgärder och skyddsavstånd, för det område som planen gäller i och med att olika förutsättningar till viss del gäller. I riskanalysen behöver man utgå ifrån alla ämnen som kan komma att transporteras på vägen och i rondellen, det vill säga göra en kontroll mot de ämnen som planeras att hanteras på Svartön/Hertsön, vilka risker och skyddsavstånd dessa ämnen kräver vid en olycka, områdets topografi samt var en olycka kan utbredas utifrån detta.

Kommentar: Den riskanalys som redovisades i samrådshandlingarna avsåg detaljplan PL 503, belägen norr om aktuellt planområde i anslutning till Bodenvägen och Mjölkuddsrondellen. Analysen användes i samrådsskedet som ett översiktligt underlag för att ge en fingervisning om huruvida transporter av farligt gods längs Bodenvägen kunde innebära behov av skyddsåtgärder även för närliggande planområden.

Inför granskningsskedet har kommunen gjort en mer detaljerad och platsspecifik bedömning av riskfrågor kopplat till farligt gods med utgångspunkt i Länsstyrelsens riktlinjer för säkerhetsavstånd till farligt gods-leder, vilka är framtagna för att tillämpas i fysisk planering. Även Tabell 3 är tagen från Länsstyrelsens riktlinjer. Enligt riktlinjerna ska skyddsavstånden utifrån uppräknad trafikmängd vara 35 meter till zon C (centrumverksamhet) och 55 meter till zon D (bostäder i flerbostadshus). Kvartersmarken ligger i aktuellt fall 80 meter från vägkant vilket kommunen bedömer vara ett tillräckligt skyddsavstånd i planeringsskedet, någon riskutredning kopplat till farligt gods avses inte tas fram.

Riskfrågor kopplat till transporter av farligt gods till och från Hertsön/Svartön via Bodenvägen och Mjölkuddsrondellen hanteras inom respektive verksamhets egen process och, i förekommande fall, inom ramen för deras miljötillstånd.

Miljö- och byggnadsnämnden

Plankartan
Avdelning miljö och bygg anser att det behöver förtydligas om reglering om utformning av sockelvåning f_3 och utformning av entréer f_4 och f_5 även gäller på gavlarna på tillkommande byggnader som vetter mot användningen ”TORG”.

Avdelning miljö och bygg anser vidare att regleringen av korsmark (marken får endast förses med komplementbyggnad) bör revideras så att fria vattenvägar inte förhindras av eventuella komplementbyggnader vid skyfall, både i den nordvästra och sydöstra delen av planområdet. I dagvattenutredningen finns förslag på hur fria vattenvägar kan planeras för området.

Avdelning miljö och bygg ser också fördelar med att höjdsätta delar av planområdet i detaljplanen där risk finns för vattensamlingar vid större skyfall, samt att skapa en naturlig avrinning längs föreslagna stråk enligt dagvattenutredningen för att förhindra olägenhet eller skada på byggnader.

Planbeskrivningen
Avdelning miljö och bygg anser även att det behöver förtydligas i planbeskrivningen att det finns två anslutningspunkter för dagvatten med olika kapacitetsbrister inom planområdet, vilket medför olika behov av fördröjningsvolym beroende på vilken anslutningspunkt som används.

Kommentar: Planbestämmelserna f_3, f_4 och f_5 gäller för de delar av fasaderna som vetter mot den stora torgytan. Exakt vilka fasader som berörs av bestämmelserna har förtydligats med illustrationer i planbeskrivningens avsnitt ”Motiv till detaljplanens bestämmelser”.

Enligt dagvattenutredningen går dagvattenhantering inom planområdet att utformas på olika sätt och med flera möjliga kombinationer av dagvattenlösningar för att lösa både rening och fördröjning. Val av teknisk lösning kommer att ske i samband med detaljprojektering. Korsmarken kommer av den anledningen inte att regleras ytterligare. Skyfallshanteringen går också att lösa inom planområdet. Att höjdsättning ska ske för att leda vatten från byggnader är vedertaget och kommer att hanteras vid detaljprojektering, när också exakta placeringar av byggnader är kända. Någon höjdsättning kommer inte att regleras.

Planbeskrivingen förtydligas vad gäller anslutningspunkterna inom planområdet.

Föreningar, företag med flera

BRF Skepparen
PLUS

- Fler grönytor och trevligare miljö.
- Ombyggnationen höjer hela områdets attraktivitet.
- Vi får ett luftigare område kring vår befintliga parkering.

MINUS

- Förtydligande behövs vad gäller logistik: varutransporter, utryckningsfordon och snöröjning samt infarter och parkeringar och tillgänglighet för näringsidkare.
- Höjden på nybyggnation riskerar att gömma Snusdosan.

- Befarad nackdel: större belastning på grönytor och områden i vår bostadsrättsförening.

OKLARHETER

- Konstverk i befintlig portal, utformning och placering.
- Bostadsrätter eller hyresrätter i nybyggnation.
- Hur påverkas hus nr 5 i vår bostadsrättsförening under rivning och uppbyggnad, samt hur avskärmning och avspärrning kommer att utformas.

FRÅGOR

- Samlad infart; bostadsrättsförening/centrum?
- Vindmiljö
- Komplementbyggnader får uppföras – vad innefattar det?
- Många har synpunkter på höjden på några av husen.
- Vindmiljön – hur blir den? Vindar, snö med mera.
- Infarter – hur planeras dessa?
- Vattensituationen, avrinning – gator.
- Tydlig och tilltalande avgränsning till vår bostadsrättsförening från centrum.

Kommentar: Detaljplanen reglerar markanvändning, byggrätter, byggnaders placering, höjd samt övergripande struktur för angöring och allmänna platser. Planen skapar därmed förutsättningar för en framtida exploatering inom de ramar som anges i planbestämmelserna. Genomförandet av detaljplanen, inklusive mer detaljerade lösningar, ansvarar respektive fastighetsägare för. Utbyggnad av planområdet kan komma att ske etappvis.

I detaljplanen säkerställs möjligheter till in- och utfarter, angöring för varutransporter, räddningstjänst och snöröjning på en övergripande nivå. Exakt utformning detaljprojekteras och prövas i senare skeden.

Detaljplanen reglerar användningen av mark inom planområdet. Planen medger inte att angränsande grönytor och andra områden inom BRF Skepparens fastighet tas i anspråk.

Med komplementbyggnader avses byggnader som hör till och stödjer en huvudbyggnad, men som inte är avsedda för huvudanvändningen. De är alltså underordnade huvudbyggnaden både i funktion och ofta i storlek och utformning. Inom delar av planområdet medges endast komplementbyggnader som är kopplade till flerbostadshusens eller centrumverksamheternas funktion. Det kan exempelvis handla om väderskyddad cykelparkering, miljöhus eller andra mindre byggnader som stödjer huvudverksamheterna.

Vad gäller höjden på den föreslagna bebyggelsen har regleringarna i plankartan utformats med hänsyn till områdets kulturhistoriska värden och för att bevara den rumsliga helheten, där Snusdosan även fortsättningsvis ska framträda som ett tydligt landmärke. Regleringarna syftar bland annat till att säkerställa att siktlinjer från olika håll bibehålls. Sammantaget bedöms den nya bebyggelsen inte innebära att Snusdosan göms.

Vad gäller vind är den övergripande strategin att den låga utstickande sockelvåningen inom fastigheten Skepparen 5 ska gynna vindklimatet på marknivån genom att fånga upp den vind som

kommer från de högre byggnaderna. På den sydvästra delen av fastigheten Mjölkudden 3:11 fungerar byggrätten som vindskydd för vind som kommer från sydväst. Mer detaljerade lösningar kan komma att adderas i kommande skeden.

Under byggtiden kommer ofrånkomligen störningar att uppstå, både för boende och besökare. Dessa störningar kan vara av olika slag, såsom buller, damm, vibrationer och trafikpåverkan. Bygg- och anläggningsarbeten ska bedrivas i enlighet med gällande lagstiftning och Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser (NFS 2004:15).

Frågor om konstverk i befintlig portal, upplåtelseform (bostadsrätt eller hyresrätt), avskärmning och avspärrningar samt detaljerad utformning av byggnader och utemiljöer hanteras inte inom ramen för detaljplanen. Dessa frågor prövas i stället i senare skeden, till exempel i samband med ansökan om rivningslov, bygglov och vid genomförandet.

Cykelfrämjandet

Cykelfrämjandet Norrbotten har tagit del av den uppdaterade planbeskrivningen för Mjölkuddens centrum. Vid genomgång av samrådsredogörelsen och planbeskrivningen kan konstateras att bemötandet av våra tidigare synpunkter är utformat på ett sätt som gör det svårt att avgöra om de faktiskt har beaktats eller inte.

Vi vill understryka att vi inte kräver att våra synpunkter ska beaktas, men om kommunen väljer att avvika från dem – särskilt när vi påpekar faktafel eller oklarheter – anser vi att det är rimligt att skälen för detta redovisas.

För att säkerställa en objektiv genomgång har vi använt en AI-tjänst som jämfört remissdokumentet med de synpunkter vi framförde i vårt yttrande 2024-11-01. Nedan redovisas vilka synpunkter som har beaktats samt vilka som fortfarande saknas i planhandlingarna.

Vår samlade bedömning är att endast en av våra synpunkter har beaktats fullt ut, tre har delvis beaktats, medan majoriteten inte har tillgodosetts. Detta innebär att planen fortfarande riskerar att motverka kommunens egna mål om kraftigt ökad andel cykelresor enligt Vision 2040.

1. Cykeltrafikens målbild – fortsatt för låg ambitionsnivå. Vi påpekade att planen bör formulera målet i linje med kommunens vision om att cyklandet ska öka kraftigt, inte endast ”öka”. Den nya planbeskrivningen kvarstår vid en lägre ambitionsnivå och saknar tydlig koppling till Vision 2040. Synpunkten är inte beaktad.
2. Cykel som eget trafikslag. Översiktsplanen anger att gång och cykel ska behandlas som två separata trafikslag med egna förutsättningar. Planbeskrivningen fortsätter dock att behandla dem som ett samlat begrepp. Synpunkten är inte beaktad.
3. Åtgärder för att öka cykling – parkeringskostnad frikopplad från hyra. Vi välkomnade att bilparkering inte ska ingå i hyran. Denna punkt finns kvar i planbeskrivningen som del av ”Grönt parkeringsköp”. Synpunkten är beaktad.
4. Avsaknad av redovisning av resalstring per trafikslag. Vi efterfrågade att planen tydligt redovisar samtliga resor – gång, cykel, bil och buss – utifrån etablerade beräkningsmodeller. Detta saknas fortfarande och utgör en brist då dimensionerande trafikdata ligger till grund för gaturummets utformning. Synpunkten är inte beaktad.

5. Dimensionerande begrepp saknas (hastighet, mötessituationer, utrymmesklass). Planen anger inte dimensionerande mått eller principer för cykel- och gångmiljön. Detta skapar risk för att GC-ytor underdimensioneras vid projektering, vilket kan påverka säkerhet och framkomlighet negativt. Synpunkten är inte beaktad.
6. GC-vägens status i konfliktytan med torget. Vi påpekade att plankartan visar en genomgående GC-väg medan illustrationerna ersätter den med torgyta. Planbeskrivningen tydliggör inte hur cykeltrafiken ska prioriteras i denna centrala passage. Risken kvarstår att cykeltrafik hänvisas till gångytor eller utformas otydligt. Synpunkten är endast delvis beaktad.
7. Historiskt GC-stråk och framtida kopplingar. Vi efterlyste att den historiska funktionen konkretiseras och att sammanlänkningen med omgivande cykelnät utvecklas, inklusive potentiella nya stråk. Detta saknas fortfarande. Synpunkten är inte beaktad.
8. Tydlig och konsekvent trafikmiljö vid torget. Vi lyfte behovet av att beskriva hur samspelet mellan gående och cyklister ska fungera, särskilt vid torget. Planen innehåller illustrationer men inga reglerande principer, trots att denna plats är en kritisk knutpunkt. Synpunkten är endast delvis beaktad.
9. Orealistiskt påstående om cykel till centrum för bussbyte. Påståendet att människor cyklar till Mjölkuddens centrum för att ta bussen vidare saknar empiri och kvarstår oförändrat i plantexten. Detta är problematiskt då det används som motivering i planeringen. Synpunkten är inte beaktad.
10. Brister i cykelbanan längs Mjölkuddsvägen. Vi redovisade allvarliga funktionella brister i huvudcykelstråket längs Mjölkuddsvägen. Planbeskrivningen bekräftar inte dessa brister och förhåller sig inte till dem. Detta är en förutsättning för att området ska stödja ett ökat cyklande. Synpunkten är inte beaktad.
11. Cykelöverfart i korsningen med Mjölkuddsvägen. Då ett huvudcykelstråk korsar Mjölkuddsvägen borde planen ange cykelöverfart som regleringsform. Planen nämner endast hastighetssäkring. Synpunkten är inte beaktad.
12. Faktafel avseende trafikdata (ÅDT). Vi påtalade felaktig användning av punktmätningar som ÅDT. Detta har inte justerats. Synpunkten är bara delvis beaktad.
13. TSFS-krav för torg och GC-vägar. Vi hänvisade till statliga krav på utformning av torgytor för gående och cyklister. Planhandlingarna förhåller sig inte till denna föreskrift. Synpunkten är inte beaktad.

Samlad bedömning

Vår slutsats är att den reviderade planbeskrivningen inte i tillräcklig grad tar hänsyn till cyklisters behov, trots kommunens mål om ett kraftigt ökat cyklande och prioritering av hållbara färdsätt. Det finns risk att den färdiga miljön kommer att minska framkomligheten för cykel, skapa otydliga trafikmiljöer och försvaga möjligheterna att nå kommunens klimat- och mobilitetsmål. En förbättrad cykelinfrastruktur är dessutom en förutsättning för att exploateringen ska kunna ske utan att öka biltrafiken till området.

Vi uppmanar därför kommunen att justera planbeskrivningen eller i ett eget dokument ange vilka som är viktiga utgångspunkter utifrån de övergripande tankar som ligger bakom detaljplanen som ska beaktas i det fortsatta arbetet med detaljprojektering och åtgärder som angränsar till detaljplanen. Grunden är att man anger vilka dimensionerande hastighet DH,

trafiksituation DTS och utrymmesklass UK som ger en minimibredd för gång, cykel och biltrafik.

Utifrån våra tidigare yttranden och olika dialoger med kommunen ser vi brister där tankar i en detaljplan inte är utgångspunkten när man kommer till detaljprojektering. Om inte ytan för gata räcker värderas andra parametrar högre där cykeln ofta blir förloraren. Kronan är det tydligaste exemplet där cykelns utgångspunkter har tappats bort innan stadsdelen är fullt utbyggd.

I planbeskrivningen finns det flera figurer, 10, 11 och 12, som exempel. Även om det står ”exempel på” måste det man illustrerar stämma med de olika styrdokument som Luleå har för hur staden ska utvecklas. Vi kan ge flera exempel, men ett exempel är när det står att förändringen medger mer yta för utveckling av gång- och cykelstråket längs Mjölkuddsvägen.

När vi tittar på sektionen stämmer inte den med texten. Sektionen visar att cykeln är den stora förloraren i kampen om gatans ytor. Cykelbanan är så smal att två lådcyklar eller cyklar inte kan mötas inom sin yta. Det kan aldrig vara rätt att cyklister ska tvingas använda ytor för gående på grund av att cykelytan är för smal. Vi förstår inte varför de två körbanorna har fått bredden 4 meter när 3,25 meter räcker.

Några exempel på vilka tankar som behöver anges som stöd för det fortsatta arbetet är vilka som är de viktiga principerna för utformningen av torget så att den klarar nationella krav, analys av gång- och cykeltrafikens andelar och flöden, krav på cykelöverfart för huvudcykelstråkets passage av Mjölkuddsvägen samt hur bristerna längs Mjölkuddsvägen ska åtgärdas då detta har en mycket viktig roll för vilka flöden som kan bli av cyklister, vilket i sin tur påverkar anslutningen till fastigheten.

Vi står gärna till förfogande för dialog under det fortsatta arbetet där vi kan förklara och ge fler exempel kopplade till våra synpunkter.

Kommentar: Detaljplanens syfte är att säkerställa markanvändning och nödvändig gatumark för framtida utveckling. Att denna del av Mjölkuddsvägen inkluderades i planområdet var från början ett sätt för kommunen att möjliggöra en utveckling av området på grund av de brister som finns här. De synpunkter som rör delar utanför aktuellt planområde kan inte hanteras inom ramen för aktuell detaljplan. Utveckling av övergripande förbättringar i cykelnätet och nya stråk hanteras inom ramen för kommunens trafik- och cykelplanering och inte genom denna detaljplan.

Ett tydliggörande har lagts in i planbeskrivningen i syfte att klargöra att gång- och cykeltrafik är två skilda färdsätt med olika behov och förutsättningar för utformning.

Torget är avsett att fungera som en vistelseyta med hög prioritet för gående. Det är därför inte avsett att cykeltrafik ska ges en genomgående, obruten passage rakt över den större torgytan. Cykeltrafikens framkomlighet i detta läge kommer att behöva anpassas till torgets funktion samt till de gående och de aktiviteter som förekommer där. Utformningen av torgytan och cykelvägen längs Mjölkuddsvägen detaljprojekteras i ett senare skede med utgångspunkt i gällande regelverk och kommunala riktlinjer. Kommunen bedömer att detaljplanen, genom att möjliggöra utökad gatumark och ett mer sammanhängande stråk, skapar goda förutsättningar för att öka andelen cykeltrafik i linje med kommunens övergripande mål.

Synpunkter som rör brister i huvudcykelnätet i och i anslutning till planområdet har förts vidare till kommunens trafikavdelning för kännedom och hantering inom ramen för den övergripande trafikplaneringen.

Illustrationer och sektioner i planbeskrivningen är avsedda att visa exempel på möjliga utformningar och är inte juridiskt bindande. Figur 12 (gatusektion vid busshållplats) redovisar en möjlig utformning av gatuområdet i detta läge. Planbeskrivingen justeras för att tydliggöra detta. På övriga delar av sträckan, där busshållplats inte förekommer, finns möjlighet att utforma cykelvägen med större bredd.

De mer detaljerade frågor som yttrandet lyfter, till exempel dimensionering och resalstring, bedöms vara viktiga men hanteras i detta fall utanför detaljplaneprocessen. Sådana analyser kan tas fram i samband med trafikprojektering och genomförandeskede, då utformning och dimensionering av gaturummet fastställs.

Swedavia civila sidan

Swedavia hänvisar flygsäkerhetsfrågor till Försvarsmakten i egenskap av flygplatshållare, därför är det viktigt att även dem remitteras.

Swedavia har inga övriga synpunkter i detta ärende.

Kommentar: Yttrandet noteras och föranleder inga ändringar i planförslaget. Försvarsmakten har fått planförslaget skickat till sig.

Ställningstagande och förändringar

Med anledning av inkomna synpunkter görs följande förändringar:

Planbeskrivning

- Revideringar kring vilka rättigheter som påverkas av planförslaget.
- Förtydligande gällande anslutningspunkter inom planområdet.
- Mer detaljerad beskrivning om vilka delar av planområdet som omfattas av planbestämmelserna f_3, f_4 och f_5.
- Avsnitten om cykeltrafik har setts över och justerats i syfte att tydliggöra att detaljprojektering sker i kommande skeden samt att gång- och cykeltrafik är två separata trafikslag med olika behov och förutsättningar.

Kvarstående synpunkter

Följande skriftliga synpunkter har inte blivit tillgodosedda, det vill säga att de inte har föranlett någon ändring i detaljplanen. Kommunstyrelseförvaltningens motivering skrivs med kursiv stil.

- Att det inte är lämpligt att avgränsa egenskapsbestämmelser med användningsgräns.
- Ändringar kopplat till dagvattenhantering (till exempel höjdsättning av mark).
- Framtagande av riskanalys kopplat till framtida transporter av farligt gods till Hertsön/Svartön via Bodenvägen och Mjölkuddsrondellen.
- Synpunkter kopplat till utformningen av kvartersmark och allmän plats inom planområdet.

Motivering: Eftersom plankartan är upprättad i enlighet med Boverkets allmänna råd görs inga ändringar i hur egenskapsbestämmelserna avgränsas.

Enligt dagvattenutredningen går dagvattenhanteringen inom planområdet att utformas på olika sätt för att lösa både rening och fördröjning. För att inte låsa framtida systemlösningar till en specifik lösning har kommunen valt att inte reglera dagvattenhanteringen i plankartan.

Riskfrågor kopplat till transporter av farligt gods till och från Hertsön/Svartön via Bodenvägen och Mjölkuddsrondellen hanteras inom respektive verksamhets egen process och, i förekommande fall, inom ramen för deras miljötillstånd. Kvartersmark inom planområdet ligger 80 meter från vägkant där farligt gods transporteras vilket innebär att skyddsavstånden uppfylls. Det finns även en planbestämmelse om att friskluftsintag ska placeras i skyddat läge i förhållande till drivmedelsstationen vid Bodenvägen. Någon riskanalys tas därför inte fram.

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en ökad exploatering i Mjölkuddens centrum med centrumverksamheter och bostäder. Detaljerad utformning av byggnader, torg och gatuområden hanteras i kommande skeden.

Kommunstyrelseförvaltningen, kontor Detaljplan

2026-11-05

Daniel Rova
Planchef

Matilda Eriksson
Arkitekt