

••• Granskningsutlåtande II



VISION & RIKTNINGAR

Ger en bild av det samhälle vi vill nå och visar de strategier som är avgörande för Luleå halvvägs till visionens år 2050.

PROGRAM & UTVECKLINGSPLANER

Tydliggör Luleå kommuns vilja och innehåller angreppssätt och principer för alla verksamheters arbete för att nå visionen. Program och utvecklingsplaner är också kommunens översiktsplan.

PLANER & RIKTLINJER

En plan visar enskilda nämnders långsiktiga ambitioner, insatser och förhållningssätt. En riktlinje visar på en hållning i en fråga som rör samhällets utveckling och ger vägledning i arbetet.

Dokumenttyp: Bilaga till Översiktsplan 2021

Dokumentnamn: Granskningsutlåtande II

Dokumentansvarig: AnneLie Granljung

Senast reviderad: -

Fastställd: Ej fastställd

Beslutinstans: Kommunfullmäktige

Giltighetstid: 2021 - 2041

Dokument gäller för: Alla förvaltningar

Sammanfattning

Förslaget till översiktsplan har efter samråd bearbetats och under hösten 2019 ställdes planen ut för granskning. Detta kungjordes den 7 oktober 2019. Under granskningstiden inkom totalt 27 skriftliga yttranden från myndigheter, intresseföreningar och organisationer samt privatpersoner. Efter granskningen bearbetades och kompletterades förslaget. Nya förutsättningar i samband med kommande stora etableringar i Luleå har tillfört ny kunskap och som har relevans för översiktsplanens långsiktiga mark- och vattenanvändning. Genom att hantera dessa ändrade förutsättningar tillsammans med övriga revideringar som skedde efter granskningen bedömde Luleå kommun att behov fanns för en ny granskning. Inkomna synpunkter med kommunens bemötande samt revideringar och kompletteringar av planförslaget redovisas i Granskningsutlåtande I.

Under tiden 16 april till 16 juni 2021 har planförslaget varit på ny granskning där medborgare, intressenter, myndigheter och andra har fått möjlighet att ta del av och lämna synpunkter på de ändringar som gjorts.

Totalt har 25 skriftliga yttranden med synpunkter inkommit från myndigheter intresseföreningar, bolag och privatpersoner. Flera av synpunkterna är desamma som framkommit tidigare och omfattar främst detaljeringsgraden. Länsstyrelsen yttrande innehåller en del kvarstående synpunkter där Luleå kommun inte har tillgodosett länsstyrelsens synpunkter, bland annat kring kulturmiljö och bebyggelse på Munkebergs strand.

Programmet

Principer tas bort gällande prioriteringsordning för nya bostadsområden och arbetsplatsområden. Motivet till att principerna gällande prioriteringsordning tas bort är för att nya förutsättningar med stora investeringar i Luleå och regionen kan innebära att prioriteringsordningen inte kommer att vara möjlig att följa. I övrigt har endast mindre textjusteringar gjorts av redaktionell karaktär.

Mark- och vattenanvändning

Gång- och cykelstråken har justerats från att ha varit relativt grovt redovisade till mer detaljerat och överensstämmande med verkliga gång- och cykelbanor. Detta för att öka förståelsen av hur dessa ska tolkas. Tidshorisonter för främst nya verksamhetsområden har justerats utifrån Luleå kommuns VA-planering.

I övrigt har mindre text- och områdesjusteringar gjorts som bör tolkas som mer av redaktionell karaktär.

Hänsyn

Hänsynslagret för ekologi har kompletterats med ett antal ytor för att tydliggöra höga naturvärden och/eller höga sociala värden, viktiga för ekosystemtjänster, i samband med planering och byggande.

Hänsynslagret Va-kvalitet ändras till VA-planering. Lagerinformationen har kompletterats. Hänsynslagret för vattenförsörjning justeras med uppdaterade ledningssträckningar och lagret byter namn till VA-försörjning.

Förtydligande av vägledning för riksintresse för kommunikationer, väg har också gjorts.

[Konsekvensbeskrivningen](#)

Förtydliganden i text gällande riksintresse för vattenförsörjning.

[Övriga bilagor](#)

Tydliggjort att naturvärdesinventering bör ske innan byggande inom föreslagna LIS-områden. Detaljplanekrav har tagits bort från rekommendationer då krav om detaljplan regleras i gällande lagstiftning.

Innehåll

Granskningsutlåtande	1
Sammanfattning.....	2
Innehåll.....	4
Granskningen.....	5
Inkomna synpunkter och kommentarer	5
Länsstyrelsen.....	6
Trafikverket.....	22
Piteå kommun.....	23
Bodens kommun.....	24
Miljö- och byggnämnden, Luleå kommun	25
Kommunala bolag och andra företag.....	27
Luleå lokaltrafik AB.....	27
Lulebo.....	27
BoKlok.....	28
Intresseorganisationer, föreningar	29
Naturskyddsföreningen	29
Cykelfrämjandet	31
Lävägens radhussamfällighet och Lävägens småhussamfällighetsförening.....	37
Blidvägens radhussamfällighet	41
Privatpersoner.....	42
Synpunkter om förtätning.....	42
Synpunkter om föreslagen bebyggelse på Munkeberg strand, tät struktur	43
Synpunkter om föreslagen bebyggelse på kv Svanen, Gultzaudden, tät struktur	46
Synpunkter om Brändön/Örarna	47
Synpunkter om handel	48
Synpunkter om arbetsplatsområden/verksamhetsområden.....	48
Övriga synpunkter	53
Ändringar inför antagande	54
Programmet.....	54
Mark- och vattenanvändning (digital karta)	54
Hänsyn (digital karta).....	55
Samlad konsekvensbeskrivning.....	55
LIS-tillägg	55

Granskningen

Kommunfullmäktige beslutade den 2017-05-22 § 104 att ge Kvalitet & samhällsutveckling i uppdrag att Vision Luleå 2050 och Riktningar ska aktualiseras med mindre förändringar. Förslaget till ny översiktsplan som upprättats har ställts ut för samråd under perioden 12 juni och 24 september 2018. Resultatet av samrådet redovisas i en samrådsredogörelse. Förslaget till översiktsplan har bearbetats efter samrådet och var på granskning under perioden 8 oktober till 8 december 2019. Granskning av översiktsplanen kungjordes på kommunens anslagstavla och i NSD och Norrbottens Kuriren samt på kommunens hemsida den 7 oktober 2019. Översiktsplanen tillsammans med tillhörande bilagor har funnits tillgängliga på kommunens hemsida och på stadshuset under hela granskningstiden. Under granskningen inkom totalt 27 skriftliga yttranden från myndigheter, intresseföreningar, organisationer och privatpersoner. Synpunkter har kunnat lämnas via formulär på webbsidan eller med post till Stadshuset.

Efter granskning har förslaget bearbetats. Under tiden som gått har också nya förutsättningar i samband med kommande stora etableringar i Luleå tillfört ny kunskap och som har relevans för översiktsplanens långsiktiga mark- och vattenanvändning. Detta är förutsättningar som därmed har påverkat förslaget och medfört vissa revideringar. Luleå kommun bedömde att behov fanns för en ny granskning. Länsstyrelsen delade kommunens uppfattning, vilket framkom i muntlig dialog under hösten 2020.

Under tiden 16 april till 16 juni 2021 har förslag till översiktsplan ställts ut på nytt. Kommunstyrelsen fattade beslut om ny granskning den 12 april 2021 § 103. Annonsering och kungörelse har gjorts på kommunens anslagstavla samt i ortstidningarna NSD och Norrbottens Kuriren den 14 april 2021. Översiktsplanen tillsammans med tillhörande bilagor har funnits tillgängliga på kommunens hemsida, på stadshuset och i Råneå medborgarhus under hela granskningstiden. Under granskningen inkom totalt 25 skriftliga yttranden från myndigheter, intresseföreningar, bolag och privatpersoner. Synpunkter har kunnat lämnas via formulär på webbsidan eller med post till Stadshuset.

Inkomna synpunkter och kommentarer

Totalt har 25 skriftliga yttranden med synpunkter inkommit från:

Länsstyrelsen	BoKlok
Trafikverket	Cykelfrämjandet
Piteå kommun	Naturskyddsföreningen
Bodens kommun	Blidvägens radhussamfällighet
Miljö- och byggnämnden	Läsvägens småhussamfällighetsförening
VA-avdelningen	och Läsvägens radhussamfällighet
Lulebo	Privatpersoner, 12 st
LLT	

Inkomna synpunkter sammanfattas och kommenteras nedan, Luleå kommun bemötande står med kursiv text. Synpunkterna redovisas i sammanfattad och förkortad form, de finns registrerade i sin helhet hos kommunstaben. Länsstyrelsens yttrande redovisas i sin helhet.

Istället för orden "mark- och vattenanvändningskartan" har förkortningen MAV-kartan använts i Luleå kommuns kommentarer. Istället för Översiktsplan eller Program till Vision Luleå 2050 som vår översiktsplan heter har förkortningen ÖP använts.

Statliga myndigheter, kommuner

Länsstyrelsen

Sammanfattning

Luleå är en kommun som växer både med avseende på näringsliv och befolkning. Kommunen är också ett nav i Norrbottens län med ett flertal regionala funktioner som berör t.ex. sjukvård, kommunikationer, utbildning, kultur, myndigheter, kyrka etc.

Den industriella utvecklingen på Svartön och det planerade Hertsöfältet tillsammans med Malmportsprojektet och Norrbotniabanan skapar för Luleå och länet stora möjligheter till utveckling samtidigt som det på det lokala planet initierar ett flertal markanvändningsfrågor med komplexa planeringsförutsättningar som behöver beaktas och omhändertas övergripande i kommunens markanvändningsplanering. Till detta tillkommer naturligtvis det mycket angelägna behovet att minska bristen på bostäder och omhänderta de miljöproblem som kommunen har att hantera när det gäller till exempel vattenkvalité samt buller och luftkvalité. Trafikfrågorna på centrumhalvön är särskilt komplicerade med avseende på de geografiska förutsättningarna och pågående förtätning av bebyggelsen.

Länsstyrelsen anser nu liksom i samband med samrådet att kommunen i sitt förslag till översiktsplan behöver tydligare lyfta fram och avhandla i ett samlat sammanhang de mest angelägna planeringsfrågorna som är kopplade till ovan exemplifierade planeringsförutsättningar. En gemensam nämnare för dessa planeringsfrågor är trafik och transportlösningar som berör lokala och regionala behov och dess förutsättningar. Länsstyrelsen anser att en övergripande trafikstrategi behöver finnas på plats och vara ett underlag för översiktsplanen för att det ska gå att bedöma huruvida de föreslagna områdena med ny bebyggelse och förtätning är lämpliga utifrån det långsiktiga behovet av trafikförsörjning som då tillkommer. En del av de mer angelägna planeringsfrågorna och dess konsekvenser behandlas nästan inte alls i planförslaget som till exempel Malmporten. Översiktsplanen behöver vara tydlig i detta sammanhang för att kunna bidra till den önskvärda utvecklingen om ett hållbart och starkt regioncentrum i Norrbotten.

Förslaget till kommuntäckande översiktsplan är till sin karaktär mycket övergripande och av principiell karaktär. Länsstyrelsen bedömer att den planeringssituation som Luleå kommun nu befinner sig i så blir en plan av denna mycket flexibla karaktär en svaghet snarare än en styrka då flera långsiktiga planeringsöverväganden och lovprövningar står för dörren. Vissa övergripande strategiska markanvändningsfrågor innehåller förutsättningar där lämplighet behöver utredas för ett större område eller ett större sammanhang än vad som kan omfattas av en detaljplaneprovning.

Ett annan mycket angelägen och strategisk karaktär som översiktsplanen också behöver hantera är hur det långsiktiga markbehovet för den framtida energiförsörjningen ska

säkerställas. Kommunens behov av energi för tillväxt och industriell utveckling kommer att ställa anspråk på markresurser.

Luleå kommuns kommentarer:

De förtydliganden och kompletteringar som har gjorts kopplat till de mest angelägna planeringsfrågorna bedöms tillräckliga. Den övergripande trafikstrategin ligger till grund för fortsatt arbete med bland annat trafikplan. I principerna för Närhet till omvärlden finns tillräckliga motiv till de stora infrastruktursatsningarna som planförslaget omfattar. Alternativa lokaliseringar har studerats och redovisas i MKB.

I princip hela kommunen är stoppområde för höga byggnader och är därmed inte lämplig för vindkraftverk. Luleå kommun har inga planer på utbyggnad av andra energislag som kräver säkerställande av mark. Förslaget har säkerställt hänsyn till nya stomnät i kommunens norra och södra delar. Luleå kommun vill gärna i dialog med berörda aktörer ta fram underlag för att peka ut även regionala och lokala markanspråk för att säkerställa energiförsörjning men har i arbetet med förslaget inte lyckats.

Byggnad i vatten och på jordbruksmark

Kommunen föreslår byggande i vattenområden i Skutviken, Södra Hamn och på Munkebergs strand. Länsstyrelsen anser att kommunen inte motiverat varför det är nödvändigt att bygga bostäder genom utfyllnad i vatten i känsliga områden. Alternativa utvecklingsscenarier utanför strandskyddat område redogörs inte. Länsstyrelsens anser att kommunens ställningstagande om att det är ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses någon annanstans inte är tillräckligt motiverat. Kommunens ställningstagande om att 7 kap. 18 c § punkt 5 miljöbalken (området behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området) i planförslaget inte underbyggt. Enligt propositionen (prop. 2008/09) kan tillskott av bostäder och tätortsutveckling i en situation av bostadsbrist utgöra sådana angelägna allmänna intressen som kan medföra att det finns skäl att upphäva strandskyddet i de fall det kan uteslutas att detta behov inte går att tillgodoses utanför strandskyddsområdet. I planförslaget saknas underlag och utredningar om varför det är intresset inte kan tillgodoses utanför området samt huruvida det förekommer en sådan bostadsbrist som kräver detta. Länsstyrelsen ser svårigheter att pröva en sådan kommun- eller tätortsövergripande fråga i efterföljande detaljplaner.

Länsstyrelsen anser utifrån samma perspektiv som ovan att när det gäller byggande av bostäder på jordbruksmark i Sunderbyn att kommunens bortvalda planalternativ utanför brukningsvärd jordbruksmark inte redogjorts för på ett sådant sätt som krävs enligt rådande rättsläge. Motiveringar och underlag behöver utvecklas gällande varför det är absolut nödvändigt i detta läge att använda högvärdig jordbruksmark till ett sådant bostadsbyggande som ytmässigt sannolikt innebär ett ineffektivt och kortsiktigt nyttjande av värdefulla naturresurser.

Hushållningsbestämmelserna för värdefulla naturresurser i 3 kap miljöbalken, där skyddet för jordbruksmarken finns, har ett betydligt längre tidsperspektiv t ex 40 år som i planförslaget. Efter 2050 med då närvarande klimatförändring, civilförsvarsperspektiv (post-

pandemi, tryggad livsmedelsförsörjning) kan även det aktuella området vara mer attraktivt som jordbruksmark/koloniområde för övrig ny och befintlig bebyggelse i Sunderbyn och kring Länsjukhuset.

Luleå kommuns kommentarer:

Alternativa lokaliseringar har studerats och redovisas i Samlad konsekvensbeskrivning. Luleå kommun vidhåller tidigare ställningstagande gällande Munkebergs strand. Motivering till att bygga strandnära finns förtydligade med stärkta motiv och alternativa lokaliseringar, speciellt för de områden som pekas ut i centrum eller centrumnära områden där andra alternativ inte finns. Strandskyddslagstiftningen gör det komplicerat att tillräckligt motivera det allmänna intresset att bygga strandnära och inte någon annanstans. Bostäder är angivet som allmänt intresse. På MAV-kartan kommer Länsstyrelsens invändningar att anmärkas.

Miljökonsekvensbeskrivningen

Länsstyrelsen anser fortsatt att miljökonsekvensbeskrivningen inte lever upp till Miljöbalkens och miljöbedömningsförordningens krav på en miljökonsekvensbeskrivning. Miljökonsekvensbeskrivningens syfte är bland annat att sammanfatta, dokumentera och redogöra för den miljöbedömningsprocess som gjorts i planarbetet för att det ska finnas en transparens kring det slutliga planförslagets avvägningar mot dess miljökonsekvenser. Utöver transparensen fyller den även ett syfte att kunna motivera avvägningar av miljökonsekvenser i efterföljande detaljplanerövningar. Bland annat har det inte redogjorts för andra studerade alternativscenarier (utöver nollalternativet), vilket är en stor brist då kommunen i flera fall hänvisar till att det inte finns alternativa lokaliseringar bland annat när det gäller förslag till bostadsbebyggelse. Alternativa tillväxtscenarier som miljöbedömts att jämföra miljökonsekvenserna mot saknas alltså.

Länsstyrelsen saknar även analys och koppling till vissa miljöförutsättningar som beskrivs i nulägesbeskrivningen och hur dessa frågor tas om hand i planeringen och vilka konsekvenser det kan innebära. Exempel på detta är de många stora mellankommunala transport- och trafikfrågorna som Malmporten och dess följdverkningar i kommunen och regionen.

Luleå kommuns kommentarer:

Luleå kommun noterar Länsstyrelsens synpunkter men kommer inte att göra ytterligare revideringar av Samlad konsekvensbeskrivning.

Norrbotniabanan

Länsstyrelsen ser det som angeläget att kommunen fördjupar den kommande översiktliga planeringen för de stads- och kommundelar som berörs av Norrbotniabanan och som kan dra nytta av exempelvis järnvägens tillkommande väginfrastrukturer och andra samordningsmöjligheter, samt hur denna samordning även kan minimera eventuella tillkommande barriäreffekter. Det är sannolikt även en avsevärd strategisk fördel för kommunen att ha detta demokratiskt förankrat inför Trafikverkets fortsatta arbete.

I den konsekvensbeskrivningen framgår att dragningen av Norrbotniabanan i den östra korridoren knyter samman flygplats och järnväg ger möjligheter till

arbetsmarknadsförstoring. En sträckning via flygplatsen ger många positiva effekter för arbetsmarknadsförstoring, men inte för att man primärt ansluter flygplatsen utan för att man får en bättre tågföring och möjlighet till smartare tågupplägg.

Luleå kommuns kommentarer:

Det är Luleå kommuns avsikt att fördjupa den översiktliga planering för Norrbotniabanan, särskilt de korridorer som finns för infart till Luleå samt vid Antnäs/Alvik. Det pågår arbete i regional samverkan där underlag/utredningar kommer till nytta i det arbetet. Luleå kommun anser att det är viktigt med en fortsatt regional samverkan i arbetet eftersom Norrbotnibanans dragning till Luleå är av regional och nationell betydelse.

Kommunstyrelsen har den 7 juni 2021 tagit ett inriktningsbeslut om att förorda en östlig infart till Luleå. Det innebär bl a att Luleå ska delta aktivt och ta initiativ, om så behövs, att utreda förutsättningar för möjliga kompensationsåtgärder som fungerar för sjöfarten och att vi får den järnvägslösning som har störst regionalt värde.

Norrleden

Länsstyrelsen anser liksom Trafikverket att frågan om övergripande transportlösningar ut till Svartön, Hertsöfältet och Luleå hamn behöver utredas förutsättningslöst. Det är inte självklart att Norrleden är den bästa lösningen för att kunna tillgodose de transportbehov som den planerade utvecklingen av hamnen och den industriella verksamheten kan komma att generera. Norrledens sträckning enligt kommunens förslag är dessutom förknippad med en lång rad intressekonflikter liksom att kommunen inte redovisar några underlag som styrker vägens funktionella och ekonomiska nytta.

Luleå kommuns kommentarer:

Luleå kommun delar uppfattningen, när det är lämpligt har kommunen tillämpat fyrstegsprincipen vid utredning i tidiga skeden. Fortsatt utredning kring Norrleden kommer att ske i nära samarbete med Trafikverket. Kommunen har inte landat i den bästa lösningen utan området för en tänkt ny väg redovisas som ett markreservat på hänsynskartan för kommunikationer. Det innebär att mark har långsiktigt säkerställts och hänsyn ska tas till vägreservatet vid planering och byggande.

Förslaget tillgodoser inte ett riksintresse enligt 3 eller 4 kap miljöbalken

Länsstyrelsen anser att de berörda riksintresseområdenas värdebeskrivningar behöver sammanfattas samt länkas till i den digitala mark- och vattenanvändningskartan.

Luleå kommuns kommentarer:

Värdebeskrivningarna är sammanfattade i beskrivning av lagren. En digital karta ger möjligheter för vidareutveckling av verktyget. Länkar till värdebeskrivningar kan göras i efterhand utan att innehållet av översiktsplanen förändras.

Riksintressen för kommunikationer

Vad gäller Norrbotniabanas korridor anser Länsstyrelsen att det är bra att hänsyn tas till att ingen ny permanent bebyggelse eller anläggning ska tillkomma innan beslut om järnvägsplan. Vidare skriver kommunen att "Byggnader eller anläggningar av tillfällig karaktär samt ny infrastruktur som är väsentlig för kommunens utveckling kan tillåtas." Vad gäller tillfällig karaktär är det viktigt att avstämning gällande tidplaner görs med

Trafikverket. Avseende ny infrastruktur kan det också innebära risker på Norrbotniabanans tillkomst. Trafikverket anser att kommunen, innan val av åtgärd, använder 4-stegsprincipen som vägledning för val av åtgärd.

Luleå kommuns kommentarer:

Kommunen samråder med Trafikverket om detaljplaner och bygglov för samtliga anläggningar som föreslås inom Norrbotniabanans järnvägskorridorer.

Riksintressen för kulturmiljövården som inte tillgodoses

Ny/Ändrad användning från skogsområde till tät struktur avses i ett område som delvis ligger inom och i anslutning till riksintresseområdet Gammelstads kyrkstad. Det bör framgå av områdesrekommendationerna på vilket sätt hänsyn ska tas till riksintresset. Saknas sådan rekommendation kan det inte uteslutas att planerad exploatering kan komma att innebära påtaglig skada på riksintressets värden.

Av granskningshandlingen framgår att det behöver tas fram underlag som redovisar riksintressets värdebärande delar. Detta bör göras innan ett område som delvis ligger inom riksintresset föreslås som lämpligt för exploatering.

Kommunen föreslår att del av riksintresset för Svartöstan ska utgå (Samlad konsekvensbedömning s. 69, 6.22 Norrbotniabanan till Luleå C). Kommunens bedömning att delar av riksintresseområdet saknar betydelse för riksintressets värden saknar saklig grund. Underlag och motivering för kommunens bedömning framgår inte heller av granskningshandlingen.

Riksintresseområdets gränser och uttryck har nyligen reviderats och kvalitetssäkrats med nytt beslut från Riksantikvarieämbetet 2019-02-13. Vid revideringen utgick en del av Svartöbrinken i norr. Länsstyrelsen menar att gällande riksintressebeskrivning är aktuell och inte bör ändras. Enligt 3 kap. 20 § plan- och bygglagen behöver Länsstyrelsens invändning därför noteras i planförslaget tillsammans med var kommunens bedömning framgår.

Svartöbrinkens södra halva, Älvnäset, består av boendemiljöer byggda för tjänstemän och direktörer och uttrycks via gruppbyggda villor, parhus och radhus i avskilt läge samt direktörens strandvilla i enskilt läge. Området har en tydlig villastadskaraktär. Kontakten med och siktlinjer mot vattnet och mot industrianläggningarna är viktiga inslag. I planförslaget har ungefär halva Älvnäset föreslagits med förtätning av bostadsbebyggelse där bebyggelsen ska vara tät och blandad. Det är svårt att se hur förtätning skulle kunna åstadkommas utan att påtagligt skada Älvnässets uttryck och därmed den delen av riksintresseområdet. Länsstyrelsen kan utifrån det som framgår av planförslaget inte heller se någon motivering kring förslaget förenlighet med riksintresset. Länsstyrelsen kan därför inte tillstyrka planförslaget för Älvnäset i de delar som omfattas av riksintresseområdet. Enligt 3 kap. 20 § plan- och bygglagen behöver Länsstyrelsens invändning därför noteras i planförslaget tillsammans med var kommunens bedömning i planförslaget framgår.

Länsstyrelsens anser fortsatt att stadsnära byar av riksintresse för kulturmiljö, Avan och Gäddvik, behöver få områdesrekommendationer alternativt detaljplan/områdesbestämmelser enligt 4 kap. plan- och bygglagen i syfte att tillvarata

kulturmiljövärdena. Lov- och tillståndsprövning i riksintresseområdena får med föreliggande planförslag inte nödvändig vägledning. När det gäller Söderledens dragning som gränsar till riksintresseområdet Gäddvik, anges att "Hänsyn ska tas till kulturmiljön". För att översiktsplanen ska fylla sitt syfte behöver det istället framgå hur hänsyn ska tas till riksintresset. Detsamma gäller för Norrbotniabanans östliga alternativ vid Gäddvik och Svartösten.

Luleå kommuns kommentarer:

Luleå kommun noterar att synpunkterna är desamma som vid tidigare granskning. Luleå kommun vidhåller vid tidigare ställningstagande. Detta är en av de frågorna som kommunen avser att arbeta mer fördjupat med framöver, men inget som kompletteras i denna version av översiktsplanen.

Länsstyrelsens invändningar kommer att anmärkas på MAV-kartan.

Om planförslaget kan medverka till att en miljö kvalitetsnorm enligt 5 kap miljöbalken inte följs

Det finns flera förslag till exploateringar som riskerar att öka dagvattenutsläpp till vattenförekomster som redan är hårt belastade av dagvattenutsläpp och vars ekologiska och kemiska status är sämre än 'god' status för någon dagvattenrelevant kvalitetsfaktor (näringsämnen, särskilda förorenande ämnen, prioriterade ämnen), exempelvis exploateringarna som har Skurholmsfjärden och Björsbyfjärden/Björkskatafjärden som recipient. Dessa exploateringar utgör risk för att god status inte uppnås enligt miljö kvalitetsnormen för dessa vattenförekomster vilket inte är tydligt i översiktsplanen. Se rubrik *Utvecklade synpunkter*.

Luleå kommuns kommentarer:

Det framgår av ÖP, framförallt i Samlad konsekvensbeskrivningen, att dagvattenplanen utgör underlag till ÖP. Dagvattenplanens riktlinjer har till viss del inarbetats i ÖP. Förutsättningen är att vattenkvaliteten inte ska försämrats och att vi ska verka för en bättre kvalitet i våra vattenförekomster. Finns principer för genomförande till 2040: "Planering och byggande ska ske med särskild hänsyn nära vattenområden som inte når upp till miljö kvalitetsnormerna." I hänsynskartan anges att "Miljö kvalitetsnormen förväntas inte ha någon väsentlig betydelse för de beslut som översiktsplanen ska ge vägledning för."

Föreslagna LIS-områdets förenlighet med 7 kap. 18 e § första stycket miljöbalken

Trots att alla utom ett förslaget LIS-område ligger vid kusten bedömer Länsstyrelsen att restriktiviteten gällande den fysiska omfattningen som ska tillämpas i kustområdena är uppfylld. Ur ett landsbygdsutvecklingsperspektiv ser dock Länsstyrelsen att inlandet bör ha en potential för något eller några ytterligare LIS-område/områden tillsammans med att landsbygdsutveckling i ett större perspektiv konkretiseras i den översiktliga planeringen. Förenligheten med 7 kap. 18 e § första stycket miljöbalken är dock inte självklar då det ibland saknas nödvändiga underlag kring områdenas naturvärden som omfattas av strandskyddets syften. Se rubrik *Utvecklade synpunkter* för bland annat områdesspecifika synpunkter.

Luleå kommuns kommentarer:

Utpekandet av LIS-områden sker i samråd med näringslivet. Kommunen är positiv till näringslivets utveckling på landsbygden men prioriterar utredning och resurser till de områden där intresse finns för utveckling.

Mellankommunal samordning

Kommunen redovisar en korridor för en kustjärnväg från Luleå längs väg E4 mot Kalix. Det är ett förslag som har stor påverkan på angränsande kommuner och godsflöden. I planförslaget huvudhandlingar saknas en redovisning av hur regionala intressenter, organisationer och kommuner ser på förslaget.

Länsstyrelsen ser många fördelar med den nu förordande sträckningen, än den tidigare angivna över Porsön (från förra granskningskedet), eftersom den bättre fångar upp länsjukhuset och kombiterminalen. Detta skulle med fördel även kunna lyftas i konsekvensbeskrivningen. Länsstyrelsen ser dock även långsiktiga fördelar med en ny sträckning mellan Boden och Kalix istället då det skulle ge bättre tågupplägg och fånga upp fler målpunkter (inklusive Råneå).

Luleå kommuns kommentarer:

Ny järnväg mellan Luleå och Kalix har funnits med i Luleå kommuns strategiska planering sedan 1990. Den långsiktiga strategiska inriktningen har inte förändrats. Förslaget innebär att funktionen säkerställs långsiktigt genom att säkra markanvändningen. En förändring av den framtida järnvägens sträckning har utretts och innebär att mark på Porsön frigörs för exploatering. Förändringen är nödvändig för att möjliggöra en utveckling av campus och Luleå Science park med bostäder och lokaler för verksamheter.

Luleå kommuns prioritet i frågan är att säkerställa ett hållbart resalternativ mellan Haparanda, Kalix och Luleå. En sträckning via Boden skulle vara ett alternativ som kan bli föremål för framtida dialog och utredning tillsammans med berörda kommuner.

Huruvida bebyggelse blir olämplig med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion

Det är positivt att kommunen tagit fram en översvämningskartering som i hänsynskartorna visar de översvämningskänsliga områden som identifierats till följd av högt vattenstånd i havet eller höga flöden i Luleälven (Råneälven omfattas inte av hänsynsskiktet). Eventuell översvämningsrisk till följd av skyfall saknas dock i planförslaget. Av granskningsutlåtandet framgår att det ska finnas ett hänsynsskikt för mer omfattande regn, detta skikt kan dock Länsstyrelsen inte återfinna. I områdesrekommendationerna för nybyggnads- och förtätningsområden likväl som befintliga bebyggelseområden framgår dock endast att hänsyn ska tas till föreliggande översvämningsrisk. Det är positivt att det i konsekvensbedömningen av de områden med ny eller förändrad markanvändning tydligt framgår där risk för översvämning finns samt att detta behöver hanteras. Det saknas dock en analys av förutsättningarna i respektive område som riskerar att översvämmas och hur översvämningsrisken på ett översiktligt sätt ska hanteras i kommande planering. Sannolikt krävs åtgärder som är större än vad som går att hantera i en enskild detaljplan.

Det framgår av det första granskningsutlåtandet att planförslaget inte föreslår ny eller förändrad bebyggelse i områden där det kan finnas risker för ras, skred och erosion. Vidare framgår att det vid valet av dessa områden har flera underlag använts för att bedöma lämplighet. Kommunen behöver redogöra för dessa underlag samt hur dessa bedömts för att säkerställa avsaknaden av risk.

Länsstyrelsen ser positivt på att Luleå kommun instämmer i bristen att det i planförslaget saknas angelägna områdesvisa rekommendationer för områden där det idag finns ett tryck på boende och en ökande trend mot året-runt-boende. Exempel på områden är Lövskär, Hagaviken, Granön/Mulövik och Kallax. Det är avgörande att det i översiktsplanen på sikt framkommer hur kommunen har tänkt att den redan pågående utvecklingen ska se ut i framtiden. Med detta avses till exempel hur det översiktligt kan säkerställas att dispenser, bygglov och tillstånd inte ges i strid med hur exempelvis vatten- och avloppsfrågor, sophantering, räddningstjänst, snöröjning och skolskjuts kan lösas på ett långsiktigt hållbart sätt.

Länsstyrelsen vill återigen betona att kommunen under avsnitt "Bättre klimatanpassning" i översiktsplanen, bör referera till kommunens egen "Riktlinjer för klimatanpassning", se webbsida: <https://www.lulea.se/kommun--politik/hallbar-utveckling/klimat/klimatanpassning-i-lulea.html> På denna webbsida anges även att "Riktlinjer för klimatanpassning" ska arbetas in i översiktsplanen.

Enligt granskningsutlåtande kan inga andra klimatanpassningsfrågor än ökad översvämningsrisk hanteras i översiktsplaneringen. Ställningstagandet saknar dock motivering och Länsstyrelsen kan inte se varför övriga frågor till följd av ett förändrat klimat ska ses inom ramen för extraordinära händelser. Länsstyrelsens bedömning är att Luleå kommun behöver hantera risker kopplat till ett förändrat klimat långsiktigt i översiktsplaneringen och inte exkludera vissa delar. Negativa effekter av klimatförändringar behöver förebyggas långsiktigt.

Luleå kommuns kommentarer:

Vi har valt att inte ta med detta i ÖP. Det finns som planeringsunderlag. I programmet, avsnitt utgångspunkter anges att tillgängliga underlag visar att riskerna för ras och skred inte är stora i kommunen. I samma avsnitt behandlas även klimatanpassning. En komplettering görs i avsnittet med hänvisning till Luleå kommuns riktlinjer.

Vi har gjort en konsekvensanalys för skyfall, vilken pekar på att det är framförallt samhällsviktiga funktioner som drabbas. Luleå kommun ser behov av att ta fram fördjupade utredningar avseende risker för vatten och åtgärdsplanering, vilket kan utgöra underlag för kommande revideringar av översiktsplanen. En del av åtgärdsplaneringen har lyfts in i Dagvattenplanen, bland annat vattenrening och instängda områden.

Bakgrund

Översiktsplanen ska redovisa hur kommunen ser på mark- och vattenanvändning och bebyggelsens utveckling i kommunen. Översiktsplanen är resultatet av en dialog mellan stat

och kommun bl.a. om hur värden av nationellt slag bör beaktas. Översiktsplanen är vägledande för efterföljande beslut.

Enligt 3 kap 16 § PBL ska länsstyrelsen under utställningstiden avge ett granskningsyttrande över översiktsplaneförslaget. Detta granskningsyttrande utgör statens samordnade syn på förslaget.

Av yttrandet ska framgå om

1. förslaget inte tillgodoser ett riksintresse enligt 3 eller 4 kap miljöbalken,
2. förslaget kan medverka till att en miljökvalitetsnorm enligt 5 kap miljöbalken inte följs,
3. redovisningen av områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen inte är förenlig med 7 kap. 18 e § första stycket miljöbalken,
4. sådana frågor rörande användningen av mark- och vattenområden som angår två eller flera kommuner inte samordnas på ett lämpligt sätt, och
5. en bebyggelse blir olämplig med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Översiktsplanens överenskommelse mellan stat och kommun

Kommunen ska enligt PBL 3 kap. 20 §, redovisa länsstyrelsens granskningsyttrande, med bilagor, tillsammans med översiktsplanen. Det är inte tillräckligt att länsstyrelsens granskningsyttrande enbart läggs till granskningsutlåtandet, granskningsyttrandet ska även tillgängliggöras tillsammans med översiktsplanens rekommendationer för mark- och vattenanvändningen.

Om länsstyrelsen inte godtagit planen i en viss del, ska det även anmärkas i planens antagandehandling. Av anmärkningen bör framgå vilka av planens rekommendationer som inte kan godtas. Anmärkningen behöver inte vara helt uttömmande. Det räcker med en anteckning att det råder olika meningar i ett visst avseende och en hänvisning till den sida i granskningsyttrandet där statens synpunkter utvecklas (prop. 1985/86:1 s 536).

Otydligheterna i planförslaget riskerar att motverka de funktioner som översiktsplanen syftar till, då planen saknar väl förankrade strategiska utpekanden som vägts mot motstridiga mål och intressen. Avsaknaden av de nödvändiga avvägningarna och förankringarna i översiktsplanen riskerar att inverka menligt på översiktsplanens strategiska styrka.

Utvecklade synpunkter

Miljökvalitetsnormer, MKN, för vatten

I hänsynsskikten finns de flesta vattenförekomster tillsammans med en vägledning för de vattenförekomster som finns med. Hänsynskartan skulle behöva kompletteras med länk till VISS eller vattenförekomstens namn, det behöver även bli en tydligare koppling mellan miljökvalitetsnormer och översiktsplanens eventuella påverkan.

Det hade varit bra om kommunen hade kompletterat den samlade konsekvensbeskrivningen under rubriken 12. Planens förhållande till miljökvalitetsnormer med en text om hur

”försämring av status” ska tolkas. Enligt Havs- och vattenmyndighetens rapport 2016:30 är EU-domstolens slutsats bland annat att begreppet ska tolkas på så sätt att det sker en försämring så snart statusen hos minst en kvalitetsfaktor försämras en klass, exempelvis från hög till god eller från måttlig till otillfredsställande. Detta gäller även om den sammanvägda statusen inte försämras. Försämringsförbudet gäller alltså på kvalitetsfaktornivå. Om en kvalitetsfaktor däremot redan är klassad som dålig, d.v.s. den sämsta statusklassen, då är ingen ytterligare försämring tillåten ens på parameternivå.

Målet är att alla vattenförekomster ska uppnå normen god status eller god potential och att statusen inte försämras. Ytterligare tillförsel av näringsämningen från exempelvis enskilda avlopp med inte tillräckligt bra rening, avverkningar eller dagvatten kan göra att statusen påverkas. Ekologisk status gällande hydromorfologiska kvalitetsfaktorer i kustvatten är nytt och status klassat för första gången under inestående förvaltningscykel. Etablering i vattenförekomsternas närområde samt i de grunda vattenområdena kan medföra en risk för försämring av även den statusen.

Luleå kommuns kommentarer:

I Samlad konsekvensbeskrivning, under rubriken 12. Planens förhållande till miljökvalitetsnormer hänvisas till VISS. Luleå kommun ser en risk med att det kan bli svårt att ajourhålla länkar till VISS på hänsynskartan.

Dagvattens påverkan på vattenförekomster

När det gäller beskrivningen av dagvattenhanteringen i förslaget till översiktsplan, hänvisas det på sidan 15 i den samlade konsekvensbeskrivningen till Luleå kommuns dagvattenplan. Dagvattenplanen innehåller en bra beskrivning av nuvarande dagvattensituation. Lista med påverkade recipienter finns samt åtgärdsplan. Det finns beskrivning av utsläppspunkter i anslutning till respektive recipient (vattenförekomster). Dagvattenplanen anger att själva syftet med översiktsplanen ställer höga krav på dagvattenhanteringen som därför ska ses som viktig. De åtgärder som anges i dagvattenplanen är dock riktade mot den situation som råder i nuläget och är inte kopplade till etableringarna i förslaget till översiktsplan. Det framgår inte i översiktsplanen var anläggningar för dagvattenrening ska lokaliseras (enligt dagvattenplanen ska det vid behov avsättas mark för det). Eftersom dagvattenplanen inte i sig är juridiskt bindande är det inte säkerställt att de angivna åtgärderna prioriteras på ett sådant sätt att miljökvalitetsnormer kommer att uppnås som följd av översiktsplanens genomförande. Miljöanalysenheten är inte kritisk till att lösa dagvattenfrågorna med en separat dagvattenplan, men eftersom den är ett dokument som inte omfattas av översiktsplanen blir det otydligt hur/om miljökvalitetsnormer kan följas eller inte som följd av översiktsplanens genomförande.

Det finns flera förslag till exploateringar som riskerar att öka dagvattenutsläpp till vattenförekomster som redan är hårt belastade av dagvattenutsläpp och vars ekologiska och kemiska status är sämre än ’god’ status för någon dagvattenrelevant kvalitetsfaktor (näringsämnen, särskilda förorenande ämnen, prioriterade ämnen), exempelvis exploateringarna som har Skurholmsfjärden och Björnsbyfjärden/ Björkskatafjärden som recipient. Dessa exploateringar utgör risk för att god status inte uppnås enligt

miljökvalitetsnormen för dessa vattenförekomster vilket inte är tydligt i översiktsplanen. I och med att även utredningar för denna påverkanstyp förläggs till detaljplaneskedet så finns risk för att bedömningar om påverkan på miljökvalitetsnormen uteblir, att exploateringen måste omplaneras eller stoppas i ett sent skede.

Sörbrändöfjärden kommer att bli en direkt påverkad dagvattenrecipient i och med det föreslagna etableringarna på Hertsöfältet (i dagsläget är den påverkad indirekt genom utloppet Inre Hertsöfjärden). Denna vattenförekomst bör läggas till i dagvattenplanen för att tydliggöra att även denna recipient avser att övervakas och eventuellt omfattas av åtgärder.

I planförslaget framgår att "Innerfjärdarna med dess strandområden ska bevaras och utvecklas för rekreation och ekologiska funktioner. Vattennivån hålls uppe genom överfallsdammarna i Lulsundet och Likskärsbanken". Överfallsdammarna bidrar till att miljökvalitetsnormer inte nås och det hade varit önskvärt om planen innehöll hur kommunen ser på problematiken med Innerfjärdarna och hur det ska åtgärdas på sikt. Detta och mycket annat i planen kopplar till vad kommunen också skriver: "Vi har ett ansvar för vattnets kvalitet och ska vidta åtgärder enligt Vattenmyndighetens åtgärdsprogram". Ett angreppssätt för att lyckas med detta skulle vara att se vilka åtgärder som krävs, vilka av dessa åtgärder kommunen har ansvar över och sedan anpassa planen utefter dessa.

Luleå kommuns kommentarer:

Luleå kommun avser att inte göra fler kompletteringar i översiktsplanen gällande dessa frågor.

Kommunen bevakar frågan om att överfallsdammarna bidrar till att miljökvalitetsnormer inte nås. Det finns även provtagningsprogram.

I planförslaget finns flera exploateringar i anslutning till vattenförekomster enligt vattendirektivet. Dessa exploateringar riskerar påverka ekologisk/kemisk status negativt i berörda vattenförekomster (både i ett samlat perspektiv och för enskilda exploateringar). I vissa fall är det inte rimligt eller kanske ens möjligt att göra en detaljerad bedömning av påverkan i en översiktsplan. I många fall är det möjligt att kunna avgöra om lokaliseringen för en exploatering utgör risk för sådan påverkan. Exempelvis hur ekologisk status avseende hydromorfologiska kvalitetsfaktorer berörs. De exploateringar som föreslås ligga intill vattenförekomster kan utgöra risk för att miljökvalitetsnormer inte uppnås eller att statusen försämras. I det föreliggande planförslaget saknas en bedömning för om de vattennära exploateringarna är lämpligt lokaliserade i det avseendet. Kommunen uppger att denna bedömning inte behöver göras i översiktsplanen utan vill vänta till senare detaljplaneskeden. I de områden som har äldre detaljplaner riskerar därför bedömningen om risk om påverkan på miljökvalitetsnormer att helt utebli. Det finns också en risk att exploateringen måste omplaneras eller helt stoppas om bedömningen sparas till senare detaljplaneskeden. Exempelvis hade det varit fördelaktigt om kommunen redan nu i översiktsplanen gjorde en konsekvensanalys av exempelvis hydromorfologisk påverkan av vattenförekomsterna Inre Lulefjärden (WA96663883) på Skutviken/Munkeberg strand men även för andra vattenförekomster som riskeras att påverkas av planen.

Luleå kommuns kommentarer:

ÖP ska fungera vägledande för andra planer. Det innebär att dagvattenplanen fördjupar ÖP:s intentioner. Luleå kommun tar med dessa synpunkter i vidare arbete.

Strandskyddsområdet vid Munkebergs strand

Utifrån de kända förhållandena delar inte Länsstyrelsen kommunens bedömning att området är lämpligt för exploatering och byggande av bostäder.

Kommunen skriver i konsekvensbeskrivningen för Munkebergs strand "Området Munkebergs Strand har stor betydelse som värdekärna i stadsbygdens grönstruktur. Det är ett våtmarksområde med strandsuccession som ger förutsättningar för ett rikt fågelliv, med ett flertal häckande arter inklusive rödlistade sådana. Vid en avvägning har intresset att förtäta stadsbygden gjort att bevarandet av naturvärden här har fått stå tillbaka och ska kompenseras på annan plats."

Kommunen har i översiktsplanen översiktligt redovisat att området för exploatering utgör en värdekärna för grönstruktur med bland annat rödlistade häckande fåglar. I kommunens grönplan (antagen 2020), vilken inte bilagts översiktsplanen som planeringsunderlag, beskrivs strandskogen vid Munkebergs strand som en av de ekologiskt mest intressanta delarna av Mjölkkuddsstråket och hela stadsbygden. Mjölkkuddsstråket i egenskap större sammanhängande stråk, har i grönplanen även bedömts ha höga sociala värden utifrån sina nuvarande egenskaper (betydelsefullt). Enligt ekologigruppens analys av ekosystemtjänster (bilaga till grönplanen) utgör strandområdet vid Munkebergs strand ett "mycket högt värde för biologisk mångfald". Inga detaljerade underlag från artinventeringar finns dock presenterade i varken grönplan eller i översiktsplanen.

I Länsstyrelsens tidigare granskningsyttrande länkas däremot till gjorda inventeringar som kommunen haft tillgång till vid utarbetandet av översiktsplanen. I fågelinventeringen beskrivs fågellivet vid Munkebergs strand (område F) på följande sätt:

Område F: En mycket orörd skogsremsa med strandkärr utanför. Viktig häckningsplats för storspov, fisktärnor, dvärgmå, fiskmå, gräsänder och bläsänder. Rastplats för vadare och änder. Strandkärren vid F (närmast Mjölkkuddsbanken) hyser en häckningskoloni av dvärgmå, fisktärna, fiskmå och storspov. De mest orörda delarna är område A och F.

Samtliga fågelarter är fridlysta enligt 4 § Artskyddsförordningen och storspoven är även rödlistad. Arten bedömdes som nära hotad 2015 men i senaste bedömning 2020 uppfyller arten kriterierna för starkt hotad på grund av en påtagligt ökad minskningstakt.

Även inventering av de botaniska värdena i området visar på höga naturvärden i den gamla tallskogen och påtagliga botaniska naturvärden i de lövrika strandskogarna med rik tillgång på död ved. I den naturvärdesinventering som gjorts 2017 framkommer inga arter som är fridlysta, men i inventeringsområdet som omfattade hela stranden vid Mjölkkudden förekommer rödlistade arter, bland annat reliktbock, tallticka och nordslamkrypa. Det är dock oklart om dessa arter specifikt har noterats inom området för Munkebergs strand.

Enligt hänsynskartan ska hänsyn tas till naturmiljön vid Munkebergs strand så att funktionen finns kvar. Länsstyrelsen ser se hur hänsyn i praktiken ska kunna tas om strand-

och vattenområdet fylls ut med stora mängder fyllnadsmassor som det står i förslaget till markanvändning. Kommunen hänvisar till att naturvärden ska kompenseras på annan plats. I detaljplaners strandskyddsprövningar kan inte kompensationsåtgärder vägas in. I översiktsplaneringen är dock kommunen fri att föreslå ny markanvändning för nya tätortsnära naturvårdssatsningar. Länsstyrelsen ansåg även i tidigare yttrande att det inte är tillräckligt att hänvisa till kommande planprocesser utan ansåg att det behöver finnas en plan för kompensationsåtgärder, med läge och beskaffenhet, i översiktsplanen för att detta ska kunna tas ställning till.

I kommunens granskningsutlåtande kommenteras Länsstyrelsens synpunkter på exploatering av Munkebergs strand med att *"Utgångspunkten för förslaget att bebygga Munkebergs strand är en politisk ambition och intresse. Området anses vara mycket attraktivt med sitt strandnära läge och nära centrum."* Ett politisk ambition är dock inte ett tillräckligt motiv inom miljörätten (strandskyddslagstiftningen) för att exploatera området när planförslaget står i strid med strandskyddets syften och skadar höga naturvärden.

För att kunna exploatera Munkebergs strand behöver det finnas särskilda skäl för att strandskyddet ska kunna upphävas i detaljplanen. Det särskilda skäl som skulle kunna komma i fråga är att behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området (7 kap 18c § MB punkt 5). Länsstyrelsen konstaterar att kommunen i planförslaget inte har visat att det allmänna intresset att förtäta stadsbygden inte skulle kunna utföras på annan lämplig plats. Utan en sådan en sådan alternativredovisning i exempelvis MKB:n kan detta skäl inte tillämpas i kommande detaljplanprövningar. Eftersom att kommunens planeringsmål med hur många nya bostäder som egentligen behövs inte är kopplat till den faktiska befolkningsstatistik som nu föreligger, kan det även sättas ifråga huruvida behovet av bostadsförsörjningen i dagsläget är så stort att det utgör ett angeläget allmänt intresse som väger tyngre än strandskyddsintressena.

Länsstyrelsen anser sammanfattningsvis:

- att kommunen fortfarande inte redovisat tillräckliga motiv till exploatering av Munkebergs strand.
- att exploateringen strider mot grönplanen. I grönplanen framställs Munkebergs strand t o m som en av de ekologiskt mest intressanta delarna av Mjölkkuddsstråket och hela stadsbygden.
- att områdets nuvarande kända ekosystemtjänster är betydande då kombinationen av unikt höga naturvärden - innanför tätorten, delvis även utgör platsens sociala värden.
- att ett område med mycket högt värde för den biologiska mångfalden i stadsbygden riskerar att gå förlorat, däribland förlust av habitat för rödlistade arter.
- att det utifrån kännedom om häckande fåglar är sannolikt att det kommer att bli svårt att följa Artskyddsförordningen med föreslagen markanvändning.
- att exploatering av området står i strid med strandskyddets syften om att bevara goda livsvillkor för djur- och växtliv på land och i vatten.

- att eftersom naturvärden endast är översiktligt redovisade och översiktsplanen i dess natur inte är detaljstyrande kan vi inte utesluta att området visar sig vara olämpligt för exploatering i fortsatt detaljplaneprocess och strandskyddsprövning.
- att områdets nuvarande biotopsvärden och potentiella ökade sociotopvärden kan spela en viktig roll för det ökade kumulativa behovet, i en kraftigt förtätad stad med 4000 fler bostäder på centrumhalvön, av ytor för bostadsnära rekreation och friluftaktiviteter.
- att intresset att förtäta stadsbygden vid Munkebergs strand kommer ett begränsat antal människor till godo och gör inte heller att tillgången till dessa stränder skulle förbättras jämfört med dagsläget. Det medför att ett viktigt kärnområde för biologisk mångfald i stadsnära miljö försvinner.

Luleå kommuns kommentarer:

Luleå kommun vidhåller tidigare ställningstagande gällande Munkebergs strand. Motivering till att bygga strandnära finns förtydligade med stärkta motiv och alternativa lokaliseringar, speciellt för de områden som pekas ut i centrum eller centrumnära områden där andra alternativ inte finns.

Strandskyddslagstiftningen gör det komplicerat att tillräckligt motivera det allmänna intresset att bygga strandnära och inte någon annanstans. Bostäder är angivet som allmänt intresse. På MAV-kartan kommer Länsstyrelsens invändningar att anmärkas.

Underlag från artinventeringar finns, men Luleå kommun har inte sett behov av att redovisa detta i ÖP.

LIS – områdesspecifika synpunkter

Länsstyrelsen är positiv till att kommunen varit restriktiv till att peka ut områden i skärgårds- och kustmiljö, sett till antal områden. I huvudsak är syftet med de utpekade LIS-områdena att utveckla besöks- och turistnäring vilket också är förenligt med intentionerna i lagstiftningen.

I granskningsskedet ska Länsstyrelsen granska om föreslagna LIS-områden på kusten endast har en liten betydelse för att tillgodose strandskyddets syften (i kust och skärgårdsområdena, 7 kap 18 e § punkt 3b).

Utifrån kommunens svar i granskningsredogörelsen har LIS-områden pekats ut på relevanta grunder utifrån den kännedom som finns. Länsstyrelsen delar därmed kommunens bedömning att områden utifrån en översiktlig bedömning inte är direkt olämpliga. Länsstyrelsen noterar även att kommunen har minskat LIS-områdets yta vid Rörbäck med hänsyn till att det finns konstaterat höga naturvärden i området. Beroende på vilken åtgärd som blir aktuell kommer dock fördjupade utredningar att behövas vid kommande planprocesser och dispensprövningar, som det även framgår av rekommendationerna i planförslaget. Exempelvis hyser grunda skyddade vikar ofta höga naturvärden och aktiviteter på land resulterar ofta även i påverkan på naturmiljön till exempel genom båttrafik, pirar, muddringar, röjning i strandkanten osv.

Sundom

I rekommendationerna behöver syftet med det västra respektive östra området tydliggöras (3 kap 6 § PBL). Ändamålet för det östra området skulle i planförslaget kunna tolkas avse avstyckning av tomter för fast boende/fritidshus.

Västra området: Länsstyrelsen har ingen kunskap om naturvärden i området, men kan konstatera att det redan idag finns några bebyggda tomter i det utpekade LIS-området och att det ligger i anslutning till samlad bebyggelse. En del av området omfattas av jordbruksmark som brukats i närtid, vilket gör det olämpligt för LIS på grund av 3 kap 4 § MB.

Det östra området: Området är redan exploaterat med hamnanläggning och båthus och så länge bostadshus och privatisering inte tillåts kan området vara lämpligt att utveckla för turistverksamhet och byagemensamma aktiviteter. Länsstyrelsen har inte kännedom om vilka naturvärden som finns på platsen vilket behöver utredas och beskrivas tillsammans med en beskrivning av påverkan till följd av utvecklad verksamhet.

Luleå kommuns kommentarer:

LIS-området utgörs endast av östra området, vilket reviderades inför ny granskning. Förtydligande om att naturvärdesinventering ska göras inför byggande har gjorts.

Rörbäck

LIS-området ligger i anslutning till en grund havsvik med riklig växtlighet väster om badplatsen. Viken har inventerats och bedöms ha höga naturvärden vilket kommunen också konstaterar.

Mot denna bakgrund är det olämpligt att möjliggöra verksamheter som äventyrar växt- och djurliv i vattenområdet. Ett till exempel på detta kan till exempel vara uthyrning av vattenskotrar vid camping. Hela området behöver inventeras för att kunna bedöma vilka naturvärden som finns och hur de påverkas av en utökad verksamhet. Resultaten från inventeringar kan komma att påverka möjligheterna till exploatering i kommande dispensprövningar. Det gäller även vattenområdet.

Luleå kommuns kommentarer:

Utredningen av naturvärden kommer att ske i senare skede. Förtydligande om att naturvärdesinventering ska göras inför byggande har gjorts. Strandskyddets syften ska tillgodoses.

Orrbyn

Länsstyrelsen känner inte till vilka naturvärden som finns i området förutom att området ligger vid stranden av Råneälven som ingår i Natura 2000 samt att täktverksamhet bedrivits i området som sannolikt påverkat naturvärdena i flera riktningar. En inventering behöver göras för att kunna beskriva påverkan på naturmiljön och eventuell indirekt påverkan på Natura 2000-området. Resultaten från inventeringar kan komma att påverka möjligheterna till exploatering i kommande dispensprövningar och detaljplaneprocess.

Luleå kommuns kommentarer:

Utredningen av naturvärden kommer att ske i senare skede. Förtydligande om att naturvärdesinventering ska göras inför byggande har gjorts. Strandskyddets syften ska tillgodoses.

Hindersön

Länsstyrelsen ser att LIS-skäl kan vara uppfyllda så länge avsikten är att utveckla turistanläggningen med enkla friluftsanläggningar och inte bebyggelse och stugor för privat boende. Uthyrningsstugor/bastur som används av besökande har inte samma privatiserande effekt och kräver i regel ingen tomtplatsavgränsning förutom den yta byggnaden upptar. Länsstyrelsen har däremot inte kännedom om vilka naturvärden som finns på platsen men det kan behövas inventeringar som kan komma att påverka möjligheterna till exploatering i kommande dispensprövningar. Det gäller även vattenområdet.

Luleå kommuns kommentarer:

Utredningen av naturvärden kommer att ske i senare skede. Förtydligande om att naturvärdesinventering ska göras inför byggande har gjorts. Strandskyddets syften ska tillgodoses.

Junkön

En viss utveckling av verksamhet som gynnar besöksnäring som uthyrningsstugor/bastur eller enklare friluftsanläggningar har inte samma privatiserande effekt som privata stugor och bör kunna utgöra skäl för utpekande av LIS-område. En mindre del av området kan ha förutsättningar för bostadsbebyggelse vilket måste utredas vidare innan dispensprövning eller detaljplanläggning. En utökad bebyggelse bör inte leda till anläggning av privata bryggor utan tillgodoses genom gemensamma anläggningar (prop. 2008/09:119 s 54).

På grund av brist på naturvärdesinventering på land och i vatten är områdets lämplighet som LIS-område inte självklart såsom det är motiverat i planförslaget, en dispensprövning behöver därför omfatta en naturvärdesinventering.

Luleå kommuns kommentarer:

Utredningen av naturvärden kommer att ske i senare skede. Förtydligande om att naturvärdesinventering ska göras inför byggande har gjorts. Strandskyddets syften ska tillgodoses.

Klubbviken

Länsstyrelsen är försiktigt positiv till utpekandet av LIS-område som omfattar anläggningen och dess omedelbara närhet vid Klubbviken. I och i direkt anslutning till området finns biotoper med synnerligen höga naturvärden och det pågår reservatsbildning söder och väster om området. Miljöerna är av nationell skyddsklass och extremt slitagekänsliga. En utökning och utveckling av verksamheten möjliggör ett större antal besökare och gynnar tillgängligheten för allmänheten men medför ökat slitage, ökad nedskräpning och en ökad störning på djurlivet. En utveckling av verksamheten med fler uthyrningsstugor och konferensanläggning måste göras med stor försiktighet. Val av lokalisering, underhåll och skötsel är därför av stor betydelse. En utveckling av anläggningen får inte äventyra eller verka avhållande för allmänhet som inte besöker själva anläggningen eller restaurangen. Genomförda inventeringar kan komma att påverka möjligheterna till exploatering i kommande detaljplanprövning strandskyddat område.

Luleå kommuns kommentarer:

Vi delar Länsstyrelsens synpunkter.

Brändön

Kommunen skriver att det i utpekade område inte finns några särskilt skyddsvärda naturvärden eller artförekomster i området. Det framkommer dock inte vad utlåtandet grundar sig på. Länsstyrelsen har inte kännedom om vilka naturvärden som kan finnas på platsen och det kan behövas inventeringar vilka kan komma att påverka möjligheterna till exploatering i kommande dispensprövningar. Det gäller även vattenområdet.

Föreslaget LIS-område är väl avgränsat och i vart fall på land redan ianspråktaget. Syftet är att utveckla befintlig turistanläggning.

Luleå kommuns kommentarer:

Vi skriver "Det bedöms heller inte finnas några särskilt skyddsvärda naturvärden eller artförekomster inom området." Utredningen av naturvärden kommer att ske i senare skede. Förtydligande om att naturvärdesinventering ska göras inför byggande har gjorts. Strandskyddets syften ska tillgodoses.

Övrigt

Beskrivningen av planförslagets förhållanden till miljömålen är övervägande allmängiltig. En mer saklig beskrivning av planens effekter på miljömålen skulle behövas. Kommunen har i sin översiktsplanering stora möjligheter att visa hur kommunen arbetar för att nå miljömålen. Att arbeta för att nå miljömålen är även att jobba för att nå den miljömässiga dimensionen av Agenda 2030.

Luleå kommuns kommentarer:

Luleå kommun gör bedömningen i det här läget att beskrivningen är tillräcklig.

Samråd inför yttrandet

Samråd i ärendet har ägt rum med Trafikverket, SGI, SGU, SMHI, Energimyndigheten, Försvarmakten, Fortifikationsverket, Sametinget, Post- och Telestyrelsen. I handläggningen har deltagit företrädare för Länsstyrelsens enheter för Samhällsplanering och kulturmiljö, tillväxt- och infrastruktur, social hållbarhet, mark- och vattenskydd, samhällsskydd, naturmiljö, naturskydd, miljöskydd, miljöanalys, landsbygd samt naturresurs- och rennäring.

De som medverkat i beslutet

Yttrandet har beslutats av landshövding Lotta Finstorp med planarkitekt Jens Haapalahti som föredragande. I den slutliga handläggningen har också länsarkitekt Nelli Flores Nilsson och enhetschef Willy Sundling medverkat.

Trafikverket

Trafikverkets generella hållning är att utveckling av ny infrastruktur behöver föregås av analyser och utredningar utifrån ett trafikslagsövergripande perspektiv och med 4-stegsprincipen som grund för val av åtgärder, t ex för Söderleden och Norrleden.

- Kommunen skriver att Norrleden är till för ökad tillgänglighet och framkomlighet till Luleå hamn och angränsande verksamhetsområden. Norrleden ska primärt utgöra väg för tung trafik. Trafikverket vill skicka med att nya vägar kan leda till ökad trafik på andra delar i transportsystemet vilket i sin tur kan innebära risker att nå

långsiktiga mål. Därför behöver brister och behov analyseras i ett trafikslagsövergripande perspektiv för systemet som helhet inklusive hur målkonflikter kan tas omhand. Vidare är det viktigt att befintliga vägars funktion ut mot hamnen inte begränsas vad gäller tillgänglighet och framkomlighet. När det gäller hänsyn för riksintressevägen ut mot hamnen skriver kommunen följande: "Åtgärder och anordningar för höjd trafiksäkerhet och tillgänglighet samt för de anslutningar en förtätning av den stadsbygden kräver kan tillkomma." Trafikverket anser att denna text är otydlig och bör förtydligas för att undvika missförstånd. Nya anslutningar kan påverka framkomligheten och tillgängligheten negativt (se gärna Trafikverkets remiss gällande generella funktionsbeskrivningar för riksintressen, som stöd för vilken hänsyn som bör tas mot detta riksintresse).

Luleå kommuns kommentarer:

När det är lämpligt har kommunen anammat 4-stegprincipen vid utredning i tidiga skeden. Förtydligande av vägledning för riksintresse görs inför antagande, förslag på omformulering: "Eventuella åtgärder för höjd trafiksäkerhet och tillgänglighet samt anslutningar till följd av förtätning av stadsbygden ska utformas med hänsyn till riksintresset."

- Trafikverket håller med om att förutsättningarna för oskyddade trafikanter bör öka. Gång- och cykelvägar som anpassas efter de oskyddades behov av trafiksäkerhet, framkomlighet och tillgänglighet samt utrymme för cykelparkeringar som anpassas för framtidsbehov. Trafikverket vill även lyfta trygghets- och komfortbehov för de oskyddade trafikanterna som viktiga parametrar för ökat cyklande.

Luleå kommuns kommentarer:

Luleå kommun delar Trafikverkets uppfattning och kompletterar med aspekterna trygghet och komfortbehov i principer för Smarta resor, men utvecklar inte resonemanget ytterligare i detta sammanhang.

- Kommunen skriver att "För boende i stadsnära byar är stadsbygden huvudsaklig plats för service, vilket gör kommunikationerna till stadsbygden extra viktiga". Trafikverket anser att de oskyddade trafikanternas behov (kopplat till både kollektivtrafik, gång och cykel) bör analyseras utifrån ett framtidsscenario för bebyggelseutveckling. Detta som underlag till beslut för detaljplaner och bygglov.

Luleå kommuns kommentarer:

Luleå kommun delar Trafikverkets åsikt och tar med synpunkten i vidare arbete.

Piteå kommun

Den mellankommunala samverkan är viktig för att gemensamt kunna möta den framtida utvecklingen. Luleås näringslivs- och tillväxtsatsningar är viktiga inte bara för Luleå utan för hela närområdet då vi tillhör samma arbetsmarknadsregion. Piteå kommun ser positivt på att fortsatt stärka samarbetet inom näringslivsutveckling, kompetensförsörjning och infrastrukturinsatser som bidrar till en långsiktigt hållbar utveckling i vår region. Piteå kommun ser positivt på att samverkan med andra aktörer i länet sker så att regionen blir internationellt etablerad som testregion.

Insatser som underlättar studie- och arbetspendling ser Piteå kommun som viktiga för framtiden, för att öka vårt områdes attraktivitet att bo, verka och leva i. Inom infrastrukturområdet vill Piteå också lyfta Norrbottenabananans framtida sträckning genom Luleå. Det östliga alternativet med genomgångslösning i Luleå och koppling till Luleå airport ser vi som det bästa alternativet, det blir även en effektiv transportnod för järnväg och flyg för framtiden.

Piteå kommun ser positivt på att Luleå befinner sig i ett expansivt skede. Hållbar utveckling av Luleå gynnar inte bara Luleå utan det bidrar också till utveckling av Norrbotten. Luleå kommun är ett nav för Norrbotten och i den funktionen ingår även ett särskilt ansvar för regionen. Mellankommunal samverkan är en viktig pusselbit för att kommunerna på sikt ska kunna möta samhällsutvecklingen, det finns behov av ökad samverkan med översiktsplanering på regional nivå med grannkommunerna. Det gäller framför allt arbetsmarknad, bostadsförsörjning och infrastruktur. Piteå kommun ser många fördelar med gemensamt arbete för att stärka samverkan.

Luleå kommuns kommentarer:

Luleå kommun har samma uppfattning. Fortsatt samverkan är en viktig förutsättning för den regionala utvecklingen.

Bodens kommun

Finns starka kopplingar och samband mellan kommunerna med bl a gemensam arbets- och bostadsmarknad. Funktionella samband av stor vikt, t ex väg 97, järnvägen, väg 616 och väg 383. Boden ser positivt för fortsatt arbete och samverkan inom H2 Green steel.

Motsätter sig förslaget av dragning av ny järnväg från Sunderby sjukhus via Råneå till Kalix och Haparanda. En långsiktig strategisk inriktning från kommunerna, Region Norrbotten och RKM är Noden Boden. Nodfunktionen innebär att alla Norrtågs linjer sammanstrålar på Boden C och byten görs där för att korta ner restiden för passagerarna och möjliggör ett effektivare fordonsutnyttjande. Bodens kommun anser att kopplingen till NBB ska utgå från tidigare fastställda dialoger och inriktningar. Boden och Luleå ska istället arbeta för utveckling av de kapacitetssvaga sträckorna i länet, särskilt Boden-Luleå. Boden C ska fortsatt vara noden för Haparandabanan, Malmbanan och Stambanan. Ej heller i linje med SARETS-samarbetet.

Mycket angeläget med en tydlig inriktning för bebyggelsestrukturen längs stråket Boden-Luleå, på båda sidor om Luleälven. Boden önskar att denna inriktning framhävs i ÖP. Bodens ser stora samverkansmöjligheter i detta stråk med t ex gemensam infrastruktur.

Luleå kommuns kommentarer:

Ny järnväg mellan Luleå och Kalix har funnits med i Luleå kommuns strategiska planering sedan 1990. Den långsiktiga strategiska inriktningen har inte förändrats. Förslaget innebär att funktionen säkerställs långsiktigt genom att säkra markanvändningen. En förändring av den framtida järnvägens sträckning har utretts och innebär att mark på Porsön frigörs för exploatering. Förändringen är nödvändig för att möjliggöra en utveckling av campus och Luleå Science park med bostäder och lokaler för verksamheter.

Luleå kommuns prioritet i frågan är att säkerställa ett hållbart resalternativ mellan Haparanda, Kalix och Luleå. En sträckning via Boden skulle vara ett alternativ som kan bli föremål för framtida dialog och utredning tillsammans med berörda kommuner.

Luleå kommun anger vikten av dubbelspår Luleå – Boden i principer för Närhet till omvärlden.

Planförslaget innebär en förtätning i stråket Luleå-Boden på norra sidan om Luleå älv. Förtätningen innebär att ny bebyggelse kan tillkomma genom att nyttja befintlig infrastruktur så som vägar, ledningar, service med mera. Den inriktningen innebär förtätning i befintlig bebyggelse och utveckling av större områden för ny bebyggelse inom befintliga strukturer.

Prioriteringsordning för utbyggnad föreslås tas bort då nya förutsättningar kan innebära att prioriteringsordningen inte kommer att vara möjlig att följa.

Miljö- och byggnämnden, Luleå kommun

Program till Vision Luleå 2050

Verksamhetsområden intill bostäder: Vi vidhåller vårt tidigare yttrande om att det inte är lämpligt att ha bostads-områden intill verksamhetsområden.

Att verksamhetsområden/industriområden ligger integrerat eller i anslutning till bostäder kan skapa problem. Det visar sig främst genom klagomål från närboende där de boende störs av olika typer av verksamheter. Störningar kan bland annat bestå av buller, trafik, olycksrisker, vibrationer, luftföroreningar, lukt, ljus och störande ljud av olika slag. Vissa verksamheter går bra att blanda med bostäder t ex butiker, kiosker, frisörer, kontor, caféer, restauranger, biografen och liknande verksamheter. Dessa verksamheter är ofta inom centrum eller i stadsdelscentrum och ofta benämnda som centrumverksamhet i detaljplaner och som bidrar till den blandade staden.

Däremot kan man inte ha bostäder nära verksamheter med större tillverkning, trafikintensiva, bullrande, dammande, luktande, med transporter av farligt gods och kemikalier, utan att problem uppstår. Det är dessa utpekade verksamhetsområden som inte bör placeras i anslutning till bostadsområden.

Det är svårt att få till tillräckliga barriärer i samband med planering och det är svårt och ofta mycket kostsamt för verksamhetsutövaren att försöka få till det i efterhand om man via tillsyn ska försöka få bort eller minska störningen.

Avdelning miljö och bygg anser att det troligen är transporter av varor och produkter till och från verksamheterna som bidrar till den stora delen av transportarbetet och inte personalen som jobbar där. Det är viktigare att verksamhetsområdena är placerade nära olika kommunikationsleder och inte nära bostadsområden. Vi bör dock främja hållbart resande och bra kommunikationer till verksamhetsområdena.

Luleå kommuns kommentarer:

ÖP anger den strategiska inriktningen för kommunens fortsatta planering. Vid efterföljande planering ska gällande lagstiftning följas och därmed säkerställa människors hälsa och säkerhet bland annat genom skyddsavstånd mellan tillkommande verksamheter och bostäder.

Digital översiktsplan

På den digitala kartan saknas skyddsområdet för farligt gods längs järnvägen.

Det vore bra om konsekvensbeskrivningen också gick att komma åt från den digitala översiktskartan, där man kan se avvägningar och ställningstaganden till föreslagna markanvändningar.

Vid nästa revidering av översiktsplanen bör man titta lite närmare på landsbygden och på byarna runt stadsbygden. Inom vissa områden till exempel Måttsund, Kallax, Sunderbyn, Brändön, Mulön, Granön och Björkön har det varit ett högt bebyggelsestryck de senaste åren. Det behövs en plan på hur kommunen vill att bebyggelsen ska utvecklas i dessa områden. Som det är nu är det samma beskrivning för dessa områden som det är för resten av landsbygden i den digitala kartan, dock finns det en princip som säger att man bör överväga prövning med detaljplan inom dessa områden.

Luleå kommuns kommentarer:

Utveckling av hemsidan för översiktsplanen sker kontinuerligt och vi noterar förslaget för framtida utvecklingsarbete. Förslaget tydliggör att i områden med högt bebyggelsestryck ska prövning med detaljplan övervägas. Det gäller stadsbygdens närområde och specifikt Sunderbyn, Kallax, Måttsund och Bensbyn.

Det finns ett behov av utreda bland annat kulturmiljö på landsbygden och fördjupa översiktsplanens ställningstaganden.

Landsbygdsutveckling i strandnära lägen

En större mängd förfrågningar om etablering av bebyggelse har över tid inkommit från kommunens norra skärgård och längs älvdalarna till avdelning miljö och bygg. Vi har i vårt tidigare yttrande föreslagit att fler LIS-områden skulle behöva tas fram i kommunen. Men i och med att man i detta läge av revideringen av översiktsplanen inte avser att öka antalet LIS-områden anser avdelning miljö och bygg att man åtminstone bör se över rekommendationerna till de utpekade LIS-områdena. Till de flesta LIS-områdena står det i rekommendationerna att de ska föregås av en ny detaljplan. I ett av områdena står det till och med att all prövning av strandskyddsdispenser bör föregås av detaljplan. Avdelning miljö och bygg anser att rekommendationerna för LIS-områdena på att nya detaljplaner bör tas fram, ska ses över så att Miljö- och byggnadsnämnden kan pröva förutsättningarna i vanlig ordning enligt PBL och göra en bedömning om detaljplan behöver tas fram eller ej.

Hindersön LIS-4 behöver förtydligas gällande rekommendationerna för LIS-området. Det står att "Det ska vara möjligt att utveckla befintlig turistanläggning samt bygga enklare friluftsanläggningar, t ex brygga, anläggning för kanotuppdragning, vindskydd, bastu samt förbättra exempelvis badplats.", vad avses med att utveckla befintlig turistanläggning? Vi ser med fördel att turistanläggningen får möjlighet att till exempel bygga uthyringsstugor för att främja sin verksamhet och samtidigt skapa möjligheter för fler besökande till ön att uppleva dess natur och kultur.

Luleå kommuns kommentarer:

Detaljplanekrav har tagits bort från rekommendationer då detta regleras i gällande lagstiftning. ÖP bör ange att naturvärdesinventeringar ska genomföras i utpekade LIS-områden för att säkerställa strandskyddets syften.

Med utveckling av turismanläggning avses de åtgärder som krävs för att möjliggöra för turistisk verksamhet. Det kan vara uthyrningsstugor, serviceställen eller andra funktioner.

Kommunala bolag och andra företag

Luleå lokaltrafik AB

De utpekade stråken för kollektivtrafik från ÖP 2013 bör finnas med även i den nya ÖP. Detta för att långsiktigt garantera att kollektivtrafiken får det utrymme i transportinfrastrukturen den behöver. Kollektivtrafiken behöver utökas för att möta dagens resandebehov då bussarna har nått sitt kapacitetstak. Tyvärr finns det inte plats för fler bussar i nuvarande gatunät. Luleå är en växande kommun och även om 50 % av Luleborna väljer gång, cykel och kollektivtrafik för merparten av sina resor kommer biltrafiken att öka i Luleå som helhet.

För att minska bilberoendet samt garantera att kollektivtrafiken kan fortsätta att utvecklas och locka till sig fler resenärer behöver gatunätet utformas därefter. De utpekade starka stråken för kollektivtrafik bör utformas med separata körfält för kollektivtrafiken. Då kommer kollektivtrafikens framkomlighet att prioriteras samt att dess attraktionskraft ökar. Bilar får ett något mindre utrymme i gatumiljön och nedprioriteras. Det blir fortfarande möjligt att färdas med bil men inte lika attraktivt.

Luleå kommuns kommentarer:

Det här stämmer med Luleå kommuns intentioner. En översiktlig karta över stråk för kollektivtrafik finns i principer för Smarta resor. En avvägning har gjorts där kollektivtrafikstråken inte redovisas som markanvändning. Principerna bedöms ge tillräckligt stöd för fler satsningar på kollektivtrafiken på denna övergripande nivå. Mer konkreta och detaljerade vägledningar, som tar sin utgångspunkt i ÖP tas om hand i underliggande planer bl a Trafikplanen.

Lulebo

Mot bakgrund av de nya förutsättningarna som tillkommit, bl a storskalig fossilfri ståltillverkning samt och den politiska viljan att tillskapa fler bostäder i kommunen anser Lulebo tillsammans med HSB Norr att området Karlshäll bör omvärderas i förslag till ny översiktsplan. Karlshäll har identifierats som ett möjligt utvecklingsområde för bostäder där en blandning av boendeformer är möjlig, både vad gäller upplåtelseform och typer. En förstudie har tagits fram som redovisar detta närmare.

I förstudien föreslås en småbåtshamn att anläggas intill den befintliga kajen. Det finns goda förutsättningar för båttrafik. Karlshäll ingår som en del i det centrala vattenrummet för Luleå, med en hamn minskar avståndet och binder samman centrum med området under sommartid. Hamnen kan tillföra attraktivitet och mervärde till Karlshäll som både bostadsområde och besöksmål. Delar av området ligger inom strandskyddat område. Då det

pågår ständiga diskussioner kring strandskyddsreglerna och förändringar i lagstiftningen kan dessa områden bli aktuella i ett senare skede.

Karlshäll är delvis utpekad för störande verksamhet och delvis som utredningsområde för naturreservat. I förslag till översiktsplan är det utpekade utredningsområdet för naturreservat väldigt övergripande och omfattar stora markarealer i Karlsvik och Karlshäll. I den förstudien som Lulebo och HSB Norr genomfört har bedömning gjorts att föreslaget exploateringsområde inte är specifikt utpekad för naturreservat. I utförd naturvärdesinventering har inga naturvärden med klassning på nivå för naturreservat identifierats i området. På grund av de till stor del sanka markförhållandena finns det inte heller strövstigar inom utredningsområdet. Utifrån detta bedöms naturområdets utpekade värdekärnor ligga utanför område för föreslagen exploatering. I förstudien föreslås ett rekreationstråk genom ett idag svårtillgängligt område, som istället bidrar till ett än mer sammanhängande strövområde.

I förslaget till ny översiktsplan föreslås bl.a. störande verksamhet inom område som omfattas av riksintresse för kulturmiljö, vilket avser det befintliga järnvägsspåret som har höga kulturhistoriska värden. På platsen har även de nedbrunna tyskmagasinen stått. Lulebos förslag innebär att dessa kulturhistoriska värden ska lyftas fram för allmänheten och bevaras.

I förslaget till ny översiktsplan föreslås ett verksamhetsområde i anslutning till E4:an. Här anser Lulebo att det bör kompletteras i beskrivningen att störande verksamhet kan förekomma i väst mot E4:an men att icke-störande verksamhet är möjlig mot öst och den föreslagna nya bebyggelsen.

Lulebo anser att det finns goda förutsättningar i Karlshäll för att kunna skapa ett nytt attraktivt bostadsområde i naturnära miljö som tilltalar många målgrupper. Platsen har en strategisk placering utifrån anslutningen till E4:an mot bland annat Boden och Piteå. Markanvändningen för aktuella delar av Karlshäll föreslås därför revideras i översiktsplanen till att möjliggöra en blandad bostadsbebyggelse.

Luleå kommuns kommentarer:

Området kan vara lämpligt för ny bostadsbebyggelse men detta måste föregås av ytterligare utredningar för att säkerställa områdets naturvärden och värden för rekreation. Området kan även vara förorenat av tidigare markanvändning. Även detta måste utredas ytterligare, liksom säkerhetsavstånd till planerat verksamhetsområde, i en fördjupning av översiktsplanen eller inför framtida revidering av översiktsplanen.

BoKlok

Att tillse att säkerhetsavstånd till järnväg säkerställs på ett avvägt vis så det utifrån samtliga aspekter möjliggör framtida byggnation av bostäder till gagn för stadens utveckling. Vårt fokus här avser främst Gammelstaden och fastigheten norr om järnvägen mot Vattentornet till. Gammelstad 1:166 m.fl.

Luleå kommuns kommentarer:

Grönområdet mellan befintlig järnväg och föreslagen bebyggelse för tät struktur i Gammelstads kyrkby behöver bibehållas, dels för att Luleå kommun ser ett framtida dubbelspår för järnväg mellan Luleå och Boden som en viktig fråga för framtida infrastruktursatsningar. Det är idag oklart hur stort utrymme som krävs för dubbelspår eftersom det inte är utrett eller ingår i den nationella planen. Beskrivning av dubbelspår Luleå – Boden finns i principer för Närhet till omvärlden.

En utökning av tät struktur mot befintlig järnväg riskerar att försvåra en framtida järnvägsutbyggnad. Luleå kommun ser dock positivt på utveckling av området inom föreslaget bebyggelseområde och att intresse finns att bebygga området. När dubbelspår är utredd och beslutad kan bebyggelseområdet eventuellt utökas och anpassas efter järnvägsutbyggnaden.

Intresseorganisationer, föreningar

Naturskyddsföreningen

Klimatkrisen, utarmningen av den biologiska mångfalden och överanvändningen av många ekosystem visar med skrämmande tydlighet på bristerna i vårt samhällssystem. Det tydligaste, men inte enda, hotet är klimatförändringarna. Vi anser det väsentligt att vi i Luleå kommun gör det som står i vår makt att möta dessa utmaningar! Det är bra att Luleå kommun slår fast att klimatmålet måste uppnås! Vi föreslår därför skärpta åtgärder så det ambitiösa internationella/nationella klimatmålet kan uppnås. Vi ger förbättringsförslag i följande punkter.

De fyra riktningarna missar nödvändigheten att hantera kriserna för klimat och biologisk mångfald. Det krävs ytterligare en riktning: "Omställning och nedväxling för ekologisk och klimatisk hållbarhet."

Luleå kommuns kommentarer:

Visionen är redan beslutad, kompletteringar av fler riktningar är därför inte aktuellt i det här läget utan först relevant när ny vision arbetas fram.

Vi ifrågasätter målet om att Luleå ska växa till 100 000 invånare. Det hållbara är en varaktigt konstant befolkningsnivå. Strävan till ständig storlekstillväxt är exempel på en drivkraft bakom ohållbar utveckling av ett ohållbart samhälle.

Luleå kommuns kommentarer:

Den politiska ledningen har beslutat att Luleå ska sträva mot att växa till 100 000 invånare till år 2050. Tillväxt ska ske under förutsättning att det kan ske hållbart. Den sociala hållbarheten är målet, ekonomisk hållbarhet medlen och ekologisk hållbarhet ramen för tillväxt.

Vi uppskattar att kommunen omarbetar skrivningarna om Smarta resor, men vill trycka på att prioritera resande med cykel och kollektivtrafik, och utformas för ett successivt minskande privatbilism, både resande med och innehav av bil.

Luleå kommuns kommentarer:

Fortsatta satsningar är viktiga.

Behöver tydliggöras att kommunen ska verka för solceller på alla nybyggda stora tak och att det installeras på redan befintliga stora tak. Se över och implementera de medel som kommunen har för att driva på etablering av solceller för elproduktion.

Även vindkraft behöver lyftas fram. I goda vindlägen där inte naturvärden eller kulturvärden riskerar förstöras. Lämpligaste konsumtionsnära lokaliseringen är det tomma industriområdet utanför SSAB på "Playa Plannja" Kommunen behöver lägga in det i översiktsplanen som område för vindkraftsparketablering och väcka fråga hos regeringen att militärflygets restriktioner inte får hindra bästa lokaliseringen av förnybar energi.

Luleå kommuns kommentarer:

Energisystemet och solceller behandlas i Inriktningen under rubriken Kommunikationer (kommunikationsstruktur). Kommunen har tagit ställning till vindkraft och prioriterar försvarets intressen.

Områden med mycket höga naturvärden får inte exploateras – jämför med Gammelstads kyrka som inte på några villkor får rivras. På samma sätt ska bevarandet lyftas fram på samma övergripande nivå när det gäller viktiga naturområden i grönstrukturen. Nuvarande text: "Viktiga platser finns i Gammelstadsviken, Hertsölandet, Sandön, Sandgrönnorna och vid Småskär, de är viktiga för den gröna strukturen i ett större sammanhang." Vi vill komplettera med Bålingeberget, Ersnäsfjärden och Kallax strandäng och med skrivningen "skall bevaras". Råne älv ska strömma fritt även i fortsättningen.

Luleå kommuns kommentarer:

Dessa områden - även älven - finns med i markanvändningskartan där det anges att de ska bevaras.

Skydd av skog för biologisk mångfald: Viktigt att notera att totalt är endast 2,1 % av produktiv skogsmark är skyddad i kommunen. Detta är ytterst lite utifrån FN:s Nagoyamål som innebär närmare 20 %. Kommunen bör verka för ett ökat reservatsskydd på bolagsskog och privat skog. Frivilligt avsatta skogar kan snabbt förlora sitt "skydd" när markägaren dör, skogen säljs eller bolaget ändrar planer. Det är inget verkligt skydd.

Luleå kommuns kommentarer:

Det finns principer för Spara viktiga värden som stödjer detta.

Naturen är en miljö för upplevelse, vila, återhämtning och ostyrda aktiviteter såväl som inspiration till kreativitet och plats för fysisk aktivitet, varför skog eller annan natur behövs på nära håll från bostadsområden.

Förtätning får inte innebära att skogar och andra naturområden med höga naturvärden eller upplevelsevärden exploateras. Översiktsplanen behöver säkerställa att detaljplaner utformas så att alla bostadsområden har en strövskog inom 300 meters avstånd för välbefinnande och barns lek.

Luleå kommuns kommentarer:

Det finns riktlinjer avseende den lokala grönstrukturen under principer för Liv mellan husen. Riktlinjen innehåller inte ett största avståndsmått, men säger att det inom bostadsområdet ska finnas en lokal grönstruktur som ger ekosystemtjänster.

Ormberget-Hertsölandets naturreservat har många höga naturvärden och är av stor betydelse för det lokala friluftslivet och folkhälsan. Däremot är naturreservatet i vissa avseenden inte ändamålsenligt utformat. Vi föreslår därför vissa justeringar: Se över avgränsningarna. Exempelvis vid det föreslagna bostadsområdet Hertsöheden. Gammal skog som lämnats utanför bör inkluderas i reservatet, medan ungskogsplanteringar utan särskilda naturvärden kan brytas ut för planerad bebyggelse. Natur skyddas i reservat för naturvärdena och för friluftslivet. Det strider mot syftet med reservat att det sker skogsavverkningar för virkesproduktion där. Även den statistiska redovisningen av skyddad natur blir missvisande när naturreservat utnyttjas för virkesproduktion. Därför är det ändamålsenligt att skogsbruk upphör i naturreservatet. Endast skötsel som behövs för friluftslivet eller för att återskapa naturvärden är motiverad. Skogsbruksplanen ersätts med en naturvårdsplan för naturreservatet.

Vid det föreslagna bostadsområdet Hertsöheden kan ett avsnitt med ensartad ungskog, utan särskilda naturvärden, sydväst om Inre Långmyran, överföras från reservatet till framtida bebyggelseområde, medan den oskyddade gamla naturskogen sydöst om stigen från Blåmesgränd till Hertsöträsket ("Kaptenshällan") införlivas med naturreservatet och skyddas. Vandringsleden (Hertsöstigen) från Ormberget till Hertsölandet förväntas gå genom skyddad natur, vilket kräver modifieringar invid Skjutbanevägen. Skjutbanor och modellflygbana bör avskiljas från reservatet, medan angränsande gammal skog och myrmark kan införlivas.

Plantager med snabbväxande nordamerikansk contortatall hör inte hemma i ett naturreservat. Contortan har också visat sig spridas, och kan riskera bli invasiv. De contortaplanteringar som finns i Ormberget-Hertsölandets naturreservat röjs bort.

Luleå kommuns kommentarer:

Förändringen vid Hertsöheden finns med i plankartan, de andra områdena anges som värdefull natur.

Övriga synpunkter är inte frågor för ÖP att hantera.

Cykelfrämjandet

2013 antogs Luleå översiktsplan, fyra år senare beslutades att en revidering av planen skulle ske och nu fyra år senare finns förslaget ute på remiss. Innan synpunkter på översiktsplanen ska in har UP Centrum kommit ut samt en ny cykelplan kommer i slutet av juni ut på remiss. Problemet är att fördjupningen visar på andra trafiklösningar för bl.a. cykel än det översiktsplanen visar. Sedan återstår att se vad cykelplanen kommer att visa och vilken utgångspunkt den kommer att ha. Detta innebär att det kommer att bli förändringar som medborgarna då inte får ta ställning till vilket är olyckligt utifrån de styrande dokument som kommunen har för medborgardialoger.

Resvaneundersökningen 2020 bekräftar den utveckling som har varit då andelen resor med cykel på 10 år har sjunkit med 6 %. Tvärt emot Vision 2050 som har som mål om en kraftig ökning. För den negativa utvecklingen som har varit för borde det gjorts analyser för att se

om det finns någon/några orsakar bakom minskningen. Men framförallt måste översiktsplanen visa vad som behöver göras för att bryta den negativa utvecklingen som nu inte får ett svar innan nästa översiktsplan tas fram. Detta gör att kommunen tappar tempo i den utveckling som Vision 2050 har pekat ut, vilket är beklagligt.

Vi har bedömt ÖP utifrån de 12 kriterier. Den får betyg 3 på en 5-gradig skala vilket innebär att Luleås översiktsplan än en gång inte får godkänt ur ett cykelperspektiv. Detta tycker vi är beklagligt då vi upplever att kommunen har högre mål för cykel.

Luleå kommuns kommentarer:

ÖP:n har kungjorts (annonserats) enligt de regler som styr översiktsplaner (bland annat plan- och bygglagen.) Synpunkter ska lämnas skriftligen. Ett särskilt formulär på kommunens webb kan användas för detta, men alla skriftliga synpunkter på översiktsplanen som inkommer till kommunen behandlas på samma sätt. Vi har tagit emot synpunkter såväl via mejl som postlåda. Den andra planen som avses i yttrandet förmodas vara Utvecklingsplan Centrum, som är en fördjupning av översiktsplanen. Även den har annonserats på vederbörligt sätt. Samråd har skett med länsstyrelsen kring de överlappande granskningsperioderna.

Den senast utförda resvaneundersökningen (RVU) genomfördes under sen höst 2020. Den kan dock inte anses vara representativ pga pandemin. Utveckling av olika trafikslag följs över tid av kommunen och analyser genomförs för att styra utvecklingen.

Vi påpekade redan i yttrandet 2019 att vi saknade hur kommunen förhåller sig till den Nationella Cykelstrategin som kom 2017. Lyft cykeltrafikens roll i samhällsplaneringen, Främja en mer funktionell och användarvänlig infrastruktur, Främja en säker cykeltrafik. Vi kan inte se om huvudvägnätet för gång- och cykeltrafik är eller kan uppgraderas till "Snabba cykelstråk" eller om kommunen inte ser ett behov av den typen av cykelnät.

Luleå kommuns kommentarer:

Översiktsplanen har inte denna detaljeringsnivå. Dessa frågor behandlas i kommunens trafikplan och cykelplan.

Tidshorisont där det finns angivet skälen bakom nya cykelnät saknas. Jämför med norrled och söderled. Ska cykel få en högre status måste den behandlas på samma sätt som man har gjort för biltrafiken.

För bilnätet har det tagits fram trafikprognoser men det finns inget material kring cykel varken i antal, prognoser eller det som är viktigt restidskvoter. Den innebär att tiden det tar att cykla inte får vara längre än 1,5 gånger det tar att köra bil samma sträcka för att cykeln ska kunna vara ett alternativ.

Luleå kommuns kommentarer:

Kommunen delar Cykelfrämjandets bild av att cykeltrafiken ska behandlas på samma sätt som biltrafiken. Utbyggnad av cykelnätet behandlas i cykelplanens utbyggnadsplan. Vi ska sträva efter att utjämna restiderna för cykel, buss och bil.

Cykelfrämjandet ligger bakom "Broarna runt", cykelslingan runt Luleå älv. Vi tycker att utvecklingsplanen bör ta med något som kan heta "Skärgården runt". Om Norrbotniabanan

kommer in till Luleå söderifrån skulle det skapas möjlighet för cykelslingan "Skärgården runt" där man kan se ut i Luleås fina skärgård utan båt. En förbindelse för gående och cyklar skulle ge de som bor i Hamnholmen och Sandön en mycket kortare väg till centrum med cykel än med bil. Eller från Svartöstadens flygplatsen, blir knappt 5 km. Framförallt blir den en tydlig symbol för "Hållbart resande" - gång, cykel och tåg i samverkan.

Luleå kommuns kommentarer:

Tack för idén, den tar vi med oss i andra sammanhang. Frågan behandlas inte i översiktsplanen.

Översiktsplanen pekar ut flera nya verksamhetsområden. Södra Gäddvik och Rutvik gynnar knappast möjligheten för den som vill cykla till arbetet. Vi tycker att det är viktigt med tydliga analyser som visar hur nya bostads- och verksamhetsområden bidrar till målet om hållbara transporter i Vision 2050. Dvs hur lätt/svårt det är att gå, cykla eller åka buss.

Luleå kommuns kommentarer:

Typ av verksamhet måste anpassas till placeringen i stadsbygden. Avvägningar måste ske. Det är viktigt med bra förutsättningar att gå, cykla och åka kollektivt till och från bostads- och verksamhetsområden. En blandad, tät och attraktiv stad är en del av visionen för att det ska vara möjligt att rymma fler människor och företag. Vissa arbetsplatsområden kan ligga i anslutning till bostadsområden medan tyngre industrier behöver ligga i lägen där framkomlighet för transporter prioriteras och inte i direkt närhet till bostadsområden.

"Vi tycker att det ger en felaktig bild att bara visa Smedjegatan som ett huvudnät för kollektivtrafiken.

LLTs stomlinjenät bör visas som huvudnätet för kollektivtrafiken. Om man lägger kartorna för cykel, buss och bil på varandra blir det tydligt om var det finns målkonflikter mellan dessa i korsningar. Vem ska prioriteras först och utifrån vilken värdering?"

Luleå kommuns kommentarer:

Kollektivtrafikstråk redovisas i principer för Smarta resor och inte som en markanvändning på MAV-kartan eftersom utveckling och optimering av linjenät förändras över tid. Stöd för vilka prioriteringar som ska göras finns i principer. Utrymmet längs Smedjegatan är begränsat. Vi har valt att prioritera utrymmet för kollektivtrafiken. Smedjegatans fortsatta utveckling hanteras även i Utvecklingsplanen för centrum.

Cyklister måste ses som ett eget trafikslag som innebär att man inte kan redovisa ett huvudnät för "gång- och cykelnät".

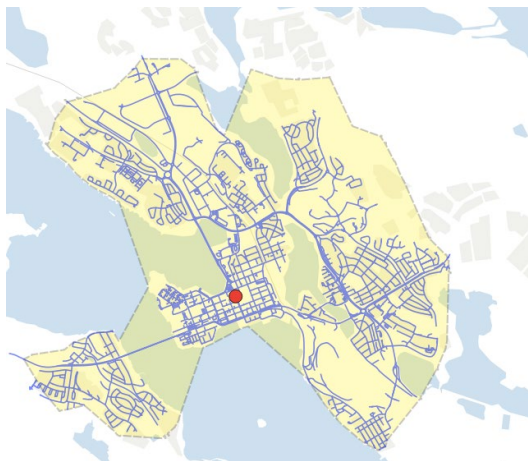
För att cykeln ska få en roll där dess andel av hållbara resor ökar krävs visioner men också att normen där biltrafiken påverkar stadsplaneringen ändras. Vi tycker att översiktsplanen inte riktigt lever upp till detta. I många andra kommuner tar man fram en trafikstrategi. I översiktsplanen skrivs kort om trafikstrategi men inte som ett samlat dokument. En trafikstrategi är ett politiskt beslutat styrdokument som beskriver hur trafiksystemet bör utformas för att stötta samhällsutvecklingen i riktning mot kommunens mål.

Luleå kommuns kommentarer:

Ja det är olika nät men översiktsplan behandlar frågan på en översiktlig nivå och i underliggande planer redovisas gångnät och cykelnät för sig. I principerna för Smarta resor framgår att gång- och cykelnät ska hanteras som separata trafikslag. Den övergripande trafikstrategin ligger till grund för pågående arbete med trafikplan.

Cykelfrämjandes synpunkter, bilaga 1, *Cykelvägnät 2040 utifrån vår syn på vad som behövs.*

- Vi saknar att det inte har gjorts analyser för att peka ut det övergripande nätet för cykeltrafiken, ex.vis vilka kriterier som det ska klara för att kunna klassas som ett huvudnät, minsta bredd, maximal lutning mm.
- Finns tre typer av nät: snabba cykelstråk, huvudnät för gång- och cykeltrafik samt lokalt cykelnät. En del av det föreslagna huvudnätet kan klassas som "Snabba cykelstråk" men det också kan finnas helt nya sträckningar som utvecklingsplanen inte har med.
- 42 % av alla bilresor som ensam förare är kortare än 4 kilometer enligt RVU 2020. De blåmarkerade gator i karta 1 är detta avstånd från centrum (korsningen Storgatan-Smedjegatan). Med en cykel når man på 15 minuter det gulmarkerade området. Att ersätta korta bilresor med cykel måste vara ett huvudmål inom detta område. Här behöver översiktsplanen tydligt ange vad detta då innebär.



- Man måste se resor som "Dörr-till-Dörr". Med samma restid med cykel och bil så kommer cykeln oftast till eller mycket nära målpunkten medan bilisten måste köra in i ett garage/parkeringsplats som kommer att ta tid.
- Inom område 20 minuter från centrum uppstår konflikter beroende på hur många som går och cyklar på gemensamma GC-banor som inte är uppdelade.
- Utmaningen att öka cykelns konkurrenskraft mot korta bilresor är inte omöjligt. Utvecklingsplanens två huvudnät cykel vs bil måste ställas mot varandra.
- Kännetecknet för biltrafikens huvudnät är att sträckningen är gen och grovmaskigt. Innebär att vägnätens utformning kan hålla en hög och enhetlig standard. Många av vägarna är 4-filiga, ger en hög framkomlighet och kapacitet. Detta är den största orsaken bakom att så många bilister väljer bilen för korta bilresor. Att ta bilen till centrum innebär enkelt och smidigt.

- Det finns ett annat vägnät för biltrafiken som fungerar som det verkliga huvudnätet som inte finns med i översiktsplanen. Det är de gator som är reglerade som huvudleder, dvs trafik längs dessa har företräde. På detta nät finns en målkonflikt mellan cyklister och bilen. Vilket trafikslag som ska ha företräde ger inte översiktsplanen svar på. En analys utifrån detta kan ge svar om en bilväg eller cykelväg ska ges en annan sträckning. Detta är en viktig del att göra i arbetsprocessen bakom en översiktsplan.
- Trots att översiktsplanen har som mål att separera gående från cyklister framgår det inte var detta är tänkt att vara. Jämför man cykelns huvudnät med bilens syns skillnaden. Bilnätet har gena dragningar, cyklister möts av omvägar och saknade länkar.

Luleå kommuns kommentarer:

Till skillnad från biltrafiken bygger inte stråken för gc på beräkningar eller prognoser utan snarare på mål och visioner. Strukturen är på en övergripande nivå som bygger på bl a underlag, nationella mål, RVU, erfarenheter och identifierade behov. Dvs inga detaljerade underlag finns eftersom vi inte bedömer att dessa detaljer behövs här. Det kan istället bli relevant på UP-nivå, i en trafikplan eller cykelplan. Synpunkterna delges stadsbyggnadsförvaltningen som input i pågående arbeten.

Synpunkter och frågor kopplat till principer för Smarta resor.

- Hur mycket behöver biltrafiken minska då det är den viktigaste faktorn bakom hur bilnätet ska dimensioneras? Samtidigt behöver man också mål om hur mycket de hållbara alternativen ska öka. Översiktsplanen behöver ange då andra planer ska förhålla sig till detta.
- Finns det tankar om prioriteringen mellan de hållbara transporterna, gång före cykel, före buss eller?
- Principerna "Fotgängare respektive cyklister ska ses som egna trafikslag i planeringen då de har olika förutsättningar och behov" samt "I Luleå centrum och på andra platser med höga flöden av gående och cyklister ska dessa i stor utsträckning ha separerade banor från varandra." Varför framgår inte detta i översiktsplanen?
- Vilka sträckningar av de olika näten i översiktsplanen bidrar till att utjämna restiderna för olika trafikslag?
- Vad menas med god framkomlighet för huvudnätet för cykeltrafik som framgår av princip?

Luleå kommuns kommentarer:

Ett av Luleå kommuns övergripande mål är att Luleå inte har någon påverkan på klimatet. Målet syftar bl a till att vi ska öka andelen hållbara färdstätt. Uppfyllelse av alla kommunens övergripande mål ska följas med hjälp av flera indikatorer. Syftet med indikatorerna är att de ska ge en bedömning av om vi har framgång eller inte. Uppföljningen kommer att ske varje år och analysen ska ge besked om vi satsar rätt, gör på rätt sätt och ta reda på om det finns ett bättre sätt. Uppföljningen ger ett underlag till prioritering i styrning och verksamhetsplanering.

Översiktsplanen anger att gång, cykel och buss ska prioriteras före bil. Principerna ska ge vägledning och fungera som stöd i efterkommande planering.

Med god framkomlighet för cykel anger vi att det ska vara enkelt att hitta dit man ska och enkelt att förstå vad som är cykelbana respektive gångbana. Vi anger också en hög standard (prioritera drift och underhåll) och trafiksäkerhet samt att vägarna i stor utsträckning ska vara skilda från biltrafik. Trafikplanen kommer att behandla dessa frågor ytterligare och mer konkret.

Synpunkter på MAV-karta

1. Cirkulationsplatsen på Svartövägen har en trafikfarlig utformning för gående och cyklister. Vi har svårt att se syftet att översiktsplanen visar en sträcka som är 40 % längre än den väg som cyklister använder idag.
2. Eftersom SSAB har ett högt bilberoende, låg cykelandel och är den största målpunkten i Svartöstadens bör huvudcykelnätet gå fram till SSAB.
3. Cykelvägar måste dras så att de innebär kortast möjliga sträcka vilket inte är fallet vid i detta fall.
4. Att redovisa en av de brantaste lutningar för cykelnätet i Luleå, Kronbacksvägen är inte att utgå från cyklistens förutsättningar. Vi har till yttrandet för detaljplan Björkskatan 7:25, SBF 2020/1056 gjort en analys under bilaga 2 som visar sakliga skäl bakom den alternativa sträckningen på figuren.
5. Denna karta saknar den cykelväg Trafikverket kommer att bygga i Alvik. Hur realistiskt är en ny cykelväg efter Älvsbyvägen när lokalgatan har samma funktion idag?
6. I samband med ombyggnaden av väg 97 till 2+1 väg ingår parallellvägar som kommer att användas av cyklister. Detta möjliggör cykling mellan Boden och Luleå som bör finnas med i översiktsplanen.
7. Den sträckningen som anges som ny efter Storhedsvägen finns redan idag.
8. Vi saknar den gena sträckningen genom Porsödalen som används idag för koppling mellan Porsön/Björkskatan mot Notviken/Storheden. Se kartbild i yttrande
9. Huvudvägnätet i centrum för cyklister ger mycket sämre förutsättning än vad motsvarande nät för biltrafiken har genom centrum. Av samma skäl som bilister har centrum som genomfart kommer det att finnas cyklister som har samma behov om deras när utvecklas för detta. Vi har tidigare framför att vi inte anser att cykelvägar där två cyklister inte kan mötas eller som innebär kraftiga uppförsbackar aldrig kan vara ett huvudnät om det finns alternativ som det finns i centrum.
10. Den stora målpunkt som Arcusområdet är eller stadsdelen Karlsvik bör ha kopplingar till huvudnäten.
11. Vi har svårt att se att en cykelväg till en badplats, Kängsön kan anses tillhöra ett huvudnät till skillnad mot de två andra i Råneå som har en koppling till bostadsområden. Om den till Kängsön ska vara med finns det fler av samma karaktär som då bör vara med.

12. Vi har svårt att se hur sträckningen efter Mariebergsvägen kan motiveras utifrån dess kostnad då det finns ett gent stråk i området. Det har till skillnad mot det föreslagna inga konflikter med bilutfarter vilket vi anser är ett viktigt kriterium i valen mellan olika alternativ.
13. Vi ser kopplingen till Rutvik från Kyrkbyn som ett viktigare framtida nät än den som är redovisad som vi har svårt att se syftet med. Se kartbild i yttrande
14. Ska huvudnät ha någon funktion behöver de sitta ihop. Se kartbild i yttrande
15. Det är en stor skillnad på hur det befintliga huvudnätet för biltrafik visas i jämförelse med huvudnätet för cykel. För bilar visas nätet där det finns idag men för cykel visas den på några platser som befintlig där den inte finns. Sämsta exemplet är efter Hertsövägen. Cykelnätet visas som att det har samma gena sträckning som bilvägen vilket inte stämmer och blir missvisande. En sträckning efter Hertsövägen skulle vara att föredra som en ny cykelväg men då måste den redovisas som ny/förändrad. Ett annat exempel finns i Bergnäset där det finns en cykelväg men där översiktsplanen pekar ut ett nytt nät efter Älvsbrovägen. Även om en översiktsplan pekar ut visioner behöver det finnas en realims bakom. I detta fall är det Trafikverket som är ansvarig varför denna kommer att prövas mot alla andra cykelvägsprojekt som de har i Norrbotten. Vi har svårt att se hur den föreslagna sträckningen och en del andra föreslagna huvudcykelnät som finns i översiktsplanen ska kunna "räknas hem", dvs kunna motiveras ekonomisk med tanke på de många andra utmaningar som kommunen har. Som vi har skrivit tidigare tycker vi att det är viktigt att alla nya huvudnät som översiktsplanen pekar ut för cykel också har skäl och sakargument som motiverar valet. Annars är risken stor att de inte kommer att kunna förverkligas där Trafikverket är väghållare om inte kommunen skjuter till pengar för dessa.

Luleå kommuns kommentarer:

Tack för synpunkterna. Vissa av dessa har blivit felaktigt redovisade och revideras eller kompletteras i enlighet med synpunkterna. Synpunkt 11 sammanlänkar samlande byar med omlandet, synpunkt 12 – utredning pågår. I och med att översiktsplanen redovisar de stora penseldragen är det svårt att vara exakt, men vissa justeringar kan göras för att skapa en mer rättvis bild. Mer detaljerad nivå som Cykelfrämjandet önskar hanteras på UIP-nivå, i en trafikplan eller cykelplan.

Lävagens radhussamfällighet och Lävagens småhussamfällighetsförening

Lävagens radhussamfällighet och Lävagens småhussamfällighetsförening har tillsammans granskat förslaget i Översiktsplan 2021 angående ny broförbindelse för gång-, cykel- och kollektivtrafik mellan Björkskatan och Hällbacken. Placeringen av den nya bron planeras invid/på den enda sandstrand som i nuläget finns på Björkskatan.

Förslaget strider mot mål 2 och 4 i Övergripande mål till 2050. Mål 2 syftar till att försvara demokratin, att öka möjligheterna till delaktighet, att driva dialoger och att nå en jämställd representation. Våra samfälligheter menar att de yttrande som gjorts gällande bron i tidigare skede överhuvudtaget inte beaktats eller besvarats i denna version av Översiktsplan. Utrymme för medborgarnas inflytande och delaktighet saknas helt i denna process. Samråd

(enskilt) har inte hållits med samfälligheterna på Lävågen som är direkta sakägare i brofrågan.

Mål 4 syftar till att stödja den biologiska mångfalden, att försvara våra viktiga resurser skogen & havet och att förstärka möjligheten att vara i naturen. På sommaren används stranden och vattnet mycket flitigt av boende på Björkskatan-Porsön, och det är positivt såväl för miljö som för folkhälsa samt för utvecklingen av barns simkunnighet att det finns en fin badstrand i närområdet som enkelt kan nås till fots eller per cykel – på trygga, bilfria gång- /cykelvägar. På vintern används isen för skridsko och skidåkning och är ett mycket använt stråk för att ta sig mellan Lulsundet, Porsön, Björkskatan ut till havsbandet.

Den föreslagna bron innebär stora försämringar av möjligheten att använda området. Vi anser att förslaget om ny broförbindelse mellan Björkskatan och Hällbacken ska tas bort. Det strider mot kommunens egen princip om exploatering nära vatten;

- bygger på ett bristfälligt underlag och strider mot kommunens egen beskrivning av hur bostadsområdet Björkskatan behöver utvecklas;
- innebär en betydande risk för en försämring av områdets nuvarande karaktär med god tillgång till skyddade gångvägar;
- innebär en betydande försämring av det betydelsefulla ekologiska och sociala stråket som hela strandremsan längs Björksby- och Björkskatafjärden utgör, samt;
- innebär en betydande risk för en försämring av den ekologiska statusen i Björkskatafjärden.

Nedan specificeras våra synpunkter.

Förslaget strider mot kommunens princip om exploatering nära vatten. Att lägga en ny bro på den föreslagna platsen, alldeles invid/på Björkskatan's enda sandstrand innebär att allmänheten förlorar möjligheten att använda stranden och badplatsen försvinner. En bro medför också en stor risk för att isarna försvagas. Möjligheten att använda isen för friluftaktiviteter på vintern försämras avsevärt.

Förslaget bygger på bristfälligt underlag och strider mot kommunens egen beskrivning av hur bostadsområdet Björkskatan behöver utvecklas. Det är anmärkningsvärt att Björkskatafjärden är planlagt som "Grönområde" – inte vatten. Detta är uppenbart felaktigt.

I Samlad konsekvensbeskrivning står att: "Bostadsområdet Björkskatan har behov av ett större natur- och rekreationsområde samt tillgång till strand". Det framgår dock inte att området redan idag de facto har tillgång till en mycket fin sandstrand som nyttjas flitigt av boende i området och boende i närliggande bostadsområden (ffa Porsön). Konsekvensen av ett brobygge på Björkskatan's enda badstrand beaktas följaktligen inte. Befintlig strand är helt förbisedd i underlaget.

Förslaget innebär en betydande risk för en försämring av områdets nuvarande karaktär med god tillgång till skyddade gångvägar. Områdena Björkskatan och Porsön präglas enligt kommunens egen Nulägesbeskrivning av att vara trafikseparerade områden med

bostadsområden fria från biltrafik samt med många gång- och cykelvägar. För Björkskatan nämns specifikt att "Björkskatan kännetecknas av ett trafiksystem där de oskyddade trafikanterna är separerade från motortrafiken". Björkskatan uppbyggnad med just god tillgång till skyddade gång- och cykelstråk är av stor vikt för trivseln i området och för barns rörelsefrihet i området. Många barn leker själva ute och transporterar sig själva till träningar och till skola, leker ute i skog i närområdet och går/cyklar till den befintliga badstranden vid Björkskatafjärden nedanför Lävägen.

Förslaget innebär en klar försämring av trafiksäkerheten och ett direkt hot mot trafiksäkerheten och barnens rörelsefrihet i området. Förslaget strider mot områdets nuvarande karaktär av trafikseparerade lösningar och innebär därför en betydande risk för försämring av områdets karaktär.

Förslaget innebär en betydande försämring av det betydelsefulla ekologiska och sociala stråket som hela strandremsan längs Björnsby- och Björkskatafjärden utgör, se Nulägesbeskrivning.

Enligt Nulägesbeskrivning har Björkskatafjärden idag en dålig ekologisk status. En bro, med de ekologiska störningar som bygget innebär samt de möjliga försämrings av vattenflödet permanent som en bro medför, innebär således en betydande risk för en försämring av den ekologiska statusen i Björkskatafjärden. Vi instämmer därmed i den kritik som Länsstyrelsen riktat mot förslaget, framförallt gällande hur kommunen avser att tillse att miljö kvalitetsnormerna för innerfjärden vid Björkskatan kan följas. Den föreslagna bron står direkt i strid med behovet att förbättra vattenkvaliteten i Björkskatafjärden.

Vi instämmer också till fullo i den kritik som Blidvägens radhussamfällighet riktar mot förslaget. Åtgärder för att hindra negativa konsekvenser är mycket bristfälligt beskrivna. MKB:n lever inte upp till Miljöbalkens och miljöbedömningsförordningens krav på en MKB. Bland annat har inte alternativa lokaliseringar studerats vilket är en stor brist. Analys och koppling till miljöförutsättningar och hur dessa frågor tas om och vilka konsekvenser det kan innebära saknas. Även en redovisning av planförslagets påverkan på miljö kvalitetsnormerna för vatten och luft saknas. Bedömning av hållbarheten, en konsekvensbeskrivning och åtgärder för att hindra misstänkta negativa konsekvenser saknas helt i förslaget.

Den föreslagna bron riskerar att försämma för kommande generationer vilket strider mot generationsperspektivet.

Området har höga kulturmiljövärden som riskerar att förstöras. En bro står inte i samklang med dessa kulturmiljövärden och riskerar att påverka landskapsbilden negativt. Kommunens föreslagna åtgärder kan inte anses svara på ett tillräckligt sätt mot kraven att minska de negativa konsekvenserna av förslaget. Vi instämmer således också helt i de synpunkter som framförs av Blidvägens radhussamfällighet gällande bristfällig analys av konsekvenser. Möjligheten att istället utveckla nuvarande bro och bygga ut befintlig kollektivtrafik övervägs inte.

Översiktsplanen berör inte påverkan på befintlig bebyggelse när bro skall anläggas. Befintlig bebyggelse får stå tillbaka/försämrans på bekostnad av en bro som ej är samhällsekonomiskt försvarbar. Bron är heller inte försvarbar ur ekologisk synvinkel.

Vi vill framhålla att det idag finns en befintlig bro som fungerar både för gång-, cykel- och biltrafik, och som fungerar som en stark koppling mellan Hällbacken och Björkskatan. Det finns också redan idag bussförbindelser mellan Hällbacken och Björkskatan. Den lilla eventuella tidsvinst som skulle uppnås genom att busstrafiken dras över den nya föreslagna bron är mycket liten och kan inte anses uppväga de många negativa konsekvenser ett brobygge riskerar att föra med sig.

Det finns stora möjligheter att bygga ut lokalbusstrafiken med en ny linjesträckning som till exempel binder ihop Porsön, Björkskatan och Hällbacken. Denna möjlighet berörs inte. Istället för att bygga ännu en bro, bör kommunen överväga att stärka trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafikanter på den befintliga bron samt att utveckla busslinjenätet för lokaltrafiken.

Påverkan på landskapsbilden utreds bristfälligt. Landskapsbilden utgör den visuella upplevelsen av landskapet, dess beståndsdelar och uppbyggnad. Även om upplevelsen av landskapet till stor del är subjektiv finns vissa allmängiltiga bedömningsgrunder som variationsrikedom, skala, struktur etcetera. En bro över innerfjärden påverkar landskapets karaktär påtagligt både för boende på både Björkskatan och Hällbacken. En effekt av bron blir att landskapsrum och helhetsmiljön fragmenteras. Om detta beskrivs inget i konsekvensbeskrivningen. Det är bristfälliga om ens några direkta och indirekta effekter som beskrivs: att den planerade bron kan medföra dels på människor, djur, växter, mark, vatten, luft, klimat, landskap och kulturmiljö. Våra två samfälligheter står samfällt bakom ovan synpunkter. Lävägens radhussamfällighet omfattar 74 hushåll. Lävägens småhussamfällighetsförening omfattar 22 hushåll.

Luleå kommuns kommentarer:

Samfällighetsföreningens synpunkter under granskningsskedet har redovisats och bemötts på sidan 89ff i Granskningsutlåtande (bilaga 04 Granskningsutlåtande ÖP 2021). Synpunkterna gällande bronns läge har besvarats men inte föranlett några betydande ändringar. Däremot har inte samrådsmöten skett med enskilda samfälligheter. Redan i gällande översiktsplan från 2013 finns en vägledning om att en förbindelse mellan Hällbacken och Björkskatan ska utredas. Utredningsarbetet är påbörjat, men ett exakt läge för en bro är inte i detalj utrett och heller inte vilka konsekvenser detta får för strandområdet.

Den exakta placeringen för ny bro mellan Björkskatan och Hällbacken är inte beslutad utan redovisas mer illustrativt på MAV. Det ska tolkas som en inriktning, en funktion vars syfte att förbinda stadsdelarna med varandra. Efterföljande planering kommer att både att pröva och tydliggöra konflikter, intrång och förändringar. Hänsyn skall tas till marken, de sociala värdena samt framkomlighet för oskyddade trafikanter samt kollektivtrafik. Ambitionen är inte att förstöra viktiga sociala och ekologiska värden utan att de ska omhändertas.

Blidvägens radhussamfällighet

Våra synpunkter omfattar delen Sinksundet och den föreslagna bron från Hällbacken, väster om Sinksundet.

Synpunkter har tidigare lämnats av Lävögens småhussamfällighetsförening och Lävögens radhussamfällighet. Vi instämmer i föreningarnas synpunkter, som är relevanta och enligt vår uppfattning inte har bemötts i någon särskild utsträckning.

Den föreslagna bron står i strid mot de rekommendationer som anges i planen samt bestämmelserna om miljö kvalitetsnormer som framgår av 5 kap. 4 § miljöbalken. Kommer inte vara möjligt att anlägga en bro över fjärden utan att de värden som finns i stranzonen förstörs eller att uppfyllandet av miljö kvalitetsnormerna för Björkskatafjärden försvåras. Det är en brist att det inte har utretts några alternativa lokaliseringar eller lösningar för att lösa behovet av en bussförbindelse mellan Hällbacken och Björkskatan. Uppenbart att nackdelarna för enskilda såväl som för allmänna intressen i så hög grad överväger fördelarna med en bro.

I översiktsplanen anges att innerfjärdarna med dess strandområden ska bevaras och utvecklas för rekreation och ekologiska funktioner samt att det ska finnas miljöer för lek och rörelse nära bostäder. Det ska finnas tillgängliga och sammanhängande stråk för gående. Det föreslagna broläget, som visserligen inte är lokaliserad detalj, utgörs av den mest nyttjade delen av hela strandkanten på Björkskatasidan. Här finns naturstigar, badplats, fiskeställen och naturliga platser för att sjösätta småbåtar och kanoter. Bron i sig skulle otvetydigt innebära att vattenområdets harmoniska karaktär bryts och att strandområdet fragmenteras.

Oavsett placering, kommer den leda till barriäreffekter och att strandområdet och det samlade grönområdet längs Björkskatafjärden skärs av. Viktiga värden förstörs på ett sätt som inte är acceptabelt.

MKB i denna del är helt bristfällig. I den anges att bron föreslås förläggas väster om grönområdet, vilket är felaktigt. Grönområdet sträcker sig längs hela fjärden. Att "utreda bronns läge över Sinksundet samt bronns påverkan på landskapsbilden", är inte åtgärder som lindrar skadan av att grön- och strandområdet fragmenteras.

Viktiga faktorer såsom hydrologi, strandstruktur, substrattillgång och lokalklimat är beroende av en intakt strandmiljö. Kan dessutom påverka fjärdens hydrodynamik. Enligt VISS (Vatteninformationssystem Sverige) har Björksbyfjärden/ Björkskatafjärden (SE729680-829200) en måttlig ekologisk status och en kemisk status som ej uppnår god.

Miljö kvalitetsnormerna för vattenförekomsten är satt till god ekologisk och kemisk status 2027 (med undantag för vissa ämnen). Förslag till förvaltningsplan för Bottenvikens vattendistrikt samt åtgärdsprogram för Bottenvikens vattendistrikt för perioden 2021-2027, har varit föremål för samråd till och med 30 april 2021. Av åtgärdsprogrammen framgår vilka åtgärder som behöver genomföras för att miljö kvalitetsnormer ska följas och vem som är ansvarig för att olika åtgärder genomförs. Åtgärderna handlar bland annat om att kommunerna ska genomföra förvaltningsövergripande vattenplanering och att översikts- och detaljplanering ska bedrivas på ett sådant sätt att det bidrar till att miljö kvalitetsnormer

kan följas. Det anges även i 3 kap. 4 § plan- och bygglagen att det ska framgå av översiktsplanen hur kommunen anser att miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap. miljöbalken ska följas. I stycke 12.1 i dokumentet 02 samlad konsekvensbeskrivning, anger kommunen att störst och mest relevant påverkan på miljö kvalitetsnormerna beror på det urbana läget med bebyggelse, många hårdgjorda ytor och artificiellt uppbyggda strandområden i anslutning till vattenförekomsterna. Det sistnämnda, anger kommunen, är ett problem i sig utifrån ekologisk synvinkel, inte minst när de viktiga strandzonernas funktioner är skadade. Trots detta föreslår kommunen en åtgärd som både skadar strandzonens funktion och motverkar att miljö kvalitetsnormerna kan uppfyllas. Frågan är om det ens kan vara möjligt att anlägga en bro över Björkskatafjärden utan en otillåten försämring av det slag som avses i 5 kap. 4 § miljöbalken. Kommunen borde istället genomföra de åtgärder som åligger kommunerna i åtgärdsprogrammet i förvaltningsplanen för att Björkskatafjärden ska uppnå miljö kvalitetsnormerna till mååret 2027. En sådan åtgärd torde vara att bevara strandområdena istället för att fragmentera och skada dem ytterligare.

Luleå kommuns kommentarer:

Synpunkterna gällande brons läge har besvarats men inte föranlett några betydande ändringar. Däremot har inte samrådsmöten skett med enskilda samfälligheter. Redan i gällande översiktsplan från 2013 finns en vägledning om att en förbindelse mellan Hällbacken och Björkskatan ska utredas. Utredningsarbetet är påbörjat, men ett exakt läge för en bro är inte i detalj utrett och heller inte vilka konsekvenser detta får för strandområdet.

Den exakta placeringen för ny bro mellan Björskatan och Hällbacken är inte beslutad utan redovisas mer illustrativt på MAV-kartan. Det ska tolkas som en inriktning, en funktion vars syfte att förbinda stadsdelarna med varandra. Efterföljande planering kommer att både att pröva och tydliggöra konflikter, intrång och förändringar. Hänsyn skall tas till marken, de sociala värdena samt framkomlighet för oskyddade trafikanter samt kollektivtrafik. Ambitionen är inte att förstöra viktiga sociala och ekologiska värden utan att de ska omhändertas.

Privatpersoner

Synpunkter som kommit in skriftligt via post och webbformulär

Synpunkter om förtätning

Förtäta inte innerstaden genom att ta bort grönytor mellan husen, så att livet mellan husen och lektyor för barn försvinner. Skapa eller bevara grönytor mellan husen för barnens skull, för umgänge och aktiviteter. Tänker inte minst på kvarteret Svanen på gyltzauudden. Hitta istället öde ytor som kan exploateras, t ex nedanför Residenset vid Dykab, parkeringen vid bryggeriet samt i anslutande sluttning.

Värna om och utnyttja de vattenlinjer vi har idag utan att för den skull bygga för tätt så vi eliminerar livet mellan husen. Boendet blir allt viktigare för folk där närhet till vatten eller vattenutsikt är eftertraktat, - att då komma på tanken att fylla igen innerstadsviken vid Regionhuset skulle vara mycket olycklig! Använd den istället som en fantastisk möjlighet att bygga attraktiva bostäder kring! Att fylla upp nedanför Teliahuset för att bygga fler

förhatliga höghus nära vattnet så att det skymmer vattenutsikten för resten av bebyggelsen inne i stan. Intelligande korsning är en slags öppning och entré varför man inte vill ha höghus som skymmer sikten.

Fyll upp en smal remsa längs bilvägen för cykelstråk och park och omvandla det lilla industriområdet vid OK/Q8 till bostadsområde med vatten och badmöjligheter!

Höga hus bygger man i MITTEN av en stad så att det skuggar och skymmer så lite som möjligt. Man gör det inte runt kanterna så att det bildar en "mur" runt stan som man nu gör i en rad projekt i Luleå. Det skuggar och förhindrar att man släpper in sjöutsikt, ljus och luft in i staden. Följ istället det fantastiska förslaget om en strand och strandpromenad i Södra hamn! Återigen - tänk attraktivitet! Utnyttja strandlinjerna mer, speciellt notviken, bergnåset mot gäddvik, alla vattenlinjer vid örnåset runt lulsundet, sinksundet och Dalbo.

I princip samtliga innergårdar är bilparkeringar istället för grönytor för umgänge och lekställningar för barnen i husen runt innergården. Att anlägga någon lekplats på ett fåtal ställen i stan eftersom barns lek behöver få vara spontan och kunna utövas där barnen bor och inte 5-10 minuter bort från bostaden.

Luleå kommuns kommentarer:

Det finns flera riktlinjer i översiktsplanen som styr mot en robust och användbar grönstruktur. Exempelvis att det ska finnas en lokal grönstruktur nära bostadsområdet. I översiktsplanen anges också att nära bostäder ska det finnas miljöer för lek och rörelse så att alla åldrar och grupper kan hitta en stimulerande utemiljö. Utöver översiktsplanen finns andra kommunala styrdokument som påverkar planering och utformning av utemiljöer, exempelvis Grönplanen. Kommunens målsättning är att de gröna ytorna inom bostadsbebyggelse och blandade kvarter ska öka efter exploatering. Detta påverkar vid om- och nybyggnationer. För kvarteret Svanen har politiska beslut fattats och detaljplanen är påbörjad för några år sedan. Planeringen bygger på gällande översiktsplan från 2013, där området finns utpekade som område för ny bebyggelse. När planen antas kommer grönyta att tas i anspråk för bebyggelse och för att kompensera detta kommer kvarvarande grönyta att bearbetas för att öka kvalitet och vistelsevärden. Residensparken är inte aktuell för ny bebyggelse för dess stora ekologiska och kulturella värden.

Översiktsplanen har ett fåtal och endast generella rekommendationer avseende byggnadshöjd. Det finns dock andra hänsyn som tex kulturmiljön kring domkyrkan som inverkar på möjligheterna att bygga högt mitt i centrum. Strandskyddet avser att skydda stränderna för att ge allmänheten tillgänglighet till stränderna och är viktigt för både ekologisk och social hållbarhet.

Synpunkter om föreslagen bebyggelse på Munkeberg strand, tät struktur

Om området bebyggs med 100-tals bostäder måste hänsyn tas till befintliga bostäder med avseende på trafik. I Detaljplaneprogram för Munkeberg Strand (Samrådshandling 2014-11) ser det ut som att en infart till det nya området är planerad från den norra sidan, vilket skulle innebära att trafik leds precis framför befintliga bostäder. Den lösningen vore helt orimlig och istället måste infarten bli från Mjölkuddsbanken (Bodenvägen) eller via en rondell i korsningen Bodenvägen-Mjölkuddsvägen.

Luleå kommuns kommentarer:

Detta är dock inte en ÖP-fråga, trafiklösningar studeras/utreds i ett senare skede.

Området som planeras att bebyggas med tät, hög bebyggelse är idag ett populärt naturområde där människor har tillgång till orörd natur. Stigen som går genom området ner till vattnet används flitigt av boende i området. Naturområdet ingår i ett viktigt sammanhängande gång- och cykelstråk som löper längs hela Mjölkuddsstranden. I era principer anges "Nära bostadsområdet ska det finnas en lokal grönstruktur som ger ekosystemtjänster". Munkebergs strand är idag ett sådant område som inte kan ersättas med några planerade parker.

I den samlade konsekvensbeskrivningen om åtgärder, hittar jag inget annat än utredningar, med undantag för kompensationsåtgärd att motsvarande höga naturvärden som försvinner ska tillskapas och skyddas på annan plats, vilket även det ska utredas. Som boende i området känner jag en djup oro.

Länsstyrelsen anser att kommunen inte motiverat varför det är nödvändigt att bygga bostäder genom utfyllnad i vatten i känsliga områden. Det framgår inte vilka alternativa lokaliseringar som studerats. Länsstyrelsens anser att kommunens ställningstagande om att det är ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses någon annanstans inte är tillräckligt motiverat. I ert svar skriver ni att "Områdena som är i centrum eller centrumnära är alla alternativ till varandra, andra alternativ om man vill öka antalet bostäder och verksamheter i centrum eller centrumnära finns inte på grund av den begränsade geografiska ytan". Det känns som ett otillräckligt svar, vad innebär detta? Att alla områden i eller nära centrum ska bebyggas? Om inte så måste det ju finnas alternativa lokaliseringar.

Jag saknar också konsekvensbeskrivning av den påverkan som blir för oss som bor på Segelvägen i anslutning till Munkebergs strand: hur påverkas trafiken på Mjölkuddsvägen, bullernivåer från det nya bostadsområdet osv.

Luleå kommuns kommentarer:

Vi tycker att detta är viktiga frågor som lyfts fram för Munkeberg strand. Det finns problem och motstridiga intressen men kommunen har valt att peka ut detta område som ett utvecklingsområde, trots att alla utredningar inte är gjorda. Frågorna hanteras i fortsatt planering. Trafiklösningar studeras/utreds i ett senare skede.

Förtätningen avses som en naturlig stadsplaneringsstrategi av utvecklingen av hållbara städer. Ämnet är mycket mer komplext. Vi skulle gärna vilja uppmärksamma er på forskningsresultat från Meta Berghauer Pont, docent vid institutionen för arkitektur och samhällsbyggnad och hennes forskningsteam på Chalmers Tekniska Högskolan i detta ämne. Källa: <https://www.chalmers.se/sv/institutioner/ace/nyheter/Sidor/Negativa-effekter-av-fortatning-forbises-i-stadsplanering.aspx> samt <https://beyond2020.se/>

Denna forskning har undersökt och ifrågasatt den allmänt accepterade strategin av förtätning. Slutsatsen är det inte går att bortse från förtätningens negativa konsekvenser. Hos stadsplanerare finns en övertro på förtätningens positiva effekter i förhållande till hållbar samhällsutveckling. En av få problem som erkändes var vattenhantering. Enligt de

vetenskapliga artiklarna är den sociala aspekten av effekterna mer negativ. Många negativa hälsoeffekter framkommer som stress och hälsoproblem relaterade till luftföroreningar. Det finns en stor kunskapslucka mellan vetenskapliga slutsatser och vad planerare använder som argument. Negativa aspekter av förtätning: Hälsa (luftföroreningar, buller, stress, osv), Social påverkan (t ex livskvalitet, rekreation - återhämtning) samt Ekologi.

I Samlad konsekvensbeskrivning, punkt 6.1, anges att Munkebergs Strand är ett skogsområde med höga sociala och ekologiska värden. Det är ett värdefullt grönt område med värdefulla naturvärden. Enligt Grönplan Luleå från 2020 bedöms området som en av de ekologiskt mest intressanta delarna av Mjölkuddsstråket och hela stadsbygden. Vi kan inte hitta en tydlig koppling mellan Luleå Kommuns Översiktsplan 2021 och Grönplan.

Det framkommer inte huruvida tidigare framtagna underlag som gäller Munkeberg Strand och dess sociala betydelse och värde har använts som planeringsunderlag vid avvägning av naturområdets lämplighet som framtida bebyggelseområde. Vid utredningen av ny dragning av VA-ledningar, projekt Östra länken, tog kommunen fram en utredning vad gäller Munkeberg Strands sociala värden, benämnd sociotopanalys/sociotopkartering eller liknande, som utgör ett högst relevant planeringsunderlag i arbetet med att peka ut framtida mark- och vattenanvändning. Har kommunen beaktat detta planeringsunderlag?

Det framgår inte tydligt vilka sociala konsekvenser ett genomförande av planförslaget skulle innebära.

Det framgår inte tydligt hur kommunen har beaktat grönplanen i avvägningen. Hur har detta ställningstagande som kommunen gör i Grönplanen beaktats i översiktsplanarbetet när man pekar ut Munkeberg Strand som lämpligt att exploatera? Ett motiverat ställningstagande saknas i översiktsplanen.

Luleå Kommun beskriver Munkebergs Strand som värdekärna med stor betydelse i stadsbygdens grönstruktur med ett rikt fågelliv med ett flertal häckande arter inklusive rödlistade fågelarter. Ändå anges i samma dokument att detta område föreslås exploateras för tät urban bebyggelse med huvudhänvisning att finns behov av bostadsförsörjning. Luleå Kommuns befolkningsstatistik växte Luleå år 2020 med 444 personer och enligt prognosen för 2021-2030 förväntas befolkningsväxt med ca 400 personer per år. Befolkningsprognos för Mjölkudden för 2021-2030 är till och med fallande från 3.563 invånare år 2021 till 3.237 invånare 2030!

Samtidigt har Luleå Kommun planer med 4000 nya bostäder för centrum. Hertsöheden blir nästa stora område som planeras att kunna erbjuda 1000 – 2000 bostäder. Mjölkuddens centrum och 11 andra områden är redan pågående markhänvisning för bostadsbyggande. Vi ifrågasätter att Munkebergs Strand med sina höga natur- och ekologiska värden samt sociala värden föreslås användas som lösning av bostadsbyggande i Luleå och avviker från Luleå Kommuns Grönplan Luleå som har antagits 2020.

Munkeberg Strand omfattas av strandskydd. Det saknas särskilt skäl för att upphäva strandskyddet inom Munkeberg Strand. Alternativa lokaliseringar för föreslagen bebyggelse har inte skett. Kommunen kan således inte se detta som utrett och därmed inte återopa

”tätortsutveckling” (7 kap. 18 c § p.5 miljöbalken) som särskilt skäl för att upphäva strandskyddet inom Munkeberg Strand. Kommunen hänvisar till att ”förslaget att bebygga Munkeberg Strand är en politisk ambition och intresse”. Detta är inte ett giltigt särskilt skäl för att upphäva strandskyddet enligt miljöbalken.

Eftersom behovet av bostäder kan tillgodoses på andra platser kommer ett upphävande av strandskyddet inte vara möjligt vid en prövning. Strandskyddet säkerställer alltså att det mycket värdefulla skogs- och naturområdet Munkeberg Strand bevaras i framtiden, likaså områdets höga naturvärden och sociala värden.

Av 2 kap. 2 § plan- och bygglagen framgår att mark- och vattenområden skall användas för det eller de ändamål som områdena är mest lämpade för med hänsyn till beskaffenhet, läge och behov. Vidare framgår av plan- och bygglagen att extraordinära åtgärder för att göra marken lämplig inte skall behöva vidtas. Att exploatera Munkeberg Strand är inte lämpligt med anledning av naturområdets beskaffenhet och läge (låglänt med risk för översvämning) samt att naturområdet omfattas av strandskydd enligt miljöbalken.

Vi tycker att Munkebergs Strand bör undantas från Luleås kommuns urbana förtätning. Munkebergs Strand med sin skog minskar ”stadseffekt” med sina mjuka värden som främjar hälsan av Luleåborna genom att rena luftföroreningar, funkar som bullerskydd, skapar värdefull miljö som avstressar och bidrar till återhämtning. Behovet av nya bostäder kan tillgodoses på många andra platser inom Luleå kommun.

Luleå kommuns kommentarer:

Vi tycker att detta är viktiga frågor som lyfts fram för Munkeberg strand. Det finns både för- och nackdelar med förtätning av staden. I de fall kommunen förslår förtätning i stadsbygden har vi bedömt att fördelarna överväger.

Det finns problem och motstridiga intressen men kommunen har valt att peka ut detta område som ett utvecklingsområde. Frågorna hanteras i fortsatt planering.

Synpunkter om föreslagen bebyggelse på kv Svanen, Gultzaudden, tät struktur

Hänvisning till tidigare yttranden. Anser att kv Svanen skall skyddas från exploatering och att översiktsplanen ej utpekar området för bebyggelse.

- Området används året runt av allmänheten för allemansrättsliga aktiviteter. Det är en strandnära, vacker mötesplats som är tillgänglig för alla
- Befolkningsstillväxten i centrum kommer att ställa ökade krav att alla har tillgång till grönytor
- Området är av stor betydelse för gymnasiebyns undervisning
- Särskilt pulkabacken är en tyst, säker och rolig miljö som kan nås utan belastning för miljön
- Det är inte möjligt att förena de aktiviteter som förekommer på grönytan med bebyggelse, ytan är för liten
- Endast några få kommer att få del av de stora värden som är förknippade med användning av området

- Några kostnader är inte förenade med bevarandet
- Den sammanhängande upplevelsen av ett grönt förhållandevis tyst rum som en promenad längs stränderna från Svandammen till Varvet splittras upp
- Bebyggelse är inte anpasslig till Gultzauuddens arkitektur i övrigt,
- bevara känslig kulturmiljö genom att inte bebygga. Förstör den unika och omtyckta trähusmiljön.
- Området ligger i riskzon för högt vattenstånd. Kommunen kommer att få betala skadestånd
- Det saknas behov av ytan för att tillgodose efterfrågan på bostäder. Det finns mycket gott om alternativa lokaliseringar av bebyggelse
- Området är en viloplats för flyttfågel samt hyser i övrigt ett rikt fågelliv. Slutningen längs Älvgatan torde vara en viktig lokal för bin. Bebyggelse strider mot artskyddsdirektivet
- Bebyggelsen av kv Svanen, liksom en föreslagen Marina, bryter konnektiviteten för djurliv
- Det går inte att undvika störande skuggeffekter på omgivande låga bebyggelsen
- Det kommer att bli ännu svårare med parkering, det kan försämra tillgängligheten till isbanan
- Den uppskattade husbilsparkeringen (ställplatsen) kommer att mista mycket av sin attraktivitet

Luleå kommuns kommentarer:

För kvarteret Svanen har politiska beslut fattats och detaljplanen är påbörjad för några år sedan. Planeringen bygger på gällande översiktsplan från 2013, där området finns utpekade som område för ny bebyggelse. Tidigare bemötande efter samråd och första granskningen kvarstår. De frågor som tas upp i synpunkterna behandlas bäst i detaljplanarbetet.

Synpunkter om Brändön/Örarna

Brändön/Örarna föreslås lyftas som en samlande by. Brändön/Örarna har 787 invånare, en lanthandel i Örarna som tillhandahåller service till närområdet, förskola, flertal verksamheter och företag, en kommunikationsnod för skärgårdstrafik till norra Luleå skärgård, turistanläggning, fotbollsplan, elljusspår, vandringsleder, hamnar, bagarstuga, bygdegårdar och enormt starkt föreningsliv med 15-tal föreningar med 50-tal arrangemang som lockar besökare både från byn och grannbyar. Befolkningstillväxten är mycket stark med 100 fler invånare senaste 10 åren och särskilt stark tillväxt bland barn och ungdomar, 20% fler inom åldern 0-24 år senaste 10 åren. Mycket stark företagande med ett företag i vartannat hushåll (154 företag på 311 hushåll). Flertal större arbetsgivare och 85 personer arbetspendlar in till Brändön/Örarna.

Byns är i storlek jämförbar med Bensbyn och nästan dubbelt så stor som Persön.

Argumenten för att lyfta upp Brändön/Örarna som en samlande by är mycket starka. Samlande by för närområdet, goda förbindelser med stadsbygden. Lanthandeln erbjuder

service utöver livsmedel, pågår arbete med att vidareutveckla lanthandeln till servicepunkt och mötesplats. Det vore positivt i dessa aktiviteter att byn höjdes i status till samlande by.

Brändön/Örarna läge vid kusten ger goda förutsättningar för fortsatt landsbygdsutveckling i strandnära läge för att skapa fler arbetstillfällen, stärka det rörliga friluftslivet, utveckla turism och besöksnäring eller bidra till förbättrade förutsättningar för service.

Brändön/Örarna utsågs till Årets bygd 2020. Medel för utveckling av bagarstuga beviljades av Allmänna arvsfonden 2020. Ett annat projekt är vandringsleden Kuststigen/Flakaberget med bidrag från LOVA/Länsstyrelsen/Naturvårdsverket.

Luleå kommuns kommentarer:

Förslaget innebär att Råneå och Antnäs tillsammans med Person utgör noder för landsbygden. Noder avser de samhällen där kommunen avser säkerställa kommunal service samtidigt som kommersiell service kan utvecklas. Landsbygden utanför de samlande och stadsnära byarna har både större möjligheter och frihetsgrad när det gäller bebyggelsens utveckling genom bostadsbebyggelse och stöd till byautvecklingsgrupper bland annat.

Vi noterar den positiva utvecklingen i Brändön/Örarna och konstaterar att förslaget kan bidra till fortsatt utveckling genom det föreslagna LIS-området.

Synpunkter om handel

Expansionen på Storheden borde starkt begränsas för butiker och handel, istället hänvisa tillbaka mat och detaljhandel till innerstaden och stadsdelarna - allt för att öka livet mellan husen, rädda innerstadens handel i kölvattnet av den allt större e-handeln. Är inte förenligt med hållbarhetstänk att ha alla butiker samlade i mitten av ingenstans, dit man måste ta bil eller möjligen tillbringa 45 minuter på bussbyten. Mat och butiksverksamhet ska finnas nära där folk bor. Skapar attraktivitet och öka "livet mellan husen".

Luleå kommuns kommentarer:

Storheden har en viktig funktion som volymhandelsområde och ska fortsätta fungera som sådant.

Synpunkter om arbetsplatsområden/verksamhetsområden

Placera inte arbetsplatser i öar utanför stadskärnan, t ex Porsöns arbetsområde. Då får folk plötsligt 45 minuter till jobbet med buss eller cykel om man inte tar bilen. Många vill jobba inne i stan, så sikta på det istället, då bidrar man ytterligare till innerstadshandeln. Då blir det möjligt att cykla eller ta bussen enkelt.

Dra ner på Storheden eller andra "funktionsområden" och satsa på butiker skolor och övrigt till där folk bor för ett mer hållbart samhälle där folk kan cykla eller promenera mellan vardagens "funktioner". Tänk närhet och enkel vardag, konkurrensfördelar för den medelstora staden.

Luleå kommuns kommentarer:

Översiktsplanen syftar till att skapa en blandad stad med olika funktioner i stadsdelarna och närhet för människor att färdas mellan dessa. Kollektivtrafiken har en viktig roll att spela i detta liksom goda

möjligheter att gå och cykla. Arbetsplatser i form av exempelvis kontor ingår i "tät struktur" och är möjligt att etablera i hela stadsbygden. Störande verksamhet bör däremot förläggas skilt från bostäder i ett utpekad verksamhetsområde.

Eftersom förslaget till att anlägga ett nytt industriområde på Lövskatan kvarstår så kvarstår denna kritik och jag hänvisar återigen till tidigare lämnade synpunkter.

Forskningen visar ett starkt samband mellan hjärt- och lungsjukdomar och luftföroreningar. Luleå ligger lågt i ranking av kommuner att uppnå "frisk luft", enligt mätningar gjorda av Ramboll. Anja Johansson uppgav i lokalpressen den 25 september 2019, att det fanns planer på att dra den tyngre trafiken i centrum utanför staden. Helt rätt!

Det handlar om boendemiljön för två bostadsområden, Lövskatan och Svartholmen, som har direkt närhet till industrierna på Föreningsgatan. Till Svartholmen är det endast fem minuters promenad bort från industriområdet. För övrigt påverkas även Malmudden av en industriell utveckling.

Föreningsgatan är bred som en väg, på ena sidan industrier och på den andra bostäder med grönområden. Föreningsgatan är byggd på en sluttning och sträcker sig till Skurholmsfjärdens utlopp, en större vik med omgivande grönområde.

Översiktsplanen är inte noggrant utredd och presenterad utifrån Lövskatans förutsättningar. Lövskatan beskrivs med endast två ord, "oförändrad verksamhet" och därefter text om en verksamhet/industriell utveckling.

Utred möjligheterna att bygga bostäder längs Föreningsgatan. Flytta Föreningsgatan närmare järnvägsspåren och bygg bostäder på den frigjorda ytan samt grönområdet på andra sidan om gatan. Gott om plats för ett nytt bostadsområde med närhet till centrum, handel och samhällsservice.

För övrigt pågår en nyproduktion av bostäder på Malmudden längs efter Skurholmsfjärden. En kommun med framförhållning bygger inte industrier i centrumnära områden.

Det finns alternativa etableringar på Lövskatan. Men sådana är inte utredda. Exempelvis kan bostäder byggas på Lövskatan.



Lövskatan

Luleå kommuns kommentarer:

Tidigare lämnade synpunkter har bemötts i samrådsredogörelse samt i utlåtande från första granskningen.

Luftföroreningarna i centrum framkallas framför allt av fordonstrafiken, inte av verksamheter och industrier. Att översiktsplanen pekar ut området som verksamhetsområde innebär inte att verksamheter som alstrar mycket trafik, dammar eller orsakar andra utsläpp är lämpliga att lokaliseras till just detta verksamhetsområde. Hänsyn ska alltid tas till omgivande bebyggelse och prövning kommer att ske i efterföljande planering, miljö tillstånd eller bygglov ifall en ny verksamhet vill etablera sig eller om en befintlig verksamhet förändras. Det finns en tydlig politisk ambition om fler invånare och arbetsplatser i framtiden i Luleå kommun. Just nu har vi behov av nya verksamhetsområden såväl som nya bostadsområden. De verksamhetsområden som redan är etablerade är vi därför angelägna om att behålla. Ett verksamhetsområde kan bebyggas med exempelvis verkstäder men också med kontor eller handel. Verksamhetsområden kan alltså ha helt olika karaktär sinsemellan. I översiktsplanen säger vi att nya verksamhetsområden i huvudsak ska lokaliseras till goda kommunikationslägen och i anslutning till andra verksamheter och av den anledningen har verksamhetsområdet på Lövskatan utökats.

För att tillmötesgå de synpunkter som framkommit under översiktsplanprocessen gällande de sociala värdena i området avser vi att tydliggöra att hänsyn ska tas till en del av tidigare planlagd parkmark, att det får finnas kvar för boende i området.

Det nya förslaget till översiktsplan har förändrats till det sämre för oss boende på Lövskatan. I det nya förslaget föreslås att skapa ett nytt stort industriområde som skall förläggas längs Bragegatan och Föreningsgatan. Här finns det emellertid gällande detaljplaner som reglerar vilka verksamheter som får bedrivas. Längs Bragegatan finns ett mindre område som är planlagt för "industri" (detaljplan A 413) medan det övriga området längs Bragegatan, det skogsklädda området, är ett "detaljplanerat rekreativområde" (detaljplan A 413). Längs Föreningsgatan finns ett industriområde som enligt gällande detaljplaner (detaljplaner A 243 och A 310) är avsett för "småindustriändamål".

Oförändrad verksamhet är osant, eftersom oförändrad verksamhet betyder att den nuvarande verksamheten skall fortsätta, det vill säga det som regleras i gällande detaljplaner (A 243, A 319 och A 413) och ingenting annat. Att skriva oförändrad verksamhet med den innebörd som avses i förslaget till ny översiktsplan är därmed inte möjligt. Det är fullständigt orimligt för att inte säga fullständigt vansinnigt att föreslå att ett sådant industriområde skall anläggas i direkt anslutning till ett bostadsområde!

Vi kan också i förslaget till ny översiktsplan läsa "... verksamheter som inte bör blandas med bostäder...", vilket blir en realitet om förslaget genomförs. Närmaste bostäder kommer nämligen att hamna endast några 10-tal meter från detta nya stora industriområde. Dessutom förordas i översiktsplanen "utrymmen för nya verksamheter i goda kommunikationslägen". Hur detta skall genomföras i bostadsområdet Lövskatan är inte tydliggjort. Goda kommunikationer på bostadsgator känns mycket främmande och ogörligt om detta skall kombineras med en god boendemiljö.

Maria Nordgren hävdar i inlägg i Norrbottens Kuriren den 1 juni 2021, "vi förordar utrymmen för nya verksamheter i goda kommunikationslägen". Detta skulle vara ett motiv till att förlägga det nya stora industriområdet till Lövskatan. Hur dessa goda kommunikationslägen ser ut på Lövskatan är högst oklart. Det är inte utrett eller förklarat. Skall bostadsgator på Lövskatan användas för verksamheter som "genererar tung trafik eller stor mängd övrig trafik"? Det är ett mycket ogenomtänkt förslag.

Luleå kommuns kommentarer:

Området är redan idag detaljplanerat för verksamheter och även bebyggt. Det finns ett grönområde i hörnet Bragegatan/Föreningsgatan som ingår i översiktsplanens verksamhetsområde. Det bedöms nu lämpligt utifrån inkomna synpunkter att behålla en grön yta mellan Bragegatan och verksamhetsområdet. Ett tillägg görs på MAV-kartan som beskriver detta. Vi vill dock tydliggöra att verksamhetsområde inte är att likställa med industriområde. Ett verksamhetsområde kan bebyggas med exempelvis verkstäder men också med kontor eller handel. Det kan också innehålla industri. Verksamhetsområden kan alltså ha helt olika karaktär sinsemellan.

Beskrivningen av "oförändrad verksamhet" är en generell beskrivning av verksamhetsområden och inte specifik för just Lövskatan. Att översiktsplanen pekar ut området som verksamhetsområde innebär inte att störande verksamheter är lämpliga att förläggas till just detta verksamhetsområde. Hänsyn ska alltid tas till omgivande bebyggelse och prövning kommer att ske i efterföljande planering, miljötillstånd eller bygglov ifall en ny verksamhet vill etablera sig eller om en befintlig verksamhet förändras. Det finns några områden i Luleå där verksamhetsområden ligger tätt inpå befintlig

bebyggelse, bland annat på Notviken och Porsön. Det inverkar naturligtvis på prövningen av vilka verksamheter som kan etablera sig på de områdena. Det finns verksamheter som stör mycket och sådana som stör mindre. Det är exempelvis olämpligt med verksamheter som bullrar mycket i nära anslutning till bostadsbebyggelse. Området på Lövskatan har möjlighet till goda kommunikationer med järnväg och är attraktivt av den anledningen. Det ligger också i direkt anslutning till Svartöleden.

För övrigt finns det inte några redovisade motiv till att Lövskatan är lämplig lokalisering för detta nya stora industriområde. Möjlighet fanns att utveckla hur motiveringen till att lokalisera detta nya stora industriområde till Lövskatan i inlägg i Norrbottens Kuriren den 1 juni 2021. Den möjligheten togs inte. Jag hänvisar även till den insändare som publicerades i Norrbottens Kuriren den 25 maj 2021. Där finns sju frågor som inte har besvarats. Frågorna är högst relevanta och måste besvaras och vägas in i beslutet om ett nytt stort industriområde på Lövskatan.

Dessutom har det, i underlag till förslaget till ny översiktsplan, förts fram att det finns ett politiskt beslut (ibland sägs det politisk vilja) som säger att fastigheten Lövskatan 9:1 (detaljplan A 243) skall omprövas för annan verksamhet. Något sådant politiskt beslut har inte förevisats och det existerar inte (se punkt 6 i bilaga 1). Men om ett sådant dokument existerar måste det visas öppet. Det som däremot har funnits är före detta stadsbyggnadsnämndens ordförande och senare kommunalrådet Lenita Ericsons förslag, att Lövskatan skulle kompenseras med ett nytt industriområde när inte den nya Återvinningscentralen kunde lokaliseras till Lövskatan. Detta framkom vid ett möte med Lenita Ericson som vi hade hösten 2017. Att ett ogrundat hugskott från ett avgånget kommunalråd skall styra en mycket negativ utveckling av bostadsområdet Lövskatan är inte rimligt. Förslaget måste med andra ord slängas i papperskorgen.

Det framhålls från tid till annan, bl a av svar i Norrbottens Kuriren den 1 juni 2021, att "...översiktsplanen ger de stora penseldragen på en övergripande nivå för hur mark och vatten ska användas". Men jag citerar Umeå kommun som på sin hemsida skriver, "Översiktsplanen är inte juridiskt bindande men strakt styrande för vilka allmänna intressen som ska beaktas vid såväl kommunens som andra myndigheters planering". Detta är naturligtvis helt korrekt och då skall märkas att det finns många allmänna intressen som skall beaktas i en översiktsplan och inte enbart industriområden. Hur har till exempel det allmänna intresset av en god boendemiljö på Lövskatan beaktats i förslaget till ny översiktsplan för Luleå? Detta allmänna intresse har inte alls betraktats! Olika allmänna intressen måste vägas mot varandra det går inte att säga att ett allmänt intresse, till exempel industriområden, är viktigare än andra, till exempel god boendemiljö, utan att detta tydligt har vägts mot varandra och utvärderats. Och så har inte gjorts vad gäller Lövskatan.

Luleå kommuns kommentarer:

Det rör sig inte om ett nytt, stort industriområde utan om ett befintligt verksamhetsområde som utvidgas i riktning mot sydost. Vi vill tydliggöra att verksamhetsområde inte är att likställa med industriområde. Ett verksamhetsområde kan bebyggas med exempelvis verkstäder men också med kontor eller handel. Det kan också innehålla industri. Verksamhetsområden kan alltså ha helt olika karaktär sinsemellan. Nya verksamhetsområden lokaliseras i huvudsak till goda kommunikationslägen

och i anslutning till andra verksamheter. Kommunen strävar efter en blandad bebyggelse i alla stadsdelar. Det finns några områden i Luleå där verksamhetsområden ligger tätt inpå befintlig bebyggelse, bland annat på Notviken och Porsön. Det inverkar naturligtvis på prövningen av vilka verksamheter som kan etablera sig på de områdena. I kommunen behöver vi både bostäder och verksamhetsområden. De verksamhetsområden som redan är etablerade är vi därför angelägna om att behålla.

Övriga synpunkter

Det är förvirrande med två samtidigt pågående yttrandeförfaranden om översiktsplaner. Att det endast möjliggöres yttrande på denna svarssida innebär att många inte har möjlighet att yttra sig. Det görs gällande att detta innebär formellt förfarandefel.

Utgångspunkten för stora förändringar borde inte vara att driva ett enskilda affärsgubbars privata drömmar och intressen i planprocessen, som är fallet i en rad projekt såsom kv fågeln samt svanen.

Kontroversiella projekt borde ta sin början i en lång medborgardriven process kring vad medborgarna vill med en viss yta.

Kontroversiella projekt bör inte genomföras alls för då har man inte lyssnat in eller hittat rätt lösningar eller kompromisser.

Gör öppna marknadsundersökningar vad folk vill ha istället för att lita på arkitekternas knasiga förslag.

Luleå kommuns kommentarer:

Översiktsplanen har kungjorts (annonserats) enligt de regler som styr översiktsplaner (bland annat plan- och bygglagen.) Synpunkter ska lämnas skriftligen. Ett särskilt formulär på kommunens webb kan användas för detta, men alla skriftliga synpunkter på översiktsplanen som inkommer till kommunen behandlas på samma sätt. Vi har tagit emot synpunkter såväl via mejl som postlåda. Den andra planen som avses i yttrandet förmodas vara Utvecklingsplan Centrum, som är en fördjupning av översiktsplanen. Även den har annonserats på vederbörligt sätt. Samråd har skett med länsstyrelsen kring de överlappande granskningsperioderna.

Digitalisering gör att vi nu kan ha mindre skolenheter med speciallärare på distans. Folkomröstningen för skolstrukturen visar med förkrossande majoritet att barnfamiljer vill ha sina skolor nära hemmet! Så att barnen kan gå eller cykla till skolan, istället för att bli körda med bil. Att gå i en storskola bidrar till anonymitet och mindre närhet till de vuxna vilket ökar gapet och det sociala skydds nätet som bildas på mindre enheter. Innerstaden med biltrafik, asfalt, avgaser och droger är heller ingen miljö för barn. De behöver stora grönytor att springa och leka på och en trygg och lugn skolmiljö gärna just utanför innerstaden.

Luleå kommuns kommentarer:

Skolstrukturen i sin helhet styrs inte genom översiktsplanen. Det finns däremot en del riktlinjer som berör skolvägar och skolgårdar. Synpunkterna avseende skolstruktur vidarebefordras till barn- och utbildningsförvaltningen att omhändertas i deras arbete.

Ändringar inför antagande

Utifrån de synpunkter och förslag på ändringar sammanfattas här nedan de ändringar som föreslås innan antagande. Luleå kommun gör den bedömningen att ändringarna sammantaget inte är av väsentlig betydelse. Ändringarna är förtydliganden eller av en mer redaktionell karaktär. Kompletteringar av hänsynslager och för mark- och vattenanvändningen bedöms vara förtydliganden av intentionerna med planförslaget.

Programmet

Principer för Bästa boendet i stadsbygden tas bort gällande prioriteringsordning för utbyggnaden av nya bostadsområden med större volymer bostäder kombinerat med arbetsplatser samt prioriteringsordning för komplettering av bostäder kombinerat med arbetsplatser.

Principer för Bästa boendet på landsbygden tas bort gällande prioriteringsordning för utbyggnaden av nya bostadsområden med större volymer bostäder kombinerat med arbetsplatser.

Principer för Plats för arbete tas bort gällande prioriteringsordning för utbyggnaden av nya större arbetsplatsområden samt prioritering för komplettering med mindre arbetsplatsområden.

Motivet till att principerna gällande prioriteringsordning tas bort är för att nya förutsättningar med stora investeringar i Luleå och regionen kan innebära att prioriteringsordningen inte kommer att vara möjlig att följa. Detta är ingen ändring som bedöms ha stor allmän betydelse då områdenas omfattning och lokalisering är oförändrade. Prioriteringsordningen var endast vägledande för kommunens planering av resurser.

Komplettering av princip för smarta resor avseende trygghet och komfortbehov avseende vägledning för cykelstråk.

I övrigt har endast mindre textjusteringar gjorts av redaktionell karaktär.

Mark- och vattenanvändning (digital karta)

Gång- och cykelstråken har justerats från att ha varit relativt grovt redovisade till mer detaljerat och överensstämmande med verkliga gång- och cykelbanor. Detta för att öka förståelsen av hur dessa ska tolkas.

Tidshorisonter för främst nya verksamhetsområden har justerats utifrån Luleå kommuns VA-planering.

Hänsyn (digital karta)

Hänsynslagret för ekologi har kompletterats med ett antal ytor för att tydliggöra höga naturvärden och/eller höga sociala värden, viktiga för ekosystemtjänster, i samband med planering och byggande.

Hänsynslagret Va-kvalitet ändras till VA-planering. Lagerinformationen ändras till följande: *"Områden med bebyggelse i ett större sammanhang där situationen för dricks- och spillvatten har analyserats och förhållningssätt eller åtgärder har beslutats av kommunfullmäktige i VA-plan 2030."*

Hänsynslagret för vattenförsörjning justeras i enlighet med uppdaterade ledningssträckningar.

Förtydligande av vägledning för riksintresse för kommunikationer, väg med föreslagen omformulering: *"Eventuella åtgärder för höjd trafiksäkerhet och tillgänglighet samt anslutningar till följd av förtätning av stadsbygden ska utformas med hänsyn till riksintresset."*

Justeringar har gjorts av tidsangivelser för utredning av dagvattensystemet i enlighet med dagvattenplanen.

Samlad konsekvensbeskrivning

Förtydliganden i text gällande riksintresse för vattenförsörjning. I övrigt har endast mindre textjusteringar gjorts av redaktionell karaktär.

LIS-tillägg

Tydliggjort att naturvärdesinventering bör ske innan byggande inom föreslagna LIS-områden. Detaljplanekrav har tagits bort från rekommendationer då detta regleras i gällande lagstiftning.