LULEÅ KOMMUN

Detaljplaneprogram för Luleå industripark



Godkännandehandling

2026-06-03

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INLEDNING 4

1 Varför kommunen tar fram ett planprogram 4

2 Syftet med planprogrammet 5

3 Planprogrammets delar 5

4 Karta 6

FÖRUTSÄTTNINGAR 8

1 Bakgrund 8

2 Tidigare ställningstagande 10

3 Befintlig bebyggelse 20

4 Mark- och vattenförhållanden 21

5 Natur 22

6 Transportinfrastruktur 24

7 Teknisk infrastruktur 33

8 Risker, hälsa och säkerhet 38

PROGRAMFÖRSLAG 44

1 Så utvecklas Luleå industripark 44

2 Markanvändning 45

3 Transportinfrastruktur 51

4 Teknisk infrastruktur 61

5 Hälsa och säkerhet 64

6 Miljö och natur 69

GENOMFÖRANDE & KONSEKVENSER 72

1 Konsekvenser 72

2 Genomförande av konsekvense 76

3 Uppföljning 78

Uppdrag

Planprogrammet för Luleå industripark har upprättats digitalt i ArcGIS Online och ArcGIS StoryMaps och finns att läsa här: Programförslag Luleå industripark

Programmet ska i första hand läsas i sitt digitala format. Denna PDF är en kopia av den digitala versionen och har upprättats för att uppnå lagkraven på arkivering.

Medverkande

Planprogrammet har upprättats av Luleå kommun i samverkan med AFRY och Lyra nord. Industriaktörer i industriparken har ingått som del i en referensgrupp utöver kommunala avdelningar och bolag.

Kartor och illustrationer: Luleå kommun och AFRY

INLEDNING

”Luleå industripark är mer än en fysisk plats. Det är ett system där regionens kompetens och naturresurser möter världens behov av ny teknik.”

Luleå industripark genomgår en stor förändring med fokus på omställning och tillväxt för såväl industrierna som för Luleå. Luleå industripark består av områdena Svartön och Hertsöfältet. Nya aktörer planerar verksamhet inom industriparken samtidigt som befintliga utvecklas och ställer om till mer klimatneutral produktion. Utvecklingen av Luleå industripark innebär stora möjligheter men även utmaningar. Samtidigt som det planeras för flera nya verksamheter, ny infrastruktur och nya tekniska anläggningar pågår befintliga verksamheter. Omkring år 2030-2035 väntas industriparken vara fullt utbyggd och ett flertal nya aktörer vara inflyttade.

I detta planprogram visas kommunens inriktning för hur utvecklingen av industriparken kan ske. Parallellt med framtagande av planprogrammet pågår flera processer med miljötillstånd, bygglov samt framtagande av detaljplaner. Aktörerna har kommit olika långt i sina processer och har alla egna tidsplaner.

Luleå kommun är den aktör som har ansvar för den övergripande fysiska planeringen. I rollen som planmyndighet är också kommunen den som behöver göra principiella ställningstaganden, till exempel kring:

- De allmänna intressena som på en övergripande nivå behöver förhållas till i kommande planering samt påverkan på miljö, hälsa och säkerhet.
- Transportinfrastruktur som järnväg och väg.
- Teknisk infrastruktur som vatten, spillvatten, fjärrvärme, dagvatten, kraftförsörjning, fiber med mera.

För mer information och bakgrund till projektet Luleå industripark klicka här . Där besvarar kommunen frågor och svar kring etableringen av industriparken samt hur den kan komma att påverka dig som boende i Luleå.

1 Varför kommunen tar fram ett planprogram

Ett planprogram är ett vägledande visionsdokument som ligger till grund för den kommunala planeringen. Programmet är inte juridiskt bindande på samma sätt som en
detaljplan, utan anger riktningen för den kommande planering och utveckling. Ett planprogram upprättas när kommunen det finns ett behov eller värde av det och omfattar i regel komplexa planeringsförutsättningar som berör många intressenter eller innehåller motstående intressen.

Luleå kommun har valt att upprätta detta planprogram för att ange mål och utgångspunkter för den kommande planeringen av industriparken. Genom att ta fram en planeringsinriktning säkerställs att övergripande strukturer och funktioner bibehålls och kan utvecklas på ett effektivt sätt. Med planprogrammet kan

kommunen också möta den stora efterfrågan på samordnad planering inom området och även vara transparenta gentemot berörda aktörer, medborgare och myndigheter kring kommunens intentioner och framtida planer.



Flygbild över Svartön

2 Syftet med planprogrammet

Syftet med planprogrammet är att redovisa en övergripande struktur för hur Luleå industripark och tillhörande funktioner som Luleå bangård ska utvecklas i enlighet med kommunens övergripande mål och industriaktörernas utvecklingsinriktningar. Planprogrammet ska bidra till att på en övergripande nivå bedöma och hantera frågor som är relevanta förutsättningar för området så som väg-, järnväg- och teknisk infrastruktur, risker/säkerhet samt miljöaspekter. I den utsträckning det är möjligt görs en tidig avvägning av motstående intressen med syfte att förenkla kommande planering för samtliga aktörer.

3 Planprogrammets delar

Det digitala planprogrammet för Luleå industripark består av en programkarta och tillhörande storymap (planbeskrivning).
Luleå kommun har valt att ta fram ett digitalt planprogram som består av en karta och en interaktiv kartberättelse där text och karta kombinerats. Programområdets förutsättningar bedöms vara ständigt föränderliga då utvecklingen inom området redan pågår och många beslut behöver fattas parallellt med att processen för planprogrammet fortgår. Att använda ett digitalt format möjliggör effektiv revidering och underlättar återanvändning av insamlat planeringsdata, både när det gäller själva planprogrammet och för efterföljande planarbeten.

3.1 Tillhörande handlingar

Under programarbetet har dessutom följande handlingar upprättats:

- Undersökning om betydande miljöpåverkan, 2025-02-20
- Fastighetsförteckning, 2026-01-26
- Samrådsredogörelse, 2026-06-03

3.1.1 Utredningar

- Bedömning av kumulativ påverkan på naturvärden och arter Luleå industripark, Ecogain 2025-11-18, reviderad 2026-06-01
- Övergripande dagvattenutredning och kumulativ recipientbedömning för aktuella detaljplaner Luleå industripark, Norconsult 2026-01-22
- PM Trafikanalys Hertsövägen, Bodenvägen och Svartövägen, Afry 2025-06-12.

4 Karta

I programkartan som du hittar i menyn högst upp på sidan redovisas programförslaget med kartlager för respektive tema-område.

I samma karta redovisas även de förutsättningar och underlag som ligger till grund för förslaget. Den digitala miljön fungerar därför både som ett vägledande planprogram att luta sig mot i den fortsatta kommunala planeringen och som ett planeringsverktyg för att utforska och analysera eventuella alternativa lösningar i takt med att industriparken utvecklas.

4.1 Kartberättelse

Planprogrammet består även av en interaktiv kartberättelse – det är den du läser nu. Textmaterialet är uppdelat i olika avsnitt där text och karta kombineras för att visuellt förenkla tillgängligheten till planprogrammets olika ställningstaganden och förtydliga dessa genom djupare beskrivningar av förutsättningar och kontext.

Huvudrubrikerna i planprogrammet ser du i menyn högst upp på sidan. Allt textinnehåll med tillhörande kartor finns där och du kan klicka på det kapitel eller avsnitt du vill läsa. Nedan beskrivs innehållet i respektive huvudrubrik.

4.2 Förutsättningar.

Under rubriken Förutsättningar finns text och kartor som beskriver de utgångspunkter och förutsättningar som råder i området. Detta är grunden till föreslagen utveckling och programmets inriktning och ställningstaganden. Här finns även de utredningar som tagits fram inom ramen för gällande detaljplaner i området redovisade och länkade. Detta för att samla och lagra aktuella planeringsdata och effektivt kunna uppdatera eller omvärdera i takt med att industriparkens förutsättningar förändras.

Fortfarande är mycket data inom samhällsbyggnadsprocessen digitalt bristfälligt och utredningsresultat är oftast inte fullt ut digitaliserade, men i takt med att datamängderna blir bättre och mer digitala bedöms också planprogrammet som planverktyg kunna förenkla planeringsprocessen avsevärt.

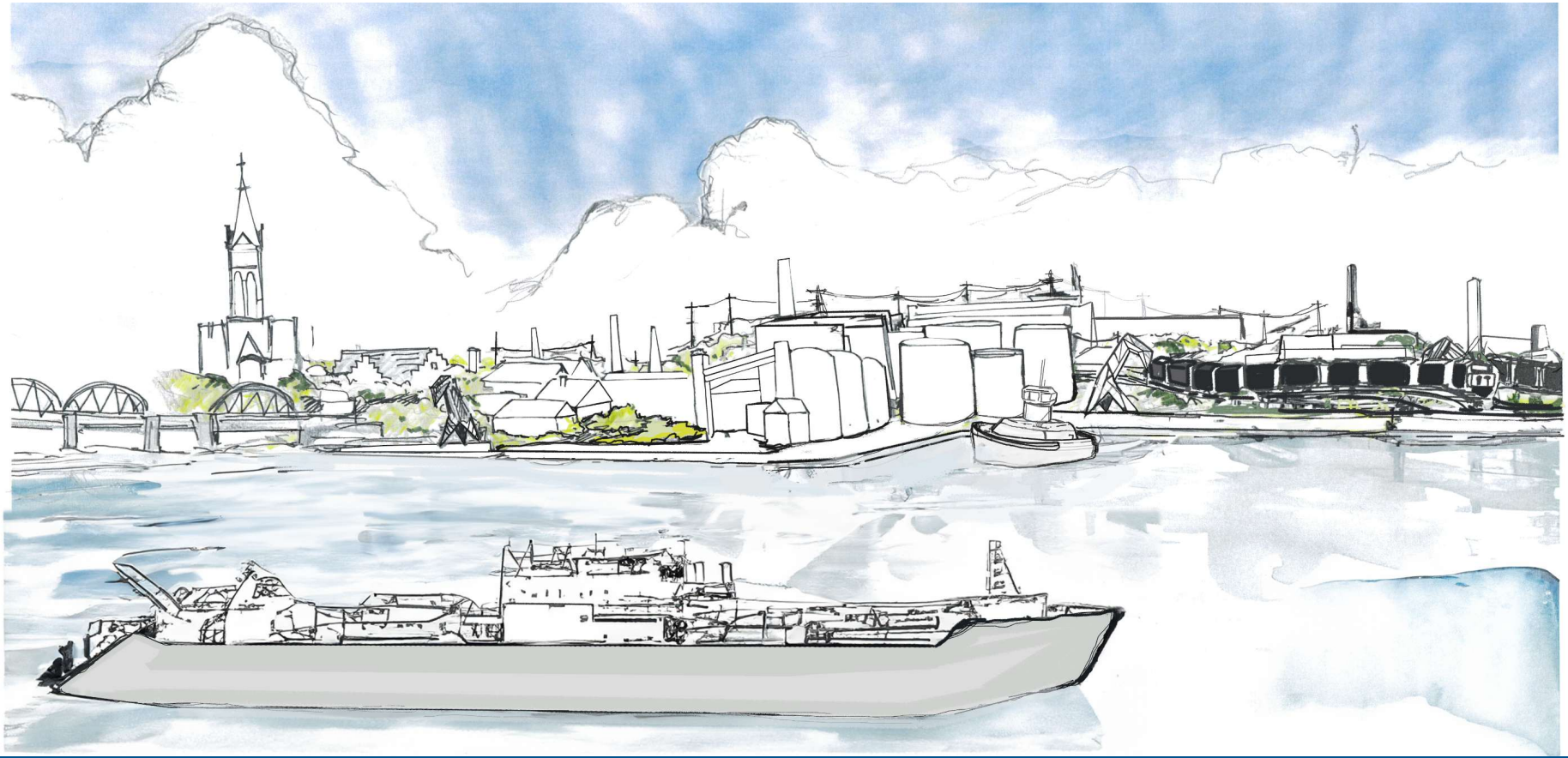
4.3 Programförslag.

Programförslaget visar föreslagen markanvändning, utpekade stråk och strukturer för bland annat transportnät och ledningsnät. Kartorna och texterna beskriver motiven till och lokaliseringen av de olika markanvändningarna. Avgränsningarna i kartan är inte exakta utan anger en inriktning till kommande skeden.

Till varje tematisk inriktning (markanvändning, transportinfrastruktur, teknisk infrastruktur med flera) redovisas ställningstaganden som ligger till grund för utpekandet. För varje avsnitt finns även inriktningar för fortsatt planering.

4.4 Genomförande och konsekvenser.

I kapitel Genomförande och konsekvenser beskrivs hur planprogrammets intentioner ska uppnås samt förslag på utredningar som kan krävas för att uppnå intentionerna. Här redogörs även för kommunens bedömning av hur ett genomförande kan påverka exempelvis riksintressen, befintlig infrastruktur och markförhållanden och miljökvalitetsnormer.



FÖRUTSÄTTNINGAR

I detta kapitel beskrivs områdets förutsättningar.

1 Bakgrund

Industrins omställning mot fossilfria processer gör Luleå industripark till en central motor för regional och nationell tillväxt.

1.1 Historia

Svartön har länge varit ett nav för regionens industriella utveckling. Redan under slutet av 1800-talet började området spela en central roll i Sveriges malmexport, särskilt efter att järnvägen mellan Luleå och Gällivare stod klar 1883. Malmen transporterades till hamnen via Svartön, där den lastades på fartyg vid den nybyggda Elevatorkajen som togs i bruk 1888. Tidigare hade Altappens såg- och järnverk, som anlades 1871, etablerat området som ett centrum för tung industri. Under 1940-talet förstärktes Svartöns roll ytterligare när ett nytt järnverk började byggas, vilket bidrog till att forma Luleå som en viktig industristad i norra Sverige.

Efter 1940-talet fortsatte Svartön i Luleå att utvecklas som ett av Sveriges viktigaste industriområden, särskilt inom stålproduktion och malmexport. Under efterkrigstiden expanderade järn- och stålindustrin kraftigt och Svartön blev hemvist för flera stora anläggningar kopplade till SSAB:s verksamhet. Den ökade efterfrågan på stål i Europa och globalt bidrog till att området växte både ekonomiskt och infrastrukturellt.

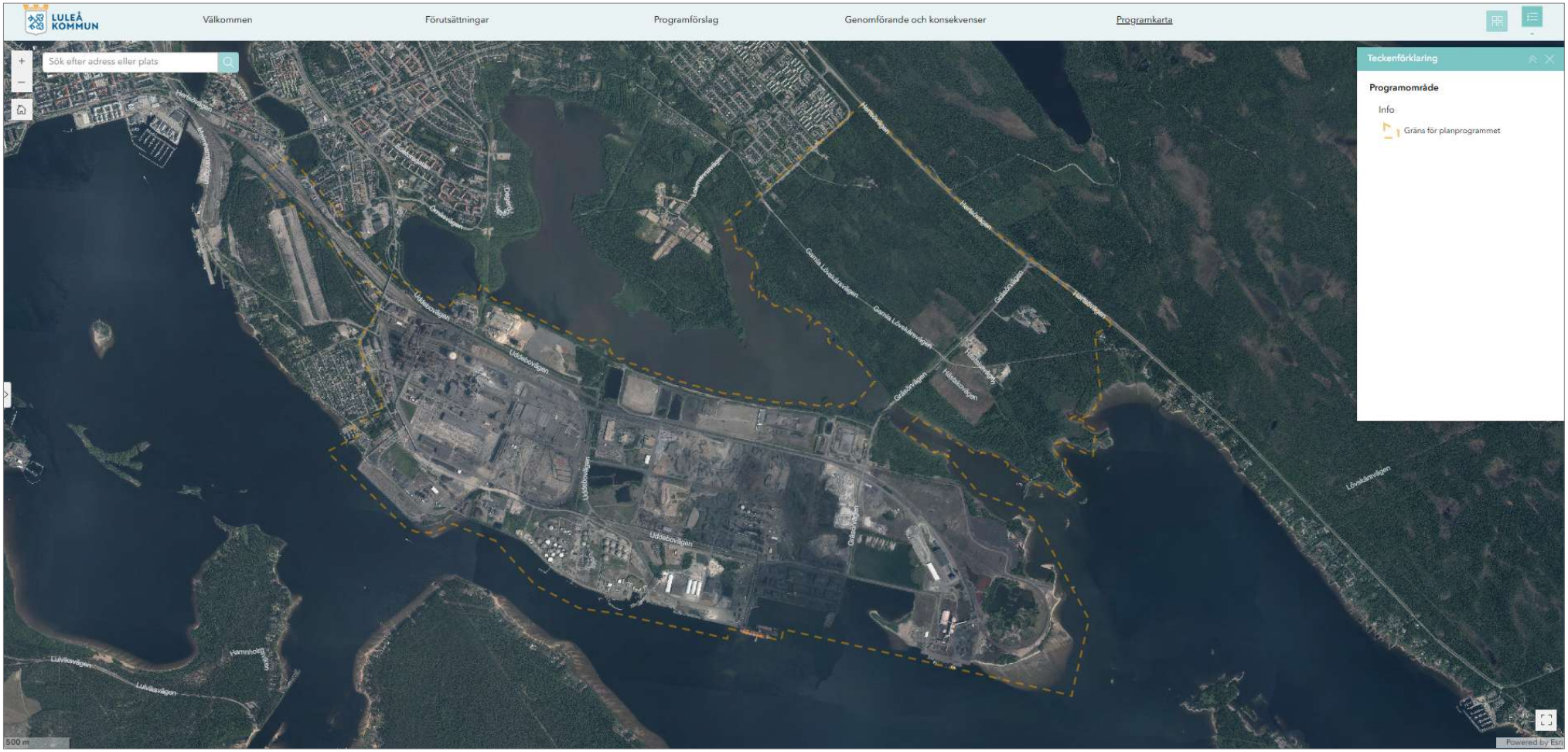


Flygfoto över Malmlastningskajen, Svartön Luleå 1937.

1.2 Planuppdrag och avgränsning

2024-09-23 §82 beslutade Samhällsbyggnadsutskottet att ge kommunstyrelseförvaltningen i uppdrag att upprätta ett planprogram för Luleå industripark. Planprogrammet ska utreda och föreslå övergripande strukturer och flöden inom Luleå industripark. Genom programmet ska kommunen föreslå hur helheten ska se ut och fungera i framtiden. Planprogrammet kommer främst att hantera övergripande frågor kopplat till vägnät, järnvägsinfrastruktur, teknisk infrastruktur, dagvatten, naturmiljö och kumulativa effekter.

Avgränsningen som är gjord för programmet är förenlig med programmets syfte. Programgränsen är illustrerad 25 meter utanför utpekade markanvändningar, detta ur kartttekniskt hänseende så att gränsen framgår tydligt och inte sammanfaller med andra utpekade



Plangräns

gränser. Inga gränser i programförslaget ska tolkas skarpt utan ses som en inriktning för fortsatt planering. Kommande utredningar och detaljplaner kan komma att omfatta ett större område än själva programområdet, vilket även i viss utsträckning gäller redan genomförda utredningar.

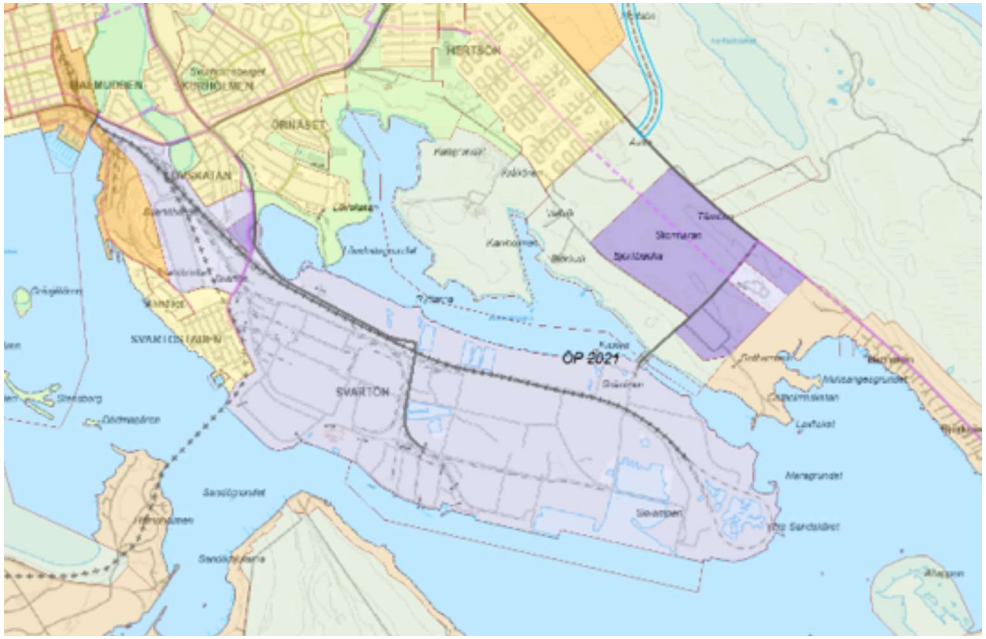
Området utgörs av Svartön, Hertsöfältet samt Luleå bangård och är drygt 1 000 ha stort. Svartön omfattas idag av ett etablerat industriområde samt Luleå hamn. Hertsöfältet är ett relativt oexploaterat område bestående av mestadels skogsmark med inslag av våtmark, men som delvis är planlagt för industri. Anläggning av infrastruktur pågår. Luleå bangård är länken ut mot Malmbanan och en förutsättning för att säkerställa fortsatt utbyggnad och omställning av industrin.

2 Tidigare ställningstagande

I detta kapitel sammanfattas de tidigare beslut och ställningstaganden som gjorts gällande planering inom Luleå industripark.

2.1 Luleå kommun översiktsplan

Luleå kommuns översiktsplan ”Program till Vision Luleå 2040” antogs 2021. Där pekas Svartön och Hertsöfältet ut som utvecklingsområde för förtätning av och utveckling för större etableringar av verksamheter och industrier. Inriktningen är att:



Luleå kommuns översiktsplan 2021.

”Fastighetsägarna ska utveckla sina ytor för att rymma fler och nya verksamheter. Nya verksamhetsområden lokaliseras i huvudsak till goda kommunikationslägen och i anslutning till andra verksamheter. Områden för verksamheter som kan vara särskilt störande placeras framför allt på Svartön eller Hertsöfältet, men även nära större vägar, järnvägar och kombiterminal. Dessa verksamhetsområden ska inte utvecklas för handel eller andra besöksmål. För Svartön och Hertsöfältet är kopplingen till hamn och järnväg avgörande.”

Stora satsningar görs inom kommunen för utveckling och möjliggörande av industrins omställning. Omställningen innebär dels utveckling av befintliga industrier, dels nyetableringar vilket gör industriparken till en betydelsefull del i kommunens övergripande planering.

Översiktsplanen tar särskilt avstamp i möjligheten att utveckla Luleå hamn då den bedöms vara en nyckel i att uppnå visionen. Projekt Malmporten innebär en större hamn och djupare farled, vilket förbättrar förutsättningarna för regionens näringsliv avsevärt. För att hela trafik- och industrisystemet ska fungera effektivt när industriparken byggs ut, behövs Norrleden – en ny väg som knyter ihop industriparken och hamnen med E4:an och ger betydande regionala fördelar.

Programförslaget innebär utveckling i huvudsak i enlighet med kommunens översiktsplan.

2.2 Mellankommunala och regionala förhållanden

Kommunen ska i sin planering beakta frågor som berör flera kommuner eller har regional betydelse. I det ingår att bedöma om andra kommuner påverkas, ta fram underlag som beskriver dessa effekter samt samråda med de berörda kommunerna.

För planprogrammet är det framför allt infrastrukturutbyggnad och då särskilt utvecklingsförslag för järnvägen som berör ett större regionalt perspektiv. Järnvägsutveckling kräver en särskild hög grad av mellankommunal och regional samordning eftersom anläggningen fungerar som ett sammanhängande system över administrativa gränser. Utbyggnaden av järnvägsnätet i norra Sverige utgör en central förutsättning för de omfattande industrisatsningar som pågår i regionen, däribland Luleå. Utan en väl fungerande och kapacitetsstark järnväg riskerar dessa satsningar att begränsas, samtidigt som belastningen på vägtransporter skulle öka. Järnvägsutbyggnaden bidrar därmed inte bara till att möjliggöra industrins utveckling, utan också till att stärka regionens konkurrenskraft och uppnå klimat- och miljömål genom en överflyttning av transporter från väg till järnväg.

Även förutsättningarna för att upprätthålla och uppfylla beslutade miljökvalitetsnormer (MKN) är något som berör den totala belastningen i regionen och kräver helhetssyn, samverkan och långsiktig planering. I den övergripande dagvattenutredning som tagits fram i samband med planeringen för industriparken ingår en kumulativ recipientbedömning och påverkan på MKN i omkringliggande vattenförekomster.

För planprogrammet berörs även förstärkning av elkraftssystemet som ett större regionalt perspektiv. Elförsörjningen kräver en hög grad av mellankommunal och regional samordning eftersom elnätet utgör ett sammanhängande system över kommunala gränser. Utbyggnaden av elnätet i norra Sverige är en central förutsättning för de omfattande industrisatsningar som pågår i regionen, däribland i Luleå, där elektrifierade processer och ny energikrävande verksamhet driver en kraftigt ökad efterfrågan på el.

En utbyggd och moderniserad regional och nationell elförsörjning möjliggör inte bara industrins omställning och expansion, utan bidrar också till att stärka regionens konkurrenskraft. Samtidigt är en säker och fossilfri elförsörjning avgörande för att nå nationella och lokala klimat- och miljömål.

De planerade ledningarna mellan Svartbyn och Hällmyran ingår i Svenska kraftnäts åtgärdspaket Norrlandskusten som möjliggör industriomställningen och anslutningen av förnybar elproduktion i området kring övre norrlandskusten. Ledningarna är en förutsättning för att kunna möjliggöra effektuttag vid Luleå industripark och för SSAB:s kommande elektrostålverk vid Svartön.

2.3 Gällande detaljplaner

Programområdet innefattar ett tjugotal gällande detaljplaner och 3 pågående detaljplaner (januari 2026). Den äldsta detaljplanen är från 1965 och den senaste antogs 2025.

Översiktligt medger detaljplanerna markanvändning industri, verksamheter, järnväg, hamn, infrastruktur och liknande ändamål samt till dessa tillhörande funktioner.

2.4 Kommunala styrdokument

Planprogrammet tas fram i enlighet med beslutat planuppdrag och tidigare beslutade kommunala strategier och riktlinjer. Nedan redogörs för de styrdokument som bedöms ha störst relevans för kommande planering av programområdet.

2.4.1 Dagvattenplan 2020 - 2030

Kommunens dagvattenplan visar inriktningen för hur kommunen långsiktigt ska arbeta med och planera för en hållbar dagvattenhantering. Planen är ett vägledande planeringsunderlag och omfattar mål och riktlinjer för kommunen liksom för externa aktörer.

Industriområden räknas till en av de största källorna till föroreningar i dagvattnet varför dagvattenhanteringen blir särskilt viktig. Enligt dagvattenplanen ska fördröjning av dagvatten i allmänhet utföras nära källan men för industriell verksamhet med utsläpp av förorenat dagvatten kan en reningsanläggning inom fastigheten istället vara det bästa alternativet i syfte att skydda recipienten.

Inre Hertsöfjärden har otillfredsställande ekologisk status och är en av de recipienter som prioriteras enligt dagvattenplanen för vidare utredning under planperioden 2020–2030. Avrinningsområdet till Inre Hertsöfjärden är stort och omfattar även bostadsområden och större vägar. Att utreda och bygga en reningsanläggning för att minska dagvattnets totala påverkan på Hertsöfjärden är en åtgärd som planeras.

2.4.2 VA-plan 2040

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

Vatten- och avloppsledningsnätet är under ombyggnad genom projektet Östra länken som innebär ett nytt huvudstråk för vatten, spillvatten och dagvatten. Östra länken är en förutsättning för god dricksvattenkvalitet och ett avloppssystem med kapacitet för ett växande Luleå. Hertsöfältet är ett prioriterat område i planering och investering för utbyggnad av nya större arbetsplatsområden. Del av Östra länken möjliggör exploatering av Hertsöheden och Hertsöfältet och väntas vara klar 2026.

För att möjliggöra anslutning av Östra Länkens nya spillvattenledning pågår ett arbete med ny intagsdel vid Uddebo Reningsverk. Intaget möjliggör även bättre service och underhåll samt bättre redundans för att minska risken för bräddning. Utifrån nya EU-direktiv och generella behov av upprustning kommer ytterligare åtgärder krävas vid reningsverket de kommande åren.

2.4.3 Grönplan 2020 - 2030

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

kvaliteter och värden och har ett fokus på ekosystemtjänster.

Programområdet innehåller områden med höga och mycket höga värden för biologisk mångfald. Inom planområdet har grönplanen pekat ut vattenspeglar innanför järnvägvägsslingan på Svartön samt strandzoner längs båda sidor av Hertsöfjärden som viktiga för grönstrukturen.

Hertsöfjärden är en av Luleås viktigaste fågellokaler och trots att stora delar av den naturliga stranden längs den södra sidan har tagits i anspråk av industrin eller är helt artificiellt anlagd har fjärden högt biologiskt värde. Till viss del tack vare industrin som släpper kylvatten i fjärden vilket höjer temperaturen i vattnet och förstärker förutsättningarna för biologisk produktion.

Hertsöfjärdsstråket med strandmiljöerna och de olika biotoperna längs Hertsöfjärdens norra strand är en viktig faktor i det ekologiska samspelet vid fjärden och ett av stadsbygdens sammanhängande gröna stråk. Stråket fungerar som en viktig förbindelselänk mot omgivande natur.

2.4 4 Cykelplan 2022 - 2027

Cykelplanen anger mål och strategier för hur cyklingen ska utvecklas i Luleå samt vilka åtgärder som krävs för att åstadkomma bättre förutsättningar för cykeltrafiken och hur dessa ska prioriteras. Övergripande är Luleås mål för cykelinfrastrukturen att:

- Cyklingens status ska vara hög i kommunen
- Cykelvägnätet ska kännetecknas av hög kvalitet – Året om
- Det ska vara enkelt, tryggt och trevligt att cykla i Luleå
- Det ska höras, synas och kännas att Luleå är en cykelstad

Det är av stor betydelse att cykelinfrastrukturen lyfts in tidigt i planeringsprocessen för att möjliggöra gena och attraktiva cykelstråk och därmed öka andelen resor med cykel.

2.4.5 Riktlinjer för klimatanpassning

Klimatanpassning innebär att vidta åtgärder för att anpassa samhället till de klimatförändringar som märks redan idag och de som inte kan förhindras i framtiden. Det handlar i praktiken om att bebyggelse, anläggningar och samhällsviktiga funktioner utformas översvämningssäkra för att klara havsnivåhöjning och ökade nederbördsmängder. Dokumentet presenterar de riktlinjer som Luleå kommun kommer att tillämpa vid planering och beslut om investeringar, myndighetsutövning och rådgivning för att på bästa sätt hantera klimatförändringarna fram till 2100. Riktlinjer med relevans för planprogrammet presenteras nedan:

- Markanläggningar, byggnader och övrig infrastruktur nära havet utformas översvämningssäkra upp till +2,5 meter i RH 2000
- Samhällsviktiga funktioner och strukturer utformas översvämningssäkra upp till +3,0 meter (nära havet) respektive +3,5 meter (nära Lule älv) i RH 2000
- Markanläggningar, byggnader och övrig infrastruktur utformas översvämningssäkra för ett högre vattenstånd, minst 0,5 meter över dagens högsta uppmätta vattenstånd i sjöar och övriga vattendrag

- Hanteringen av dagvatten bör utformas med fördröjning av vattnet och fria vattenvägar
- Systemet för dricksvatten och avlopp ska utformas och dimensioneras för ökade nederbördsmängder
- Utomhusmiljöer ska erbjuda platser med skugga och svalka

2.5 Miljöbedömning enligt 6 kap miljöbalken

2.5.1 Undersökning om betydande miljöpåverkan

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

Kommunen bedömer att planprogrammets utveckling genom efterföljande detaljplaner kan komma att medföra en betydande miljöpåverkan. Även till följd av ansökan om tillstånd för miljöfarlig verksamhet bedöms miljöaspekter komma att analyseras och bedömas utifrån risk om betydande miljöpåverkan. För varje detaljplan genomför kommunen en separat undersökning utifrån rådande omständigheter, för att återigen ta ställning till risk för betydande miljöpåverkan. Eventuella miljökonsekvensbeskrivningar kommer tas fram separat för varje detaljplan. Planprogrammets utredningar och bedömningar ska utgöra del i underlaget till kommande detaljplaneprocesser.

Luleå kommun har 2025-02-20 samrått undersökning om betydande miljöpåverkan avseende Planprogram för Luleå industripark med Länsstyrelsen. Kommunen bedömer att genomförandet av efterföljande detaljplaner kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

2.5.2 Länsstyrelsens yttrande gällande undersökning om betydande miljöpåverkan.

Länsstyrelsen noterar att kommunen bedömer att genomförandet av efterföljande detaljplaner kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning.

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

Vidare meddelar länsstyrelsen att kommunen särskilt ska beakta artskyddet samt hur kumulativt buller kan påverka Kalvholmens naturreservat och strandskogens djurliv vid Hertsöfältet och på Svartön. Länsstyrelsen bedömer att genomförande av de detaljplaner som ingår i planprogrammet sannolikt kan medföra betydande miljöpåverkan på berörda vattenförekomster. Relevant data ska samlas in och miljötillstånd i nuläge samt efter genomförande ska beskrivas. Länsstyrelsen meddelar även att kommunen i sin planering av industriområden behöver ta hänsyn till vilken typ av miljöfarlig verksamhet som planeras i närheten av varandra och till annan industri kopplat till risk för olycka och därmed människors hälsa.



Programområdet berörs av riksintressen enligt karta ovan.

2.6 Riksintressen

Ett riksintresse är ett område som har särskild betydelse för hela landet och därför ska skyddas mot åtgärder som kan skada dess värden. Riksintressen finns beskrivna i kapitel 3 och 4 i miljöbalken.

Programområdet berörs av riksintresse enligt kartan till höger.

2.6.1 Riksintresse för friluftsliv (Norrbottens kust och skärgård, 3 kap 6 § miljöbalken)

Svartöns östra och sydöstra delar berörs av riksintresse för friluftsliv vars värdebeskrivning är att bevara områden som bedöms ha särskilt goda förutsättningar för berikande upplevelser i natur och kulturmiljöer samt upplevelser och friluftsaktiviteter på land och i vatten.

Svartön är inte tillgänglig för allmänheten i dagsläget då området begränsas av yttre skalskydd och stora delar av området är redan utpekad och exploaterad industrimark genom gällande detaljplaner. För Hertsöfältet finns en gällande detaljplan som möjliggör industri och verksamheter. Exploateringen är delvis påbörjad utmed Gräsörvägen.

De utfyllnader av vattenområden som planeras på Svartön (Skvampen och delar av Sörbrändöfjärden och Sandöfjärden) är en förutsättning för genomförandet av utveckling för industri- och hamnverksamheter. Ianspråktagande av mark- och vattenområden innebär en visuell påverkan på fritidsboende och skärgårdstrafik genom uppförande av storskalig bebyggelse i vattennära läge. Programförslaget innebär inga ytterligare utfyllnader än de som tidigare beslutats om i gällande detaljplaner. Påverkan på riksintresset bedöms därmed inte öka i och med planprogrammet.

2.6.2 Riksintresse för kommunikationer väg, järnväg, luftfart, sjöfart (3 kap 8 § miljöbalken)
Programområdet omfattas av riksintressena Luleå hamn (farleder och hamnanläggning), anslutande vägar till hamnen (Bodenvägen, Svartövägen och Uddebovägen), influensområden för Luleå Flygplats och riksintresse järnväg ut till Sandskär på Svartön. Trafikverket har föreslagit att järnvägen ut till Luleå hamn samt bangården Svartön nedre ska utgöra riksintressen. Beslut väntas under år 2026.

En fullständig värdebeskrivning av riksintresse för Luleå hamn saknas men tolkas i huvudsak utgöras av Luleå hamns funktion och kopplingen för transporter mellan hav och land. En precisering av riksintresset pågår och förväntas färdigställas under år 2026. Ett genomförande av programförslaget bedöms inte påverka riksintresse Luleå hamn negativt. Programmets ställningstaganden innebär snarare en förutsättning för riksintressets fortsatta funktion och utveckling.

För riksintresse för anslutande vägar till hamnen (Bodenvägen, Svartövägen och Uddebovägen) innebär ett genomförande av planprogrammet en negativ påverkan. Se vidare under avsnittet Transportinfrastruktur Vägtrafik.

Övriga riksintressen för kommunikationer bedöms inte påverkas negativt av programförslaget.

2.6.3 Riksintresse för totalförsvaret (3 kap 9 § miljöbalken)
Längs Norrbottens kust finns ett antal utpekade områden av riksintresse för totalförsvaret. Programområdet ligger inom stoppområde för höga objekt, områden med särskilt behov av hinderfrihet, påverkansområde för väderradar samt MSA-område. Bebyggelsens höjd ska ta hänsyn till totalförsvaret behov av hinderfrihet samt lågflygningsområde med påverkansområde.

Riksintresset bedöms inte påverkas negativt till följd av programförslaget.

2.6.4 Riksintresse rörligt friluftsliv (Norrbottens skärgård, 4 kap 1,2 §§ miljöbalken)
Riksintresset avser natur- och kulturvärden i Norrbottens kust och skärgårdsområden som är av särskild betydelse för turism och rörligt

friluftsliv. Programförslaget innebär utveckling av den befintliga tätorten och av det lokala näringslivet. För dessa aspekter ska riksintresset inte utgöra ett hinder.

2.6.5 Riksintresse industriell produktion (Område för anläggningar för stålverk i Luleå, 3 kap 8 § miljöbalken)

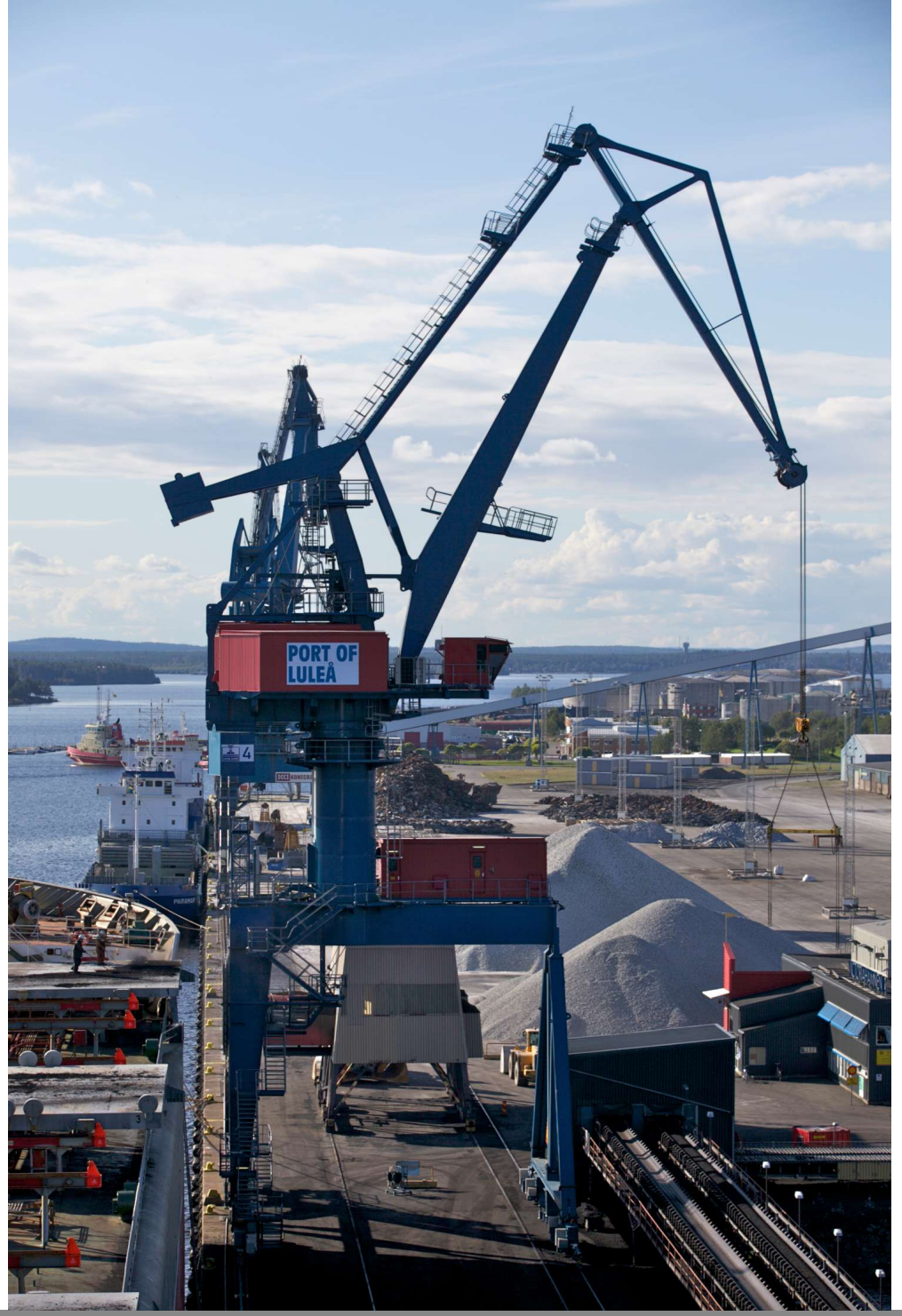
Riksintresset avser befintliga och planerade anläggningar för produktion och framställande av stål samt anläggningar direkt kopplade till stålindustrins drift och funktion på Svartön i Luleå. Riksintresset omfattar även tillgången till kaj och hamn inom området samt funktionen avseende transporter till och från järnväg och det statliga vägnätet. Programförslaget innebär utveckling av området för industri, tillsammans med möjliggörande för stärkta transportnät och kopplingar mot riksintresset Luleå hamn.

Riksintresset bedöms påverkas positivt till följd av programförslaget.

2.7 Hushållningsbestämmelser

Enligt 3 kap. miljöbalken ska mark- och vattenområden användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet, läge och föreliggande behov. Av bestämmelserna framgår ett antal särskilda markanvändningsintressen som så långt som möjligt ska skyddas; jordbruksmark, skogsbruk, oexploaterade områden, ekologiskt känsliga områden samt mark- och vattenområden som har betydelse för rennäringen, yrkesfisket eller vattenbruk.

Inom programområdet bedöms inga sådana särskilda markanvändningsintressen föreligga. Däremot så kommer



markområden utanför planområdet att påverkas när ny infrastruktur så som Norrleden och kraftledningar dras fram, detta som en följdeffekt av programmets utvecklingsinriktning och till följd av att industrin ställer om. De areella näringarna som främst bedöms påverkas vid dessa genomföranden är skogsbruk och rennäring.

Omfattningen av konsekvenserna, möjliga åtgärder för att begränsa dessa samt en analys av nollalternativet kommer att hanteras inom respektive aktörs eller verksamhets egna processer och inom ramen för deras miljöprövning.

2.8 Miljökvalitetsnormer

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

Planprogrammet möjliggör utveckling för alla typer av industriverksamhet, vilket därmed även innefattar miljöstörande verksamhet. Industrietableringarna kan komma att medföra utsläpp till luft och vatten till följd av produktion men även till följd av att andelen transporter ökar vilket i sin tur medför större utsläpp till luft och till vatten. Miljöfarlig verksamhet är tillstånds- eller anmälningspliktig enligt miljöbalkens regler varför negativ omgivningspåverkan primärt hanteras i tillståndsprocessen tillsammans med eventuella behov av skyddsåtgärder. Kommunen är dock ansvarig för den fysiska planeringen och därmed ansvarig för att se till helheten av de åtgärder som prövas och möjliggörs enligt miljötillstånden.

2.8.1 Vattenkvalitet

Beslutade miljökvalitetsnormer innebär kortfattat vilken minsta vattenkvalitet som ska uppnås eller behållas i sjöar, vattendrag, kustvatten och grundvatten. Miljökvalitetsnormerna omfattar ekologisk och kemisk status.

En övergripande dagvattenutredning och kumulativ recipientbedömning (Norconsult) tas fram som underlag till den pågående planeringen för industriparken. Utredningen beskriver och analyserar påverkan på berörda vattenförekomster som omger Svartön och Hertsöfältet. Utvecklingen av industriparken kommer att innebära utfyllnader i vatten och förändrad markanvändning vilket dels påverkar vattenförekomsterna fysiskt, dels kan få konsekvenser för dagvattenhantering, avrinningsmönster, grundvattenbildning och föroreningsbelastning i vattenförekomsterna.

Utredningen gör därför en samlad bedömning av påverkan från dagvatten på berörda vattenförekomster för att kunna dra slutsatser om de sammanlagda effekterna som bedöms kunna uppstå. Utredningens underlag utgörs av handlingar kopplade till pågående plan- och tillståndsprocesser och beräkningar för påverkan efter exploatering utförs för de samlade åtgärderna som föreslås.

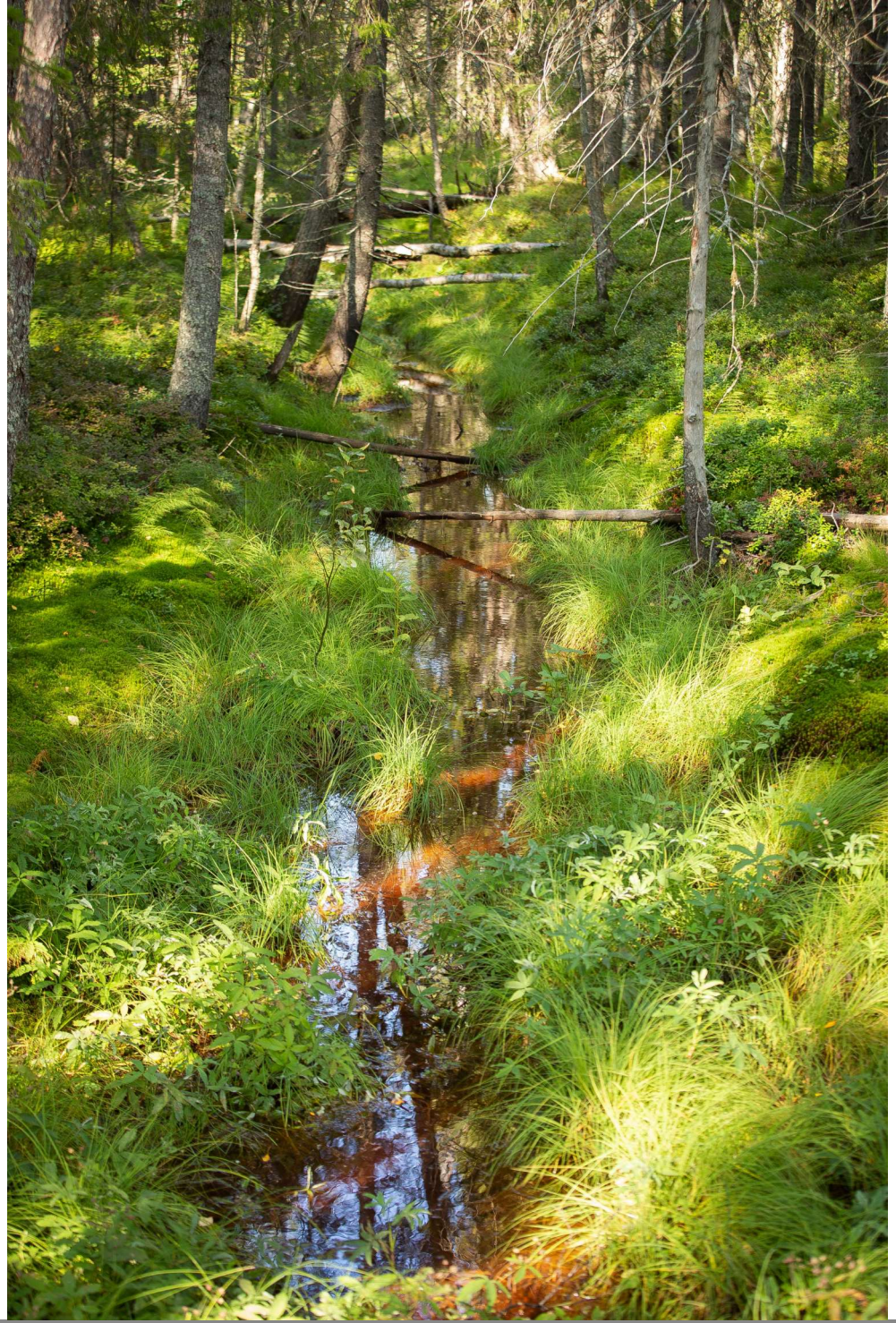
2.8.2 Luftkvalitet

Miljökvalitetsnormerna är juridiska gränsvärden som ska skydda människors hälsa och miljön från luftföroreningar. Miljökvalitetsnormerna regleras främst i Luftkvalitetsförordningen (2010:477), som är en svensk förordning baserad på EU-direktiv om

luftkvalitet. Förordningen är utfärdad med stöd av miljöbalken, särskilt kapitel 5, där miljökvalitetsnormer behandlas. Ett nytt EU-direktiv gällande luftkvalitet med skärpta gränsvärden är under framtagande och kommer på sikt implementeras i svensk lagstiftning.

Det har tidigare bedömts* att det finns utrymme för etablering av ny industriverksamhet på industriparken med ytterligare utsläppsmängder som kan vara i storleksordningen som utsläppen som genereras från Svartön i dagsläget utan att risk för att miljökvalitetsnormerna överskrids. Luleå kommun mäter luftkvalitén kontinuerligt i Luleå centrum. Beroende på utfall av dessa mätningar kan åtgärder behöva vidtas.

**En luftkvalitetsutredning togs fram som underlag till detaljplanen för Hertsöfältet (PL 480) i januari 2020.*



3 Befintlig bebyggelse

Svartön är sedan länge ett industriområde med stora byggnadsverk, lokaler och upplagsytor. Industriparken planeras växa med Hertsöfältet.

Luleå industripark består av två delområden; Svartön och Hertsöfältet. Svartön präglas av historisk och nutida industriverksamhet med bland annat SSAB:s ståltillverkning där bebyggelsen utgörs av stora industrilokaler, transportörer, kranar och cisterner. Luleå hamn ligger längs Svartöns södra strandlinje med flera lastning- och lossningskajer med tillhörande byggnader och anläggningar.

Industriparken planeras växa med Hertsöfältet. På Hertsöfältet antogs en detaljplan under år 2020 som möjliggör utveckling för industri och verksamheter inom ett område som upptar totalt cirka 90 ha kvartersmark (detaljplanen vann laga kraft 2021-01-21 efter prövning i domstol). Området har röjts och schaktats, nu pågår anläggande av infrastruktur.

3.1 Gestaltning och utformning

Flertalet av de byggnader och anläggningar som finns på Svartön är idag tydliga landmärken som är väl synliga från skärgårdsmiljön och från närliggande bebyggelse. Området har formats utifrån funktion men det bedöms inte vara oförenligt med en utformning som kan bidra till att industrilandskapet får fler kvalitéer och på så sätt bidrar till en god helhetsverkan. Gestaltning i området är viktigt.

Till tidigare detaljplaner inom området har ett gestaltnings-PM tagits fram, vilket anger riktning vid nybyggnation.



Typisk bebyggelse på Svartön

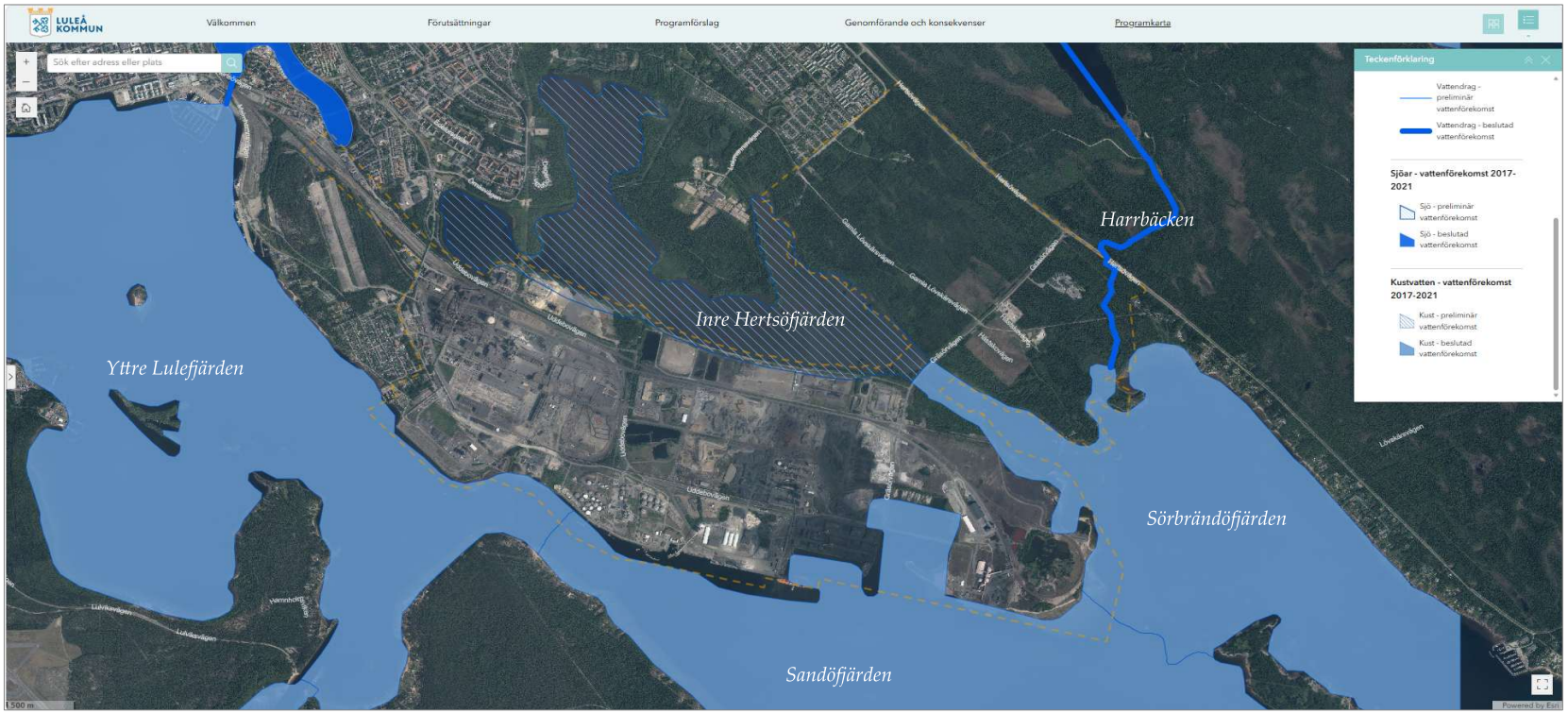
4 Mark- och vattenförhållanden

Området utgörs av befintlig industrimark och oexploaterad skogsmark. I avsnittet beskrivs mark- och vattenförhållanden inom industriparken.

Terrängen inom Svartön är låglänt med lokala mindre höjder. Markytorna består till största del av konstgjorda miljöer, så som sand-, grus- och asfaltsytor samt utfyllnadsområden, järnväg/ spårområde och hamn. Vegetation förekommer mycket sparsamt främst i områden närmast Hertsöfjärden samt kring de mindre vattenområden som finns inom Svartön. Det naturliga jordlagret består av sand och siltig sand som vilar på ett moränlager. Grundvattennivåerna i området ligger generellt ytligt.

Delområdet inom Hertsöfältet består i huvudsak av bruksskog med björk, tall och gran. Längs med strandlinjen finns strandlövskog som övergår i ett band med igenväxande betes- och åkermark. Marken sluttar från Hertsövägen ned mot Hertsöfjärden. Lokala höjdpunkter förekommer.

I programområdets närhet finns fem vattenområden; Yttre Lulefjärden, Inre Hertsöfjärden, Sörbrändöfjärden, Sandöfjärden och Harrbäcken.



I programområdets närhet finns fem vattenområden; Yttre Lulefjärden, Inre Hertsöfjärden, Sörbrändöfjärden, Sandöfjärden och Harrbäcken.

5 Natur

Avsnittet beskriver programområdets förutsättningar för grönstruktur, naturmiljöer och naturvårdsarter.

5.1 Grönstruktur

Nästan hela Svartön, öster om det nuvarande stålverket, är etappvis utfyllt med utfyllnadsmassor. Det finns i princip inga naturliga naturmiljöer bortsett från några smala uddar och öar runt Gräsören där det finns partier av äldre skog och gräsmarker kvar. De få områden med växtlighet som förekommer i form av träd-, busk- eller gräsmarker i området finns vid vattenbassänger och industridammar.

Till skillnad från Svartön består Hertsöfältet till största del av oexploaterad skogsmark eller kalhyggen, men som i huvudsak är planlagd för industri. Skogen domineras eller har dominerats av produktionsskog men delar finns där inslaget av naturskogskaraktär är större. Inslaget av lövskog är tydligt, främst strandnära. Lövskogen närmast Hertsöfjärden inklusive strandzoner och den relativt opåverkade kontinuitetsskogen av gran som identifierats mellan brandövningsfältet och Hertsövägen är de miljöer som hyser de högsta värdena i området. Hertsöfjärdsstråket med strandmiljöerna och de olika biotoperna längs Hertsöfjärdens norra strand är en viktig faktor i det ekologiska samspelet vid fjärden och ett av Luleås sammanhängande gröna stråk. Stråket fungerar som en viktig förbindelselänk mot omgivande natur.

5.2 Naturmiljöer och naturvårdsarter

Ett stort antal inventeringar och utredningar, som har genomförts inom ramen för gällande detaljplaner, ligger till grund för programmet. Det finns därmed en god bild av det samlade områdets naturvärden. En kumulativ bedömning av påverkan på naturvärden och arter för industriparken har tagits fram som underlag till programmet.

5.2.1 Naturmiljöer

Naturmiljöerna på Svartön är starkt påverkade av den pågående industriverksamheten. Stora delar av området domineras av triviala skogsmiljöer, industrimark och olika slags mer eller mindre värdefattiga igenväxningsmarker.

Skogarna längs kustlandet runt Luleå är starkt skogsbrukspräglade. Förekomsten av skog med höga naturvärden är relativt liten och skogstypen förekommer i så fall utspritt. Detta medför att skog med naturvärden inom programområdet blir särskilt värdefull för naturvårdsarter även i ett större perspektiv. Dessa skogar, med tyngdpunkt på Hertsöfältet, utgörs i många fall av någon form av strandnära landhöjningspräglad lövskog, och knyter an till annan lövrik strandskog på Kalvholmen och Svartön.

Programområdet berör ett flertal vattenmiljöer, havs- och sötvattenstränder, som bedöms hysa höga naturvärden. De är viktiga för många djur och växter och utgör uppväxtområden för fisk. Hertsöfjärden är en av Luleås viktigaste fågellokaler och trots att stora delar av den naturliga stranden längs den södra sidan har

tagits i anspråk av industri eller är helt artificiellt anlagd har fjärden högt biologiskt värde. Till viss del tack vare industrin som släpper kylvatten till fjärden vilket höjer temperaturen i vattnet och förstärker förutsättningarna för biologisk produktion. Hertsöfjärden har dock otillfredsställande ekologisk status.

5.2.2 Naturvårdsarter - fridlysta och särskilt skyddsvärda arter

Programområdets naturvårdsarter* förekommer i huvudsak i områden med höga naturvärden på Hertsöfältet som lövskogar, strandskogar och grunda vikar. Rödlistade fågelarter förekommer eller har förekommit även på Svartön. Många av naturvårdsarterna i programområdet är fridlysta. Inslaget av arter knutna till barrskog och myrar med höga naturvärden är dock begränsat, det är större i landskapet norr och öster om programområdet. Arter som järpe, mindre hackspett och ortolansparv förekommer i naturvärdesinventeringar i området. Programområdet ingår i ett större perspektiv i en utpekad värdetrakt för vitryggig hackspett. Värdetrakten har dock sin huvudsakliga tyngdpunkt längre norr- och österut. De sjöfåglar som finns i området har under lång tid gynnats av bieffekter från närliggande industrier. Skyddsvärda arter på Svartön omfattar huvudsakligen ett antal häckande rödlistade fågelarter, däribland storspov. Flera av fåglarna är sådana som på andra håll i Norrbotten är knutna till ett öppet odlingslandskap vilket pågående industrier har bidragit till att efterlikna.

**En naturvårdsart är ett samlingsbegrepp för arter som är särskilt skyddsvärda eller som indikerar att ett område har höga naturvärden.*

En exploatering kan aktualisera förbud i artskyddsförordningen och det är viktigt att vid behov tillämpa skyddsåtgärder som inte strider mot förbuden. Skyddsåtgärder med naturvårdande syfte (så som restaurering, kompensation eller flytt av arter) kan också i sin tur kräva dispens från artskyddet. Artskyddet behandlas utförligt i de artskyddsutredningar som genomförts till gällande detaljplaner på Svartön och Hertsöfältet (Sweco 2023, Naturföretaget 2024, Pelagia 2025). En kumulativ bedömning av påverkan på arter, till följd av att programmet genomförs, redogörs för i avsnittet Genomförande och konsekvenser.

6 Transportinfrastruktur

Transportinfrastruktur omfattar väg, järnväg, sjöfart, kollektivtrafik samt gång och cykeltrafik.

6.1 Järnväg

Från Malmbanan/Kustbanan/inlandsbanan via Luleå C och ut mot Svartön finns ett omfattande järnvägssystem. Systemet består av ett flertal spår samt bangårdar. Järnvägen ägs av olika aktörer men bildar tillsammans ett system som är avgörande för att få en fungerande järnvägstrafik.

I kartan till nedan visas järnvägssystemet inklusive infrastrukturägare för respektive spårdel.



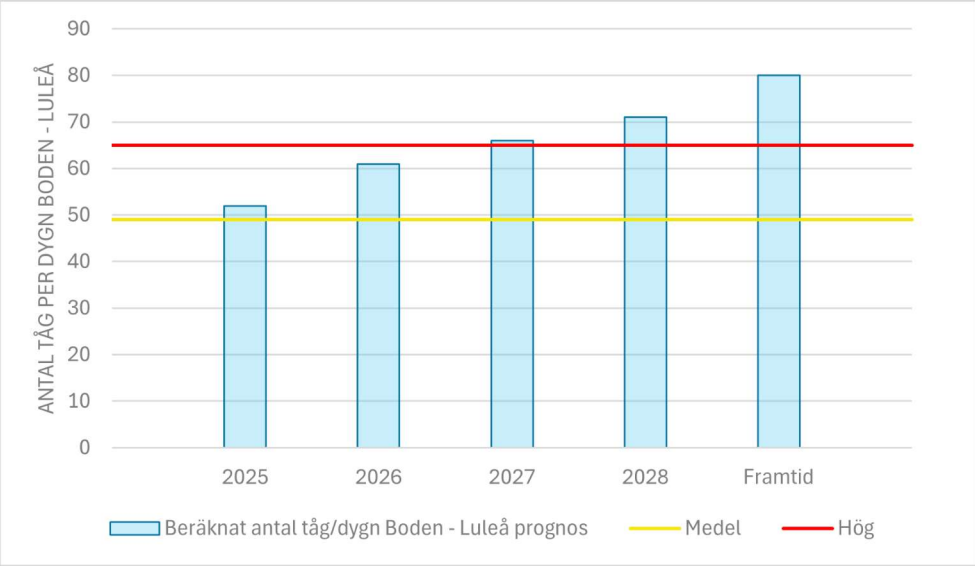
Översiktsbild av dagens järnvägssystem på Svartön. (Bild från NJDB, Trafikverket.)

- Vid **Luleå C** finns tågstationen och dagens personvagnsuppställning.
- På **Luleå bangård** finns cirka 12 spår i bredd, här sätts tåg samman eller delas för vidare transport mot Boden eller ner mot Luleå hamn.
- På **Svartöns bangård** finns spår som används för växling och uppställning. Här finns även en anslutning ner mot Cementa. Ett antal av de befintliga spåren används inte idag.
- **SSAB** tar in järnmalmspellets via järnväg från malmfälten. Den färdiga stålprodukten transporteras sedan bland annat ut via järnväg, cirka 6 000 ton per dag.
- Vid **Uddebo Energihamn** lossas och lastas årligen cirka 380 000 ton flytande produkter.
- **Luleå hamn** och **Victoriahamnen** ansluts till det statliga järnvägsnätet via ett enkelspår. I Victoriahamnen lastas och lossas miljoner ton gods årligen, en stor del av varorna transporteras vidare med järnväg. Här finns flera spår för hantering av gods. Järnvägsanläggningen är varken elektrifierad eller signalreglerad.
- Vid **LKAB Malmhamn** lastas årligen runt 5 miljoner ton malm från järnväg till fartyg och prålmar.

6.1.1 Trafikökning järnväg

Det pågår omfattande investeringar inom industrin i Norrbotten där flertalet av de största projekten är beroende av ett utbyggt och fungerande järnvägssystem. Parallellt med detta tas utredningar fram med avseende på det nya säkerhetsläget och även här ligger fokus på en järnväg med tillräcklig kapacitet och kvalitet.

Det finns ett stort behov av ett robust järnvägsnät för att klara de kommande investeringarna. Pågående åtgärder är bland annat kapacitetsökning på Malmbanan (Boden – Riksgränsen) samt på Stambanan genom Övre Norrland mellan Boden och Luleå. För att dessa investeringar ska få önskad systemeffekt behöver även ändhållplatser som exempelvis Luleå bangård förstärkas för att kunna ta emot fler, längre och tyngre tåg samt för att möjliggöra ett redundant system där fler tåg kan samsas.



Prognostiserad trafik och kapacitetsutnyttjande Boden (Notviken) – Luleå, 2025 – 2028 – Framtid, jämfört med teoretiskt kapacitetsutnyttjande på sträckan.

I figur till till nedan, framtagen under 2025, redovisas den prognostiserade kapacitetsutnyttjanden av järnvägen mellan Boden och Luleå, inklusive tid för underhåll. Linjer redovisar teoretiskt kapacitetsutnyttjande av enkelspårsträckan Luleå – Boden. Redan över gul linje betraktas systemet som störningskänsligt och en avvägning behöver göras mellan olika aktörers behov. Röd linje innebär mycket störningskänsligt; det är svårt att få in underhållsarbete på banan och trafikeringen pågår nästan dygnet runt.

Slutsatsen från detta är att Luleå bangård behöver byggas ut. Detta blir än tydligare då bangården redan idag i princip är fullbelagd, den är inte heller anpassad för att kunna hantera dagens standard vad gäller godstrafik avseende längd och tonnage. Även kommande Norrbotniabanan in till Luleå kommer att påverka med en ökad persontrafik som innebär ökad belastning på hela järnvägssystemet.

Eftersom järnvägen är ett system kommer inte bara Luleå bangård att behöva byggas ut, även hos övriga aktörer med järnväg på Svartön, (Luleå Hamn, LKAB och SSAB) kommer utbyggnader att bli nödvändiga. Luleå kommunhar tillsammans med aktörerna på Svartön tagit fram ett flertal kapacitets- och bangårdsutredningar. Utredningsarbetet har resulterat i ett förslag till etapputbyggnad för att i tid förstärka järnvägssystemet. Utöver de etapper som redovisas kommer industrierna att behöva förstärka järnvägen inom sina områden. Järnvägsanläggningen inom Luleå hamn byggs redan idag ut och planeras förstärkas än mer i takt med att godsvolymerna ökar. Nedan redovisas förslag på etappindelning. Detta utreds vidare och etapperna kan omfördelas.

"Järnvägen är ett system, olika kapacitetsförstärkningar behöver genomföras hos alla aktörer för att systemet ska blir robust".

Den första etappen som utredningen pekat ut, etapp 1, har under juni 2025 fått beslut av Trafikverkets näringslivspott. Målsättningen är att ha etapp 1 klar i början av 2027 för att kunna ta emot förväntad trafik.

Etapp 1 - Innebär att två nya spår anläggs inom den befintliga järnvägsfastigheten för att öka kapaciteten. Spåren dimensioneras för att klara samma tåglängder och tågvikter som linjen mot Boden, vilket innebär en betydande kapacitetsförstärkning.

Etapp 2 – Etapp 2 innebär att förstärkning av bangården sker. Bangården behöver utökas med ytterligare spår för att klara de utökade behoven med fler, längre och tyngre tåg.

Etapp 3 – I samband med de arbeten som Trafikverket ska genomföra på Luleå C ska även personvagnsuppställning få en ny placering. Luleå kommun föreslår att personvagnsuppställningen anläggs norr om Svartöberget.

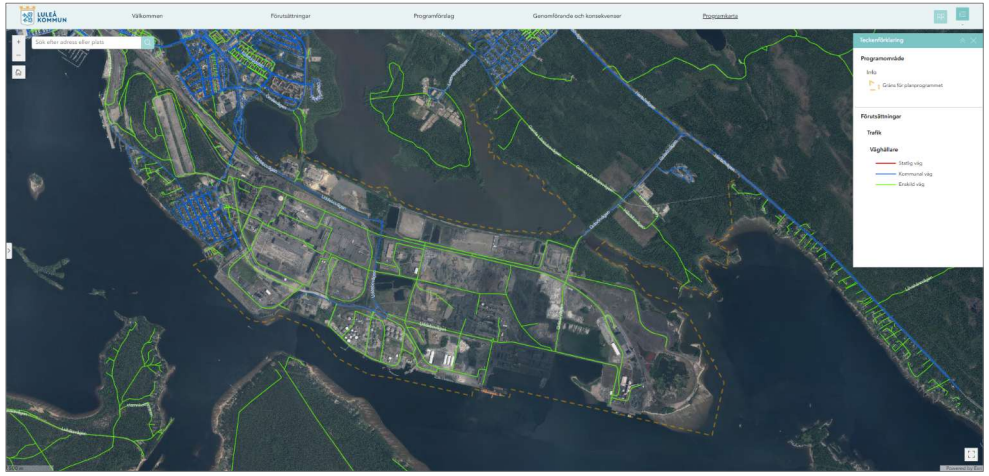
Etapp 4 – Kapaciteten mellan Luleå bangård och Luleå hamn behöver förstärkas i form av dubbelspår. Ett enkelspår, som det är idag, är sårbart och i princip omöjligt ur kapacitetssynpunkt.

6.2 Vägtrafik

Kommunalt vägnät binder idag samman väg E4, Svartön och Luleå hamn, via Bodenvägen, Svartövägen och Uddebovägen. Dessa vägar är utpekade som riksintresse för vägtransporter och enligt länsstyrelsen rekommenderad väg för farligt gods. Hertsöfältet ansluts från Hertsövägen via Bodenvägen och Svartövägen.

Mellan Hertsöfältet och Svartön finns Gräsörenbron som enda vägkoppling. Bron bedöms vara i tillräckligt gott skicka för ökade flöden mellan Hertsöfältet och Svartön.

Kommunen är idag väghållare i väst för Svartövägen och Uddebovägen fram till Uddebovakten. Samt i öst för Hertsövägen och Gräsörvägen fram till Gräsörenbron. Inom industriparken, på Svartön är väghållaransvaret i huvudsak enskilt.



Väghållaransvar inom Luleå industripark (nuläge). Blått innebär kommunalt ansvar. Grönt innbär enskilt ansvar.

6.2.1 Trafik inom och utom industriparken

För att analysera hur en utveckling av industriparken kan påverka befintligt vägnät har tre utredningar tagits fram. Dessa syftar till att utreda befintligt vägsystem, analysera påverkan från tillkommande trafik samt eventuella alternativ. Som underlag har även en trafikutredning för detaljplan på Hertsöfältet använts.

De utredningar gällande trafik som tagits fram i området är:

- PM Trafikanalys Hertsövägen, Bodenvägen och Svartövägen, AFRY 2025-06-12
- Nyttoanalys Norrleden, WSP 2025-07-02
- Trafikutredning till ny detaljplan Hertsöfältet, AFRY 2025-06-26

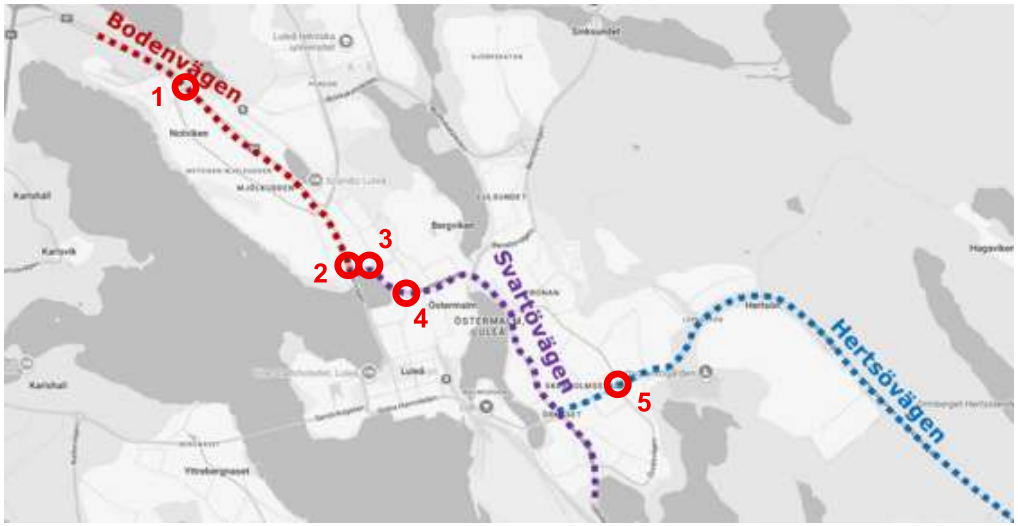
Trafikanalys Hertsövägen, Bodenvägen och Svartövägen

Som ett underlag till planprogrammet har en trafikanalys för tre viktiga tillfartsvägar till Luleå industripark; Hertsövägen, Bodenvägen och Svartövägen tagits fram. Syftet är att identifiera platser i Luleås vägnät där det redan idag, eller vid en framtida trafikökning finns risk för att trafiksituationen påverkas negativt i form av kapacitetsbrister eller trafiksäkerhetsbrister.

Sträckan har analyserats både för förmiddagens och eftermiddagens maxtimme med vardagstrafiken i nulägesåret (2024). De fem mest kritiska korsningar har analyserats i detalj; rondellen vid Rostbollen **(1)**, Bodenvägen/Svartövägen **(2)**, Svartövägen/Midgårdsvägen **(3)**, Svartövägen/Gammelstadsvägen **(4)** samt Hertsövägen/Kronbacksvägen **(5)**. Korsningarna illustreras i figuren nedan.

Resultaten visar att vissa korsningar redan idag är nära eller över sin kapacitetsgräns, särskilt under eftermiddagen. Korsningen Svartövägen/Gammelstadsvägen (punkt 4) är överbelastad västgående under eftermiddagens maxtimme och har en begränsad kapacitet (120 tillkommande fordon) för tillkommande trafik östgående under samma tid. Rondellen vid Rostbollen (punkt 1) har begränsad kapacitet under morgonens maxtimme i båda riktningarna (40 respektive 120 tillkommande fordon). Hertsövägen har däremot god kapacitet och klarar av betydligt mer trafik, särskilt i huvudflödet. Det finns dock andra faktorer som gör Hertsövägen olämplig för ytterligare trafik, framför allt transporter av farligt gods.

Tillkommande trafik har analyserats med ett räkneexempel vilket visar att redan vid mindre utveckling av en verksamhet på Svartön blir de mest kritiska korsningspunkterna i utredningen överbelastade under maxtimmen. Detta sker då verksamheten i räkneexemplet genererar 125 fordon i timmen och innebär att det bildas kö i rondellen vid Rostbollen samt korsningen Svartövägen/Gammelstadsvägen under maxtimmen.



Anslutningsvägar samt de fem mest kritiska korsningspunkterna.

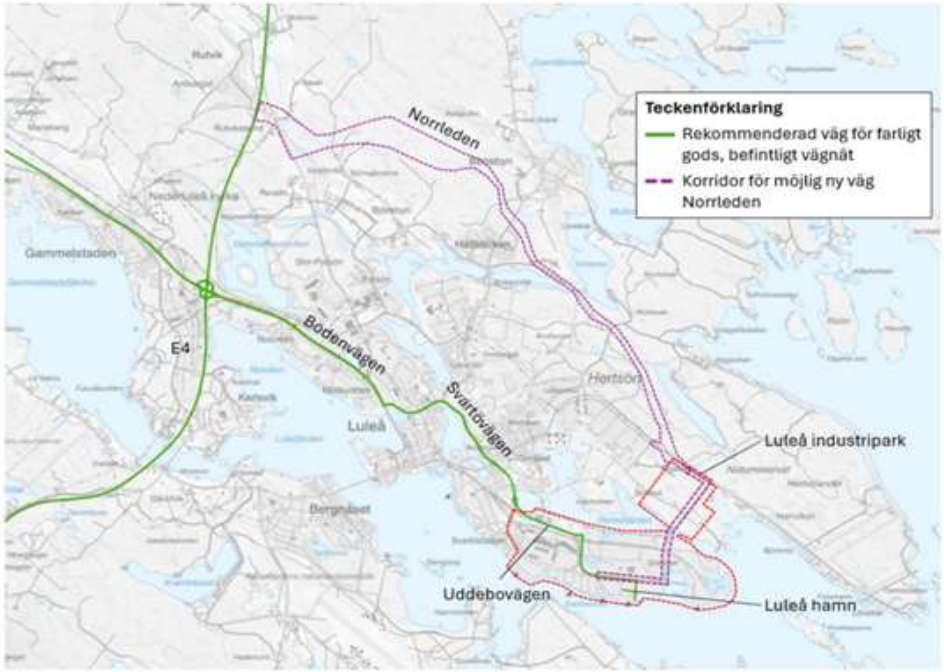
Nyttoanalys Norrleden

Vägkopplingen mellan väg E4 och industriparken innebär en cirka tio kilometers färdväg genom tätbebyggt område och begränsar möjligheterna för stadsutveckling inom Luleå. Redundansen i vägnätet saknas med anledning av att det finns få alternativ till denna vägkoppling, som har en så avgörande betydelse för transportsystemet och för samhället.

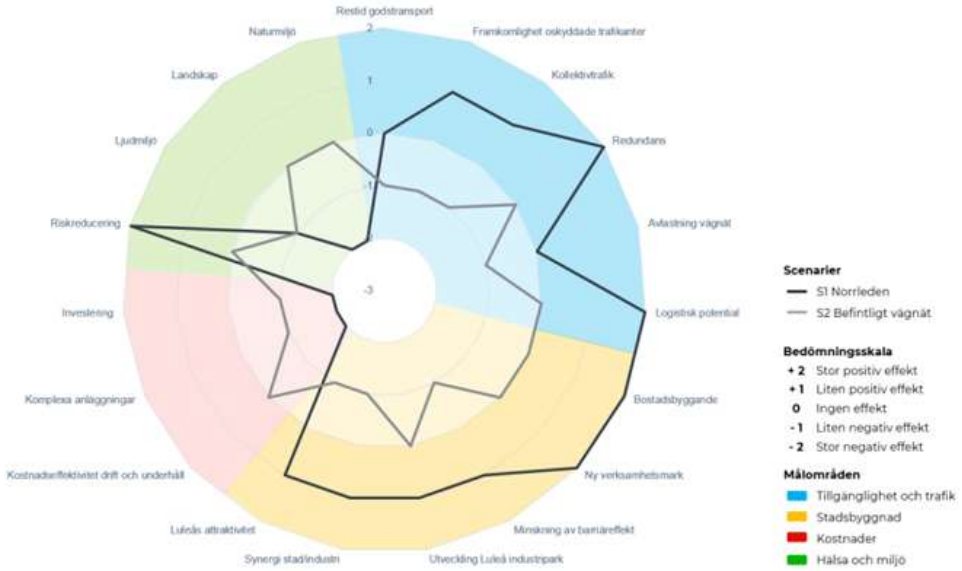
I Luleå kommuns översiktsplan finns en möjlig ny väg föreslagen, som kopplar samman väg E4 och Luleå hamn, norr om staden – Norrleden. Rapporten Nyttoanalys Norrleden blev färdig i juli 2025 och syftade till att samla in synpunkter från berörda aktörer samt i ett tidigt skede visa på nyttor och behov som kan uppstå i två möjliga scenarier för framtida vägkoppling mellan E4 och Luleå hamn:

- **Scenario 1** – Norrleden. En ny väg som kopplar samman E4 och Luleå hamn anläggs norr om staden.
- **Scenario 2** – Befintligt vägnät. Inga nya vägar anläggs och samtliga vägtransporter går även fortsättningsvis via befintligt vägnät.

I rapporten jämförs Scenario 1 och Scenario 2 och det är tydligt att Norrleden kan ha betydelse ur ett nationellt och regionalt perspektiv samt innebära lokala fördelar ur ett tillgänglighets- och trafikperspektiv och samtidigt ge stora nyttor för Luleås utvecklingsmöjligheter. Norrleden är dock förenat med en stor investeringskostnad, tillkommande kostnader för drift och underhåll samt behov av hänsyn till naturvärden, rörligt friluftsliv och landskapsbild - jämfört med att anpassa befintligt vägnät för framtida trafikmängder. En sammanfattande värderos, som visar resultaten av nyttoanalysen för de båda scenarierna.



Översiktskarta Norrleden och väg för farligt gods



Värderos Norrleden, scenario 1 och 2.

Trafikutredning Hertsöfältet

I samband med pågående detaljplaneläggning för industri på Hertsöfältet har en trafikutredning tagits fram. Syftet med trafikutredningen är att beskriva den planerade exploateringens påverkan på det befintliga vägnätet och i synnerhet Hertsövägen samt att föreslå en gynnsam vägstruktur för området kopplat till industrimark. Utredningen besvarar också om och hur området bör försörjas med kollektivtrafik och gång- och cykelinfrastruktur.

Den tillkommande exploateringen av Hertsöfältet och utveckling på Svartön förväntas leda till ökad trafik, både persontrafik, tung trafik och transporter med farligt gods, vilket främst kommer att påverka Hertsövägen. Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter på bostadsområdet Hertsön bedöms enligt utredningen inte försämras, tack vare befintliga planskilda passager. För att minska belastningen på centrala Luleå betonas vikten av Norrleden, som bör utformas som en primärväg med god framkomlighet till de nya industriområdena och Luleå hamn.

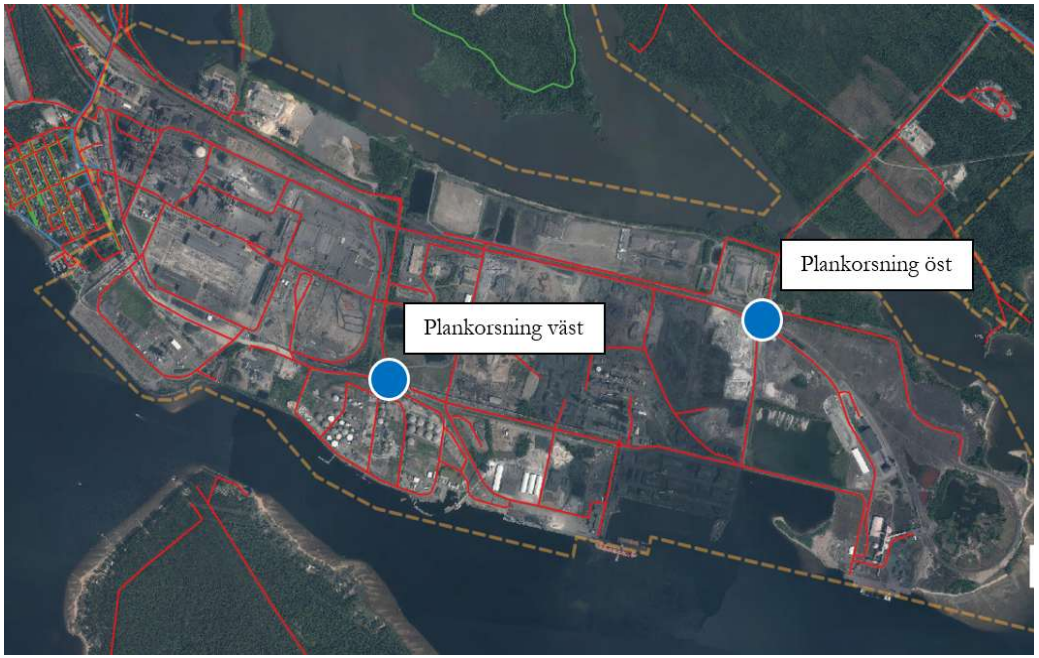
Inom planområdet Hertsöfältet föreslås gator med gång- och cykelvägar, där vissa sträckor bör ingå i Luleås huvudcykelnät och utformas enligt dess standard. Korsningar där gång- och cykelvägar och bilvägar möts bör hastighetsbegränsas till 30 km/h. Utredningen föreslår också hur anslutningar mot en framtida Norrled och mot Gräsörvägen bör dimensioneras för att hantera kommande trafik.

Utöver fysisk infrastruktur lyfts behovet av att främja hållbara transporter, exempelvis genom gröna resplaner för verksamheter och anställda.

6.2.2 Plankorsningar på Svartön

Inom industriparken finns två större korsningar av väg/järnväg i plan. En i väst, Uddebovägen/Bensinvägen och en i öst, Gräsörvägen. Trafik längs både väg och järnväg kommer i framtiden att öka. Hur god framkomligheten kommer att vara vid de två korsningarna är avhängigt hur många samt hur långa tåg som passerar eftersom detta påverkar tiden för bomfällning. För utvecklingen av industriparken har dessa korsningar analyserats gällande kapacitet och åtgärdsförslag.

Vilka åtgärder som kan komma att krävas är avhängigt trafikvolymer och utvecklingstakten. Löpande analys av förväntade trafikvolymer görs och utgör ett viktigt underlag vid fortsatt planering.



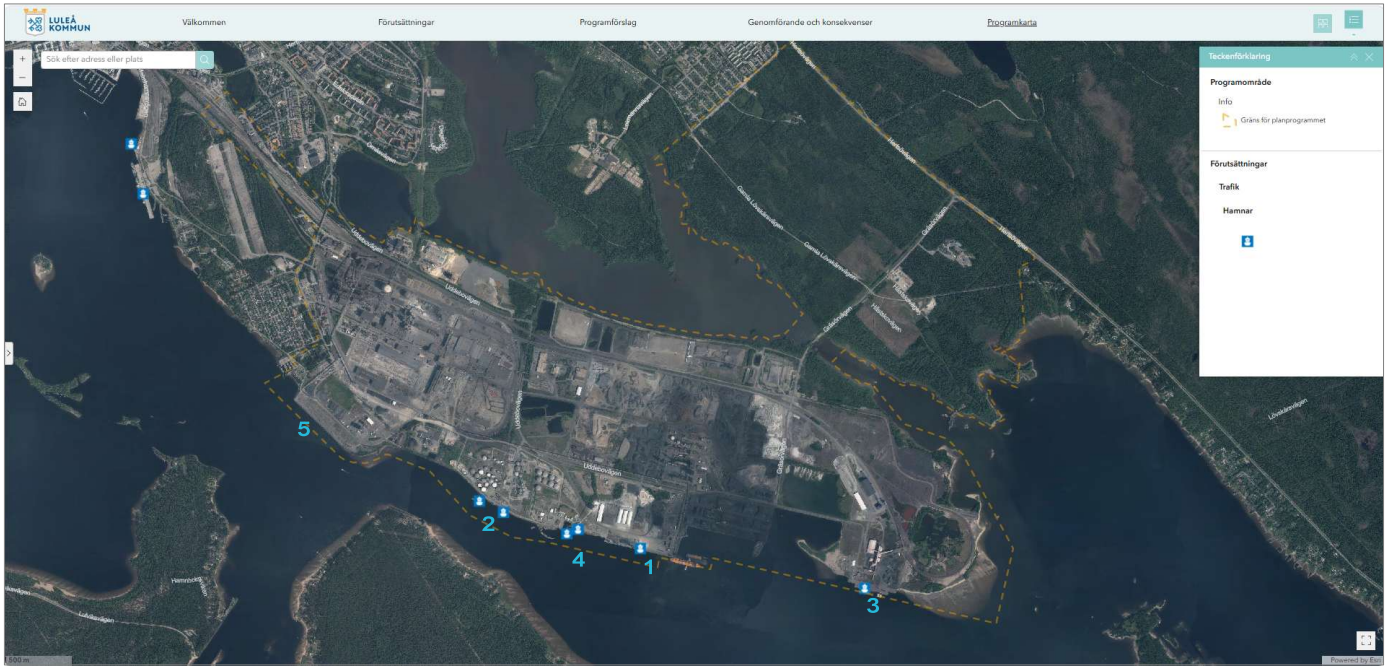
Väg/jvgkorsningar i plan på Svartön.

6.3 Sjöfart

Luleå hamn är Sveriges tredje största transporthamn och den nordligaste av Sveriges fem Corehamnar. Det innebär att hamnen i Luleå är strategiskt viktig och prioriterad för både Sverige och EU. De statliga isbrytarna har sin hemmahamn i Luleå, vilket möjliggör åretruntverksamhet och skapar tillgänglighet för omvärlden och regionen.

De delar av Luleå hamn, som ligger inom industriparken, utgörs av fem hamndelar

- **Victoriahamnen (1)** är en allmän kaj för främst torrbulk och här lastas/lossas miljoner ton gods årligen, främst material och råvaror för Norrbottens gruv-och stålindustri.
- **Uddebo Energihamn (2)** är också en allmän kaj men till skillnad från Victoriahamnen så används Uddebohamnen främst för flytande produkter.
- **Sandskär Malmhamn (3)** är LKAB:s utlastningskaj för järnmalm.
- Vid **Strömören (4)** finns Sjöfartshuset med Luleå Hamns huvudkontor. Strömörens kaj används för bland annat lossning av kalk och som förtöjningsplats för lotsbåtar, kustbevakning, F21 och Luleå hamns bogserbåtar.
- Den före detta **NJA-kajen (5)**, som nu benämns SSAB-kajen, är för tillfället inte i drift.



Hamnar i området.

I Luleå hamn sker planering och utbyggnad av hamnen med bakgrund av mångdubblad godsvolym, nya aktörer och nya varusegment. Projektet innebär en storskalig omdaning av hamnens kajer, upplagsytor samt farled för att kunna ta in större fartyg och mer gods. I och med denna sjötrafikökning väntas järnvägstransporterna öka markant

6.3.1 Projekt Malmporten

Genom projekt Malmporten fördjupas och breddas farlederna, och farledsutmärkningen moderniseras. Projekt Malmporten är ett samarbete mellan Luleå Hamn, Luleå kommun, Sjöfartsverket och Trafikverket som alla har olika ansvar i projektet. Sjöfartsverket och Luleå Hamn samordnar muddring i hamnen och farlederna samt uppdaterar farledsutmärkningen där Trafikverket är den aktör som finansierar arbetet med de allmänna farlederna. Projekt Malmporten görs via den nationella planen för infrastruktur. Av muddermassorna skapas nya landytor där Luleå Hamn ansvarar för att anlägga verksamhetsområden för den nya djuphamnen, vilket görs på uppdrag av Luleå kommun.

Den nya djuphamnen planeras kopplas samman med järnväg för att få anslutning till Malmbanan vilket innebär smidigare godsflöde till och från Norrbottens viktiga industrier. Att större och fullt lastade fartyg kan angöra Luleå hamn, leder till effektivare sjötransporter och minskad miljöpåverkan per ton fraktat gods.

Planeringen av projektet har fått medfinansiering från EU.

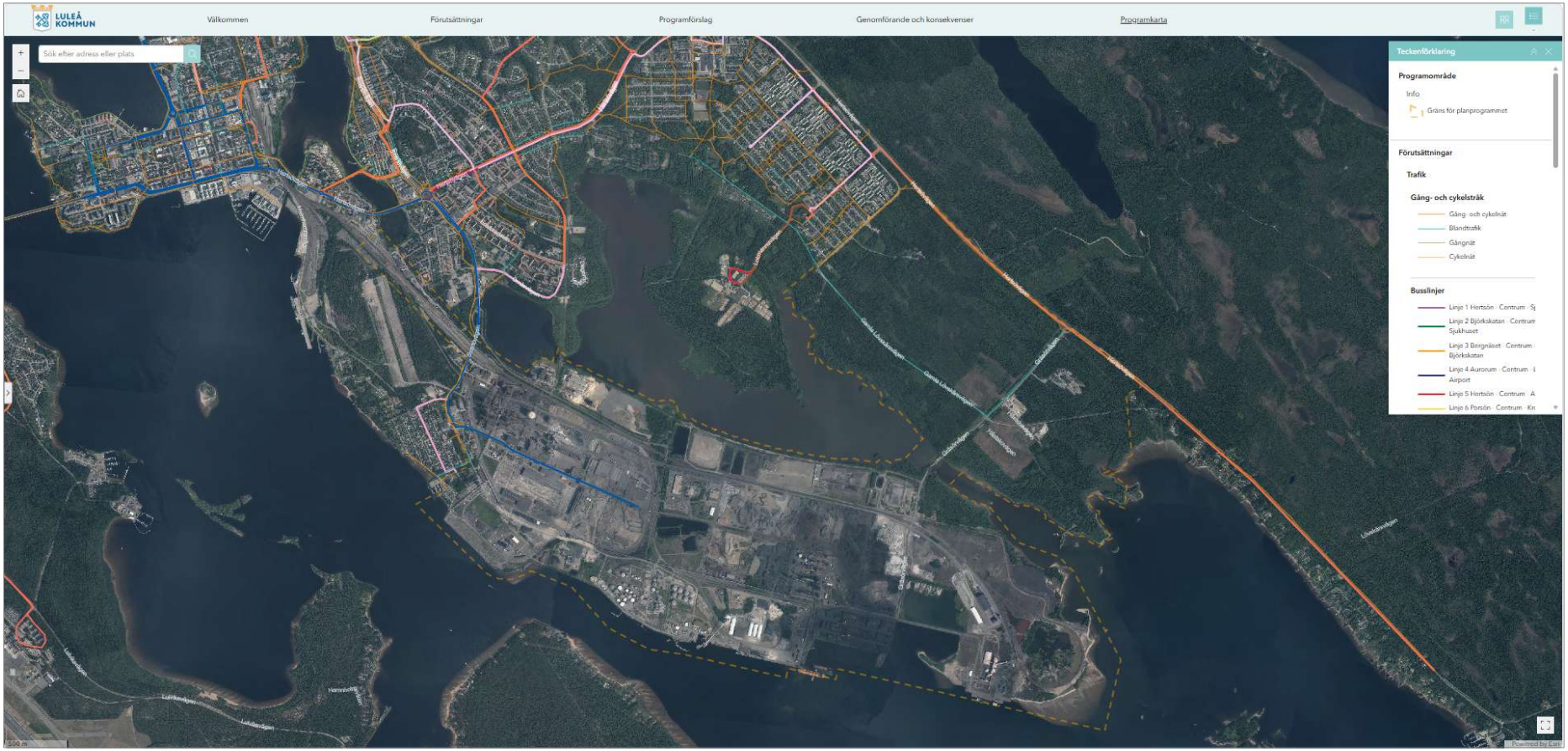


6.4 Kollektivtrafik

I nuläget finns ingen möjlighet att ta sig till industriparken med kollektivtrafik annat än till ett fåtal busshållplatser på avlägset avstånd längs Hertsövägen och i Svartöstaden, samt en hållplats med direktanslutning till SSAB. Med utgångspunkt i översiktsplanen och beslutade principer för smarta resor bedöms möjligheten till kollektivt resande till området som en prioriterad förutsättning.

6.5 Cykelnät

Befintligt cykelnät inom området är bristfälligt. Idag finns anslutning längs Hertsövägen samt till Svartöstaden. Ett stråk från bostadsområdet Hertsön mot befintligt stråk vid Lövskärsvägen finns. I övrigt föreslås det i översiktsplanen att ett nytt cykelstråk längs Svartöbrinken mot Svartöstaden anläggs.



Kollektivtrafiklinjer samt gång och cykelstråk i området.

7 Teknisk infrastruktur

Teknisk infrastruktur omfattar allmänna och enskilda ledningar som ofta grävs ner under jord alternativt går luftburet genom området.

7.1 Vatten och avlopp

Programområdet omfattas av verksamhetsområde för kommunalt vatten och spillvatten. Vid den norra strandkanten på Svartön finns befintliga VA-ledningar som aldrig varit i drift och skicket är oklart, dessa förväntas inte tas i bruk inom ramen för det aktuella programmet.

Vatten- och avloppsledningar ligger i gatumiljö längs Gräsörvägen, Uddebovägen, Hästskovägen och Hertsöfältsvägen. Ett omfattande VA-utbyggnadsarbete pågår för närvarande på Hertsöfältet, vilket beräknas pågå till år 2027–2028.

För tillkommande utbyggnadsområden på Svartön som idag är ett vattenområde (Skvampen och Malmporten) kommer det krävas ytterligare markutrymme för att säkerställa en framtida ledningskorridor för spillvattenledning med självfall mellan Victoriarondellen och Skvampen.

Kommunens största reningsverk, Uddebo, ligger inom programområdet. Reningsverket tar emot avloppsvatten från stora delar av Luleå och genomgår just nu en upprustning och utveckling.

Inom en snar framtid kommer det skärpta krav på rening av avloppsvatten att införas, vilket innebär att ytterligare reningssteg behöver byggas. Detta medför ett ökat behov av mark i anslutning till den befintliga reningsanläggningen.

För programområdet gäller de antagna allmänna bestämmelserna för användandet av Luleå kommuns allmänna vatten och avloppsanläggning, ABVA 2021. Det innebär att kommunen inte har skyldighet att avleda spillvatten vars beskaffenhet i ej oväsentlig mån avviker från hushållsspillvatten.

7.2 Dagvatten

Svartön omfattas inte av kommunalt verksamhetsområde för dagvatten och kommer inte heller upptas inom det vid genomförande av programmet. På Hertsöfältet kommer dagvattenanläggningar delvis vara kommunala och området kommer därmed att upptas som verksamhetsområde för dagvatten, förutsatt att området inte inkluderas i skalskydd. Att programområdet omfattas av olika principer för dagvattenhanteringen beror på områdenas olika förutsättningar. På Svartön har befintliga aktörer bedrivit verksamhet enskilt under en lång tid och kommun förfogar över mycket begränsade arealer mark. Anläggningar kommer därför även i fortsättningen vara enskilda och ansvaret tillfalla fastighetsägarna. För tillkommande industrimark på Hertsöfältet bedömer kommunen att det finns ett behov av att ordna allmän dagvattenanläggning för att inte riskera påverkan på människors hälsa och miljö. Allmän plats kommer därför att avsättas i detaljplaner för att säkerställa ytor för omhändertagande av dagvatten.

7.2.1 Dagvatten Svartön

Svartön består till största del av fyllnadsmaterial där ytorna har fyllts ut allt eftersom verksamhet på Svartön har utvecklats. I princip all yta på Svartön är ianspråktagen och antingen bebyggd eller utgörs av olika typer av upplagsytor och infrastrukturanläggningar. Dagvatten avleds mot samtliga omkringliggande vattenförekomster.

7.2.2 Dagvatten Hertsöfältet

Hertsöfältet består i dagsläget till största del av skogsmark. Området sluttar ned mot Sörbrändöfjärden och Hertsöfjärden i syd och sydväst. Inom området finns ett flertal vattendrag, diken och våtmarksområden som i nuläget omhändertar och avleder vatten till recipienterna Inre Hertsöfjärden och Sörbrändöfjärden. Harrbäcken som rinner igenom programområdet, över Hertsöfältet och mynnar i Sörbrändöfjärden är recipient för del av dagvattnet som inte infiltreras.

En dagvattenutredning (Afry, 2020) genomfördes inom ramen för den gällande detaljplanen på Hertsöfältet och dikessystemet enligt det framtagna förslaget på dagvattenhantering har börjat läggas ut på den östra sidan om Gräsörvägen. En ytterligare dagvattenutredning är under utredning för den utökade detaljplanen på Hertsöfältet (Norconsult). Den pågående utredningen föreslår likt den tidigare utredningen att svackdiken förläggs i fastighetsgräns för avvattning av kvartersmark och nya gator inom området. För ytterligare rening av dagvatten föreslås fyra dagvattendammar samt möjlighet att utöka med två översvämningsytor nedströms två av de fyra dammarna.

Utgångspunkten för höjdsättningen är att möjliggöra avledning med självfall via föreslagna svackdiken. Dagvattensystemet som föreslås kommer att kräva omfattande marknivåförändringar inom området.

7.3 Tekniskt vatten

Uttag och utsläpp av process- och kylvatten är aktuellt för industriparkens verksamheter. Enligt Luleå kommuns riktlinjer ska vattenkrävande verksamheter i första hand ordna egen vattenförsörjning för kyl- och processvatten vilket prövas i respektive verksamhets tillståndsansökan. Utredning pågår för att undersöka möjligheterna att samordna ett gemensamt systemen för kyl- och processvatten till området. Anslutning till ett sådant system kan därmed finnas i framtiden. Inre Sörbrändöfjärden har identifierats som en lämplig uttagspunkt för vattnet med intagsledningar till en gemensam pumpstation och processbyggnad på Getholmsskatan. Utlopp antas anläggas tillbaka till Inre Sörbrändöfjärden på ett betryggande avstånd från uttagspunkten. Processvattnet utgör en sluten krets och vattnet påverkas inte kemiskt eller på annat sätt från uttag till utlopp.

Uttag av processvatten klassas som vattenverksamhet och är således tillståndspliktig enligt 11 kap. miljöbalken. Vatten som har använts för kylning av process klassas som avloppsvatten och är därmed miljöfarlig verksamhet. Sådan verksamhet är anmälnings- eller tillståndspliktig enligt 9 kap. miljöbalken. Det är verksamhetsutövaren som ansvarar för nödvändiga utredningar, anmälningar, tillståndsansökningar och eventuella åtgärder kopplat till den egna verksamheten.

7.4 Elförsörjning

Sveriges elnät delas in i transmissionsnät, regionnät och lokalnät. Transmissionsnätet kallas även stamnätet och använder mycket hög elspänning, 220–400 kilovolt (kV). Regionnätet förgrenar sig från transmissionsnätet vidare ut till stora företag, viktiga samhällsfunktioner och lokala elnätsbolag. Regionnätet använder spänning på 30–150 kV. Lokalnätet (0,4–20 kV) levererar elen till hushåll, småföretag och resten av samhället.

Vattenfall Eldistribution AB och Luleå Energi AB har ledningsinfrastruktur inom programområdet. En befintlig transformatorstation finns vid norra strandkanten på den östra sidan om Gräsörvägen och försörjer befintliga verksamheter. Ledningssystem för el som försörjer befintliga verksamheter inom Svartön ligger idag markförlagda inom området med undantag för ett luftledningsstråk längs den norra strandkanten. Luleå Energi innehar tillstånd (koncession) för kraftledning (luftledning) längs den norra strandkanten på Svartön.

Utvecklingen av Luleå industripark förutsätter att kapaciteten på kraftnätet utökas avsevärt för att försörja industriernas planerade produktion. Svenska kraftnät planerar att dra nya 400 kV ledningar från Svartbyn, Boden till Hällmyran, Luleå som en del i industriomställningen. Ledningsutbyggnaden kommer att möjliggöra ett ökat effektuttag i regionen och bidrar även till att bibehålla stabiliteten och driftsäkerheten i transmissionsnätet. Svenska kraftnät ansökte om koncession (tillstånd) hos Energimarknadsinspektionen i slutet av 2025.

Samtidigt planeras det för en ny station i området kring Hällmyran från vilken Vattenfall Eldistribution AB i sin tur avser att ansöka om nätkoncession (tillstånd) för två nya 150 kV ledningar vidare till en ny station på Svartön. Ledningsstråket avser försörja industriparken i stort och vissa enskilda aktörer specifikt som har särskilt elintensiv verksamhet.

Luleå Energi AB uppförde nyligen en ny station på Hertsöfältet för att utöka sin förmåga att försörja fler verksamheter. Det finns även en befintlig nätstation uppförd av Luleå Energi på Svartön som varit den station som tillgodosett den allmänna kraftförsörjningen fram till nu.



7.5 Produkt- och processledningar

Inom området finns behov av processledningar mellan verksamheter och mellan verksamheter och Luleå hamn. En övergripande analys av ytbehov kopplat till ledningar har gjorts se rubrik 7.9 Ledningssamordning. Det finns idag begränsat med utrymme på kommunal mark och längs med vägar för processledningar. Samordning för att minimera ytbehoven är av stor vikt.

7.6 Fjärrvärme

Fjärrvärmenät finns längs Uddebovägen och löper förbi koksverket ut mot östra udden av Svartön. Fjärrvärmenätet sträcker sig även längs Strömörvägen vid Luleå hamn. Framtida fjärrvärmenät utreds tillsammans med LuleKraft.

7.7 Tele och datakommunikationer

Skanova och Lunet har ledningsinfrastruktur inom området.

7.8 Skyddsavstånd ledningsstråk

Genom markreservat kan kommunen reservera områden för allmännyttiga underjordiska ledningar och allmännyttiga luftledningar. I den gällande detaljplanen för Hertsöfältet (PL480) regleras ett sådant markreservat längs med Gräsörvägens östra sida för allmännyttiga underjordiska ledningar och luftledningar. Reservatet är 40 meter brett.

Längs Strömörvägen på sydvästra delen av Svartön finns en fjärrvärmeledning med bildad ledningsrätt.

Ett PM för ledningssamordning (Qlarius, 2025-10-31) avseende Gräsörvägen är framtaget som ett underlag till den pågående detaljplanen för Hertsöfältet och sammanställer och redovisar skyddsavstånd för de ämnen som initialt planeras inom området. Avstånden avser relationen mellan ledningarna och tar inte hänsyn till eventuella skyddsavstånd till arbetsplatser.

Skyddsavstånd för ammoniak och vätgas utgörs av flera faktorer, såsom koncentration, mängd, typ av hantering (lagring, transport, process), och vilka skyddsåtgärder som finns på plats. I Sverige är det Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) och Naturvårdsverket som ger vägledning kring skyddsavstånd.

LEDNINGSTYP	*FÖRLÄGGNING*	*SKYDDSAVSTÅND*
El - högspänning 150kV	Luft	– Brandfarligt material 50 meter – Explosiva ämnen 100 meter
Vätgas	Mark, frostfritt	– Avstånd till 130kV minst 100 meter – Avstånd till väg minst 12 meter
Ammoniak	Ovan mark på fundament	– 50 meter från friledning för högspänning 150 kV.
Tekniskt vatten	Mark, frostfritt	– 10 meter från friledning för högspänning 1-100 kV (vid metallrör för vatten och gas)

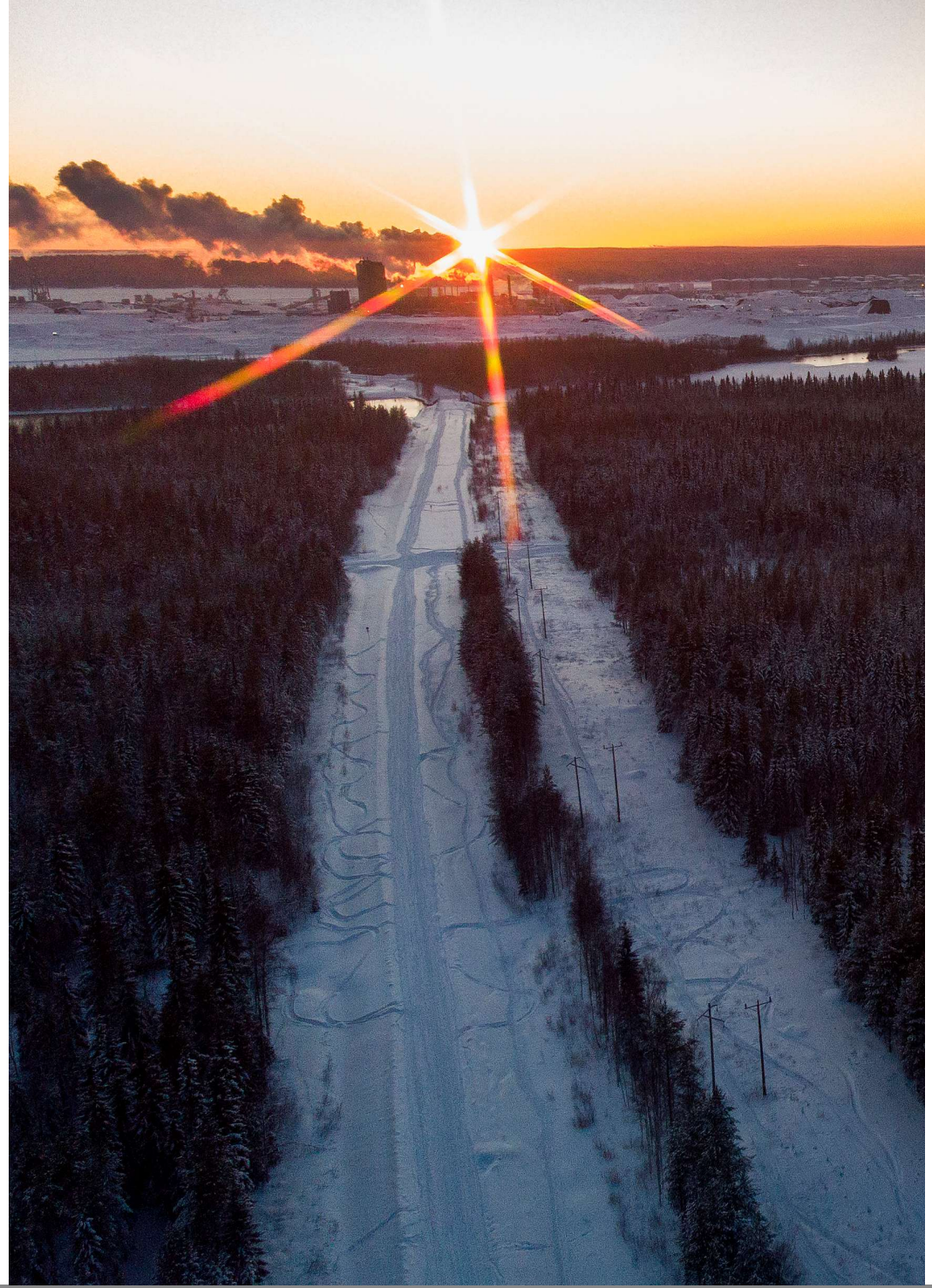
Tabell ledningstyp.

7.9 Ledningssamordning

Ett PM för ledningssamordning har sammanställts. I PM:et redovisas ytbehovet för planerade ledningar inklusive eventuella skyddsavstånd. Utredningen har studerat ett flertal sektioner på Hertsöfältet och Svartön.

För Svartön har ytanspråk för ledningsstråk studerats översiktligt i samband med förprojekteringen av Gräsörvägen.

Framtagna övriga ytbehov är översiktliga och för att bestämma ett exakt utrymmesbehov krävs att kommande ledningsägare projekterar och detaljstuderar sina utrymmesbehov. Fortsatt samordning av ledningar i området pågår.



8 Risker, hälsa och säkerhet

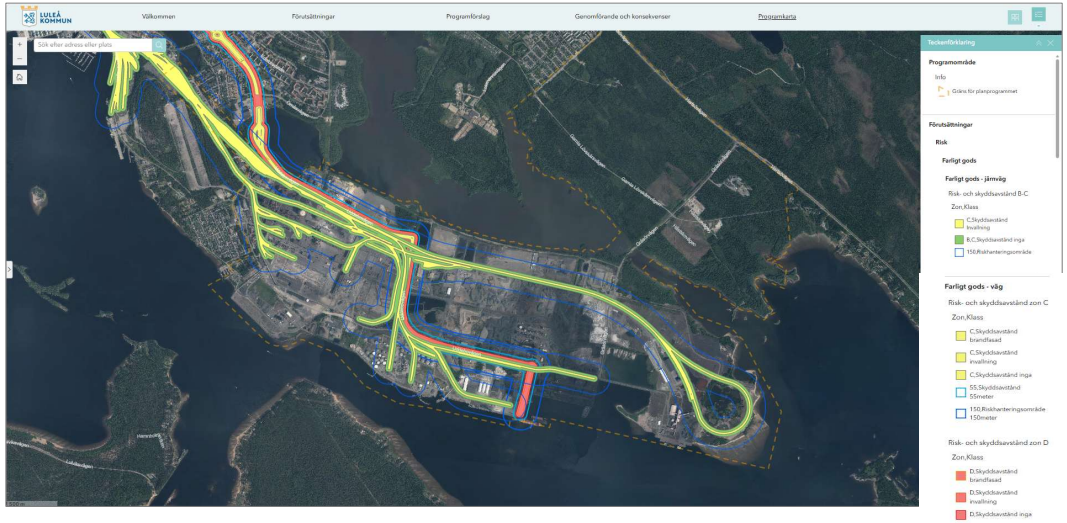
Risk-, hälso- och säkerhetsaspekter i fysisk planering handlar om att skapa trygga, hållbara miljöer som minimerar olyckor.

Människors hälsa och säkerhet ska beaktas i den fysiska planeringen. Översiktsplanen pekar ut programområdet för lokalisering av kraftigt störande verksamheter. Det innebär verksamheter som kan verka störade för omgivning på grund av exempelvis buller, transporter av farligt gods eller risker kopplat till kemikaliehantering. I befintliga och kommande detaljplaner samt miljötillstånd ska respektive risk- och säkerhetsaspekt fördjupas ytterligare. I detta planprogram redovisas aspekterna övergripande för att ge en samlad bild av områdets förutsättningar och utmaningar.

8.1 Farligt gods

Svartövägen och Uddebovägen är rekommenderade vägar för transport av farligt gods. Farligt gods transporteras även på järnvägen in till Svartön. Enligt riktlinjer från Norr- och Västerbottens länsstyrelser bör ett riskhanteringsavstånd från transportlederna på 150 meter tillämpas inom vilket bedömning av risker och behov av säkerhetshöjande åtgärder behöver göras.

Tillgängligheten för godstransporter till de östra delarna av Svartön samt till Hertsöfältet via rekommenderade leder är i dagsläget begränsad av skalskydd och delvis bristande vägstandard. Transporter av farligt gods via Hertsövägen är möjligt då det inte föreligger något förbud på vägen men bedöms olämpligt med avseende på den känsliga markanvändning som finns längs vägen samt avsaknad av säkerhetshöjande åtgärder. Att möjliggöra effektiva och säkra transporter av farligt gods till hela industriparken är en förutsättning för utvecklingen i området.



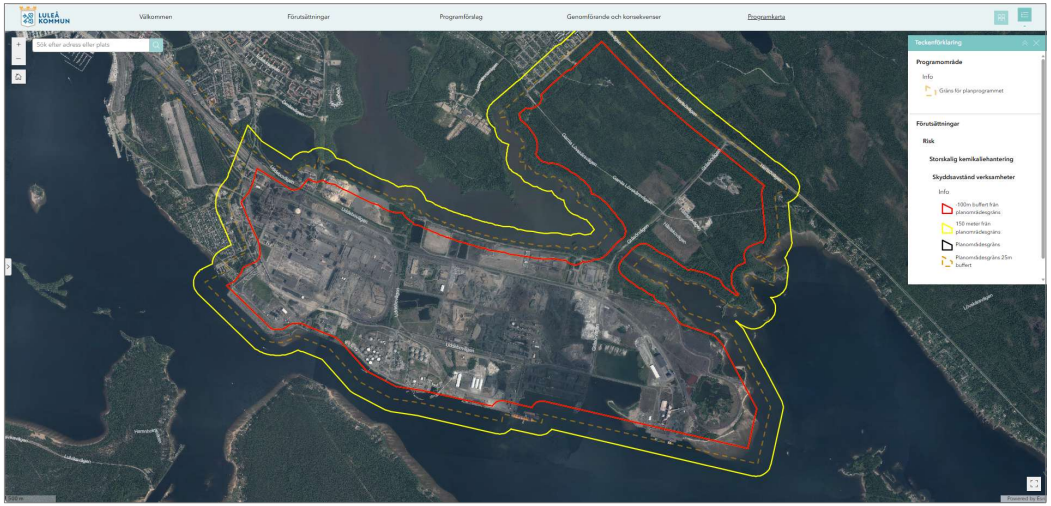
Transportled för farligt gods, väg och järnväg.

8.2 Verksamhetsrisker/Seveso Skyddsavstånd

Inom programområdet finns och planeras för flertalet tillståndspliktiga miljöfarliga verksamheter vilka alla har eller kräver tillstånd med specificerade villkor för hur verksamheten får bedrivas för att minimera olycksrisk och miljöpåverkan. I MSB:s (nuvarande MCF) vägledning om Samhällsplanering och riskhantering i anslutning till storskalig kemikaliehantering (MSB1053) används två riskhanteringsavstånd för att uppmärksamma problemområden och vägleda i beslut enligt PBL. Inom 100 meter från en Sevesoanläggning bör inte känslig bebyggelse uppföras. Känsliga miljöer är exempelvis bostäder, skolor, vårdlokaler och rekreationsområden som används av allmänheten. Inom 250 meter från anläggningen ska riskerna särskilt beaktas och möjligheterna att reducera konsekvenserna vara en avgörande faktor. Ett verksamhetsanpassat riskhanteringsavstånd utifrån den specifika verksamheten tas sedan fram när det är mer känt hur verksamheten kommer att bedriva sin verksamhet. Avstånden kan även förändras över tid i takt med att verksamheten utvecklas eller andra riktlinjer anpassas.

Riskhanteringsavstånd gäller dels mellan olika verksamheter, dels mot transportled för farligt gods vilket innebär komplexa riskförutsättningar för befintliga och planerade verksamheter inom programområdet. Lämplig placering av nya verksamheter ska föregås av riskbedömningar där alla riskaspekter analyseras.

Ett teoretiskt riskhanteringsavstånd enligt riktlinjerna har lagts ut, och beskriver därmed (schematiskt) förutsättningarna för etablering av Sevesoanläggningar inom industriparken. Riskhanteringsavståndet utgår från yttre markanvändningsgräns för industri och hamn och innebär att 100 meter in från den yttre gränsen bör ingen Sevesoanläggning uppföras (röd linje). Från den gränsen har sedan ett avstånd om 250 meter avsatts utåt från industriparken för att generera den skyddszon som det inom särskilt ska beaktas risker kopplade till Sevesoanläggningar.



Buffertzoner storskalig kemikaliehantering

8.3 Buller

Buller är oönskat ljud som utgör en risk för olägenhet och negativa hälsoeffekter för människor. Bullerpåverkan har därför stor betydelse för lokalisering av ny bebyggelse och stor vikt behöver läggas vid detta i planeringsskede för att minimera påverkan på omgivning utan att utvecklingsmöjligheter för de planerade verksamheterna omöjliggörs.

Industriparken påverkar omgivningen idag både genom industribuller och genom trafikbuller där villkor för båda delarna hanteras i de enskilda industriernas miljötillstånd.

Nedan listas de utredningar som hittills har genomförts och upptas som underlag till gällande detaljplaner inom industriparken:

- Detaljplan för del av Hertsön 11:1 m fl. Hertsöfältet
    - Bullerutredning Hertsöfältet 2018.
    - Trafikbullerutredning Hartsövägen 2020.
- Detaljplan för del av Svartön, del av Svartöstaden 13:36, Svartön Norra (SSAB)
    - Bullerutredning Tillståndsansökan SSAB Luleå, 2023.
- Detaljplan för del av Svartön, del av Svartön 18:17 m fl., Svartön Östra (ReeMAP)
    - PM Utlåtande industribuller 2024.

Buller längs Hertsövägen har även utretts kopplat till detaljplanen för Hertsöheden etapp 1 (Brekke & Strand Akustik AB, 2024-12-12. Bullerutredning för Hertsöheden, Luleå). Utredningen beskriver flera möjliga scenarion för trafikbullersituationen och i maxscenariot finns viss bullerproblematik som innebär att bostädernas planlösning till viss del kan behöva beaktas alternativt att bullerskärm i viss utsträckning kan behöva uppföras. Kommunen förespråkar en utveckling av Norrleden vilket skulle innebära lägre bullernivåer än i maxscenariot och inga åtgärder skulle därmed krävas.

Det är även känt att det i tillståndsprocesser som pågår parallellt med detaljplaner har utretts buller, bland annat för allvädersterminalen (inom fastigheterna Svartön 18:17 och 18:20), för projekt Malmporten och utfyllnad av Skvampen, för utbyggnad och nya kajer vid Uddebohamnen och för Talgas framtida verksamhet på Hertsöfältet.

Då buller utreds i samband med detaljplaner, tillstånd och bygglov samt förändringar i detalj sker löpande blir en kumulativ bedömning av buller snabbt inaktuell. Buller kommer ev. att öka i vissa riktningar från industriparken samtidigt som det är troligt att buller i andra riktningar kommer att minska.

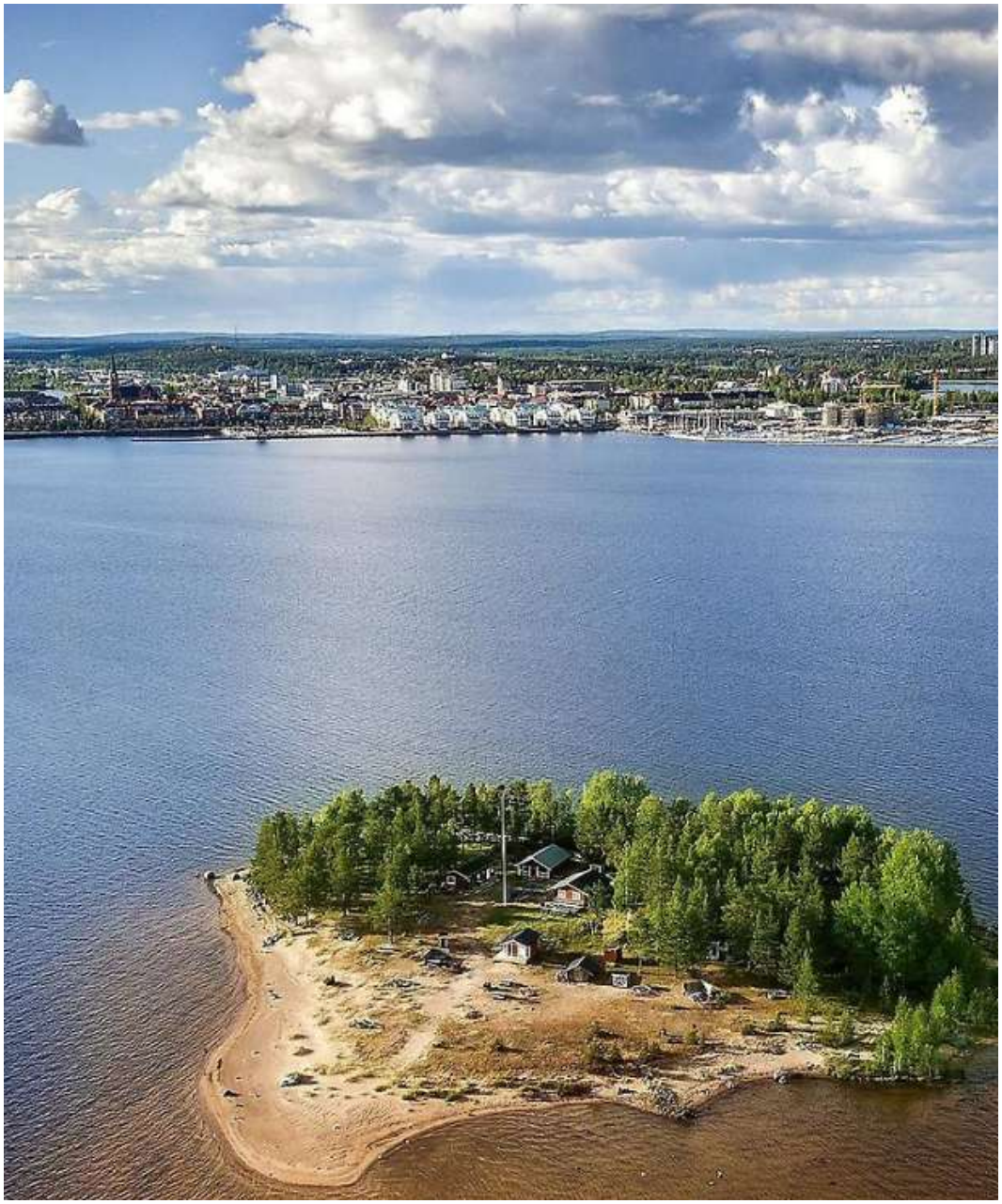
8.4 Översvämning till följd av skyfall och havsnivåhöjning

Skyfall innebär att en större mängd nederbörd faller inom en kort tid och ger ofta översvämningar när stora vattenmängder samlas i lågpunkter. Problem med skyfall försvåras ju större del av markytan som är hårdgjord och därmed inte kan infiltrera vattenmängderna på naturligt sätt.
Inom Svartön finns flera lokala lågpunkter som riskerar att översvämmas vid kraftigt regn. För Hertsöfältet har den gällande detaljplanen tagits fram utifrån en övergripande dagvattenhantering som bygger på att dikessystem utformas för att minimera risken för översvämning vid kraftig nederbörd. Eftersom stora delar av

programområdet består eller kommer att bestå av hårdgjorda ytor blir utformningen av flödesvägar för och omhändertagande av nederbörd extra viktigt. Programområdet ska kunna hantera ett 100-årsregn med relevant klimatfaktor som tar höjd för kända klimatförändringar, genom dagvattenlösningar samt genom höjdsättning för att minimera risken för problem och översvämningar vid skyfall. Nationella och lokala riktlinjer för klimatanpassning uppdateras kontinuerligt och ska vara vägledande för arbetet med anpassning till och riskbedömningar av ett föränderligt klimat.

Inom programområdet finns flera samhällsviktiga funktioner så som Uddebo avloppsreningsverk och Luleå hamn. I Luleå kommuns Riktlinjer för klimatanpassning beskrivs hur samhällsviktiga funktioner och strukturer samt markanläggningar, byggnader och övrig infrastruktur ska utformas översvämningssäkra utifrån kända klimatfaktorer. Höjdsättning ska beaktas för att skada på byggnader och anläggningar ska undvikas.

Även havsnivån förväntas höjas till följd av ett förändrat klimat. I Luleå väntas dock landhöjningen kompensera en stor del av havsnivåhöjningen fram till år 2100.



8.5 Förorenad mark

Till följd av att det bedrivits industriell verksamhet på Svartön i drygt 80 år och att hantering av avfall, schaktmassor och kemikalier har följt äldre tiders hantering är mark och grundvatten inom området mer eller mindre förorenade. För flera ämnen har det uppmätts halter som överskrider Naturvårdsverkets generella riktvärden för MKM (mindre känslig markanvändning) i jorden.

På Hertsöfältet har det vid brandövningsfältet använts brandsläckningsskum innehållande högflorerande ämnen vilket lett till markföroreningar. Föroreningarna tillhör gruppen PFAS som är en grupp persistenta organiska ämnen med hög motståndskraft mot såväl kemisk som biologisk nedbrytning. Det är därför sannolikt att föroreningar kommer att finnas kvar under mycket lång tid framöver och att de sakta kommer att röra sig nedströms mot Sörbrändöfjärden. I och med detaljplanen för Hertsöfältet är en utredning gällande markföroreningar under framtagande för brandövningsfältet.

Länsstyrelsen tillhandahåller en karta över områden som är eller kan misstänkas vara förorenade och som Länsstyrelsen eller kommunen bedriver tillsyn över. Observera att det är fler än Länsstyrelsen som har information om förorenade områden varför kartan inte utgör en fullständig bild.

Områden inom Luleå industripark är förorenade i olika omfattning. Sanering av mark kan komma att krävas beroende på den framtida markanvändningen. Huruvida sanering ska genomföras samt hur detta i så fall ska göras hanteras i kommande skeden.

8.6 Framkomlighet för utryckningsfordon

Eftersom det finns miljöfarlig- och Sevesoverksamhet inom området är det viktigt att brandskyddet utformas på ett effektivt sätt för att möjliggöra räddningstjänstens insats.

Framkomligheten via Svartövägen och Hertsövägen för räddningstjänsten till industriparken bedöms som god vid ett fullt utbyggt område, under byggskedet ökar trafiken och framkomligheten kan komma att begränsas. Att programområdet kan anslutas från flera håll förbättrar förutsättningarna för räddningstjänstens insatser.

Den kommunala räddningstjänstens samarbete med aktörernas egna räddningstjänster är viktig att samordna. Inom programområdet, på Hertsöfältet finns mark reserverat för funktioner för räddningstjänst, för att insatstid och operativ förmåga i industriparken ska stärkas.

8.6.1 Släckvatten

Vid brand är det viktigt att vidta rätt åtgärder för att skydda människors hälsa och miljön. Släckvatten är det vatten som avrinner från platsen efter en släckning av branden. Släckvatten är ofta kraftigt förorenat med ämnen från branden. Halten av förorening beror på vad som brunnit samt om det har tillsatts ämnen i släckvattnet för att effektivare bekämpa branden.

Det finns risk för spridning och exponering av föroreningarna till mark, grundvatten och recipienter om inte släckvattnet kan hindras från att spridas. Förslag på möjliga lösningar är ventiler på dagvattenanläggningarnas utlopp, släckvattendepåer i anslutning till diken samt magasin eller mur vid gata för invallning av släckvatten.



PROGRAMFÖRSLAG

I detta kapitel beskrivs programförslaget. Programförslaget är uppdelat tematiskt. Under respektive tema/rubrik finns en generell beskrivning samt inriktning för föreslagen utvecklingen beskriven.

Läshänvisning:

*Uppspaltade teman under "**Fortsatt planering**" ska hanteras vid fortsatt planläggning, där vidare avvägningar eller anpassningar behöver göras.*

*Där programförslaget avväger, samordnar eller prioriterar motstående intressen redogörs det som ett **"Ställningstagande"**.*

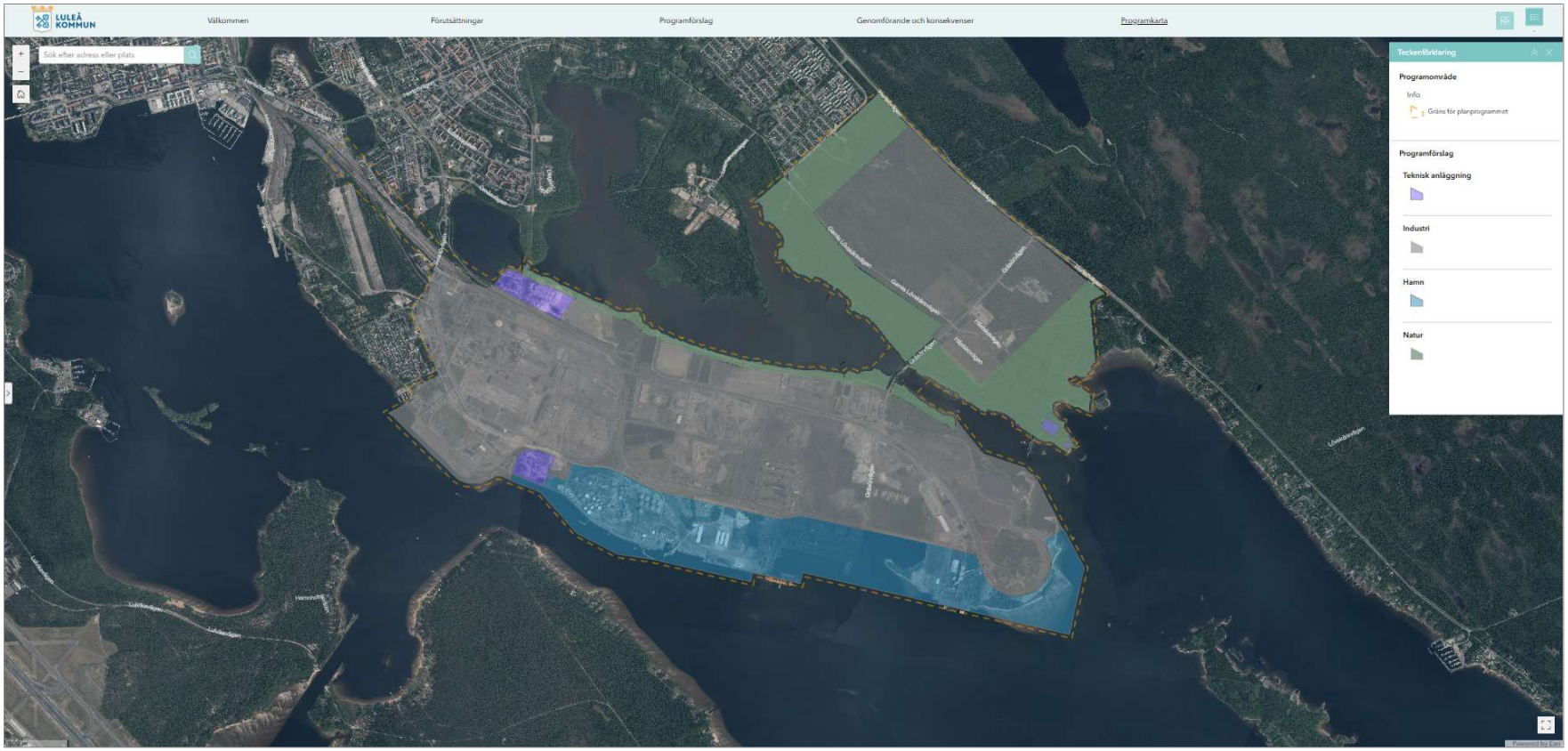
1 Så utvecklas Luleå industripark

Planprogram Luleå industripark tar avstamp i kommunens översiktsplan. I översiktsplanen pekas Svartön och Hertsöfältet ut som primär lokalisering för verksamheter och industrier som kan vara störande för sin omgivning och där kopplingen till hamn och järnväg är avgörande.

Genom planprogrammet eftersträvas transparens och en tydlig målbild som samtliga aktörer tillsammans på lång sikt kan verka för. Luleå industripark är en stor arbetsplats och tar stora arealer i anspråk. Det ställer höga krav på god funktion och logistisk men också för att så långt som möjligt bibehålla och främja långsiktigt hållbara miljöer inom och utanför programområdet. Planprogrammet redovisar kommunens intentioner för den övergripande planeringen av industriparken.

Planprogrammet föreslår en utveckling som skapar förutsättningar för effektiva kommunikationer där Luleå hamn är primär målpunkt och järnvägen ska vara dess starkaste länk från havet till land. Industriparken bedöms, genom att vara logistiskt välplacerad, ha kraft att attrahera aktörer som kan leda industrins omställning och skapa mervärde långt utanför Norrbottens gränser.

En gemensam planering som anger utgångspunkter och mål förenklar kommande planeringsprocesser och kan ge stora tidsvinster. Planprogrammet skapar möjligheter att fatta grundade beslut trots de ständigt föränderliga förutsättningarna som utvecklingen inom industriparken innebär. Nedan redovisas kommunens förslag och ställningstaganden för utvecklingen.



2 Markanvändning

Luleå industripark ska vara ett företagskluster för industriell verksamhet med Luleå hamn som central funktion. Genom stark industriell symbios, välfungerande infrastruktur och hamn med god kapacitet skapas förutsättningar att uppnå områdets fulla potential. Planprogrammet pekar ut markområden där utveckling av hamn eller industriverksamhet föreslås, viktiga stråk för infrastruktur samt var det finns begränsningar att ta hänsyn till. Företräde ges till sådan användning som från allmän synpunkt medför en god hushållning av resurser och främjar en hållbar utveckling.

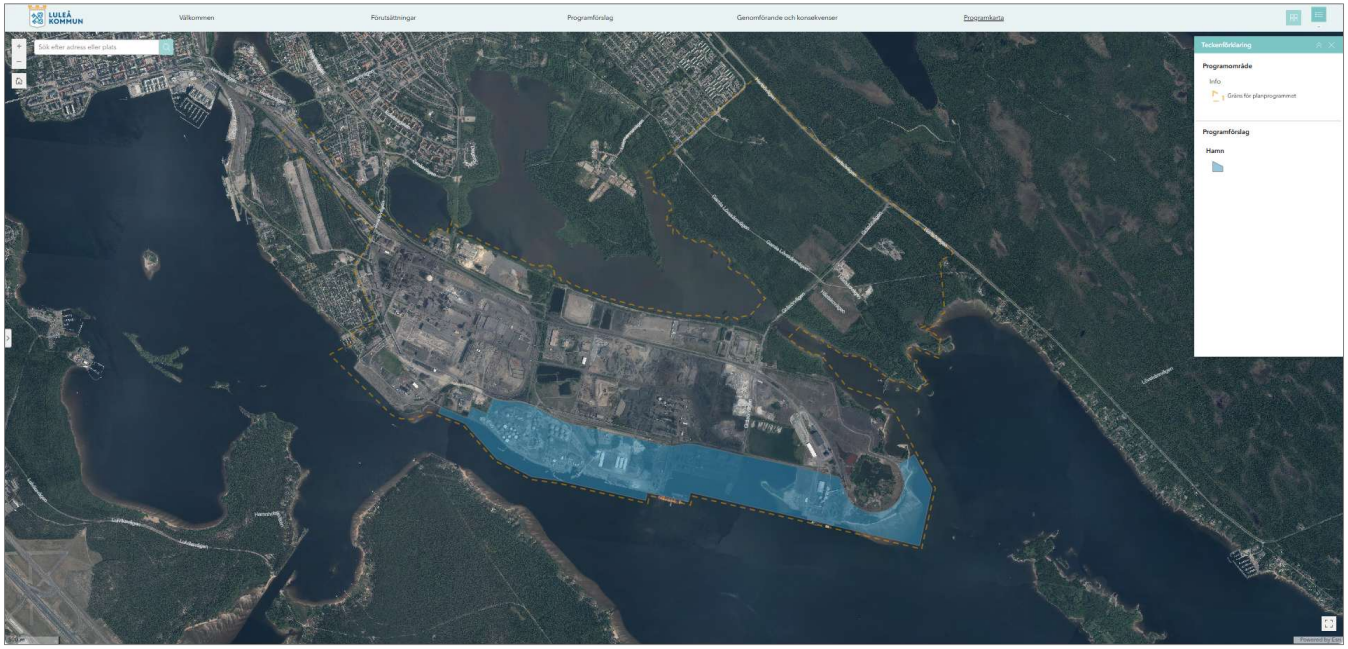
Huvuddelen av industriparken pekas ut för industriverksamhet eller hamn, samt teknisk anläggning. Industri och hamn kan ha överlappande ytor varför gränserna mellan användningarna inte ska ses som exakta. Markanvändningen industri har i sig inte några begränsningar och möjliggör för verksamheter som kan vara störande och innebära risk för om omgivningen exempelvis gällande buller eller utsläpp. Vilka risker som föreligger för respektive verksamhet samt hur dessa eventuellt behöver hanteras eller minimeras regleras i respektive verksamhets miljötillstånd.

2.1 Delområde hamn - Luleå hamn

Utpekat hamnområde säkerställer befintliga ytor samt utvecklingsområden för riksintresset Luleå hamn som är en strategiskt viktig och prioriterad hamn för både Sverige och EU. Hamnens funktion kopplat till industriernas omställning bedöms öka markant i framtiden. Precisering av riksintresset Luleå hamn pågår.

Utbyggnad av Luleå hamn innebär att framtida godsvolymer kan hanteras. Funktioner som järnvägsanslutningar med järnvägsterminal, kajer och allvädersterminal samt nya ytor för hantering av gods är nödvändigt.

Genom projekt Malmporten fördjupas och breddas farlederna, och farledsutmärkningen moderniseras. Av muddermassorna kan sedan nya landytor tillskapas för lagring och hantering av gods. Den nya djuphamnen planeras kopplas samman med järnväg för att få anslutning till Malmbanan.



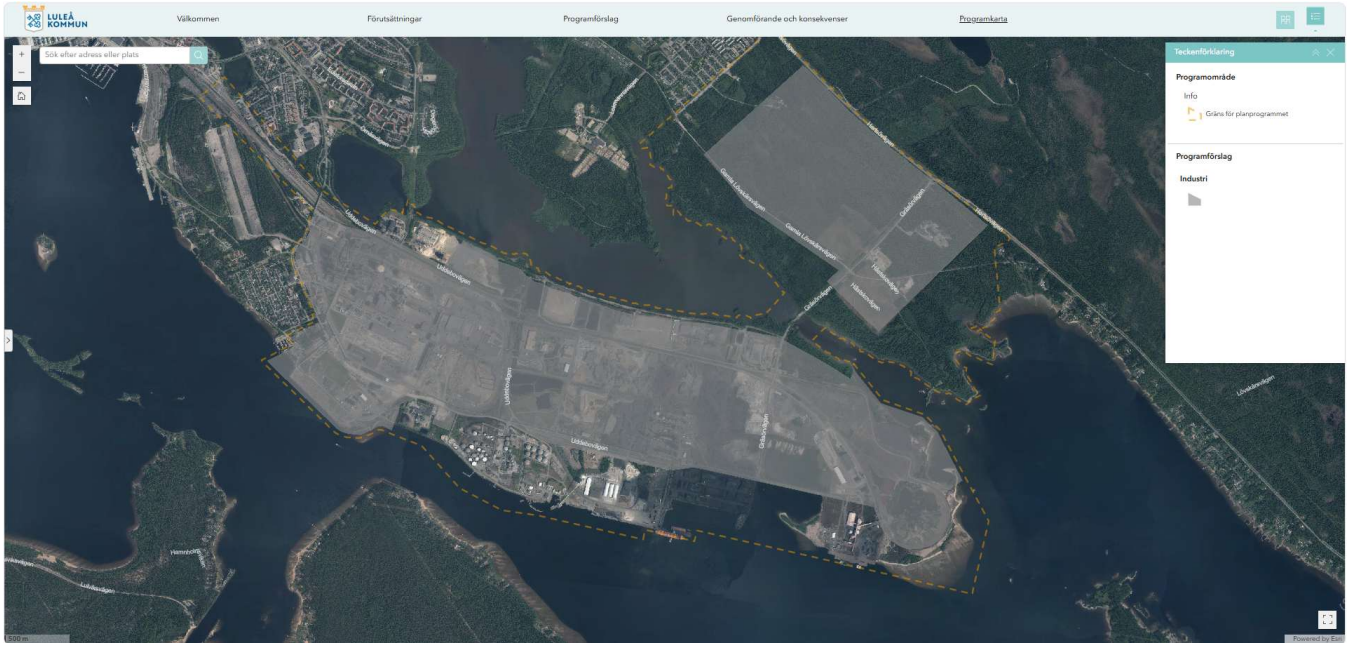
Fortsatt planering hamn

- Planläggning och andra åtgärder inom området ska beakta riksintresset Luleå hamn. Utvecklingen har direkt koppling till riksintresset industriell produktion samt riksintresset totalförsvar.
- Riksintresse för anslutande vägar till hamnen (Bodenvägen, Svartövägen och Uddebovägen) ska beaktas vid utveckling på Svartön. Påverkan behöver beaktas för vägarna både inom och utanför programområdet.
- Byggnader och andra högre objekt ska beakta totalförsvarets påverkansområden gällande hänsyn till höjdrestriktioner. Samråd ska ske med Försvarsmakten och Luftfartsverket i ett tidigt skede.
- Kopplingen för transporter mellan hav och land ska utvecklas och förstärkas.
- Inom hamnområdet ska järnvägsanläggningen byggas ut i takt med ökade flöden. Utbyggnad av järnväg ska i övrigt samordnas med resterande järnvägssystem.
- Utvecklingen av hamnen ska säkerställa TEN-T hamn och allmän hamn.

2.2 Delområde industri - Svartön

Svartön har historiskt varit en viktig plats för förädling av mineralfyndigheter och närheten till hamn och järnväg skapar möjlighet för industriell utveckling. Området innehåller stora och viktiga industrianläggningar. Nästan hela Svartön, öster om det nuvarande stålverket, är etappvis utfyllt med utfyllnadsmassor bestående av uppmuddrat material. Stålproduktionen på Svartön är av nationell betydelse och sedan hösten 2025 utpekat som riksintresse. Platsen är särskilt lämplig utifrån sin beskaffenhet och sitt geografiska läge genom tillgång till hamn och järnväg

All mark inom området bedöms lämplig för industri. En fortsatt utfyllnad och utökning av industrimark planeras.

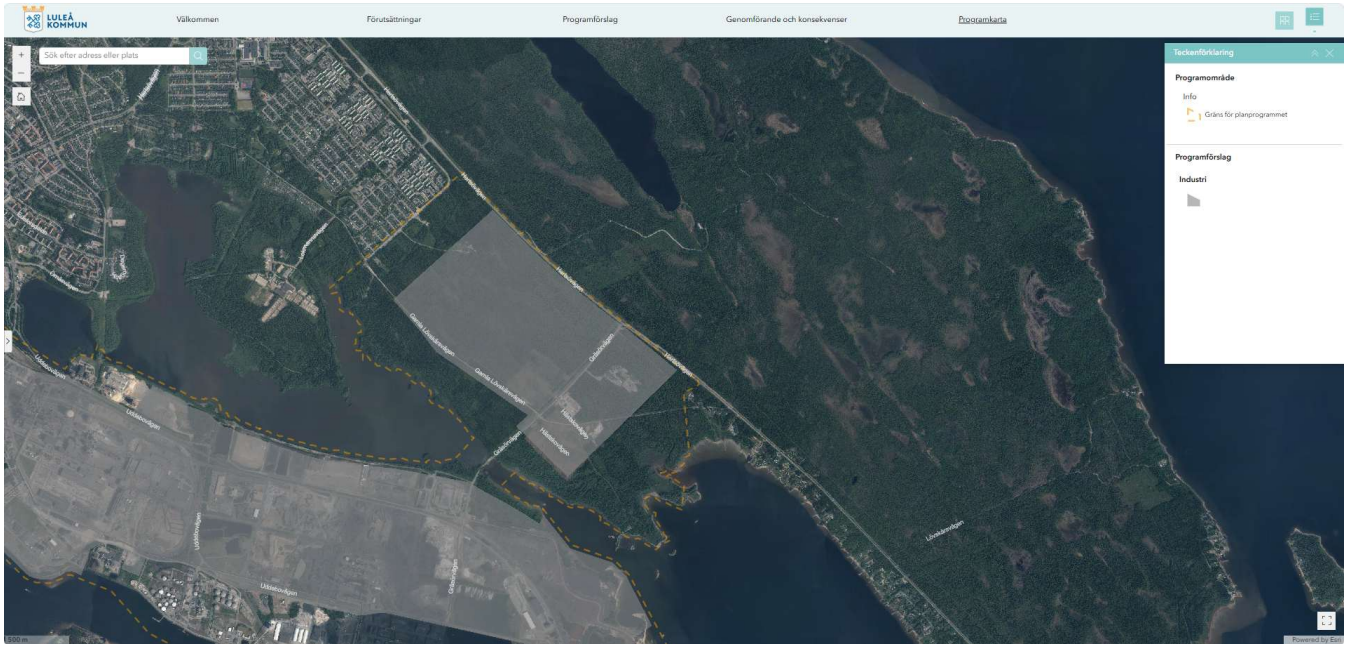


Fortsatt planering Svartön

- Planläggning och andra åtgärder på Svartön ska beakta riksintresset industriell produktion. Utvecklingen har direkt koppling till riksintresset Luleå hamn samt riksintresset totalförsvar.
- Riksintresseområde för anslutande vägar till hamnen (Bodenvägen, Svartövägen och Uddebovägen) ska beaktas vid utveckling på Svartön. Påverkan behöver beaktas för vägarna både inom och utanför programområdet.
- Byggnader och andra högre objekt ska beakta totalförsvarets påverkansområden gällande hänsyn till höjdrestriktioner. Samråd ska ske med Försvarsmakten och Luftfartsverket i ett tidigt skede.
- Vid utveckling i de västra delarna av Svartön ska skyddszon mot Svartöstaden beaktas.allmän hamn.

2.3 Delområde industri - Hertsöfältet

Hertsöfältet är ett skogsområde som sedan 2020 är planlagt för industri. Det finns stor potential för utökning av industrimark på Hertsöfältet med hänsyn till områdets placering och areal. Området möjliggör för en fortsatt utveckling av industriparken med en tydlig länk till riksintresset Luleå hamn och riksintresse stålproduktion.



Fortsatt planering Hertsöfältet

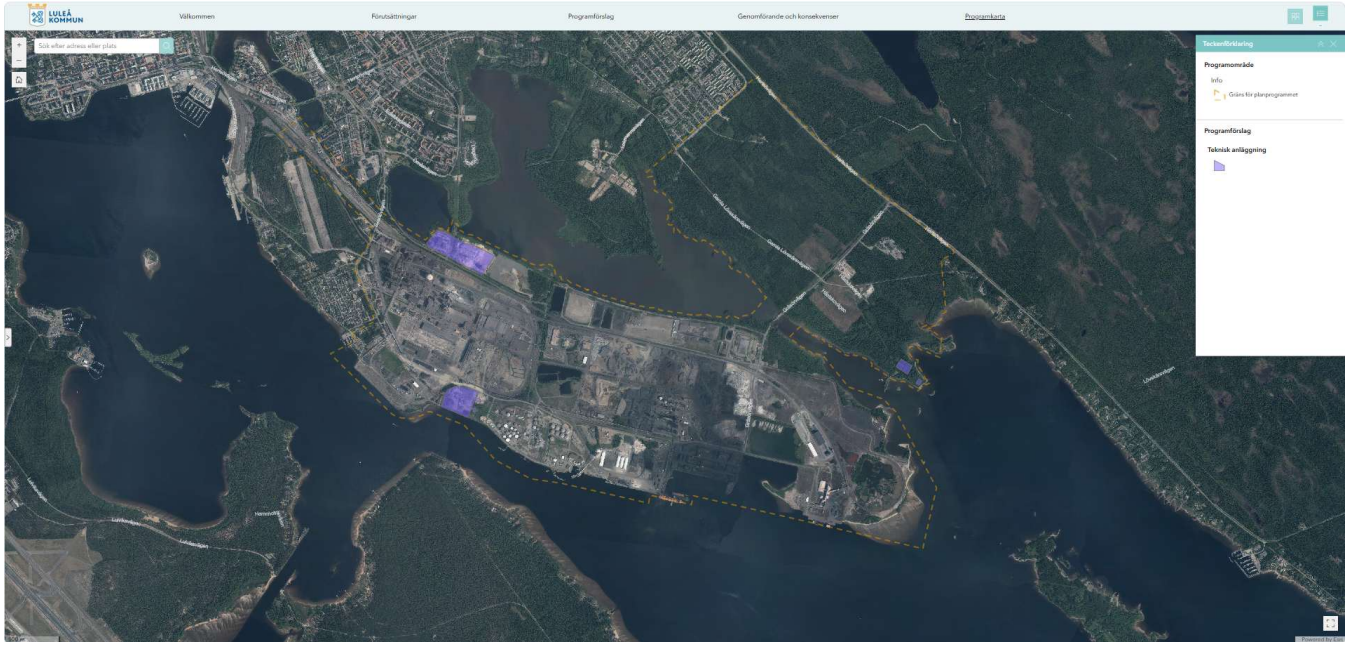
- Skyddszon mot befintligt bostadsområde ska beaktas med tanke på risk, hälsa och säkerhet. Mark för verksamheter, som är mindre störande för omgivningen, kan fungera som buffertzon.
- Skogsområden tas i anspråk varför naturvärden kommer att påverkas, eventuella skyddsåtgärder ska utredas i kommande planering.
- Byggnader och andra högre objekt ska beakta totalförsvarets påverkansområden gällande hänsyn till höjdrestriktioner. Samråd ska ske med Försvarsmakten och Luftfartsverket i ett tidigt skede.

2.4 Delområde teknisk anläggning

I takt med att tekniken förändras och kunskapen ökar om vår miljö så kommer också ny lagstiftning, nya direktiv och krav på våra reningsverk. För att det ska finns möjlighet att utöka och utveckla Uddebo reningsverk pekas området öster om befintligt reningsverk ut för markanvändning teknisk anläggning. Exakt yta som behövs för utökning är under utredning. Ett reningsverk är av stort allmänt intresse.

I den nordvästa delen av programområdet ligger Luleå krafts anläggning. Detta område ska fortsatt användas för den tekniska anläggningen som förser Luleå stad med fjärrvärme.

På Getholmskatan avsätts i programmet ytor för tekniska anläggningar för att möjliggöra uppförande av pumpstation och processbyggnad som kan komma att krävas för det industrivattensystem som föreslås anläggas gemensamt för aktörer inom industriparken.





Ställningstaganden – Markanvändning

- Riksintresse Luleå hamn är en prioriterad funktion inom industriparken och dess behov av ytor ska prioriteras för att stärka intresset.
- Riksintresse industriell produktion ingår i en funktionell kedja tillsammans med riksintresset Luleå hamn samt riksintressen för totalförsvar. Dessa intressen ska samordnat värnas och prioriteras för att gemensamt stärka industriparken.
- Industri eller verksamhet med en tydlig länk till Luleå hamn eller industrierna inom området, ska prioriteras. Exempelvis vad gäller kommunal mark eller tillgång till infrastruktur eller logistik.
- Luleå hamns verksamhetsområde ska prioriteras för kajnära verksamhet.
- På Hertsöfältet ska delar av befintliga naturområden bevaras och andra omvandlas till markanvändning industri eller verksamhet.

3 Transportinfrastruktur

För att uppnå industriparkens fulla potential krävs goda förbindelser med omvärlden. Att transportinfrastrukturen fungerar på ett effektivt sätt är av betydande intresse för regionen men också för Sverige. Majoriteten av det som tillverkas inom industriparken exporteras samtidigt som huvudparten av råvarorna transporteras in via järnväg eller hamn. Detta ställer höga krav på en effektiv och tillgänglig infrastruktur. Genom att säkerställa och skapa förutsättningar för riksintresset Luleå hamn stärks kopplingen mellan hav och land. Ett driftsäkert järnvägsnät inom industriparken med direkt anslutning till Luleå bangård och vidare ut mot Malmbanan är en förutsättning för att säkerställa fortsatt utbyggnad och omställning av industrin. Vägnätet är ett komplement till järnvägen samtidigt som det möjliggör för hållbara personresor. Kollektivtrafiken är, tillsammans med gång- och cykeltrafiken, ett prioriterat färdsätt så långt det är möjligt.

I planprogrammet pekas stråk ut för järnväg, väg, kollektivtrafik samt gång- och cykel. Stråken är förbindelser som skapar en helhet i infrastrukturen inom industriparken och har en tydlig koppling till omgivande infrastruktur. Anläggningarna hamn och Luleå bangård har med sina funktioner en stor betydelse för den övergripande strukturen och industriparken som helhet.

3.1 Delområde Järnväg

Möjligheten till transporter på järnväg är vital för utvecklingen av riksintresset Luleå hamn, riksintresse industriell produktion, totalförsvaret och industriparken som helhet. En utbyggd järnvägsanläggning möjliggör effektiva flöden och att större del av godstransporterna kan transporteras hållbart och därmed bidra till lokala och nationella miljömål. Redan år 2026 krävs ytterligare kapacitet på järnvägen och till år 2030 är prognosen att hanteringen av gods i Luleå hamn kommer dubbleras (jämfört med år 2023).

3.1.1 Luleå Bangård

Bangården är den första anhalten till industriparken och utgör en viktig systemfunktion. Bangården behöver byggas ut och anpassas för att klara de kommande volymerna samt för att kunna hantera dagens standard avseende längd och tonnage.

att bangården ska klara omställningen påbörjas planering av åtgärder redan 2025. Förslag på lösningar finns och dessa bör ske stegvis för att under tid skapa ett robust järnvägsnät.

3.1.2 Dubbelspår till Luleå hamn

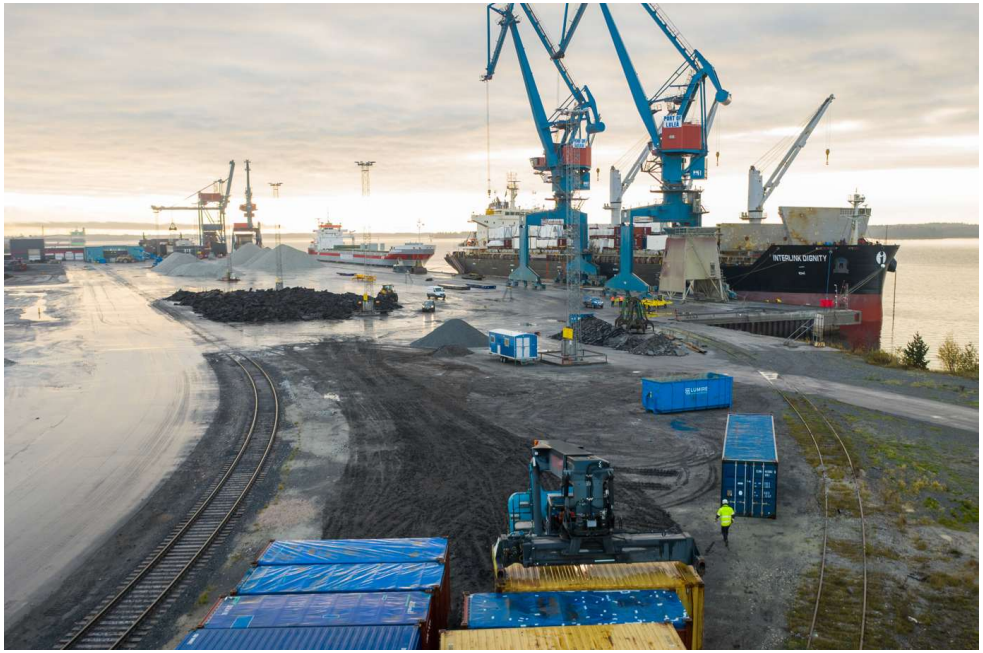
Ett elektrifierat dubbelspår är enligt framtagen utredning en åtgärd för att möta kommande kapacitetsbehov.

Den järnvägsbro som enkelspåret idag går under rymmer inte ytterligare spår utan bron behöver rivas och ersättas med en ny. Detta behöver ske utan att järnvägsspåret, ovan bron mot SSAB påverkas.

En järnvägsanslutning till den nya djuphamnen, från terminalen i hamnen, bidrar till en fortsatt utveckling av hamnens kapacitet.

3.1.3 Järnvägsterminal Luleå hamn

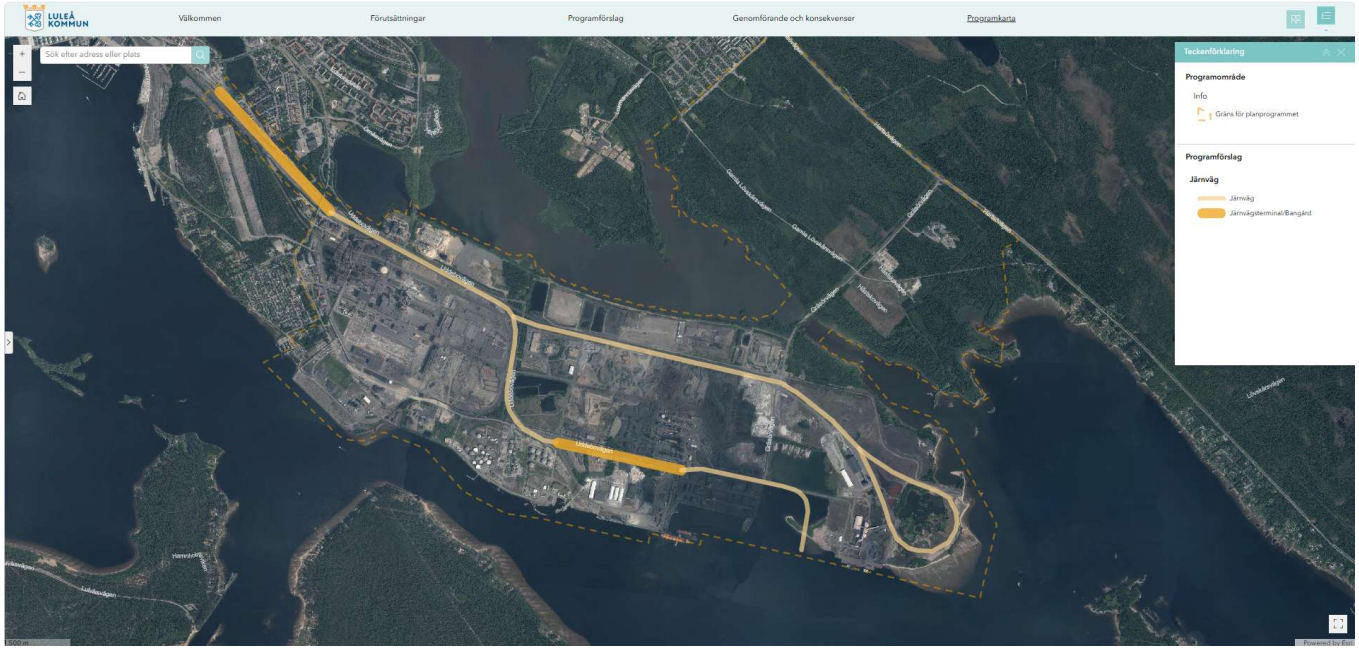
För att uppnå en hög kapacitet av hantering av gods i Luleå hamn pekas yta ut för en järnvägsterminal. Järnvägsanläggning behöver utvecklas och det pågår redan utbyggnad genom utökning av antalet spår för att möta kommande års ökning av godsvolymer över både kaj och på järnväg.



Terminalen ska säkerställa en effektiv logistiklösning för riksintresset Luleå hamn och de verksamheterna som nyttjar järnvägen. Det är viktigt att kapacitetsökning av terminalen synkroniseras med Luleå bangårds utveckling då dessa två, samt dubbelspår mellan dem och vidare till Boden, är beroende av varandra och fungerar som ett system.

3.1.4 Malmbanan (Sandskär)

Malmbanan är viktig då den knyter samman Malmfälten med världsmarknaden och utgör därmed en avgörande länk för industriparken.



Fortsatt planering järnväg

- Utveckling av järnvägssystemet ska beakta riksintresse Luleå hamn, industriell produktion samt totalförsvaret och säkerställa anslutningar mellan industriparken och övrigt järnvägsnät.
- Hög driftsäkerhet i hela järnvägssystemet ska prioriteras.
- Elektrifierat dubbelspår mellan Luleå hamn och Luleå bangård ska eftersträvas.
- Järnvägsanläggningens påverkan på vägnät, exempelvis korsningar i plan kräver fortsatt utredning och planering.
- Inom hamnområdet planeras att järnvägsanläggningen byggs ut i takt med ökade flöden. Utbyggd järnväg inom hamnens område ska samordnas med resterande järnvägssystem.

3.2 Delområde Vägnät

Industriparken angörs från två håll via Svartövägen/Uddebovägen och via Hertsövägen/Hertsöfältet/Gräsörvägen. God tillgänglighet till och från industriparken är viktig och utvecklingen ställer delvis krav på ökad kapacitet längs anslutningsvägarna. För att optimera flöden, säkerställa trafiksäkerheten och nyttja kapaciteten som finns i befintlig infrastruktur måste vägnätet ses som en helhet. Beroende på utformning och funktion av vägar eller skalskydd/vakter kommer flöden på Svartövägen och Hertsövägen fördelas olika. Om flaskhals finns vid en inpassering till industriparken finns det risk att trafikanter väljer en annan väg som går fortare. Svartövägen ska vara primär infartsled till Svartön, Hertsövägen ska försörja Hertsöfältet och avlasta och komplettera Svartövägen.

Norrleden utreds och planeras som koppling mellan Luleå hamn och väg E4, för att öka framkomlighet för godstrafik, stärka Luleå hamn samt avlasta Luleå stad från tung trafik. För att en framtida Norrled ska få sin fulla funktion behövs en koppling i öst-västlig riktning på Svartön. Det är därför av stor vikt att se de båda anslutningsvägarna, samt nätet inom industriparken, som en helhet.

Vägnätet inom industriparken består av ett antal vägar med delvis allmän access och delvis inhägnat område. Tillgänglighet, säkerhet och kapacitet hänger ihop med inpassering via grind samt järnvägsnätet då det idag finns två korsningar i plan väg/järnväg inom området. Vägnätet inom industriparken behöver förstärkas och utvecklas så att flöden mellan industrier och hamn kan fungera trafiksäkert och med god kapacitet. Gator med olika funktioner och utformning pekas ut i programkartan för att säkerställa tillgänglighet inom hela industriparken.

3.2.1 Huvudmannaskap

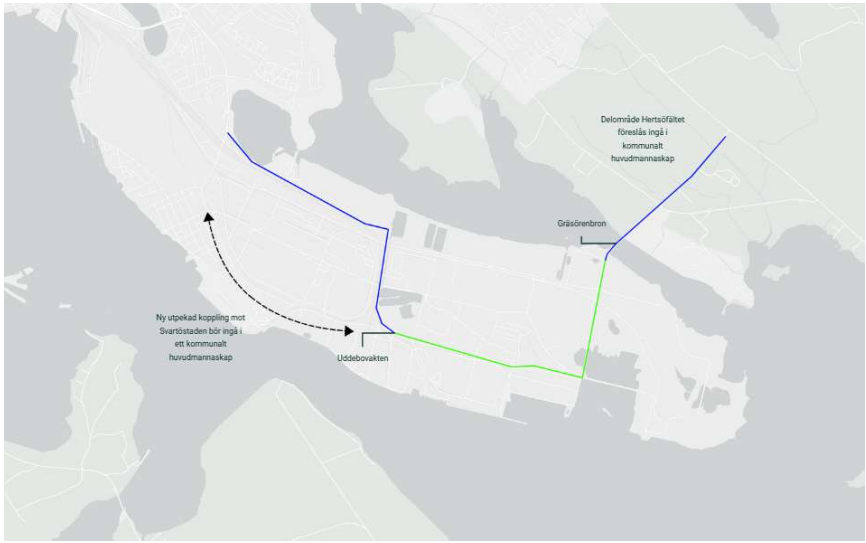
Huvudmannaskapet för vägar inom industriparken kan i en framtid vara kommunalt eller enskilt. Huvudmannaskapet anger vem som ansvarar för väganläggningen. Enligt PBL används kommunalt huvudmannaskap när vägen ska vara öppen och tillgänglig för allmänheten, ha ett långsiktigt offentligt ansvar och är en del av det övergripande trafiksystemet. Enligt PBL används enskilt huvudmannaskap när en väg främst är avsedd för en begränsad krets, till exempel industrier inom ett industriområde. Ansvar för drift och underhåll sköts då av fastighetsägarna, och vägen utgör inte en del av det allmänna trafiknätet. I ett industriområde innebär detta att vägen i huvudsak används av företagen, deras anställda och transporter kopplade till verksamheterna.

Svartön är i dagsläget inte tillgängligt för allmänheten och avses inte bli det i framtiden. Idag finns en vakt (Uddebovakten) längs Udddebovägen samt en nyligen uppförd vakt söder om Gräsörbron. Med bakgrund i att industriparken inte avses öppnas upp för allmänheten föreslås att huvudmannaskapet inom delar av industriparken i en framtid fortsatt är enskilt. Kommunalt huvud-mannaskap bör gälla för anslutningsvägar fram till industri-parken. Planprogrammet föreslår att gränsdragningen för enskilt respektive kommunalt huvudmannaskap görs vid den befintliga Uddebovakten och vid den nya vakten som uppförts söder om Gräsörenbron.

Vägsystemet innanför vakterna bör fungera med enskilt huvudmannaskap och planläggas som kvartersmark. Ansvaret för den enskilda anläggningen hanteras antingen med servitut eller genom att en gemensamhetsanläggning upprättas.

Viktigt är dock att kommande gemensamhetsanläggning eller annan form av enskilt ansvarig beaktar inpassering som ett system som hänger ihop med resterande trafiksystem. Detta för att säkerställa lämplig fördelning av trafik mellan Svartövägen och Hertsövägen samt framkomlighet för farligt gods från Hertsöfältet över Svartön. Svartövägen ska vara primär infartsled till Svartön varför inpassering där bör vara högst effektiv.

Bensinvägen och utpekad ny koppling mellan Svartöstaden och Strömören bör ingå i det kommunala huvudmannaskapet bland annat för att tillgängligliggöra kommunala funktioner som Strömören och Uddebo. Även Hertsövägen och vägar inom industriparkens verksamhetsområden på Hertsöfältet föreslås ingå i det kommunala ansvaret i linje med gällande detaljplan från 2020.



Planprogrammet föreslår att gränsdragningen för enskilt respektive kommunalt huvudmannaskap görs vid den befintliga Uddebovakten och vid den nya vakten som uppförts söder om Gräsörenbron.

3.2.2 Gata nivå 1 - Huvudgata

Huvudgata säkerställer en, inom industriparken, sammanhängande genomfartsled som länkar ihop hela industriparken och tillgängliggör, verksamheterna och riksintresset Luleå hamn och en framtida Norrled. Huvudgatan utgör rekommenderad led för transporter av farligt gods samt säkerställer effektiv framkomlighet för personaltrafik, gods, räddningstjänst och framtida kollektivtrafik. Längs Uddebovägens senare del, som löper parallellt med kajområden och järnvägsterminalen, finns behov av att utreda transporter och flöden ytterligare för att säkerställa trafiksäkerheten.



En öst-västlig koppling på Svartön säkerställer en direktanslutning till en framtida Norrled och skapar en mer central och därmed tillgänglig genomfart.

En huvudgata är en vägsträcka som är avsedd för att leda trafik till eller genom ett område. Hög framkomlighet bör prioriteras på huvudgatan. Den kan vara utformad med flera körfält och rondeller för att öka trafiksäkerheten och förbättra trafikflödet. Huvudgata utformas med sidoområden som kan samnyttjas för grön-blå-vit struktur. Dagvatten ska, inom gatuområdet, hanteras med öppna lösningar där det är möjligt.

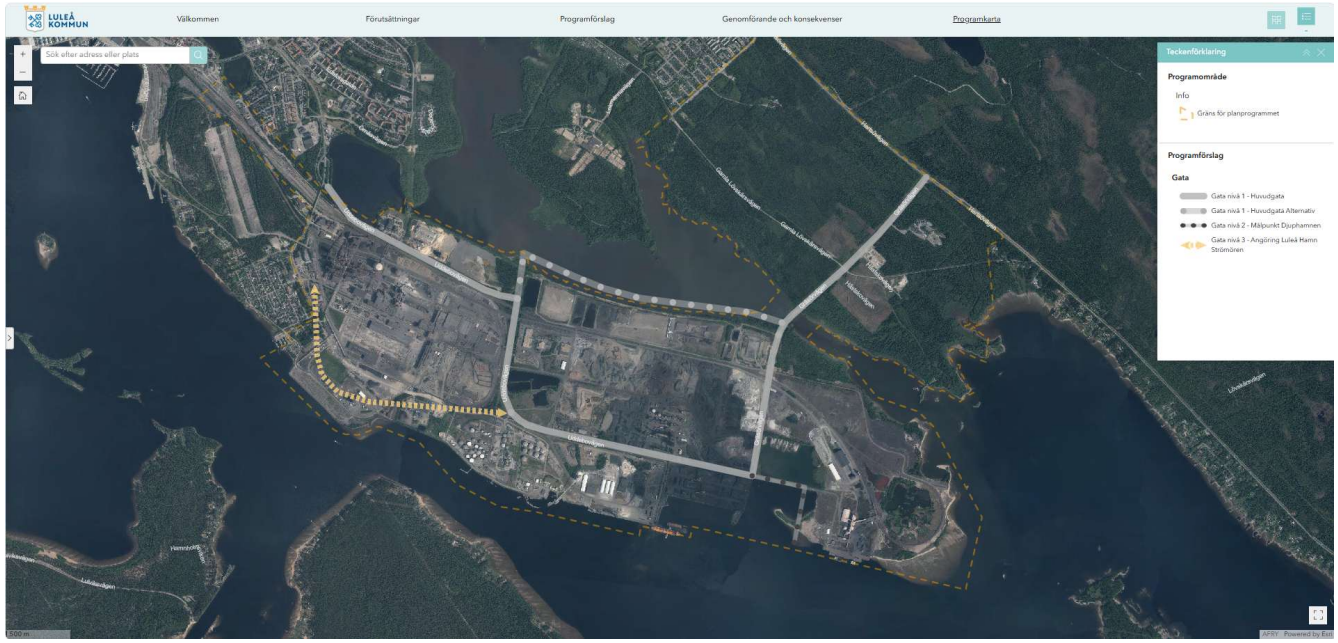
Alternativ sträckning för huvudgata har analyserats och utretts i och med planprogrammet. Alternativet Strandvägen innebär en dragning av ny väg mellan Gräsörenbron och Uddebovägen, längs den norra stranden, för att skapa en sammanhängande genomfartsled. För att minimera intrång på befintliga industrifastigheter medför alternativet en utfyllnad av Hertsöfjärden. Placeringen bedöms som tekniskt svår, ekonomiskt kostsam och inte optimal för exempelvis kollektivtrafik då avståndet är mer än en kilometer mellan sträckningen och hamnen.

3.2.3 Gata nivå 2 - Målpunkt Djuphamnen

Gata med Djuphamnen som målpunkt avgrenas från huvudgata och säkerställer tillgängligheten till del av riksintresset Luleå hamn. Gatan är avsedd för trafik som har sitt mål vid gatans slut. Även framkomlighet för personaltrafik, gods, och räddningstjänst säkerställs i och med gatan.

3.2.4 Gata nivå 3 - Angöring Luleå hamn Strömören

Gata med målpunkt Strömören, som utgör en alternativ angöring till industriparken säkerställer en robust tillgänglighet till Svartön och Luleå hamn. Vid vilka flöden eller när i tid kopplingen kan behövas återstår att utreda. Gatan är avsedd primärt för personaltrafik som har sitt mål vid gatans slut. Anslutningen från Svartövägen till Strömören ska eventuellt kunna avlasta Uddebovägen vid höga trafikflöden samt fungera som en alternativ väg vid olycka eller kris. Angöring säkerställer framkomlighet för personaltrafik och räddningstjänst, kopplingen är inte lämplig för tung trafik eller farligt gods.

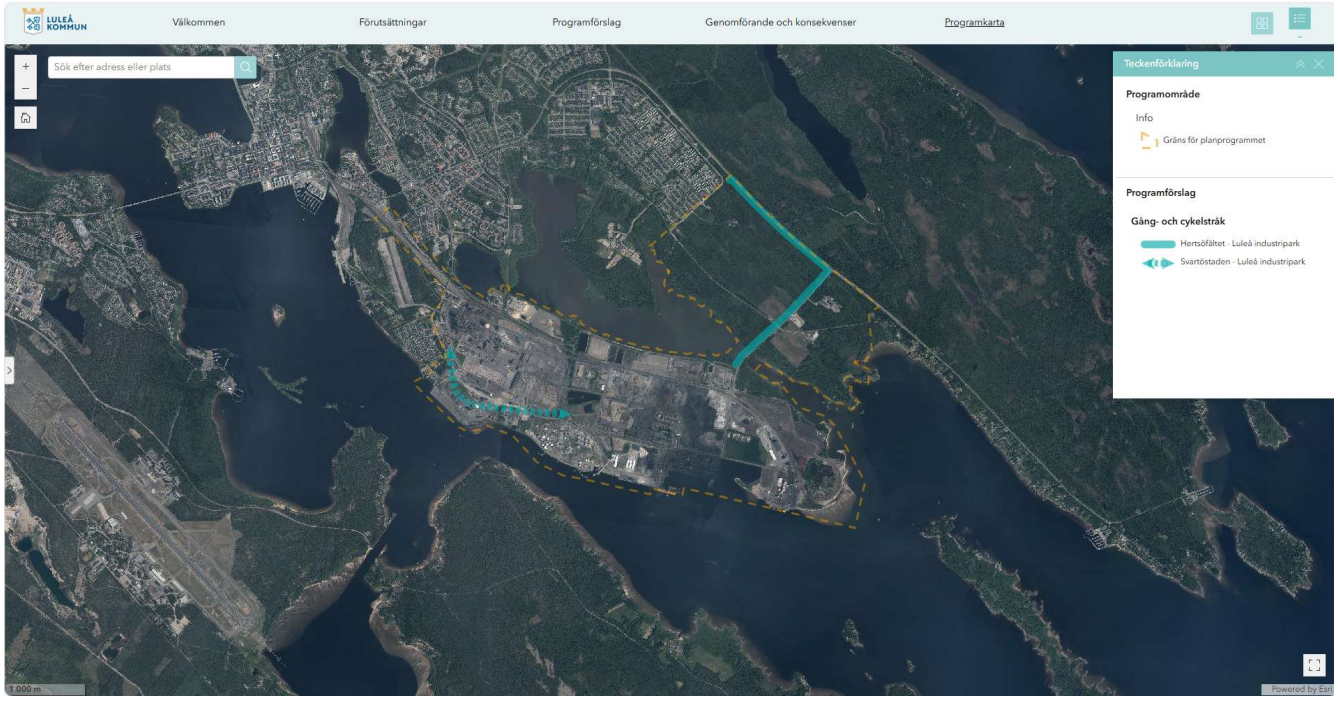


Fortsatt planering vägnät

- Fortsatt planering av Norrleden som kopplar samman industriparken och hamnen med väg E4 är viktigt för industriparken och tätortens utveckling.
- Utveckling av vägsystemet ska beakta riksintresse Luleå hamn, industriell produktion samt totalförsvaret och säkerställa anslutningar mellan industriparken och övrigt vägnät.
- Riksintresse för anslutande vägar till hamnen (Bodenvägen, Svartövägen och Uddebovägen) ska beaktas vid utveckling av övrigt vägnät inom programområdet. Påverkan behöver beaktas för vägarna både inom och utanför programområdet.
- Ett effektivt vägnät som fungerar som komplement till järnvägen ska eftersträvas. Vägnätet ska ha god funktion vad gäller kapacitet och trafiksäkerhet.
- Zonen mellan befintliga Uddebovakten och Gräsörvägen behöver utredas vidare utifrån ett kapacitets- och trafiksäkerhetsperspektiv.
- Huvudgatan ska fungera som en öst-västlig koppling som förbinder Svartöns västra delar med Hertsöfältet och en framtida Norrled.

3.3 Gång- och cykelstråk

Grunden för att skapa förutsättningar för gång och cykling är en väl utbyggd och sammanhängande gång- och cykelinfrastruktur med hög kvalitet och god trafiksäkerhet – året om. Luleå kommun har ett välfungerande system som sammanbinder stadsdelarna och vidare industriparken. Industriparkens västra del nås inom 15 minuter cykelavstånd från centrum. Det är därmed enkelt att arbetspendla med cykel till industriparken. Däremot begränsar markåtkomst och säkerhetsaspekter möjligheten för kommunen att anlägga ett sammanhängande gång- och cykelstråk inom industriparken. Där behöver infrastrukturen planeras i nära samverkan med verksamheterna inom området. Planprogrammet pekar ut två kopplingar för gång- och cykelinfrastrukturen.



3.3.1 Gång och cykel från Svartöstaden

Kopplingen innebär att befintligt gång- och cykelstråk från Svartöstaden bibehålls och skapar förutsättningar för ett gent och effektivt stråk mellan Luleå centrum, Luleå hamn och industriparken. Om ny väganslutning anläggs kan sträckningen av gång- och cykelväg från Svartöstaden eventuellt justeras.

3.3.2 Gång och cykel från Hertsöfältet

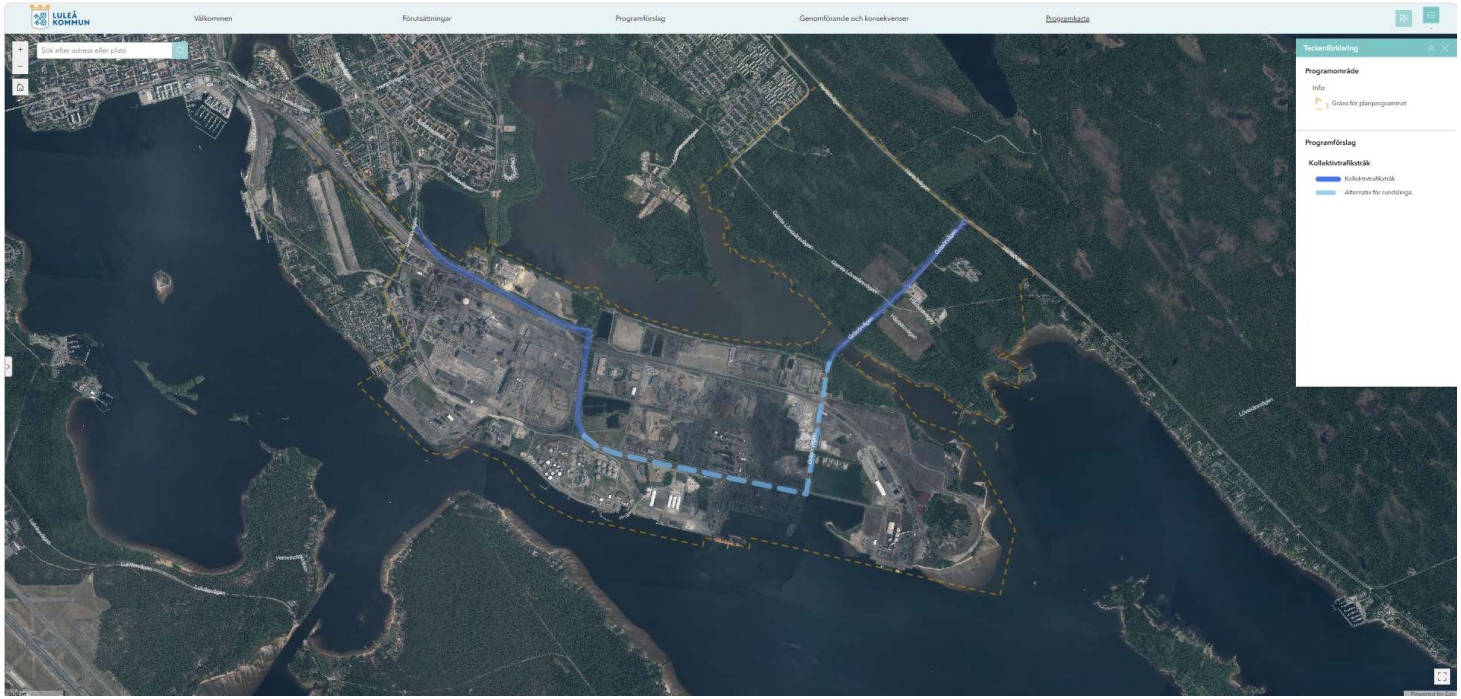
Kopplingen innebär en förlängning av befintligt gång- och cykelstråk från Hertsön, via Hertsöfältet och skapar förutsättningar för ett trafikseparerat cykelstråk för effektiv koppling mellan Luleå centrum och industriparken.

3.4 Kollektivtrafikstråk

Att möjliggöra kollektivt resande till industriparken minimerar markanspråket för parkeringsytor till förmån för utvecklingen av hamn och industrier. Det är allas angelägenhet att kollektivtrafiken är välfungerande fram till industriparken. Allmän kollektivtrafik föreslås längs Gräsörvägen (huvudgata), från Hertsövägen ner till Svartön och längs Uddebovägen (huvudgata) ned till hamnen. Utpekade stråk tillgängliggör de både delområdena Svartön och Hertsöfältet samt skapar förutsättningar för en slinga genom industriparken om samordning görs med en intern kollektivtrafik.En sådan slinga behöver beakta vakter, skalskydd och andra säkerhetsaspekter men är fördelaktig ur ett resande och tillgänglighetsperspektiv. En öst-/västlig koppling möjliggör för en kollektivtrafik som kan nås av fler vilket i sin tur skapar underlag för en högre turtäthet.

Alternativt kan en slinga av det västra stråket skapas om en ny väganslutning genomförs mot Svartöstaden.

En intern kollektivtrafik behöver planeras med utgångspunkt i och i nära samverkan med verksamheterna inom området för att anpassas till lösningar som passar aktörernas behov.





Ställningstaganden - Transportinfrastruktur

Järnväg

- Utbyggnad av Luleå bangård bedöms vara avgörande för att järnvägsutbyggnaden i hamnen och vidare mot resterande system ska nå full potential. Fortsatt samverkan för att möjliggöra en utbyggnad ska prioriteras.

Vägnät

- Fortsatt utredning och planering av Norrled bedöms vara avgörande för att industriparken ska nå full potential. Fortsatt samverkan och planering för Norrleden ska prioriteras.
- Kommunen ansvarar för drift och underhåll av vägnätet fram till grind/vakt.
- Svartövägen ska vara primär infartsled till Svartön. Hertsövägen ska försörja Hertsöfältet och avlasta och komplettera Svartövägen.
- Vid planering av skalskydd eller vakter ska hänsyn tas till påverkan på befintliga verksamheter och anslutningsvägar, exempelvis vad gäller trafiksäkerhet, bullerdämpande åtgärder eller säkra skolvägar.
- Farligt gods ska kunna passera genom Svartön för att nå Hertsöfältet.
- Två oberoende anslutningar till industriparken ska säkerställas bland annat ur säkerhetshänsyn.

Kollektivtrafik

- Kollektivtrafik för arbetspendling ska eftersträvas och kan byggas ut etappvis. Gräsörvägen, från Hertsövägen ner till Svartön, kan trafikeras som en första etapp. Vändplats för buss behöver säkerställas.

4 Teknisk infrastruktur

Den tekniska försörjningen har en grundläggande betydelse för industriparkens potential och möjlighet till utveckling. Tillgänglig markyta inom industriparken är begränsad varför samordning, anpassningar och avvägningar mellan olika intressen behöver göras. I programförslaget pekas ledningsstråk ut för att visa inriktningen vid kommande etableringar. Det är i dagsläget inte lämpligt att medge etablering av elintensiva verksamheter på några andra platser än i närheten av utpekade ledningsstråk. Längs med ledningsstråk finns osäkerheter kring skyddsavstånd gällande hantering av olika kemikalier samtidigt som utrymmet i stråken är begränsat. Befintliga och kommande byggnationer kan också påverka vilka produkter/kemikalier som transporteras längs stråken.

4.1 Tekniska stråk

Stråk för befintliga allmännyttiga ledningar finns längs Uddebovägen, Gräsörvägen och Bensinvägen. Begreppet allmännyttiga ledningar syftar på ledningar som är till för allmänna funktioner och samhällsservice, inte enskilda fastigheter. Exempelvis kraft-, vatten- och avloppsledningar.

Utöver de allmännyttiga ledningarna pekas stråk för verksamhetsspecifika ledningar ut. Detta kan exempelvis vara process- och produktledningar eller kraftförsörjning för en enskild verksamhet. Plats för ett bredare ledningstråk Nivå 1 med möjlighet till samförläggning finns längs Gräsörvägen, mellan Hertsöfältet och ner till kommande djuphamn. Ledningsstråk Nivå 2, som är mindre stråk, föreslås för att möjliggöra distribution över större del av industriparken dock är möjligheten till samförläggning begränsad inom dessa stråk. För de stråk där ledningssinfrastrukturen innehåller alternativ redovisas dessa som ledningsstråk alternativ.

En koppling av ledningsinfrastrukturen mellan Svartöns östra och västra delar behöver säkerställas, och pekas ut genom sträckningen längs med norra stranden. I programmet utesluts inte att kopplingen kan etableras i ett alternativt läge, om sådana skäl finns. Alternativa lägen skulle kunna vara längs Uddebovägen, genom hamnen eller längs med järnvägen (malmbanan) som går ut till Sandskär.

Vilka, process- eller produktledningar som kommer att anläggas inom respektive ledningsstråk är idag inte klarlagt. När etablering är känd och progress finns, exempelvis genom tillstånd eller investeringsbeslut, ska typ av ledning, skyddsavstånd, placering samt utrymmesbehov detaljstuderas. När detaljstudier finns kan kommunen optimera användandet av stråken vad gäller samförläggning, skyddsavstånd m.m.

4.1.1 Ledningsstråk prioritering

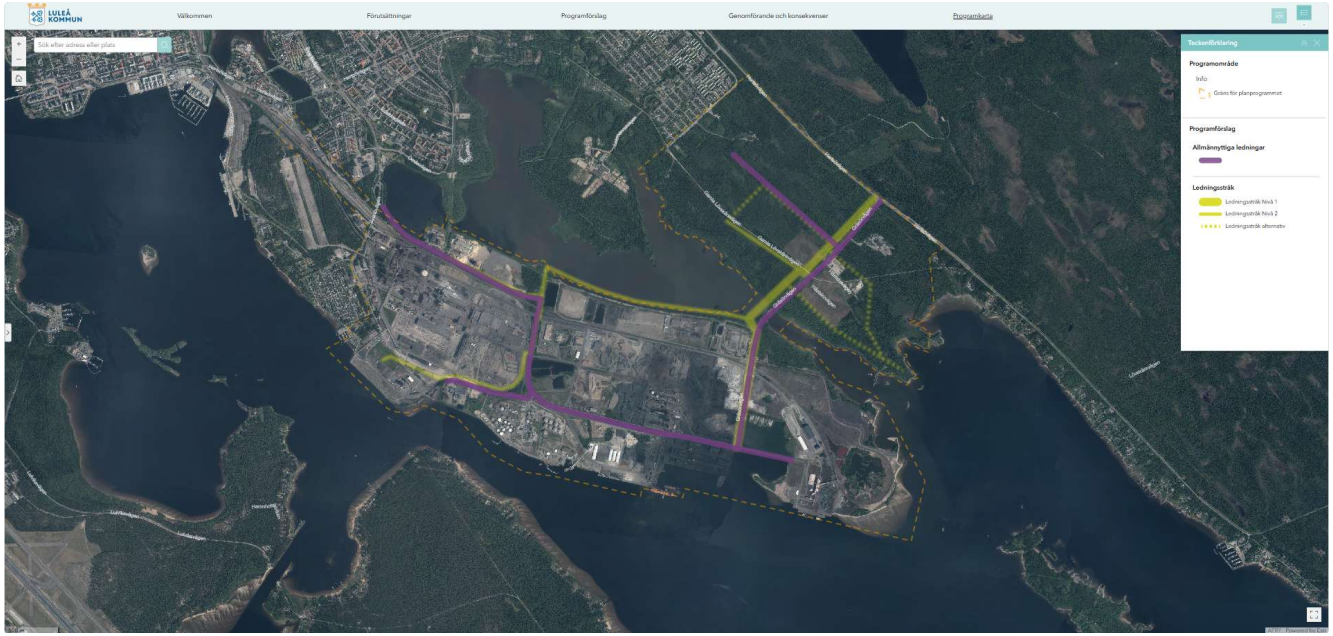
I framtiden kan prioriteringar gällande vad som inryms inom ledningsstråken behöva göras då marktillgången är begränsad. Vid tt eventuellt avvägande kring vad som ska inrymmas bör följande prioriteringar göras:

- Allmänna ledningar
- Process- och produktledningar

Tidsperspektivet måste vidare finnas med som en faktor vid prioritering av process- och produktledningar. Vid en eventuell prioritering ska de etableringar som har progress i projektet prioriteras.

4.1.2 Dagvatten

Industriparkens dagvatten bedöms ha stor inverkan på närliggande recipienter. Dagvattenhantering ska beaktas och utformas i enlighet med kommunens beslutade dagvattenplan. Då dagvatten-anläggningar kan kräva stora utrymmen ska dagvattenhanteringen prioriteras i de fall det finns risk för negativ påverkan på närliggande recipient. Kommunen kommer att vara ansvarig för dagvattenanläggningar på Hertsöfältet, förutsatt att området inte inkluderas i skalskydd. På Svartön råder enskild dagvattenhantering.



Fortsatt planering teknisk infrastruktur

- Ett sammanhängande nät för kraftförsörjning med koppling mot regionnätet och som förbinder och fördelar kraft över industriparken på ett yteffektivt sätt ska eftersträvas.
- Elintensiva verksamheter bör förläggas i anslutning till utpekade luftledningstråk.
- Verksamheter som har behov av tekniskt vatten (kyl- och processvatten) bör förläggas där förutsättningarna för åtkomst till vatten är goda.
- Tekniska anläggningar och ledningsstråk kan planläggas med egen användning men bedöms även inrymmas inom annan markanvändning exempelvis gata, kvartersmark för industriverksamhet och hamn eller om intrång kan minimeras i naturmark.



Ställningstaganden - Teknisk infrastruktur

- Den tekniska försörjningen har en avgörande betydelse för industriparkens potential och möjlighet till utveckling. Huvudprincipen är att allmännyttiga ledningar prioriteras i första hand. I andra hand prioriteras ledningsstråk nivå 1 som kopplar ihop Hertsöfältet med Svartön. Utveckling av ledningsstråk nivå 2 är avhängt dialoger och avtal mellan fastighetsägare.
- En gemensam anläggning för tekniskt vatten ska eftersträvas. Detta minimerar ytbehoven för ledningar och kan effektivt försörja större områden med stora volymer vatten.
- Hertsöfältet ska omfattas av kommunalt verksamhetsområde för dagvatten, förutsatt att området inte inkluderas i skalskydd. Allmän plats ska avsättas i kommande detaljplaner för att säkerställa ytor för omhändertagande av dagvatten. Dagvattenanläggningar på Svartön ska vara enskilda.

5 Hälsa och säkerhet

Industriområdets lokalisering förordar att omgivningspåverkan minimeras angränsande till känslig bebyggelse såsom bostäder. Industriparkens utveckling innebär att behovet av en Norrled tydliggörs. Norrleden syftar till att öka kapaciteten för godsflöden, stärka Luleå hamn samt förflyttar tung trafik från centrala Luleå och därmed förbättrar luft- och bullermiljöerna i anslutning till staden och platser där människor vistas även om industriparken i sig genererar ett ökat trafikflde.

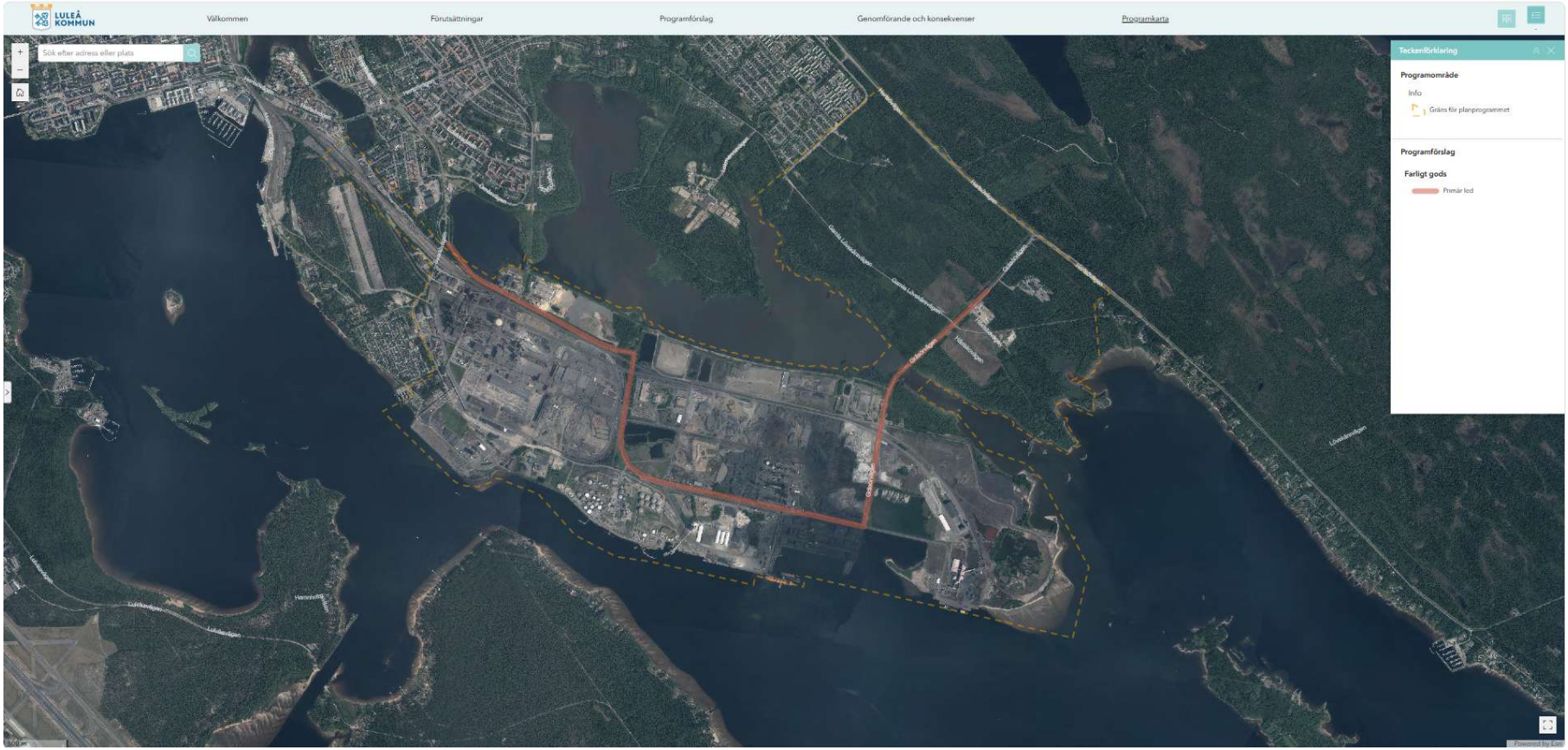
Utpekade markanvändningar bedöms vara lämpliga med hänsyn till bland annat människors hälsa, säkerhet och risken för olyckor, översvämning med mera.

I kommande detaljplaner ska mer exakta skyddsavstånd mellan bostäder, natur och ny verksamhetsmark säkerställas.



5.1 Farligt gods

Det finns ämnen och produkter som kan innebära risker för hälsa, säkerhet, egendom eller miljö när de transporteras eller används. Dessa ingår i begreppet farligt gods. Planprogrammet föreslår en rekommenderad led för transporter av farligt gods längs Huvudgata som därigenom binder samman industriparkens två delområden Svartön och Hertsöfältet. Placeringen av skalskydd ska utformas med hänsyn till transporter av farligt gods, så att framkomligheten till och inom området säkerställs. Hela järnvägsnätet inom programområdet utgör också transportled för farligt gods. En effektiv och säker godstrafik är en förutsättning för att stärka Luleå som regioncentrum där befintliga och nya verksamheter kan växa. Industriparkens tillgänglighet för godstrafik kan förbättras avsevärt med utvecklingen av en Norrled då detta skulle innebära en direkt koppling till industriparken från E4 utan genomfart via centrala Luleå och därmed avlasta Luleå tätort från transporter av farligt gods.



5.2 Verksamhetsrisker/Seveso skyddsavstånd

Seveso är en benämning på en verksamhet som hanterar farliga ämnen i nivåer som uppnår en angiven gräns. Sevesoanläggningar ska därför ha en hög säkerhetsnivå. De som bedriver dessa verksamheter ska vidta åtgärder för att hantera och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor och samverka med den kommunala räddningstjänsten. Risker kopplade till sådana anläggningar ska behandlas i tillståndsprocessen och upprättandet av miljökonsekvensbeskrivning för kommande verksamheter enligt miljöbalkens regler om miljöfarlig verksamhet.

Vid planläggning ska kommunen beakta risker från befintliga, tillkommande eller expanderande Sevesoanläggningar. Programområdet är relativt stort och exakta verksamheter regleras inte varför olycksrisken inte kan bedömas mer än på ett generellt plan. Verksamhetsrisker och skyddsavstånd inom och utanför industriparken bedöms kunna hanteras i kommande tillståndsprocesser. Inom området bedöms det finnas förutsättningar för att etablera Sevesoverksamhet.

5.3 Buller

Programmet medger utveckling av industri, hamn och tekniska anläggningar. Samtliga markanvändningar förväntas medföra buller både i form av industribuller samt trafikbuller till följd av trafik till och från verksamhetsområden. Naturvårdsverkets riktvärden för industribuller och verksamhetsbuller används som bedömningsgrund för att avgöra hur stor bullerpåverkan en verksamhet har. För trafikbuller är det trafikbullerförordningen (Förordning 2015:216 om trafikbuller vid bostadsbyggnader) som är vägledande.

Naturstråk som pekas ut i programmet bildar skyddsbarriärer både i form av skyddsavstånd och som störningsdämpande skog/vegetation. Kommunen ska följa upp ljudnivåer vid bostadsbebyggelse och i naturreservat för att säkerställa att nivåerna inte överskrider rekommenderade bullerkrav.

Det är i programmet varken känt exakt vilka aktörer som kommer vara aktuella inom Luleå industripark eller hur deras verksamheter kommer att utformas varför det inte är möjligt att dra några detaljerade slutsatser om bullersituationen i området. Förutsättningar för att hantera och minimera negativ påverkan från buller finns inom området.

5.4 Översvämning till följd av skyfall och havsnivåhöjning

Ett förändrat klimat innebär nya förutsättningar för den byggda miljön där livsmiljöerna i Luleå och industriparken är särskilt känslig för klimateffekter som exempelvis översvämning, stigande vattennivåer och höjd medeltemperatur. I planprogrammet föreslås att dagvattenhanteringen, där det är möjligt, sker i öppna system så som dammar och öppna diken. Detta skapar förutsättningar för vattenavrinning vid exempelvis översvämning och kraftiga skyfall. Andelen hårdgjord yta bör minimeras för att öka den naturliga infiltrationen inom programområdet.

Att anlägga och bibehålla naturmark i så stor utsträckning som möjligt inom programområdet har stor betydelse för lokalklimatet. Även grönområden och trädplanteringar inom verksamhetsområden ger ökade förutsättningar för ekosystemtjänster och attraktiva arbetsmiljöer. Växtligheten kan filtrera och absorbera luftburna föroreningar, rena och fördröja dagvatten, syresätta luften och skapa skugga under varma perioder.

Fortsatt planering hälsa och säkerhet

- Verksamheter med stor kemikaliehantering och/eller där risk för olyckor föreligger bör inte förläggas i anslutning till bostadsbebyggelse eller annan motsvarande känslig markanvändning. Verksamheter med mindre omgivningspåverkan kan förläggas i anslutning till bostadsområden.
- Trafiksäkerhetsperspektivet längs med Uddebovägen bör utredas närmare.
- Led för farligt gods utformas med utgångspunkt i beslutade riktlinjer och med avsikt att minimera olyckor.
- All verksamhet som förläggs utmed led för farligt gods innebär ett utredningsbehov.
- Hänsyn ska tas till risker för översvämning från hav, vattendrag och nederbörd.



Ställningstaganden - Hälsa och säkerhet

- Hertsövägen är inte lämplig för transporter av farligt gods.
- En framtida Norrled innebär minimerad risk för olyckor för en betydande del av tätorten. Fortsatt planering och verkande för Norrleden ska prioriteras.

6 Miljö och natur

Ett ekologiskt fungerande landskap förutsätter en sammanhängande grönstruktur med spridningsvägar för växter och djur, vilket också är gynnsamt för ekosystemtjänsterna. Grönstrukturen är i hög grad sammankopplad med blåstrukturen där vattenmiljöer med exempelvis öppna dagvattenlösningar har stor nytta för växtlighet, djur och människor.

Grönstrukturen inom programområdet är begränsad då huvuddelen av området redan är ianspråktagna ytor för industri och infrastruktur. De naturmiljöer inom programområdet som har särskilt höga värden finns i anslutning till befintliga vattenmiljöer, antingen i strandzoner eller lokalt kring öppna vattenspeglar.

Planprogrammet pekar ut ytor där naturvärden identifierats och/eller ytor som har funktion för att bibehålla en sammanhängande grönstruktur i området. Inom de utpekade naturstråken är huvudinriktningen att den biologiska mångfalden ska bevaras och utvecklas. Avsteg från inriktningen för åtgärder som bedöms ha avgörande betydelse för nationell, regional eller kommunal nytta ska noga avvägas inom de utpekade områdena.

Att naturvärden bevaras bidrar till Luleå industriparks ambition om ett förbättrat klimat och klimatneutralitet i enlighet med de kommunövergripande målen för 2040. Den gröna infrastrukturen bör genomsyra den övergripande utformningen av anläggningar och platser.

6.1 Naturstråk Svartön

Utpekat område för natur har en tydlig funktion för att bibehålla en sammanhängande grönstruktur i hela tätorten. Strandlinjen längs Hertsöfjärden ska särskilt fredas från exploatering. Ett naturstråk om ca 30-50 meter föreslås därför längs södra Hertsöfjärden och södra Sörbrändöfjärden. Inom området ska den biologiska mångfalden bevaras och utvecklas.

Det kan finnas behov av att dra ledningar inom utpekad naturmark. Exempelvis för att nå vattenområden med ledningar. Om det blir aktuellt ska markanspråket minimeras och stängsel och hårdgjord mark undvikas så långt möjligt för att undvika skada på naturmiljö och naturvårdsarter.

6.2 Naturstråk Hertsöfältet

Området har höga naturvärden och en tydlig funktion för att bibehålla en sammanhängande grönstruktur i hela tätorten. En koppling mot Hertsölandet är viktig och bör bibehållas. Strandlinjen längs Hertsöfjärden bör fredas från exploatering. Den biologiska mångfalden ska bevaras och utvecklas.

Naturstråket föreslås vara 200–400 meter brett från Hertsöfjärden upp mot Gamla Lövskärsvägen som utgör en naturlig avgränsning. På östra sidan om Gräsörenbron är föreslaget naturstråk minst 150 meter. Naturstråk om minst 300 meter mot Hertsölandet och Hertsöns bostadsområde (med koppling mot Kalvholmens naturreservat) bedöms krävas.

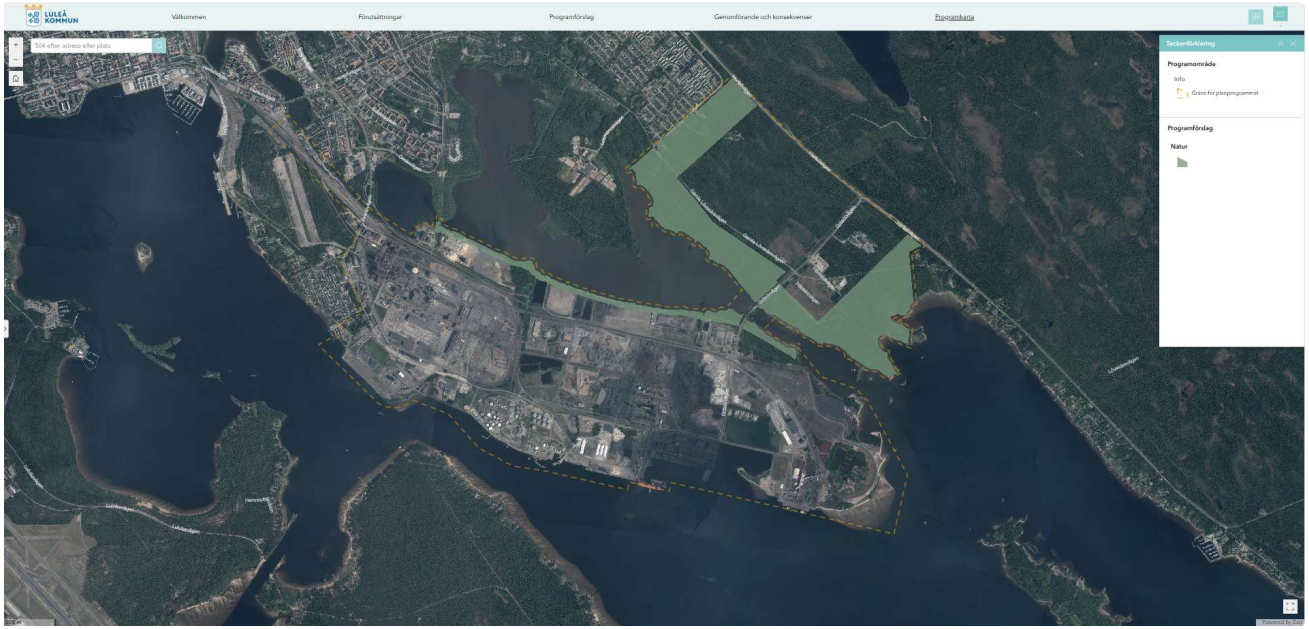
Det kan finnas behov av att dra ledningar inom utpekad naturmark. Exempelvis för att nå vattenområden med ledningar. Om det blir aktuellt ska markanspråket minimeras och stängsel och hårdgjord mark undvikas så långt möjligt för att undvika skada på naturmiljö och naturvårdsarter.

6.3 Hertsöfjärden

Recipienten Inre Hertsöfjärden har ekologiska värden och ett rikt fågelliv. Områden kring Inre Hertsöfjärden fungerar även som ett rekreationsstråk och har en viktig funktion för landskapsbilden i Luleå.

Inre Hertsöfjärden består av ett komplext system av avvattning och avrinning, stor mängd inpumpat vatten och dämning. Dessa förutsättningar har direkta beroenden till befintligt stålverk på Svartön samt Lulekrafts anläggning.

Om dagens förutsättningar gällande Inre Hertsöfjärden ändras när befintligt stålverk avvecklas krävs utredning som visar på konsekvenser för naturmiljöer och arter, vattenstatus, möjlighet till rekreation, landskapsbild mm.



Fortsatt planering natur och miljö

- Inre Hertsöfjärdens ska fortsatt utredas tillsammans med de verksamheter inom industriparken som har beroenden kopplat till fjärden.
- Huvudinriktningen är att dagvattenhantering säkerställs genom öppna lösningar där det med hänsyn till markens beskaffenhet, markåtkomst och föroreningsbelastning är möjligt.
- Huvudinriktningen är att förorenad mark ska saneras. Nivån ska fastställas utifrån gällande riktvärden vilka bestäms av den planerade markanvändningen.
- Där öppen dagvattenhantering anläggs ska det kombineras med växtlighet för ökad biologisk mångfald.
- Skyddsåtgärder som rekommenderas inom programområdet redogörs för i bilagd Bedömning av kumulativ påverkan på naturvärden och arter (Ecogain, 2025).



Ställningstaganden - Miljö och natur

- Utpekade naturstråk är viktiga och ska bibehållas. Alla eventuella intrång ska anpassas till miljön.
- Övriga naturvärdesbiotoper och grönstruktur ska behållas så långt möjligt.
- Att MKN inte försämras i aktuell recipient ska beaktas vid kommande planering, samordning med parallellt pågående exploatering är viktigt.
- Skogsavverkning, förberedande markarbeten eller andra projektanknutna exploateringar inom programområdet ska inte inledas under fåglarnas huvudsakliga häckningsperiod (1 maj–31 juli).
- I de fall ledningar eller annan teknisk infrastruktur behöver dras inom naturmark ska stängsel och hårdgjord mark minimeras.

GENOMFÖRANDE & KONSEKVENSER

I detta kapitel beskrivs konsekvenser av programförslaget samt förutsättningar för genomförande.

1 Konsekvenser

Programförslaget skapar förutsättningar för att riksintresset Luleå hamn kan stärkas och byggas ut i enlighet med efterfrågan vilket i sin tur leder till att kopplingen mellan svensk gruvnäring, industri och världsmarknaden stärks. Riksintresset industriell produktion ingår i ett funktionellt samband med riksintresset Luleå hamn och riksintressen för totalförsvar och dess utvecklingsmöjligheter bedöms gynnas av utvecklingen som programförslaget innebär.

En utveckling av industriparken bedöms möjliggöra att mineraler och restavfall från gruvor i Norrbotten kan förädlas och knytas ihop med världsmarknaden. Utvecklingen bedöms i förlängningen innebära positiva effekter för klimat, näringsliv och totalförsvar ur ett lokalt, regionalt och nationellt perspektiv.

1.1 Riksintresse för kommunikationer väg (3 kapitlet 8 § miljöbalken)

En utbyggnad av industriparken kommer att medföra en ökad vägtrafik till och från Luleå industripark längs Bodenvägen, Svartövägen och Uddebovägen. Dessa vägar är av riksintresse då de tillsammans utgör en anslutning mellan riksintressena Luleå hamn och väg E4. Utöver vägsträckningens funktion som riksintresse finns ett stort behov av framkomlighet längs vägarna för övriga aktörer inom industriparken men även övriga delar av Luleå stad. Vägarna är även rekommenderad väg för farligt gods och transporterna bedöms öka i och med en utveckling av industriparken.

En fullt utbyggd industripark bedöms medföra en ökning av trafiken så att de mest känsliga korsningarna längs vägarna riskeras överbelastas och riksintresset påverkas negativt. Åtgärder krävs längs sträckorna för att säkerställa framkomligheten till Luleå hamn. Åtgärder som kan bli aktuella är exempelvis förbättring av korsningsdesign och trafiksignaler. Åtgärderna behöver utredas och genomföras löpande.



Vidare bedöms den föreslagna Norrleden krävas för att ytterligare säkerställa säkerhet och kapacitet i trafiknätet. Sårbarheten i att endast ha en väg för godstransporter till industriparken och Luleå hamn är stor. Avbrott i trafiken kan påverka flöden och produktion i många led. En alternativ anslutning mellan väg E4 och Luleå hamn skapar en redundans i trafiknätet, ökar driftsäkerheten och tillgängligheten men bidrar även till att minska störningar som buller, utsläpp till luft och tillgängligheten i övriga trafiknätet. I och med upprustningen av totalförsvaret bedöms en alternativ väg även viktig ur beredskapshänsyn för att upprätthålla samhällsviktiga funktioner vid förändrat omvärldsläge.

1.2 Luleå bangård och järnvägssystemet

Om Luleå bangård och kringliggande järnvägssystem inte byggs ut enligt samordnade tidsplaner innebär det stora negativa konsekvenser för utvecklingen av Luleå hamn och Luleå industripark men det påverkar också de industrisatsningar som sker i övriga regionen. Brister i järnvägskapaciteten minskar möjligheten för industrins omställning då förbindelserna med omvärlden är av vikt för flertalet av de befintliga och framtida aktörerna inom industriparken. Utan åtgärder måste delar av industriernas trafik ställas in vilket påverkar den industriella utvecklingen som indirekt blir en negativ konsekvens ur ett nationellt perspektiv.

De stora investeringarna i järnvägsnätet i norra Sverige, så som Malmbanan och personvagnsuppställningen i Luleå, kan endast nå önskad systemeffekt om även Luleå bangård förstärks. Även effekterna av investeringar i Luleå hamn begränsas utan en uppdaterad bangård.

Fortsatt samplanering med övrigt system och Trafikverkets utbyggnadsplaner är viktigt.



1.3 Dagvatten

Dagvatten har utretts i ett helhetsperspektiv med fokus på berörda recipienter. Bedömningen från den övergripande recipientbedömningen är att den kumulativa effekten av etableringen av industriparken inte innebär några otillåtna försämringar av status. Etableringen medför heller ingen försämring av möjligheten att uppnå miljökvalitetsnormerna för berörda vattenförekomster. Svartön och Hertsöfältet bedöms vara lämpliga områden för genomförande av programmet och anläggandet av Luleå industripark. Industrierna kommer att, oavsett var de placeras, medföra en påverkan på den omgivande miljön. Ur ett helhetsperspektiv bedöms den bästa inriktningen för dagvattensituationen vara att hantera påverkan på vattenförekomsterna på ett så bra sätt som möjligt i det aktuella området, vilket säkerställs i pågående och kommande detaljplanearbete och i pågående och kommande tillståndsprövningar för respektive verksamhet.



1.4 Hälsa och säkerhet

Att verksamhetsområden för industriparken ökar och nya aktörer tillkommer väntas innebära förändrat industribuller och ökad trafik till och från programområdet. På grund av att de befintliga anslutningarna mellan industriparken och väg E4 passerar genom centrala delar av Luleå innebär det störningar, till följd av exempelvis buller, luftföroreningar och riskpåverkan, i delar av tätorten. Styrning av industritrafik och åtgärder längs vägnätet genom tätorten bedöms delvis kunna reducera konsekvenserna. Kommunen arbetar för anläggandet av en Norrled vilket bedöms kunna reducera konsekvenserna avsevärt.

Programmet tar hänsyn till människors hälsa och säkerhet genom att bland annat säkerställa ytor för skyddande natur som primärt fungerar som ett skyddsavstånd. Till följd av att den industriella produktionen på Svartön i huvudsak avses flyttas österut, längre från befintliga bostäder (Svartöstaden), skapas förutsättningar för att minimera störningar till befintliga boende i områdets närhet, vilket programmet lyfter som en aspekt inför den fortsatta planeringen. Utpekandet av befintlig industri på Svartön bekräftar beslutade riksintressen. Konsekvenserna till följd av den befintliga industriverksamheten inom programområdet bedöms inte öka.

1.5 Naturmiljö

Exploateringarna inom programområdet berör mestadels ordinära eller redan starkt påverkade miljöer som saknar höga naturvärden, och har få förekomster av naturvårdsarter. De fåglar som häckar i de mest berörda delarna av Hertsöfältet domineras av vanliga och utbredda arter som även bedöms ha tillgång till likvärdiga häckningsplatser i närheten. Exploatering undviks eller minimeras i de delar av programområdet som har högre naturvärden. Endast mindre arealer av områden med högre naturvärden planeras att avverkas för industrimark samt ledningsdragningar. Fridlysta och mer ovanliga arter (framför allt hackspettar) är i högre grad knutna till lövrika skogspartier med inslag av död ved som förekommer och som i programmet avsätts som naturmark. Under förutsättning att skyddsåtgärder tillämpas för fågelarterna på Svartön, och hänsyn tas till eventuella småbiotoper för groddjur bedöms ianspråktagande av industrimark, brukad skog, buskmark och annan mer ordinär natur som helhet ge liten kumulativ påverkan på naturvärden och arter.

Viktig grönstruktur på Hertsöfältet kommer att behållas intakt i stora drag. I tillståndet för verksamheterna kommer det att finnas bullervillkor och skyddsåtgärder som minskar störningar. Om dessa och andra skyddsåtgärder tillämpas så minimeras barriärer, störningar och annan påverkan på planområdets kärnområden och spridningsvägar för naturvårdsarter och andra arter. Detta gynnar särskilt rörliga arter, som skogslevande fåglar, fladdermöss och utter men också allmännare vilt.

Om exploateringar och skyddsåtgärder görs på rätt sätt bedöms exploateringarna inte påverka förekomster eller populationsstatus för planområdenas arter lokalt eller regionalt, eller påverka planområdenas kontinuerliga ekologiska funktion (KEF) för arterna. Genom detta bedöms också kumulativ påverkan på fridlysta arter inom programområdet bli liten.

Sammanfattningsvis bedöms kumulativ påverkan på naturvärden och arter inom planprogrammet för Luleå industripark bli liten, förutsatt att de skyddsåtgärder som rekommenderas tillämpas i fortsatt planering.



2 Genomförande av planprogrammet

2.1 Tidsperspektivet

Tidsperspektivet för programmets genomförande styrs främst av de gällande och planerade detaljplaner som tas fram för området och deras respektive genomförandetid. Industriparken kommer att byggas ut successivt vilket i sin tur bygger på när verksamheternas tillstånd och erforderlig infrastruktur (kraftförsörjning etc.) är på plats.

2.2 Markanvändning

Luleå industripark är särskilt väl lämpad för industrietableringar tack vare sina strategiska och geografiska fördelar. Området utgör ett regionalt industrinav med direkt tillgång till Luleå hamn samt goda väg- och järnvägsförbindelser. Inom regionen erbjuds dessutom en stabil och hållbar elförsörjning, vilket ytterligare stärker förutsättningarna för industriell utveckling.

Planprogrammet bekräftar i stor utsträckning den pågående markanvändningen, vilket är säkerställt genom gällande detaljplaner. Eventuella konsekvenser hanteras inom ramen för befintliga och kommande miljötillstånd. Föreslagen markanvändning bedöms stärka riksintresse för industriell produktion – stålverk.

Programområdet innehåller tekniska anläggningar som försörjer industriparken och stora delar av kommunen med vatten, avlopp och värme. Utpekade utvecklingsytor för dessa anläggningar är avgörande för att Luleå ska kunna växa i enlighet med beslutade visioner och mål. Om mark inte kan säkras riskerar kommunen att behöva identifiera nya lokaliseringar, vilket skulle medföra betydande ekonomiska konsekvenser.

En begränsning av hamnens utveckling kan påverka framtida kapacitet och tillväxtmöjligheter negativt, vilket i sin tur kan få konsekvenser för riksintresset kopplat till hamnen. Detta kan leda till negativa konsekvenser för hela utvecklingen av industriparken.

Samtidigt kan en utbyggnad av industriparken medföra vissa negativa effekter, såsom lokala utsläpp till luft och vatten, ökad trafikbelastning med risk för försämrad trafiksäkerhet och buller, samt påverkan på naturmiljöer, arter och människors tillgång till rekreation.

Förutsättningarna för att hantera och minimera dessa negativa effekter bedöms dock som goda. Genom god samordning och planering bedöms den föreslagna markanvändningen ge fler positiva än negativa konsekvenser – ur ett lokalt, regionalt och nationellt perspektiv.

2.3 Transportinfrastruktur

I planprogrammet pekas stråk ut för järnväg, väg, kollektivtrafik samt gång- och cykel. Stråken är förbindelser som skapar en helhet i infrastrukturen inom industriparken eller har en tydlig koppling till omgivande infrastruktur.

Utpekandet av en öst-västlig koppling över Svartön innebär att anslutning till industriparken kan ske från två olika håll. Utan denna koppling kan en framtida Norrled inte nå sin fulla potential eftersom

endast den östra sidan av industriparken då får tillgång till en gen anslutning till leden. Alternativa anslutningar från de västra delarna av Svartön till en Norrled innebär transporter på Hertsövägen vilket medför en större omgivningspåverkan. Innan en Norrled är utbyggd säkerställer även en öst-västlig koppling transport av farligt gods till och från Hertsöfältet. Kopplingen möjliggör även gena och framkomliga transporter vilket kan skapa flöden av produkter och restprodukter mellan verksamhetsområdena inom industriparken.

Svartövägen ska vara primär infartsled till Svartön, Hertsövägen ska försörja Hertsöfältet och avlasta och komplettera Svartövägen. Om detta inte eftersträvas kommer Hertsövägen att få ett betydligt större flöde än planerat vilket skulle medföra en betydligt större omgivningspåverkan längs en väg som angränsar till känslig markanvändning. Att transportera farligt gods längs Hertsövägen är olämpligt eftersom det finns flera bostadsområden och skolor i nära anslutning.

Tillskapandet av kollektivtrafik till och inom industriparken möjliggör en effektiv markanvändning inom området samtidigt som belastningen på trafiknätet minskar. Om utvecklingen sker i den förväntade skalan kommer ett stort antal människor att arbeta inom industriparken, vilket i sin tur medför behov av omfattande arbetsplatsparkeringar. Kan kollektivt åkande möjliggöras kan mark för parkeringsytor i stället nyttjas för mer effektiva ändamål så som byggrätt eller övrig verksamhetsyta. Utesluts hållbara resor så som kollektivtrafik, och förbättras inte förbindelserna för gång- och cykel, uppnås inte kommunala strategier och mål. Stora delar av de satsningar som sker inom industriparken utgörs av innovation för att ställa om till en mer hållbar och mer miljövänlig industri. Att utesluta hållbara resor bör därför inte vara förenligt med dessa satsningar.

För att optimera flöden, säkerställa trafiksäkerheten och nyttja kapaciteten som finns i befintlig infrastruktur måste vägnätet ses som en helhet. I programförslaget föreslås kommunalt huvudmannaskap på anslutningsvägar till industriparken. För vägar som främst används av industrierna och Luleå hamn, där ingen allmän trafik ska förekomma, föreslås enskilt huvudmannaskap. Ett kommunalt huvudmannaskap på de interna vägarna skulle innebära att skalskyddet på vägarna uteblir eftersom kommunen inte kan stängsla in allmän plats.

Vid ett enskilt huvudmannaskap ligger kostnader och ansvar för vägarna på de som nyttjar vägen och det kan säkerställas via en gemensamhetsanläggning.



2.4 Teknisk infrastruktur

Allmännyttiga ledningar finns inom Svartön och arbete pågår med anläggande samt planering av nya ledningar för att koppla ihop Svartön med Hertsöfältet. Det är viktigt att alla allmännyttiga ledningsstråk säkras genom avtal samt ges förtur vid eventuella avvägningar kopplat till markanspråk.

Ytbehov för kommande process- och produktledningar är i dagsläget inte tillräckligt utrett samtidigt som den kommunala marken är begränsad. Först när planerade etableringar har kommit längre i sin progress kan kommunen skriva avtal. Finns då inte tillräckligt med ytbehov kan konsekvenserna bli att vissa etableringar uteblir. För att undvika detta kan överenskommelser mellan fastighetsägare vara en framkomlig väg.

Ytbehov för teknisk infrastruktur är en viktig fråga för kommunen att fortsätta utreda.

3 Uppföljning

Planprogrammet ska vara vägledande för den kommunala planeringen. Det innebär att programmets ställningstaganden ska ligga till grund för kommande detaljplaner och exploateringsprojekt och kontinuerlig dialog för att främja ett genomförande i linje med programmets intentioner ska eftersträvas. Uppföljning av programmet sker genom det pågående arbetet som görs för verkställandet av industriparken. Många av programmets ställningstaganden kommer att omsättas och prövas i samband med upprättande av detaljplaner. I dessa processer konkretiseras programmets principer och mål och avvikelser mot programmets intentioner ska motiveras.

3.1 Fortsatt planering

Utvecklingen av industriparken kommer att ske etappvis, i takt med industriaktörernas tidsplaner och miljötillstånd. I kommande planeringsprocesser ska planprogrammet fungera som ett stöd och ge vägledning i strategiska frågor. Förutsättningarna inom industriparken förändras kontinuerligt, då verksamheter och infrastrukturprojekt befinner sig i olika utvecklingsskeden. Planering och genomförande sker därför parallellt. Mot denna bakgrund kan avsteg från planprogrammet i framtiden vara motiverade, förutsatt att de bidrar till en förbättrad helhetslösning. Planprogrammet sammanfattar dagens planeringsförutsättningar och kommer, även vid eventuella avsteg, att utgöra en viktig grund för framtida ställningstaganden.

Det är viktigt att fortsätta samla in planeringsdata och följa upp beslutad planering även efter ett antagande av planprogrammet.

3.2 Samverkan

Kommunen är ansvarig för den fysiska planeringen och skapar förutsättningar för utbyggnad av industriparken samtidigt som ett genomförande är avhängt en god samplanering med alla aktörer. Regelbundna dialoger och förståelse för samband är av stor vikt. För att industrins omställning i regionen ska nå full potential krävs en hög nivå av samverkan mellan kommun, industriaktörer och myndigheter. Trafikverket är en av de myndigheter som utgör en viktig roll i omställningen då infrastruktursystemet är en grundförutsättning för regionens industrier.

