

Detaljplan för del av Storheden, Storheden 1:37 m.fl.

Luleå kommun Norrbottens län

GRANSKNINGSUTLÅTANDE

Bakgrund

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutade 2020-12-21 § 232 att inleda ett planarbete på Storhedens handelsområde berörande fastigheten Storheden 1:37. Planuppdraget innebär att pröva förutsättningar för ytterligare byggrätt för storskalig handel. Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutade även att planförslaget ska godkännas av kommunstyrelsen innan planförslaget får visas för granskning. Detaljplanen har inte föregåtts av något detaljplaneprogram.

Hur samråd och granskning har bedrivits

Till samråd handlades detaljplanen enligt plan- och bygglagens (PBL 2010:900) regler för utökat förfarande (5 kap. PBL). Utökat förfarande valdes eftersom planförslaget bedömdes strida mot kommunens översiktsplan. För att ge möjlighet till insyn och påverkan ska samråd ske med myndigheter, sakägare och övriga berörda enligt 5 kap. 11 §, PBL. Ett förslag till detaljplan visades för samråd under perioden 2023-01-13 till 2023-02-06. Planhandlingarna fanns under samrådsperioden tillgängliga på Luleå kommuns webbplats samt utställda på Infrastruktur- och serviceförvaltningens huvudkontor på Bangatan 12 och på stadsbiblioteket på Kulturens hus. En underrättelse skickades till kända sakägare, Länsstyrelsen, Lantmäterimyndigheten och övriga berörda enligt diarieförd sändlista. Kungörelse om samrådet annonserades i lokaltidningar samt på kommunens anslagstavla. Efter samrådet har planförslaget reviderats och bedöms inte längre strida mot kommunens översiktsplan. Detaljplanen handläggs enligt standardförfarande till granskning och ställdes ut för information under tiden 2025-03-06 till 2025-03-27. Planhandlingarna har under granskningsperioden funnits tillgängliga på Luleå kommuns webbplats samt på Stadshuset på Rådstugatan 11. En underrättelse om granskning av planförslaget har skickats till kända sakägare, Länsstyrelsen, Lantmäterimyndigheten och övriga berörda enligt diarieförd sändlista samt anslagits på kommunens anslagstavla.

Under granskningsperioden inkom 11 skrivelser.

Skrivelser utan invändningar har inkommit från:

- Vattenfall, 2025-03-06
- Swedavia, 2025-03-06
- Gällivare skogssameby, 2025-03-17
- Trafikverket, 2025-03-25
- Länsstyrelsen, 2025-03-27
- Miljö-och byggnadsnämnden, 2025-03-26
- Luftfartsverket, 2025-03-27

Skrivelser med synpunkter har inkommit från:

- Lantmäteriet, 2023-03-07
- K/S Luleå, 2025-03-12
- Räddningstjänsten, 2025-03-20
- Sveriges Åkeriföretag, 2025-03-27

Inkomna synpunkter med kommentar från Kommunstyrelseförvaltningen

Inkomna synpunkter redovisas här i sammanfattad och förkortad form.

Synpunkterna i sin helhet finns att tillgå hos Kommunstyrelseförvaltningen på Luleå kommun. Länsstyrelsens synpunkter redovisas i sin helhet.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentarer till respektive synpunkt skrivs med kursiv stil.

Myndigheter

Länsstyrelsen

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

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

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

Kommunstyrelseförvaltningen kommentar: Synpunkten noteras.

Lantmäteriet

På sidan 7 i planbeskrivningen står det att " De delar av fastigheten Storheden 1:37>2 som planläggs som kommunal gatumark ska genom fastighetsreglering överföras till kommunens gatu- och grönsområdesfastighet Storheden 1:1. Marken överläts genom försäljning". Lantmäteriet har inte hittat någon beskrivning om den rätt (enligt 6 kap. 13 § PBL) respektive skyldighet på fastighetsägarens begäran (enligt 14 kap. 14 § PBL) som kommunen har att lösa in de allmänna platserna med kommunalt huvudmannaskap utan stöd av överenskommelse. Det är viktigt att det finns en sådan beskrivning för att berörda fastighetsägare ska förstå vilka rättigheter och skyldigheter som detaljplanen medför.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar: Planbeskrivningen kompletteras med information att plankartans utformning ger kommunen rätt att kräva inlösen enligt PBL 6 kap 13 § eller enligt PBL 14 kap 14 § att kommunen är skyldig att på fastighetsägarens begäran lösa in den berörda marken. Det finns en överenskommelse mellan fastighetsägaren och kommunen och ligger till grund varför delar av Storheden 1:37 planläggs som allmän plats.

På sidan 7 i planbeskrivning finns det ett avsnitt om förändrad fastighetsindelning. På sidan 3 framgår att på Storheden 1:37 finns det befintliga transformatorstationer som tillhör Luleå energi. Det framgår som otydligt i planbeskrivningen om hur Storheden 1:37 blir påverkad av planförslaget.

Kommunstyrelsen kommentar: Planförslaget medför ingen förändring gentemot gällande detaljplan PL 291 där de berörda transformatorstationer är planlagda som kvartersmark för transformatorstation. En av transformatorstationerna ligger på fastigheten Storheden 1:30 tillhörande Luleå energi. Den andra transformatorstationen bekräftas med kvartersmark [E₁] i enlighet med den gällande detaljplanen PL 291. Dvs, ingen förändring gentemot dagens situation. Plankartan ger inte Luleå energi rätt att lösa in fastigheten, men underlättar om fastighetsägaren vill avstycka sin fastighet i framtiden.

Det är viktigt att alla som berörs av en detaljplan kan förstå planens konsekvenser för den egna fastigheten/gemensamhetsanläggningen/ledningsrätten. "Av planbeskrivningen ska de konsekvenser som ett genomförande av detaljplanen medför för bland annat sakägare, andra berörda och miljön framgå. Med detta menas att det för i princip varje enskild fastighet bör redovisas vad detaljplanen innebär med avseende på bland annat huvudmannaskap, allmänhetens tillträde, kommande fastighetsbildning, utförande och deltagande i gemensamhetsanläggningar. (Utdrag ur proposition 2009/10:170 s. 435)"

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar: Detaljplanen medför ingen förändring gentemot PL 291 i avseende till kvartersmark för Transformatorstation [E₁]. Plankartan ger inte Luleå energi rätt att lösa in fastigheten, men underlättar om fastighetsägaren vill avstycka sin fastighet i framtiden.

Inom planområdet finns bl.a. följande rättigheter: Officialservitut: akt nr 25-F1976-206.1 avseende industrispår till förmån för Storheden 1:1, 1:37, Ledningsrätt: akt-

nr 2580-11/30.1 avseende Va-ledningar till förmån för Luleå kommunledningsrätt: akt nr 25-F1990-653.1 och 25-F1992-99.1 avseende fjärrvärme. I planbeskrivningen saknas det redovisning av dessa rättigheter och även en beskrivning av hur dessa påverkas vid genomförandet av detaljplanen. På sidan 7 i planbeskrivningen framgår att ett U-område har reserverats för ledningsrätten 2580-08/107.1. Utifrån Lantmäteriets digitala karta ser det ut att ledningen ska ha ett annat läge än vad marken har reserverat i plankartan.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar: Planbeskrivning kompletteras med en lista för de befintliga rättigheter inom Storheden 1:37. Viktigt att notera att detaljplanen inte på något sätt upphäver ledningsrätternas status och de gäller fortsatt efter det nya planen vinner laga kraft.

U- områdets är inte placerat efter 2580-08/107.1. U-områdets placering och utbredning är avstämt med ledningsägaren och placeringen är lagd över ett befintligt ledningsstråk där de kan bilda ledningsrätt i framtiden.

Kommunala förvaltningar och bolag

Räddningstjänsten Luleå

Markbrandposter finns endast på besiktningsvägen, vilket är på baksidan av planområdet. Detta innebär väldigt långa avstånd från markbrandposter till nya byggnad/er i den del av planområdet som ligger vid Storhedsvägen. Storhedsvägen saknar brandposter. Det krävs således att markbrandposter anordnas på Storhedsvägen eller på den sidan av planområdet där Storhedsvägen är. Angreppsväg (entré/dörr) till byggnad får vara max 125 meter från närmaste markbrandpost.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar: Synpunkten noteras. Utbyggnad av brandposter i området ska samordnas mellan det kommunala VA-bolaget Lumire och Räddningstjänsten. Detaljplanen medger allmän plats för Storhedsvägen och möjliggör därmed utbyggnad av brandposter i området söder om Storheden 1:37.

Övriga

K/S Luleå

1. Det antas endast en ökad trafikallsträng med 20% som följd av ytterligare bygggrätt. Vi håller fortfarande inte med om att en förtätning på Storheden inte kommer att leda till en motsvarande ökning av trafiken. Ägarna av butikerna förväntar sig naturligtvis att de nya butikerna kommer att locka ett ganska stort antal nya kunder. Utan detta kommer de inte att kunna hyra ut de ytterligare byggnaderna och kommer inte att få önskad lönsamhet från sin investering. Vår bedömning är att detta kommer att leda till ett ökat behov av parkering, motsvarande de ytterligare tillkommande ytorna och inte en minskning. Man kan inte fästa vikt vid de nuvarande butikernas attraktionskraft vid bedömningen av framtida parkeringsnormer.

2. Minskningen av byggrätten minskar naturligtvis effekten av detta, men sammantaget kommer det att bli ett ökat trafikflöde och tryck på de kvarvarande parkeringsplatserna i området kring planområdet. Vi ser en stor risk att vår fastighet kommer att nyttjas för parkering av besökare till planområdet.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar: Kapacitetsberäkningarna i trafikutredningen beräknades på 20 % av tillkommande byggrätt 31 500 m² (trafikallstring) + befintlig trafik i området. Till granskning minskades byggrätten ned till 3500 m² handelslokaler. Eftersom planförslaget minskades så pass mycket togs inte någon ny trafikutredningen fram då utredningen bedömdes ta höjd för mer trafik än vad granskningsförslaget kommer medföra.

1. Vi vidhåller att trafikanalysen och lösningen bör omfatta hela handels- och industriområdet Storheden. Detta för att skapa gemensamma hållbara lösningar för trafiken, inklusive både intern och extern trafik med fotgängare och cyklister, men också en lösning på de trafikutmaningar som redan finns i området idag – dessa utmaningar som denna plan och dess utredningar inte lyfter. Idag finns det stora problem i samspelet mellan lastbilar för industri och logistik, personbilar och godstransporter till handelsområdet. Ökar man flödet av personbilar utan att samtidigt ta itu med dessa utmaningar ökar man problemen markant till nackdel för handlare, fastighetsägare och butiker, men också för de industri- och logistikföretag som finns på Storheden norr och söder om handelsområdet.

2. Helhetslösningar för trafikflöde för både mjuka och hårda trafikanter bör utredas för hela Storheden innan ytterligare butiksytor utvecklas i området. Alla aktörer på Storheden bör bjudas in att delta i detta arbete.

3. Hela Storhedsvägen inklusive rondellen vid Betongvägen och sträckan fram till och med Rostbollen vid Bodenvägen har utelämnats från trafikutredningen och dess förutsättningar, trots att det är just här de största trafikutmaningarna finns. Detta bör ses över.

4. Fokus ligger enbart på angöringspunkterna till och från Storheden 1:37 till Storhedsvägen och inte den belastning som orsakas av den kraftigt ökade trafikvolymen på andra håll, särskilt på Storhedsvägen. Vi anser att detta är ett fel i avgränsningen för trafikanalysen då de primära problemen med trafik till och från Storheden finns i området från rondellen vid Betongvägen och sträckan upp till och med Rostbollen vid Bodenvägen.

5. Konsekvenserna på den östra delen av Storhedsvägen och på alla andra delar av vägnätet internt vid Storhedens handelsplats bör analyseras ingående.

6. Sänkningen av parkeringsnormen innebär att trafikanalysen på vägarna, som inte inkluderar de platser där det finns problem idag, inte heller analyserar trafikflödet på ett rättvist sätt och absolut inte det förväntade behovet av parkeringsplatser jämfört med parkeringsnormen för området i stort. Det innebär att trafikpåverkan både underskattas och normen för parkeringsbehov frångås, vilket i sin tur innebär att den har en negativ effekt på alla omgivande fastighets-

ägares parkeringsbeläggning och tillgänglighet.

7. Vi vill att de trafikproblem som redan är på vägen till Storheden ska ses över – vi vill inte att de ska bli större eller förbli olösta. Trafikproblemen i dag består i att alltför många använder den, i förhållande till Storhedsvägens kapacitet. Detta medför en ansamling av trafik särskilt från öst till väst mot rondellen vid Betongvägen/Storhedsvägen och det orsakar köer långt tillbaka mot Luleå stad och Rostbollen.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar: Kommunen känner till att vid maxtimmestrafik kan det uppstå köbildning vid cirkelplatsen vid Betongvägen och Storhedsvägen för trafik från riktning Notviken eller Betongvägen in i cirkelplatsen. Detta gäller dock endast ett fåtal timmar per vecka. Trafikmatningen till Storheden är inget som hanteras i den här enskilda detaljplanen utan är något som hanteras i kommunens övergripande trafikplanering. Idag finns det flera alternativa anslutningsvägar till handelsområdet som besökare kan välja, t.ex via Riksväg 97, Storsandsvägen och E4 där kapaciteten är god.

Den tillkommande byggrätten utgör ett mindre tillägg sett till Storhedens övergripande struktur som handelsområde och bedöms inte påverka den övergripande trafiksituationen på Storheden på ett betydande sätt.

Parkering: Storheden 1:37 bedöms idag ha en överkapacitet av parkeringar vilket leder till många p-platser inte nyttjas. Detta kunde stödjas av beläggningsstudie i trafikutredningen som visade på att den faktiska beläggningsstudien var under 50 % vid studietillfället.

Givet att säsongsvariationer kan påverka besökarantalet bedömdes det lämpligt att bevara ett större antal parkeringsplatser än beläggningsstudiens resultat. Ett p-tal om 23 p-platser/1000 m² bruttoarea för handelsverksamheter har valts och motsvarar att samtliga parkeringar utöver tillkommande byggrätt behålls inom Storheden 1:37>2. Detta medför i praktiken att antalet parkeringar minskar från 972 parkeringar till cirka 810 parkeringar inom skiftet Storheden 1:37<2 samt att personalparkeringen norr om Besiktningvägen kan användas för verksamheter [Z], samt parkering [P].

1. Förslaget förhåller sig endast de trafikutmaningar som ligger mycket nära Nyfosas egen anläggning. De blir inte utredda eller hanterade för att förbättra det generella behovet av cyklisters och fotgängares framkomlighet internt på Storheden. De säkerställer endast framkomlighet till och från avfarten till egen tomt och en liten förlängning av en cykelväg västerut, som faktiskt syftar till att säkerställa genomfartstrafik norrut längs Storsandsvägen.

2. Vi vill säkerställa bättre förbindelser för rörelser utan bil – till fots cykel, moped eller liknande – och inte bara till och från Coop och Nyfosas köpcentrum, utan på hela Storhedens handelsområde. Att lösa in- och utfart för cyklister till Nyfosafastigheten och lägga till extra övergångsställe över Storhedsvägen intill Nyfosafastigheten löser ingenting. Det behövs en helhetslösning och plan för oskyddade trafikanter inom hela området.

Kommunstyrelseförvaltningen kommentar: Detaljplanen möjliggör att en saknad länk i befintligt kommunalt gång-och cykelnät ges planstöd. Detta medför en förbättring i cykelnätet för cyklister som ansluter till handelsområdet norr ifrån Gammelstad. Detta skapar bättre flöden för gång-och cyklister till hela Storheden, inte bara Storheden 1:37. Inom ramen för denna detaljplan kan inte hela Storhedens gång-och cykelnät hanteras.

Sveriges Åkeriföretag

Vid ytterligare bebyggelse och förtätning av Storheden är det av stor vikt att planeringen av området möjliggör leveranser av varor med tunga lastbilar som kan utföras på ett bra sätt ur ett trafiksäkerhetsmässigt perspektiv och säkert för oskyddade trafikanter. I övrigt är det önskvärt att trafiksituationen på Storheden utreds på ett övergripande plan. I övrigt har vi inget att erinra i utsänt material.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentarer: Synpunkten noteras. Luleå kommun ser också förbättringsmöjligheter gällande den övergripande trafikstrukturen på Storheden. Detta är något som hanteras i kommunens övergripande trafikplanering och inte inom ramen för den här detaljplanen.

Ställningstagande och förändringar efter granskningstiden.

Efter granskningsskedet sker följande förändringar i planförslaget:

- I planbeskrivningens genomförandekapitel kompletteras text gällande de ledningsrätter och servitut som finns inom planområdet, samt ett tydliggörande gällande möjlighet till inlösen av fastigheten Storheden 1:37 i avseende till plankartans utformning och utbyggnad av allmän plats.
- I avsnittet Teknisk försörjning i planbeskrivningen tillkommer text gällande brandvattenposter i Storhedsvägen.

Följande skriftliga synpunkter har inte blivit tillgodosedda eller delvis inte blivit tillgodosedda, det vill säga, har inte föranlett en ändring i planförslaget. Kommunstyrelseförvaltningens motivering till varför synpunkt eller fråga inte har kunnat tillgodoses framgår av Kommunstyrelseförvaltningens kommentarer till respektive yttrande:

- K/S Luleå, 2025-03-12

Kommunstyrelseförvaltningen

Sektor Samhällsbyggnad & demokrati, 2025-04-01.

Frida Lindberg

Magnus Johansson

Planchef

Planarkitekt



LULEÅ KOMMUN

Detaljplan för del av Storheden, Storheden 1:37 m.fl.

Luleå kommun

Norrbottens län

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Bakgrund

Detaljplanen har inte föregåtts av något detaljplaneprogram.

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutade 2020-12-21 § 232 att inleda ett planarbete på Storhedens handelsområde berörande fastigheten Storheden 1:37. Planuppdraget innebär att pröva förutsättningar för ytterligare byggrätt för storskalig handel. Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutade även att planförslaget ska godkännas av kommunstyrelsen innan planförslaget får visas för granskning.

Hur samrådet bedrivits

Detaljplanen handläggs enligt plan- och bygglagens (PBL) regler för utökad förfarande (5 kap. PBL). För att få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt och för att ge möjlighet till insyn och påverkan ska samråd ske med myndigheter, sakägare och övriga berörda enligt 5 kap. 11 §, PBL. Ett förslag till detaljplan har visats för samråd under perioden 2023-01-13 till 2023-02-06. Planhandlingarna har under samrådsperioden funnits tillgängliga på Luleå kommuns webbplats, Infrastruktur- och serviceförvaltningens huvudkontor på Bangatan 12 (tidigare Stadsbyggnadsförvaltningen) samt på stadsbiblioteket på Kulturens hus. En underrättelse har skickats till kända sakägare, Länsstyrelsen, Lantmäterimyndigheten och övriga berörda enligt diariet för sändlista. Kungörelse om samrådet annonserades i lokaltidningar samt på kommunens anslagstavla.

Under samrådet inkom 15 skrivelser.

Skrivelser utan invändningar har inkommit från:

- Vattenfall, 2023-01-26
- Länstrafiken, 2023-01-25
- Räddningstjänsten, 2023-01-23

- Luftfarsverket, 2023-01-31

Skrivelser med synpunkter har inkommit från:

- Skanova 2023-01-16
- Luleå lokaltrafik, 2023-02-02
- Lantmäteriet, 2023-02-02
- OK Norrbotten, 2023-02-03
- Ica Sverige AB / Ica fastigheter. 2023-02-26
- Trafikverket, 2023-02-06
- Medborgare 1, 2023-02-06
- K/S Luleå, 2023-02-07
- Diös, 2023-02-09
- Länsstyrelsen, 2023-02-13
- Avdelning miljö- och bygg, 2023-02-15

Inkomna synpunkter med kommentar från Kommunstyrelseförvaltningen

Inkomna synpunkter redovisas i detta avsnitt i delvis sammanfattad och förkortad form. Så långt det varit möjligt har yttrandena tagits med i oavkortad form. Synpunkterna i sin helhet finns att tillgå hos Kommunstyrelseförvaltningen. Länsstyrelsens synpunkter redovisas i sin helhet. *Kommunstyrelseförvaltningens kommentarer skrivs med kursiv stil för att skilja dem från inkomna synpunkter.*

Myndigheter

Länsstyrelsen

Länsstyrelsens samlade bedömning

Planförslaget innehåller många genomförandeförslag för att lokalt hantera och rena dagvatten med bland annat multifunktionella bilfria gator där ytorna under mark kan nyttjas för omhändertagande av dagvatten, samtidigt som förslagen samtidigt säkerställer att Luleås huvudvattentäkt inte påverkas negativt. Det framgår dock inte huruvida kommunen avser att säkerställa att dessa genomförs samt i sådana fall hur det kan säkerställas. En ökad mängd externhandel behöver sättas i relation till miljömålen.

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att ett antagande av en detaljplan enligt förslaget inte kommer att prövas.

Motiv för bedömningen

Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10§

MKN

Enligt 2 kap. 10§ PBL ska MKN följas vid planläggning. Länsstyrelsen bedömer att plangenomförandet som det är beskrivet inte riskerar att äventyra möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsnormer i slutrecipienten Gammelstadsfjärden. Samtidigt krävs förtydliganden om utförandet av dagvattenreningen eftersom det kan få konsekvenser för grundvattenkvaliteten i grundvattenförekomsten WA54533877. Det är viktigt att infiltrerande dagvatten inte riskerar att riktvärden för god kemisk status samt för att vända trend överskrider i förekomsten. Eftersom grundvattnet används som dricksvatten skulle ett överskridande sannolikt bedömas som statusförsämring eller äventyrande av möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsnormer enligt miljöbalken 5 kap 4 §. Dagvattenutredningen behandlar utmaningarna med att anlägga dagvattenrening med infiltration inom ett vattenskyddsområde på ett bra sätt. I granskningshandlingarna måste det dock tydligt framgå vilka metoder och material som valts samt hur dessa val påverkar vattentäkten och möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsnormer i grundvattenförekomsten. Det bör också framgå vilka drift- och underhållsåtgärder som krävs för att dagvattenhanteringen ska fungera över tid samt vem som ansvarar för dessa åtgärder samt tillsynen av dem. Länsstyrelsen ser positivt på att det anläggs ett modernt dagvattensystem som har potential att minska dagvattenbelastningen till omgivande vattenmiljöer. Undantaget kadmium (Cd), vars belastning beräknas öka med 17 % från planområdet, bedöms inte planförslagets genomförande äventyra möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsnormer i Gammelstadsfjärden eftersom planområdet utgör endast en liten del av avrinningsområdet till Gammelstadsfjärden. Det är dock viktigt att ha denna aspekt i beaktande när framtida exploateringar kring Gammelstadsfjärden planeras så att den kumulativa påverkan från dagvatten inte ökar okontrollerat.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar: Till granskningskedet minskas tillkommande byggareal för handelslokaler från cirka 31 000 m² till 3500 m² (bruttoarea). Planförslaget medför inte någon betydande förändring av dagvattenvavrinningen ifrån området då fastigheten idag är nästintill helt hårdgjord med byggnader och hårdgjorda täta markbeläggningar.

En förändrad markanvändning med en högre andel takytor gentemot asfalterade trafikytor medför generellt en lägre föroreningsbelastning från fastigheten. I dagvattenutredningen kunde dock en högre halt kadmium ses härstamma från takytor. Ökningen var dock så liten att den inte bedömdes verifierad enligt Sweco (2022) samt bedömdes den uppmätta ökningen i modellen inte riskera miljö kvalitetsnormerna för vatten i recipienterna. Till granskning minskas tillkommande takytor (från 46 500 m² till 31 500 m²) gentemot samrådsskedet inom Storheden 1:37<2 vilket bidrar till minskade potentiella mängder kadmium från takavrinning.

Inrättande av nya enskilda avloppsanläggningar samt väsentlig ändring av be-

fintlig avloppsanläggning kräver tillstånd från kommunens nämnd för miljöfrågor. (Dagvatten räknas in i begreppet avloppsvatten i skyddsföreskrifternas definition). Det tekniska utförandet av dagvattenanläggningar och var dagvattnet får ledas är alltså något som senare ska prövas i tillståndsprocessen. Dagvatten från trafikerade ytor får inte infiltrera i marken utan rening alternativt ska det ledas till kommunens nät. I planbeskrivning ges ett antal förslag på dagvattenanläggningar där dagvatten kan fördröjas och antingen ledas till kommunens nät eller infiltrera i marken. I slutändan blir det kommunens tillsynsavdelning med tillhörande nämnd som ska avgöra lämpligheten för ansökt dagvattenanläggning. I planbeskrivning fastslås det att genom att leda dagvatten till kommunens dagvattennät minskar risken för föroreningar till Gäddviks grundvattentäkt då vattnet istället leds till recipienten inre Lulefjärden. Kommunen är VA-huvudman inom området och kommunens generella riktlinjer anger att det vatten som leds till kommunens dagvattennät ska fördröjas lokalt och renas centralt vid recipienterna (Dagvattenplan 2020-2030, Luleå kommun).

Mellankommunala frågor och regionala förhållanden

Planförslaget medför mellankommunala konsekvenser i form av utökad externhandel vilka behöver belysas och bedömas.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar: Planförslaget har minskat ned kraftigt gentemot samrådsversionen och bedöms inte medföra en betydande påverkan på handeln i Luleå kommun samt grannkommunerna. Inget avsnitt tillkommer i planbeskrivningen gällande detta.

Råd enligt 2 kap. PBL

Planförslaget avser bland annat uppförandet av ett 22 meter högt parkeringshus. Även om parkeringar är ett komplement till användningen H, Detaljhandel, är det inte säkert att ett parkeringshus, särskilt inte av föreslagen storlek, ryms inom användningen. Enligt Boverkets PBL Kunskapsbanken nämns parkeringshus endast under användningen P, Parkering, (Boverkets föreskrifter (2020:5) om detaljplan - 5 kap 15 §). Större parkeringshus i stadsmiljöer kan under vissa omständigheter även medföra en betydande miljöpåverkan.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar: Till granskningsförslaget har byggrätten minskats ned. Inga parkeringshus planeras att byggas. Parkeringsbehovet planeras lösas med markparkeringar på befintliga parkeringsytor.

Förhållande till ÖP

Då planförslaget strider mot översiktsplanen, eftersom det även medger kontor, har kommunen valt att handlägga detaljplanprövningen enligt reglerna för utökad förfarande. Under rubriken Översiktsplan i planbeskrivningen saknas dock redogörelse och motivering till planstridigheten.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar: Till granskningskedet har användning kontor [K] tagits bort. Planförslaget handläggs fortsatt enligt reglerna för standardförfarande då granskningsförslaget inte bedöms strida mot översiktsplanen.

Koppling till miljömålen

Länsstyrelsen anser att den fysiska planeringen utgör ett viktigt verktyg för att uppnå miljömålen. PBL (2010:900) är direkt knuten till miljöbalken, enligt dess 2 kap 2 §. Miljömålen ska enligt miljöbalkspropositionen (1997/98:45) vara vägledande vid tillämpningen av miljöbalken. En översiktlig redovisning av miljömål på olika nivåer, det nuvarande miljötillståndet och planförslagets förhållande till detta saknas, vilket gör det svårt att bedöma föreslagna åtgärder från miljösynpunkt.

Planförslaget medför exempelvis en utbyggnad av verksamheter som ger upphov till ökade transporter av privatbilism vilket behöver sättas i relation till tätorten och relevanta miljömål, mål 11 i de globala målen samt intresset av en god helhetsverkan i PBL.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar: Inget avsnitt gällande koppling till miljömålen tillkommer. Planförslaget till granskning gäller en förtätning med ytterligare 3500 m² byggnadsarea för handel inom ett utpekad handelsområdet (översiktsplanen) samt en möjlighet att uppföra verksamhetslokaler [Z] inom utpekad verksamhetsområdet (översiktsplanen). Alla åtgärder sker inom Luleå tätort och tar inga naturytor i anspråk utan sker på redan bebyggd mark. Planförslaget bedöms vara förenligt med en god bebyggd miljö där tidigare parkeringsytor kommer kunna nyttjas för olika verksamhetslokaler samt att gång- och cykel förbindelserna möjliggörs att förbättras inom allmän plats. Vilket miljötillstånd Länsstyrelsen syftar till är oklart i synpunkten. Inom fastigheten finns en tankstation som är tillståndspliktig med ett gällande tillstånd från kommunens miljö och byggnadsnämnd.

Klimatanpassning

I dagvattenutredningen tas klimatanpassning upp på ett relevant sätt. Dock fångar varken planbeskrivningen eller plankartan upp detta i tillräcklig omfattning. Länsstyrelsens uppfattning är att kommunen i planförslaget tydligt behöver ta ställning till och tydligt redogöra för vilka åtgärder som ska genomföras och eventuellt regleras. I planbeskrivningen i samrådsskedet finns endast rekommendationer blandat med skrivningar om böråtgärder och referenser görs till dagvattenutredningen, vilken inte heller ges beslutad status enligt avsnitt 4.1 och 4.2 i planbeskrivningen. I dagvattenutredningens kapitel 8 (8.1-8.4) redogörs för hur snöhantering ska anordnas, behovet av ytterligare utredningar, utformning av lösningar, samt vilka planbestämmelser som behöver gälla för att klimatrelaterade risker ska minska i området och dess omgivning. Det som anges i kapitlet är väl underbyggt och kan ligga till grund för en god klimatanpassning av planområdet. Luleå kommun behöver i planbeskrivning och på plankarta lyfta in de förslag som anges i kapitlet och fastställa de som gällande för fortsatt planering och anläggande.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar: I planbeskrivningen redovisas dagens situation samt rådgivande text hur exploatören ska bygga och höjdsätta för att undvika skador vid kraftigare regn. I planbeskrivningen framgår även rådgi-

vande text hur kommunen ska utforma allmän plats för att möjliggöra fria vattenvägar västerut. I nuläget avrinner dagvatten ytligt från fastigheten i västlig riktning vid skyfall mot Storsandsvägen och det kommunala skogsområdet. Den anslutande kommunala marken sluttar idag naturligt mot Storsandsvägen vilket skapar goda förutsättningar för behålla fortsatt fria vattenvägar. Vid projektering av ny allmän plats beaktar kommunen alltid fria vattenvägar från fastigheter mot allmän plats för att undvika instängda ytor där vatten kan ansamlas, vilket också anges i kommunens egna projekteringsanvisningar.

Gestaltning av bebyggelse, grönområden och kommunikationsleder

Länsstyrelsen konstaterar att kommunen i planhandlingarna är tydlig med tillhörande gestaltungsprogramms status som endast en underliggande utredning (rubrik 4.2). Det vill säga att det inte får en beslutad status (rubrik 4.1) som vägledning vid senare prövningar, till skillnad från exempelvis gestaltungsprogrammet för kv. Biet.

Gestaltungsprogrammet utgår från väl genomförda platsanalyser men saknar en övergripande analys av planområdet i sitt sammanhang; i programmet nämns närliggande natur, strand men det finns ingen orienteringsbild som sätter planområdet i relation till nämnda kvalitéter eller övriga delar av Storheden eller närliggande bostadsområde. En sådan bild skulle underlätta förståelsen för framtiden ny kvartersstruktur.

Den nya kvartersstrukturen bildar ett multifunktionellt centralt stråk som genomkorsar kvarteret från öst till väst. Planerade byggnader med huvudfasader och entréer orienterade mot centrala stråket bildar ett skyddat gaturum samtidigt som det avskärmar övriga delar av Storheden från vad som händer inom planområdet. Avskärmningen kan ha positiv effekt genom att en gåendevänlig- och störningsskyddad miljö bildas i kvarteret, men kan också bidra till upplevelse av otrygghet på grund av byggnadernas baksidor vända mot busshållplatser och allmänna gångoch cykelvägar. Gestaltungsprogrammet belyser tillgänglighet för gående och cyklister på Storheden och den bristfälliga gång- och cykelstrukturen i området (Storheden saknar ett genomtänkt sammanhängande gång- och cykelstråk för oskyddade trafikanter). Länsstyrelsen ser det som positivt att kommunen i planförslaget säkerställer förlängning av befintlig allmän gång- och cykelväg längs med Storhedsvägen samt ny längs med Storsandsvägen.

Komfortstudier till utformningsförslaget i gestaltungsprogrammet visar platser som erhåller bra förutsättningar för spontana mötesplatser. Kommunen har valt att göra en flexibel detaljplan och inte lösa placering av höga byggnader på en specifik plats. Detta innebär att disponering av byggrätter samt placering av höga byggnader på kvartersmark vid genomförande av planen kan skiljas från illustrationer i planbeskrivningen och gestaltungsprogrammets syfte. Huvudprinciper för gestaltning och utformning av byggnader och gaturum bör lyftas in och bearbetas i planhandlingarna. Detta för att undvika risk med att skuggning från planerade höga byggnader bidrar till att det bildas blåsiga platser med dålig tillgång till solljus. Länsstyrelsen uppmärksammar att det i gestaltungsprogrammets

illustrationer redovisas en väderskyddad cykelparkering med tak på platsen med bäst sannolikhet för komfort och en av få platser där det bedöms att människor vill sitta ner utomhus.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar: Gestaltungsprogrammet utgår till granskningskedet då planförslaget har minskat ner kraftigt från samrådsversionen.

Social robusthet, tillgänglighet och användbarhet

Vad Länsstyrelsen kan se saknas i samrådsunderlaget beskrivning av planförslagets konsekvenser för den sociala hållbarheten, särskilt barnperspektivet kan behöva uppmärksammas.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar: Inget avsnitt tillkommer kring social hållbarhet. Planförslaget gäller en förtätning för ytterligare handel i ett utpekade externt handelsområde i kommunens översiktsplan.

Trafikfrågor

Länsstyrelsen har i dagsläget inga synpunkter på den tillhörande trafikutredningen.

Undersökning av risk för betydande miljöpåverkan

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

Lantmäteriet

För plangenomförandet viktiga frågor där planen måste förbättras Lantmäteriet finner inget att anmärka i denna kategori

Delar av planen som bör förbättras

Bland planbestämmelserna finns användningen transformatorstation med beteckningen E1. Lantmäteriet har dock inte kunnat hitta beteckningen på plankartan i "E-området" som ligger i mitten av kvartersmarken där betecknas området enbart "E". Om bestämmelsen för de två markreservaten ska vara liknande bör de ha samma beteckning i kartan. Om det ska vara skillnad mellan dessa områden bör det framgå hur.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar: Områdena har samma beteckning [E₁] i samrådsversionen och till granskningsversionen. Inga förändringar tillkommer.

I planförslaget finns det användnings- eller planområdesgränser i samma läge som fastighetsgränser som är inlagda i den digitala registerkartan med mycket god lägesosäkerhet (0,025 meter). Denna lägesosäkerhet kan dock vara missvisande och det är möjligt att dessa fastighetsgränser inte har kontrollmätts när lägesosäkerheten sattes. Vid övergången mellan referenssystemen RT 90 och nuvarande SWEREF 99 transformerades nämligen tusentals gränspunkter över hela landet utan kontroll i fält. Dessa fick lägesosäkerheten 0,025 eller 0,03 meter. Det har i efterhand visat sig att många av dessa punkter till exempel i områden

med lokala stomnät kan ha god "intern" lägesosäkerhet, men inte ligga rätt i förhållande till SWEREF 99. LM2023/001503-0003 2023-02-02 LANTMÄTERIET 2(3) Lantmäteriet uppmanar därför kommunen att vara extra uppmärksam vid planläggning av områden där det förekommer gränser med just lägesosäkerheten 0,025 eller 0,03 meter, och vid behov kontrollmäta sådana gränser.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar: En fastighetsbestämning har genomförts för att fastställa fastighetsgränserna kvalitet och placering.

Under punkt 9.4 "Fastighetsrättsliga frågor" anges att det finns en ledningsrätt och att ledningen behöver flyttas. Och att fastighetsägaren ska bekosta flytt samt ansöka och bekosta Lantmäteriförrättning. Lantmäteriet vill upplysa att eftersom det är en ledningsrätt kan enligt huvudregeln enbart ledningshavaren, dvs Luleå Energi ansöka om ledningsrätt. Övriga sakägare har viss initiativrätt till omprövning av befintliga ledningsrätten enligt 33 § LL. Frågan om delvis upphävande, omprövning av ledningsrätten eller inrättande av ny ledningsrätt behöver prövas av Lantmäteriet.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar: Avsnittet gällande ledningsrätt revideras i enlighet med Lantmäteriets synpunkt.

Delar av planen som skulle kunna förbättras (Under denna rubrik redovisas synpunkter som inte direkt ligger inom Lantmäteriets lagstadgade bevakningsområden, men som enligt Lantmäteriet skulle förbättra detaljplanen.)

På plankartan finns det angivet två utskriftsformat och två skalor som ska användas.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar: Till granskning framgår endast skala för format A1 i plankartan.

På plankartan finns inom kvartersmark en beteckning "f1" på tre områden. Inom dessa områden saknas bestämmelser om utnyttjandegrad. Om det är tänkt att finnas en sådan avgränsning av bygganderätten och exploateringsgrad inom dessa områden bör det förtydligas.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar: Bestämmelse om utnyttjandegrad gällde i samrådsversionen för hela användningsområdet. Till granskningsskedet ser plankartan annorlunda ut gällande egenskapsområden m.m.

Inom kvartersmark för parkering gäller bestämmelsen "h1". Då hela område anger parkeringsändamål så omfattas enbart undantaget i egenskapsbestämmelsen. Kommunen bör överväga att lägga in en bestämmelse h2 för att tydliggöra vad som gäller inom kvartersmark för parkering.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar: Användningsområdet omfattade parkering och verksamheter och därmed gällde de reglerade nockhöjderna de olika typerna av verksamheter. Detta avser samrådsversionen. Till granskning medges endast 12 meter nockhöjd inom hela användningsområdet.

Det är en stor fördel för samhället i stort om kommunen i möjligaste mån följer rekommendationerna i Boverkets allmänna råd BFS 2020:6 för den tvådimen-

sionella redovisningen av planens innehåll i en plankarta. Enligt de allmänna råden stycke "2.1 Redovisning av planbestämmelser m.m." bör texten om genomförandetid redovisas bland planbestämmelserna på plankartan med rubriken "Genomförandetid" på samma rubriknivå som till exempel rubriken "Egenskapsbestämmelser för kvartersmark". Genom att rätt rubriknivå på rubriken används, så framgår det att genomförandetid inte är en planbestämmelse. *Kommunstyrelseförvaltningens kommentar: Plankartan ändras i enlighet med inkommen synpunkt.*

Trafikverket

I nära anslutning till planen finns väg E4 som utgör riksintresse för kommunikationer. Trafikverket saknar en analys avseende konsekvenser på väg E4 och framförallt de anslutningar som finns till och från Storheden. Kan det förväntas ökad trafik och vilka konsekvenser kan uppstå med avseende på trafiksäkerhet och framkomlighet? Analysen bör ta höjd för framtida trafikutveckling, basprognos 2040. I nära anslutning till detaljplanen finns även Norrbotniabanans korridor som även den utgör riksintresse för kommunikationer. Om det blir problem på befintliga trafikplatser och ombyggnad krävs till följd av detaljplanen kan det bli en påverkan på Norrbotniabanans. Detaljplanen ligger inom MSA-ytan till Luleå/Kallax flygplats som utgör riksintresse för kommunikationer. Ärenden avseende planerade objekt högre än 20 meter över marknivå eller vattenyta ska remitteras till LFV för en CNS-analys, i sin roll som sakägare. Samråd ska också ske med flygplatsägaren för att inte riskera flyghinder.

Kommunstyrelsens kommentarer: Till granskningsskedet minskas tillkommande byggrätt för handelslokaler från cirka 31 000 m² till 3500 m² (bruttoarea). Kapacitetsberäkningar gjordes för de anslutande vägarna till planområdet för samrådsförslaget. Beräkningar gjordes på bland annat Storhedsvägen med en årsdygnstrafik om 15 800 fordonsrörelser. Kapacitetsberäkningar visade att det inte uppstod kapacitetsproblem för vägsträckan, infarter och rondellerna intill planområdet. Vid cirkelplatsen vid Betongvägen / Storhedsvägen kan de uppstå köbildning på det kommunala vägnätet vid maxtimmestrafik, främst för trafik från Notviken eller Betongvägen. Detta gäller dock endast ett fåtal timmar per vecka och påverkar inte de statliga vägarna.

Trafikverket har stickprovsmätningar på E4 (5000 - 6000 fordonsrörelser) och riksväg 97 (cirka 8000 fordonsrörelser) per körbana som går utanför Storhedens handelsområde, (öster och norr). Dessa vägar är klassade som "motortrafik mötesfria" och har en högre kapacitet än de kommunala gatorna på Storheden som undersöktes i kapacitetsstudien. Den tillkommande byggrätten utgör ett mindre tillägg sett till Storhedens övergripande struktur som handelsområde och bedöms inte medföra någon risk att de statliga vägarnas kapacitet eller de tillhörande anslutningarna till motortrafiklederna överskrids. Luleå airport och Luftfartsverket ingår alltid i samrådsretsen när bebyggelse överstiger 20 meter. Inga synpunkter med invändningar mot planförslaget har inkommit. Till granskning medges högst 12 meter nockhöjd.

Kommunala förvaltningar

Miljö och byggnadsnämnden

Avdelning miljö och bygg anser att användningsområdet för drivmedel [G] bör kraftigt minskas för att endast utgöra ungefär nuvarande område för drivmedels-
hantering. Även om skyddsföreskrifterna kraftigt begränsar volymen för cister-
ner som får innehålla drivmedel, finns det en möjlighet enligt detaljplanen för
att bedriva försäljning inom hela området. Det skulle kunna innebära en risk för
skyddet av grundvattnet i området och negativt påverka riksintresset för produk-
tion av dricksvatten om det bedrivs flera, om än små, stationer för drivmedels-
försäljning. Avdelning miljö och bygg vill uppmärksamma att det på plankartan
saknas information om att planavgift inte ska tas ut vid bygglov.

*Kommunstyrelseförvaltningens kommentar: Kommunstyrelseförvaltningen be-
aktar inkommen synpunkt. Till granskning ändras användningsområdet till att
motsvara den befintliga tankstationen utbredning som idag är tillståndsgiven.
Hantering av mer än sammanlagt 250 liter petroleumprodukter och andra brand-
farliga vätskor kräver tillstånd av kommunens nämnd för miljöfrågor.*

*Det bedöms inte troligt att det går att tillskapa ytterligare tankstationer för
kommersiellt bruk givet skyddsföreskrifternas begränsning på cisternstorlekar.
Gällande spill och läckage reglerar skyddsföreskrifterna att förvaring av petro-
leumprodukter och andra brandfarliga vätskor är förbjuden såvida den inte sker
på en tät invallad yta och på ett sådant sätt att hela den lagrade volymen kan in-
samlas och omhändertas vid läckage. Detta är verksamhetsutövaren skyldig att
efterleva samt ska följas upp av kommunens miljötillsyn.*

*I planbeskrivningen framgår det att planavgift inte ska tas ut. Ingen ytterligare
information tillkommer i plankartan gällande planavgift.*

Luleå lokaltrafik

Luleå Lokaltrafik AB önska lämna följande synpunkter på detaljplanen för
Storheden 1:37. Cirkulationsplatserna längs Storhedsvägen är i dagsläget för små
för att omhänderta bussar. För att kunna köra genom cirkulationen på ett säkert
sätt placerar sig bussarna i mitten och tar upp båda körfälten, innan och i cirku-
lationsplatsen, för att hindra annan trafik att försöka köra bredvid bussen i cirku-
lationen. Cirkulationsplatserna bör därmed helst byggas ut för att rymma bussar
på ett trafiksäkert sätt. Ett annat alternativ kan vara att ta bort de dubbla körfälten
i cirkulationsplatserna om det inte bedöms påverka kapaciteten. Ytan som blir
 kvar kan användas till att förbättra för gång och cykel. Det är viktigt att fram-
komligheten för kollektivtrafiken förbättras eller åtminstone bibehålls. Minskad
framkomlighet för kollektivtrafiken är i viss utsträckning en negativ spiral:
Minskad framkomlighet pga infrastruktur -> Längre restid med buss kontra bil ->
Minskad kollektivt resande -> Ökat bilresande -> Minskad framkomlighet pga fler
bilar osv. Det leder också till högre produktionskostnader för samhället och kan
resultera i ett sämre utbud. LLT har en linje som utgår från Storheden. Linje 10

startar och slutar på hållplats Storheden (utanför Coop), den som nu ska flyttas i planen. Vi har länge eftersträvat efter att kunna upprätta en toalett för chaufförerna på hållplats Storheden. Enligt kollektivavtalet ska chaufförerna ha tillgång till toalett vid paus. Att inte ha tillgång till toalett kan leda till ökade kostnader för samhället då trafiken inte kan planeras på ett optimalt sätt. En toalett bör finnas inom 50 meter från sista hållplatsen. I nuläget kan toaletten vara en offentlig toalett inomhus. Men i takt med att kollektivtrafiken byggs ut kan det ev. bli aktuellt med ett behov av en fristående byggnad pga öppettider för den offentliga toaletten kontra trafikdygnet för den aktuella linjen.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar: Idag finns inga planer på att bygga ut cirkelplatserna längs Storhedsvägen. Den kommunala marken är också begränsad sett till hela Storhedsvägen vilket göra framtida utbyggnader av cirkelplatser kan vara svåra att få till utrymmesmässigt. Gällande frågor rörande tekniska lösningar och utformning som kan potentiellt förbättra bussarnas framkomlighet samt placering av toaletter rekommenderas LLT att ta kontakt med kommunen trafikavdelning för dialog då detta inte detaljstyrs i en detaljplan. I detaljplanen möjliggörs ett större kommunalt gatuområde gentemot dagens situation vilket syftar främst till möjliggöra en ny gång- och cykelväg samt en omflytt av befintlig busshållsplats österut, parallellt med hållplatsen "Storheden" i östergående läge.

Övriga

Skanova

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet. Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar: Synpunkten noteras.

OK Norrbotten

OK Norrbotten ek.förening är positiv till att planen tillåter markanvändning för drivmedel men ifrågasätter att vi inte fått vara del i en tidig dialog kring detaljplanen och dess utformning. OK Norrbotten ek.för. bedriver drivmedelsförsäljning inom planområdet och har gjort det sedan 1992. Befintlig anläggning uppfördes 2010 och fick ett strategiskt läge i direkt anslutning till Storhedenvägen. Stationen är populär med 100 000 tankningar per år och har högst omsättning av våra obemannade stationer i Norrbotten. Det bedöms därför finns ett stort behov av drivmedelsförsäljning i området. Oavsett typ av drivmedel (flytande, el etc.) som kommer efterfrågas i framtiden ser vi platsen som strategiskt viktig och har inga intentioner att flytta eller avveckla anläggningen. Vi ser snarare möjligheter att utveckla verksamheten med alternativa drivmedel

och laddstolpar. Vi har nyligen investerat i nya pumpar som möjliggjort försäljning av HVO100 på stationen. HVO100 är en syntetisk diesel som minskar CO₂-utsläppen med upp till 90%. Vi ställer oss därför frågande till formuleringen på sida 17: "Drivmedelsstationen planeras att avvecklas över tid och ersättas med handelslokaler." Anläggningen var etablerad på platsen innan Gäddvik vattentäkts skyddsföreskrifter beslutades 2012 som anger att lagring av mer än 5 m² är förbjudet. Eftersom befintliga verksamheter är undantagna från förbudet, vilket anges i planbeskrivningen, har vår tankstation dispens för lagring av petroleumprodukter. Verksamhetens tillstånd är under uppdatering och investeringar med bland annat ny oljeavskiljare är planerad i närtid. Så sent som 2019 färdigställdes en gjuten spillzon som täcker större delen av området under skärmtaket och påfyllningsplatsen vid drivmedelscontainern. Med de investeringar som gjorts och planeras har vi anpassat oss till det krav från myndigheter kopplat till gällande skyddsföreskrifter. Vi har visat att vi är fast etablerade på platsen och har för avsikt att bli kvar. På grund av förbuden enligt skyddsföreskrifterna är det därför inte heller aktuellt och eventuellt inte genomförbart att anlägga en ny tankstation med en annan placering i området. Tankstationen har markupplåtelse genom ett befintligt anläggningsarrende som är tecknat med tidigare fastighetsägare Coop Norrbotten Ekonomiska Förening.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar: I granskningsförslaget fastslås användningsområdet för den befintliga tankstation. Detaljplanen ger alltså förutsättningar för verksamheten att fortsatt vara kvar. Hur fastigheten ska utvecklas på längre sikt är en dialog OK Norrbotten får föra med fastighetsägaren då kommunen inte råder över den frågan. Notera att granskningsversionen av planförslaget medför en betydligt mindre bygggrätt gentemot samrådsversionen där bygggrätter var placerade över befintlig tankstation.

Ica Sverige AB / Ica fastigheter.

Planförslaget: Som vi tolkar det möjliggör planförslaget en utformning för ett uteköpcentrum. Vi välkomnar förslaget att Storheden ska fortsätta att utvecklas. Trafik och parkering: För oss är det viktigt att tillgängligheten till vår fastighet inte försämras genom en exploatering enligt planförslaget. Vi anser att trafiksituationen på Storheden behöver utredas i ett större perspektiv med hela Storhedsvägen inklusive rondellen vid Betongvägen och sträckan fram till och med Rostbollen vid Bodenvägen. I samband med detta bör vägghållaransvaret för Cementvägen ses över. Även tillgängligheten och vägar för oskyddade trafikanter behöver utredas i sin helhet inom Storheden. Vidare bör man utreda en på- och avfart till Storheden för norrgående trafik från E4:an. För södergående trafik finns en bra lösning redan idag. Parkeringshuset inom Storheden 1:37 (1) är inte reglerad med någon markanvändning eller reglerad med placering inom planområdet. Var den placeras kan påverka tillgängligheten och hur attraktiv den kommer att vara i jämförelse med markparkeringar. Placeringen kan även påverka möjlighet till samnyttjande och om människor uppmuntras till att röra sig utan bil inom Storheden.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar: Till granskningsskedet minskas tillkommande byggrätt för handelslokaler från cirka 31 000 m² till 3500 m² (bruttoarea). Tillskottet bedöms inte medföra någon betydande påverkan på det omgivande vägnätets kapacitet. I det reviderade granskningsförslaget planeras inget parkeringshus på Storheden 1:37<1 utan samtliga besöksparkeringar ska lösas med markparkeringar inom Storheden 1:37<2 (Coopfastigheten).

Kommunen är medveten om att det kan uppstå köbildning cirkelplatsen vid Betongvägen /Storhedsvägen, främst för trafik från Notviken eller Betongvägen, vid maxtimmestrafik. Detta gäller dock endast ett fåtal timmar per vecka samt finns det flera alternativa anslutningsvägar till handelsområdet som besökare kan välja, t.ex via Riksväg 97, Storsandsvägen och E4 där kapaciteten är god. Gällande den övergripande trafiksituationen på hela Storheden med tillhörande verksamhetsområden är det något som får hanteras i den mer övergripande trafikplaneringen och är inget som kan lösas i den enskilda detaljplanen för Storheden 1:37.

Medborgare 1

Ska vi verkligen fortsätta att bygga ut ett ytterligare centrum i Luleå? Duger inte det centrum vi redan har? Man har ju dessutom anställt folk som har fått i uppdrag att rädda Luleå centrum eftersom handeln där håller på att dö ut. Då är det lite märkligt att etablera ytterligare shopping på Storheden. Det känns inte helt genomtänkt får man säga. Får verkligen hoppas att politikerna och ni på förvaltningen motar Nyfosas förslag. Det stänger minst en butik per månad i centrum och det kommer inte några nya i nämnvärd omfattning. Och det tråkiga är att när affärerna försvinner så försvinner också kundunderlaget för restauranger, cafeer och nöjen och därmed är den onda spiralen i full spinn och vi får en spökstad ingen vill bo i. Nej rikta krafterna till att utveckla centrum-handeln istället! I korthet: Det framstår som en dålig ide att bygga ut Storheden med ytterligare shopping, när vi samtidigt har ett centrum som står och vacklar på butiksdödens brant. Det kommer att vara sista spiken i kistan för många innerstadsbutiker och påverkar egentligen handeln ute i bostadsområdena också. Det enda rätta är att skjuta upp beslutet och överväga ett temporärt stopp för alla nyetableringar på Storheden tills man får utreda frågan ytterligare och slå fast en hållbar strategisk plan för centrum vs. Storheden där man riktar etableringar rörande konsumenthandel till centrum istället

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar: Till granskningsskedet minskas tillkommande byggrätt för handelslokaler från cirka 31 000 m² till 3500 m² (bruttoarea). I planförslaget tas även användningen kontor [K] bort för att inte möjliggöra kontorslokaler på den berörda fastigheten. Planförslaget för tillkommande handel har förändrats i syfte att undvika utslagningseffekter för centrums handel.

K/S Luleå

- 1. Vi ser förslaget till detaljplan för fastigheten 1:37 som ett förslag om att tillåta ett utköpcentrum med alla det utbud som normalt skulle finnas i centrum av en stad. Detta kommer innebära stora konsekvenser för centrumhandeln i Luleå. Det finns inget annat syfte med förslaget än den kommersiella aspekten ur fastighetsägarens synvinkel.
- 2. Utvecklingsförslaget står i direkt strid med intentionerna i Luleå kommuns översiktsplan, antagen 2021. Översiktsplanen beskriver kommunens inriktning med att utveckla
- Storhedens shoppingområde varsamt och söderut. Med den föreslagna detaljplanen kommer utvecklingen att ske snabbt och koncentreras till en enda plats, vilket skapar en lokal centrumbildning. Planförslaget borde utformas i enlighet med den inriktning som kommunen redovisar i antagen översiktsplan.
- 3. Ett argument för etableringen av ett köpcentrum är den ökade e-handeln. Det saknas dokumentation och en analys av vad den ökade e-handeln medför för ytbehov för detaljhandel i Luleå kommun. Är ytterligare 31 000 kvm byggrätt för detaljhandel lösningen på den ökade e-handeln?
- 4. I planen anges behoven av stor flexibilitet för framtida användningsområden. Det saknas dokumentation och en analys av hur tillbyggnaden av 31 000 kvm utrymme för handel i form av ett externt köpcentrum ökar flexibiliteten.
- 5. Det hävdas att man jobbar med hållbarhet. Det saknas redogörelse och underlag hur tillskottet av 31 000 kvm byggrätt för detaljhandel ökar hållbarheten för Luleå kommun, då de allra flesta besökare till köpcentret förväntas komma med bil.
- 6. Ingen miljöpåverkan har redovisats i förhållande till ekonomiska och värdemässiga konsekvenser – det gäller påverkan i centrala Luleå, Storheden som helhet och även andra områden. Generellt har de ekonomiska och utvecklingsmässiga konsekvenserna för köpcentrumets omgivning och för Luleå stadskärna inte analyserats.
- 7. Om Nyfosa tilldelas en väldigt omfattande andel byggrätt kommer det innebära att den stora majoriteten av utvecklingen på Storheden under de kommande 15 åren kommer att kontrolleras av ägaren till Nyfosa-området. Luleå kommun kommer alltså att ha ett litet inflytande av utvecklingen av Storheden under lång tid framöver.
- Parkering 1. Planförslaget kommer att skapa ett ökat tryck på närliggande fastigheters parkeringsytor då exploitören inte har något krav om att uppföra parkeringshus, utan enbart får möjlighet till det. Den totala parkeringsnormen föreslås att sänkas, vilket innebär att exploitören vid full exploatering får färre parkeringsplatser i framtiden än vad som finns idag, trots en fördubbling av handelsområdet. Detta är helt oacceptabelt.

- 3. Enligt planbestämmelserna regleras fastigheten Storheden 1:37 (1) med markanvändning för detaljhandel, kontor, drivmedel. Markanvändning för parkering, P, regleras enbart på fastigheten Storheden 1:37 (2). Om parkeringshus föreslås inom Storheden 1:37 (1) bör väl även detta område regleras med P?
- 4. Parkeringshuset placering inom Storheden 1:37 (1) är inte begränsad. Var den placeras kan medföra olika effekter vad gäller dess tillgänglighet, nyttjandegrad och för att uppmuntra till rörelse utan bil både inom och utanför planområdet.
- 5. Idag är kommunens parkeringsnorm för butiken 38/1000 kvm, nuvarande parkeringsplatser är 1 148 och nuvarande yta är 32 000 kvm, motsvarande ett parkeringstal på knappt 36/1 000 kvm. Det borde ha varit 1 216 parkeringsplatser enligt p-normen, vilket innebär 68 fler parkeringsplatser än vad som finns i dagsläget. 6. Parkeringsnormen ändras nu till 15 platser/1000 kvm, motsvarande ett totalt antal parkeringsplatser på 945 om ytterligare 31 000 kvm byggs. Med andra ord en minskning med 203 parkeringsplatser samtidigt som en fördubbling av handelsområdet möjliggörs.
- Det nuvarande observerade parkeringsutnyttjandet bör inte användas som en professionell grund för att argumentera för att sänka parkeringsnormen. Detta då det nuvarande utnyttjandet av antalet parkeringsplatser (förmodligen dokumenterat av några dagars observation) är en direkt följd av säsongsvariationer, de nuvarande butikernas attraktivitet, fastighetens vakans och konsumenternas preferenser i allmänhet. Det är faktorer som det objektivt förväntas att fastighetsägaren vill förbättra. Det är att förvänta sig att markägaren vill arbeta aktivt för att öka antalet kunder och besökare och därmed naturligtvis också öka antalet parkeringsplatser jämfört med idag. Redan av detta skäl bör det inte finnas något undantag från parkeringsnormen i förhållande till den påstådda nuvarande nyttjandet av parkeringsplatserna.
- 7. Det antas att endast 20% av en förväntad ytterligare trafik på 1 600 fordon / dag kommer till Storheden om ytterligare 31 000 kvm byggrätt möjliggörs för detaljhandeln. Om man förutsätter att en 100% ökning av detaljhandelsvolymen endast kommer att resultera i 20% fler bilar (kunder), är detta ett dåligt affärsfall. Denna premiss anses vara direkt fel.
- Markägaren förväntar sig inte att endast 20% av den förväntade ökningen av trafikflödet kommer till deras fastighet när de bygger 31 000 kvm - de förväntar sig naturligtvis att de nya butikerna kommer att locka ett ganska stort antal nya kunder. Utan detta kommer de inte att kunna hyra ut den nya marken och kommer inte att få önskad lönsamhet från sin investering.
- 8. Parkeringen och trafikanalysen bygger på flera felaktiga premisser. Att sänka parkeringsnormen till 15/1 000 kvm baserat på att man inte använder den nuvarande parkeringsplatsen effektivt idag + att man förväntar sig och förutsätter att endast 20% av de

- 100% kunder som normalt förväntas vid etablering av ny handel är en mycket stark negativ avvikelse från de krav som normalt gäller för etablering av detaljhandel och som alla andra måste uppfylla. Vi vill starkt protestera mot detta.
- 9. Dessa felaktiga antaganden kommer att ha en ganska dramatisk effekt på både trafikflödet, som kommer att belastas ytterligare, och parkeringsförhållandena på Storheden, som kommer att kännetecknas av ett helt otillräckligt utbud av parkeringsplatser för det nya öppna köpcentret. Det är ingen slump när Luleå kommun arbetar med en parkeringsstandard på 38/1 000 kvm och en ökning med 1 600 fordon/dygn vid en etablering med ytterligare 31 000 kvm detaljhandel.
- Trafik
- 1. Trafikanalysen och lösningen bör omfatta hela PL 291, eller helst hela externhandelsområdet Storheden. Detta för att skapa gemensamma hållbara lösningar för trafiken, inklusive både intern och extern trafik med fotgängare och cyklister, men också en lösning på de trafikutmaningar som redan finns i området idag – dessa utmaningar som denna plan och dess utredningar inte alls tar upp. Idag finns det stora problem i samspelet mellan lastbilar för industri och logistik, personbilar och godstransporter till handelsområdet.
- Ökar man flödet med personbilar utan att samlat ta itu med utmaningarna ökar man problemen avsevärt till nackdel för handlare, fastighetsägare och butiker, men också för de industri- och logistikföretag som finns på Storheden norr och söder om handelscentrumet.
- 2. Helhetslösningar för trafikflöde för både mjuka och hårda trafikanter bör utredas för hela Storheden innan ytterligare butiksytor utvecklas i området. Alla aktörer på Storheden bör bjudas in att delta i detta arbete.
- 3. Hela Storhedsvägen inklusive rondellen vid Betongvägen och sträckan fram till och med Rostbollen vid Bodenvägen har utelämnats från trafikutredningen och dess förutsättningar, trots att det är just här de största trafikutmaningarna finns. Detta bör ses över. 4. Fokus ligger enbart på angoringspunkterna till och från Storheden 1:37 till Storhedsvägen och inte den belastning som orsakas av den kraftigt ökade trafikvolymen på andra håll, särskilt på Storhedsvägen. Vi anser att detta är ett fel i avgränsningen för trafikanalysen då de primära problemen med trafik till och från Storheden finns i området från rondellen vid Betongvägen och sträckan upp till och med Rostbollen vid Bodenvägen.
- 5. Konsekvenserna på den östra delen av Storhedsvägen och på alla andra delar av vägnätet internt vid Storhedens handelsplats bör analyseras ingående.
- 6. Antagandet att endast 20% av trafikvolymen beror på nya bilar, eftersom de 80% av de beräknade nya bilarna skulle eller redan är på Storheden, är helt enkelt fel. Detta skulle motsvara antagandet att den extra omsättningen för de nya 31 000 kvm endast motsvarar 20 % av den förväntade mängden.

Det bör korrigeras så att det inte skapar en felaktig bild i parkeringsanalysen och trafikanalysen. 7. Detsamma gäller antagandet att det bara ska finnas 15 parkeringsplatser per 1 000 kvm, eftersom Nyfosas nuvarande butiker endast kan fylla parkeringsplatserna till denna nivå idag. Det kan inte vara Nyfosas ambition att bibehålla detta totalt sett låga antal besökare i de nuvarande butikerna, varför det naturligtvis är nödvändigt att upprätthålla den antagna parkeringsnormen för detaljhandeln, 38/1 000 kvm.

- 8. I det här fallet får det ganska omfattande konsekvenser att både parkeringsnormen och ytterligare 80% rabatt på parkering för de nya områdena beräknas felaktigt. Detta då trafikanalysen utgår från de förutsättningen, inklusive bedömning av trafikflöde och parkeringsutnyttjande på alla andra parkeringsområden på Storheden.
- 9. Sänkningen av parkeringsnormen innebär att trafikanalysen på vägarna, som inte inkluderar de platser där det finns problem idag, inte heller analyserar trafikflödet på ett rättvist sätt och absolut inte det förväntade behovet av parkeringsplatser jämfört med parkeringsnormen för området i stort. Det innebär att trafikpåverkan både underskattas och normen för parkeringsbehov frångås, vilket i sin tur innebär att den har en negativ effekt på alla omgivande fastighetsägares parkeringsbeläggning och tillgänglighet.
- 10. Vi vill att de trafikproblem som redan är på vägen till Storheden ska ses över – vi vill inte att de ska bli större eller förbli olösta. Trafikproblemen idag består i att alltför många använder den, i förhållande till Storhedsvägens kapacitet. Detta medför en ansamling av trafik särskilt från öst till väst mot rondellen vid Betongvägen/Storhedsvägen och det orsakar köer långt tillbaka mot Luleå stad och Rostbollen.

Oskyddade trafikanter

- 1. Förslaget förhåller sig endast de trafikutmaningar som ligger mycket nära Nyfosas egen anläggning. De blir inte utredda eller hanterade för att förbättra det generella behovet av cyklister och fotgängares framkomlighet på Storheden. De säkerställer endast framkomlighet till och från avfarten till egen tomt och en liten förlängning av cykelväg västerut, som faktiskt syftar till att säkerställa genomfartstrafik norrut längs Storsandsvägen.
- 2. När det gäller trafiken kommer den nya planen att innebära en ökad mängd lastbilar, bilar och varutransporter. Det medför att konflikten mellan oskyddade trafikanter och fordonstrafiken kommer att öka och samtidigt försämra framkomligheten för gående och cyklister.
- 3. Vi vill säkerställa bättre förbindelser för rörelser utan bil – till fots cykel, moped eller liknande – och inte bara till och från Coop och Nyfosas köpcentrum, utan på hela Storhedens handelsområde. Att lösa in- och utfart för cyklar till Nyfosafastigheten och lägga till extra övergångsställe över Storhedsvägen intill Nyfosafastigheten löser ingenting. Det behövs en helhetslösning och plan för oskyddade trafikanter inom hela området. Vi vill

gärna diskutera innehållet i vårt yttrande med Luleå kommun vid tillfälle. Som utländsk investerare i Luleå i 20 år och som markägare på just Storheden är det viktigt för oss att de lösningar som arbetas med faktisk medför något positivt för Luleå kommun, näringslivet och medborgarna.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentar: Till granskningskedet minskas tillkommande bygggrätt för handelslokaler från cirka 31 000 m² till 3500 m² (bruttoarea). Planförslaget för tillkommande handel har förändrats i syfte att undvika utslagningseffekter för centrums handel.

I granskningsförslaget används ett parkeringstal om 23 p-platser/1000 m² bruttoarea för handelsverksamheter vilket motsvarar att samtliga parkeringar utöver tillkommande bygggrätt behålls inom Storheden 1:37>2 (Coopfastigheten). Totalt blir kravet 816 besöksparkeringar för handelsverksamheterna gentemot dagens 978 parkeringar inom Storheden 1:37<2. Inga parkeringshus planeras att byggas inom fastigheten. I planförslaget tas även användningen kontor [K] bort.

I planförslaget utökas allmän plats [GATA] för att möjliggöra ytterligare utbyggnad av gång- och cykelvägnätet på Storhedens handelsområde.

Kommunen är medveten om att det kan uppstå köbildning cirkelplatsen vid Betongvägen / Storhedsvägen, främst för trafik från Notviken eller Betongvägen, vid maxtimmestrafik. Detta gäller dock endast ett fåtal timmar per vecka samt finns det flera alternativa anslutningsvägar till handelsområdet som besökare kan välja, t.ex via Riksväg 97, Storsandsvägen och E4 där kapaciteten är god. Planförslaget bedöms inte medföra någon betydande påverkan på det omgivande vägnätets kapacitet. Varutransporter till Storheden 1:37 kommer även i fortsättningen att gå via Besiktningvägen i huvudsak. Gällande den övergripande trafiksituationen på hela Storheden med tillhörande verksamhetsområden är det något som får hanteras i den mer övergripande trafikplaneringen och är inget som kan lösas i den enskilda detaljplanen för Storheden 1:37.

Diös

Luleå har under lång tid haft en väl fungerande handelssituation med en bra balans mellan externhandel på Storheden och handeln i stadskärnan. Detta beror till stor del på den tydlighet som kommunen visat genom gällande detaljplaner för Storheden och centrum. Denna tydlighet förstärktes ytterligare genom den översiktsplan som togs fram 2021 där kommunens rekommendation för Storhedenområdet var fortsatt dagligvaruhandel och volymhandel. Man kan i detta fall konstatera att utvecklingsförslaget står i direkt strid med intentionerna i Luleå kommuns översiktsplan som bland annat beskriver kommunens inriktning med att utveckla Storhedens shoppingområde varsamt och söderut. Med den föreslagna detaljplanen kommer utvecklingen att ske snabbt och koncentreras till en enda plats, vilket skapar en lokal centrumbildning som kommer att få stora konsekvenser för centrumhandeln primärt och för andra aktörer på Storheden sekundärt. I förslaget framkommer även att intentionen är att öppna upp för annan handel än den tidigare avsedda dvs dagligvaruhandel och volymhandel

sk skrymmande handel. Centrumhandel och externhandel är direkt kommunicerande kärn och om man väljer att gå vidare och godkänna den förslagna planen så är risken överhängande att utbudet av handel i centrum utarmas och att vi får en allt mindre levande stadskärna som följd. Som exempel kan man här titta på hur förhållandet i Sundsvall ser ut mellan stadskärnan och externhandelsområdet, Birsta. Förövrigt vill vi tillägga att vi tycker att jämförelsen mellan Luleå och Nacka haltar en del av förklarliga skäl. För en attraktiv och levande stadskärna så behöver vi ett varierat och balanserat utbud av bostäder, kontor, handel och service mm. Detta var något som rubbades när vi under Covid inte reste in till centrumhalvön i Luleå för att jobba på våra kontor utan istället arbetade hemifrån. Detta fick direkta konsekvenser på stadens utbud av handel och service och man kunde då tydligt se att en levande stadskärna är beroende av att vi har kontor och arbetstillfällen på centrumhalvön. Allt detta hänger ihop och de olika delarna behöver varandra för att skapa en levande stadskärna. I den föreslagna detaljplanen vill man ha möjlighet att etablera kontor på Storheden vilket också står i direkt strid med intentionerna i Luleå kommuns nu gällande översiktsplan. Idag så planeras det redan för nya kontorsbyggnationer på en rad områden inom Luleå. Porsön, Luleå Science Park, Campus, Luleå East, Luleå Centrum, Mjölkkudden och Risslan är bara några av dem samtidigt som vi har konverteringar av områden och fastigheter från handel, industri och skola till kontor (exempelvis i centrum, Skutviken, Universitetet). Om än vi ser fram emot och hoppas på nya kontorsetableringar i samband med den gröna omställningen så är inte kontorsmarknaden oändlig och vi ser redan nu att förändrade arbetsvanor med mer hemmaarbeten som följd får konsekvenser på efterfrågan av kontor. Att tillföra mer möjliga kontorsetableringar i ett område som i översiktsplanen 2021 inte hade med detta känns inte seriöst och framförallt så underminerar det den planering och förutsägbarhet som kommunens utvecklings och översiktsplaner är till för att skapa. Vidare så hör detta ihop med hur Luleå kommun ska prioritera sina resurser på bästa sätt. Frågan är om det är det bästa ur ett hållbarhetsperspektiv att skapa kontorsområden på så många platser som möjligt?

Med de utmaningar som handel står inför med en allt hårdare konkurrens från e-handel så ser vi en också en stor risk att det i huvudsak kommer att etableras kontor inom det föreslagna exploateringsområdet. Denna hypotes stärks också av den förändrade parkeringsnormen som presenteras i förslaget. Vidare vill vi beröra parkering och trafik då det redan idag är utmaningar med trafiksituationen en vanlig lördag och hur kommer den att påverkas om man tillskapar så mycket mer handel till området? Att sänka parkeringsnormen så att området för den tänkta exploateringen får färre parkeringsplatser i framtiden än vad som finns idag, samtidigt som en fördubbling av handelsområdet sker känns väldigt märkligt. Vidare så utfördes trafikmätningarna under pandemin vilket gör att man bör ifrågasätta dess korrekthet utifrån ett normalläge. Avslutningsvis så vill vi lyfta att vi är väl införstådda i vikten av att ha ett väl fungerande externhandelsområde som tillsammans med en välmående och levande stadskärna erbjuder Luleåbor och inresande ett varierat utbud av handel och service vilket i sin tur bidrar till ett attraktivt och växande Luleå. Det vi ifrågasätter, är om vi inte med

detta förslag, är på väg att göra något som är direkt kontraproduktivt, och att vi riskerar att förstöra den tydlighet och skillnaden som gör att både Storheden och stadskärnan upplevs intressant, spännande och unika i sina respektive erbjudanden.

Kommunstyrelsen synpunkt: Till granskningskedet minskas tillkommande byggrätt för handelslokaler från cirka 31 000 m² till 3500 m² (bruttoarea). Planförslaget för tillkommande handel har förändrats i syfte att undvika utslagningseffekter för centrums handel. I planförslaget tas även användningen kontor [K] bort.

Kommunen är medveten om att det kan uppstå köbildning cirkelplatsen vid Betongvägen / Storhedsvägen, främst för trafik från Notviken eller Betongvägen, vid maxtimme trafik. Detta gäller dock endast ett fåtal timmar per vecka samt finns det flera alternativa anslutningsvägar till handelsområdet som besökare kan välja, t.ex via Riksväg 97, Storsandsvägen och E4 där kapaciteten är god. Planförslaget kommer inte medföra någon betydande påverkan på det omgivande vägnätets kapacitet. Gällande den övergripande trafiksituationen på hela Storheden med tillhörande verksamhetsområden är det något som får hanteras i den mer övergripande trafikplaneringen och är inget som kan lösas i den enskilda detaljplanen för Storheden 1:37.

Ställningstagande och förändringar efter samrådtiden.

- Byggrätten för handel [H] minskas.
- Kompletterande användning kontor [K] tas bort i plankartan.
- Parkeringstal 23 p-platser /1000 m² tillämpas i granskningshandlingar för handelsverksamheter.
- Bestämmelse [e₁] som reglerar utnyttjandegrad tas bort inom norra skiftet Storheden 1:37<1.
- Bestämmelser om högsta nockhöjd ändras. Till granskning medges högst 12 meter nockhöjd inom hela planområdet.
- Bestämmelse [s₁] tillkommer som anger att handelslokaler medges endast i markplan samt att bestämmelsen gäller ej komplement för användning detaljhandel.
- Planbestämmelse som anger att marken får inte höjdsättas högre än + 6,6 meter (RH2000) tas bort.

Planbeskrivningen ändras i enlighet med de förändringar som görs i planförslaget till granskningskedet samt tillkommer ändringar av mer redaktionell karaktär.

Kvarstående synpunkter

Följande skriftliga synpunkter har inte blivit tillgodosedda eller delvis inte blivit tillgodosedda, det vill säga, har inte föranlett en ändring i planförslaget. Kommunstyrelseförvaltningens motivering till varför synpunkt eller fråga inte har kunnat tillgodoses framgår av Kommunstyrelseförvaltningens kommentarer till respektive yttrande.

- Luleå lokaltrafik, 2023-02-02
- Privatperson i kommunen, 2023-02-06
- K/S Luleå, 2023-02-07
- Diös, 2023-02-09
- Länsstyrelsen, 2023-02-13

Kommunstyrelseförvaltningen

Avdelning stadsplanering och infrastrukturdrift, 2025-01-30.

Frida Lindberg

Magnus Johansson

Planchef

Planarkitekt