



## Ledamöter och ersättare

**INFRASTRUKTUR- OCH SERVICENÄMNDENS ARBETSUTSKOTT****Tid** torsdag 9 april 2026 kl. 13:15**Plats** Infrastruktur- och serviceförvaltningen

Upprop

Val av justerare

**INNEHÅLLSFÖRTECKNING**

<b>Punkt</b>	<b>Rubrik</b>	<b>Ärendenr</b>	<b>Sida</b>
1	Nyanslutningar Sörbyarna, omfördelning samt igångsättningstillstånd	2026/352	3 - 23
2	Flytt av VA-ledningar Bangård Luleå C, omfördelning samt igångsättningstillstånd	2026/360	24 - 35
3	Igångsättningstillstånd CG-bro Malmuddsviadukten	2026/337	36 - 70
4	Igångsättningstillstånd kompletterande cykelinfrastruktur 2026	2026/355	71 - 72
5	Igångsättningstillstånd Bra skolvägar 2026 (Gäddviksvägen)	2026/317	73 - 75
6	Revidering av Riktlinjer för Bra skolvägar i Luleå kommun 2026-	2026/299	76 - 93
7	Infrastruktur- och servicenämndens konsekvensbeskrivning av preliminära ekonomiska ramar 2027–2029 (Planerings- och budgetförutsättningar 2027–2029).	2026/306	94 - 109
8	Svar på Motion (C) om att ta fram en trafikplan för Luleå centrum	2026/202	110 - 128
9	Svar på Motion (C) om att bygga beachvolleyplaner på Lulsundet	2026/282	129 - 131
10	Yttrande över Granskning av styrning och uppföljning av fastighetsunderhåll	2025/1049	132 - 163
11	Yttrande över Granskning av Luleå kommuns lokalbank	2025/1030	164 - 180



LULEÅ KOMMUN

Infrastruktur- och serviceförvaltningen

## KALLELSE/FÖREDRAGNINGSLISTA

---

---

Justerandes signatur/Beslutandes underskrift

Utdragsbestyrkande

## Nyanslutningar Sörbyarna, omfördelning av investeringsmedel samt beslut om igångsättningstillstånd.

Ärendenr 2026/352-3.4.0.1

### Lumire ABs förslag till beslut

1. Infrastruktur- och servicenämnden beslutar att förstudiens alternativ 2 ska genomföras för nyanslutningar i Sörbyarna, tillåta fler anslutningar till det kommunala VA-nätet i Sörbyarna motsvarande den omfattning som anges i gällande översiktsplan,
2. omfördela investeringsmedel från Fällningsdammar 2026 (3 000 tkr) och 2027 (2 000 tkr) till åtgärder för flödesmätning och ledningsnät i Sörbyarna och bevilja igångsättningstillstånd.

### Sammanfattning av ärendet

Historiskt har spillvattennätet i Sörbyarna varit överbelastat vilket lett till att orenat avloppsvatten bräddat ut till recipient. Detta föranledde ett förbud mot nyanslutningar till spillvattennätet. För att komma till bukt med problemet byggdes två pumpstationer om, utrustning för avskiljning av rens och dosering av fällningskemikalie installerades och utgående flöde leddes till dammar. Syftet var att vid hög flödesbelastning rena vattnet i dessa dammar innan utsläpp till recipient. Dammarna med föregående rening togs i drift i slutet av 2016 samt i början av 2018. Parallellt har det under åren 2012–2018 vidtagits en rad åtgärder på ledningsnätet i Sörbyarna till en kostnad av ca 20 mkr.

#### *Förstudie, alternativ samt motivering till vägval*

Lumire har genomfört en förstudie för att se över möjligheterna att tillåta fler nyanslutningar till det befintliga spillvattennätet. Utgångspunkt för förstudien har varit att hitta lösningar för att möjliggöra den önskade befolkningstillväxten i Sörbyarna som redovisas i kommunens översiktsplan om + 700 personer. En förutsättning för detta är att en utökad bebyggelse tillåts ansluta till spillvattennätet. Tre alternativ har utretts i förstudien:

- **Alternativ 1 – Nollalternativ**  
Inga förändringar görs jämfört med dagens situation. Begränsningen för nya anslutningar kvarstår.
- **Alternativ 2 – Mindre åtgärder ledningsnät medger nyanslutningar**  
Nya anslutningar medges i direkt anslutning till befintligt verksamhetsområde för spillvatten samt i de områden för ny bebyggelse som pekas ut i översiktsplanen. Alternativet kräver mindre åtgärder för ut-

ökad flödesmätning samt punktinsatser för ledningsnätet. Inga åtgärder genomförs vid fällningsdammarna.

- **Alternativ 3 – Förändrad funktion fällningsdammarna medger nyanslutningar**

En funktion för återpumpning från fällningsdammarna till ledningsnätet byggs. Det innebär att vatten som tillförs dammarna vid högflöde pumpas tillbaka till ledningsnätet när flödena är lägre. Nya anslutningar tillåts på samma platser som i alternativ 2 (nära befintligt verksamhetsområde och i utpekade områden enligt översiktsplanen).

Bräddade mängder har sedan dammarna togs i drift minskat vilket bedöms vara en följd av både de åtgärder som gjorts för att minska inläckage och det löpande underhållsarbete som sker för att rensa ledningarna och bibehålla kapaciteten. Den reningsteknik som tillämpas i dammarna är en vedertagen reningsteknik för reningsverk. Vidare har genomgång av pumptider längs pumpkedjan visat att kapacitet finns.

Sammantaget rekommenderas alternativ 2 då det uppfyller målet att möjliggöra ett genomförande av översiktsplanen utan att påverka recipientens status. Vidare innebär alternativet inte heller några investeringar i anslutning till dammarna. Varje önskad nyanslutning måste dock utredas innan anslutning tillåts då det kan finnas lokala begränsningar i ledningsnätet att ta hänsyn till. Flödesbelastningen på brädddammarna måste följas upp löpande vartefter nyanslutningar sker för att följa utvecklingen och se om åtgärder så som förändrad styrning behöver vidtas, alternativt om mer omfattande åtgärder såsom återpumpning på sikt behöver installeras.

#### *Ombudgetering och igångsättningstillstånd*

I investeringsbudgeten för VA finns medel avsatt för åtgärder i fällningsdammarna, 3 mkr för 2026 och 2 mkr för 2027. Då rekommenderat alternativ inte innebär åtgärder i dammarna föreslås att budgeterade medel i stället nyttjas för förbättrad flödesmätning samt åtgärder på ledningsnätet vilket kräver beslut om omfördelning av investeringsmedel och igångsättningstillstånd för de omfördelade investeringsmedlen.

#### **Dialog**

Dialog har förts med tillsynsmyndigheten på avdelning miljö- och bygg, infrastruktur- och serviceförvaltningen samt planerande funktioner inom kommunstyrelseförvaltningen.

#### **Beslutsunderlag**

- Förstudie Nyanslutningar till spillvattennätet i Sörbyarna (bilaga)
- Sammanställning pumpkedjan (bild)

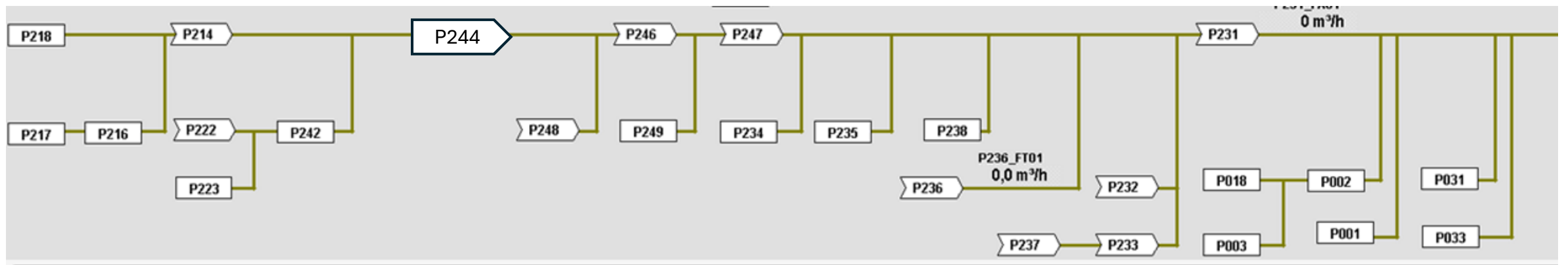
---

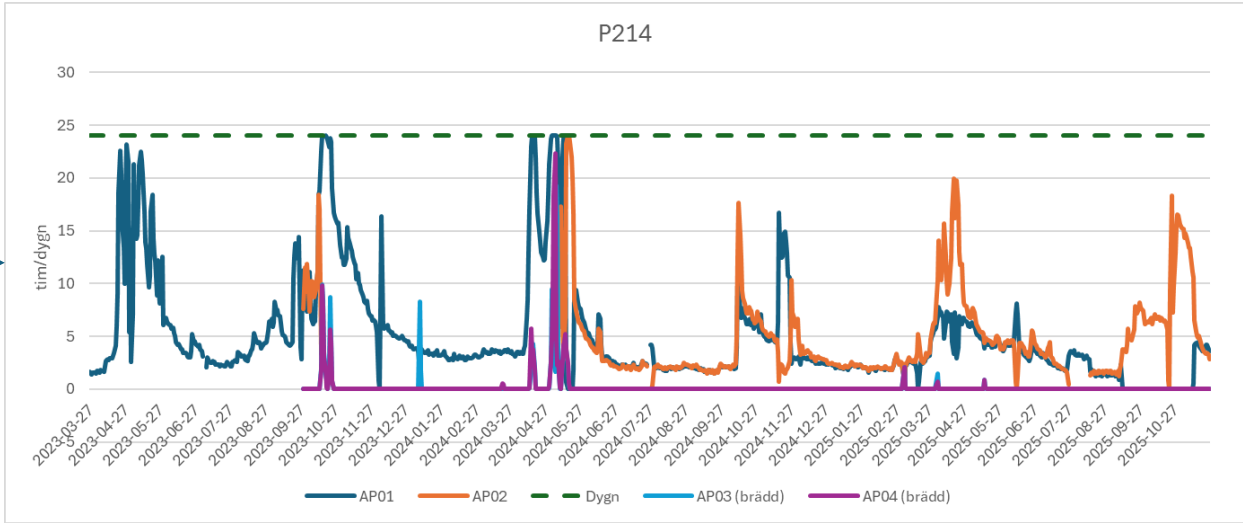
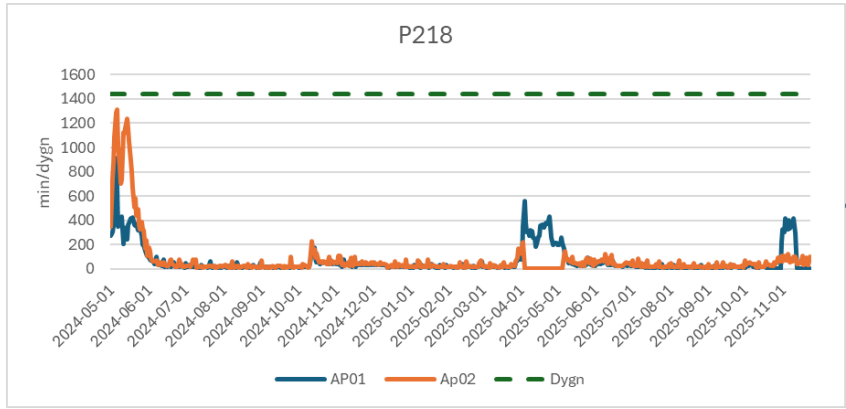
Petra Viklund

VA-chef, Lumire AB

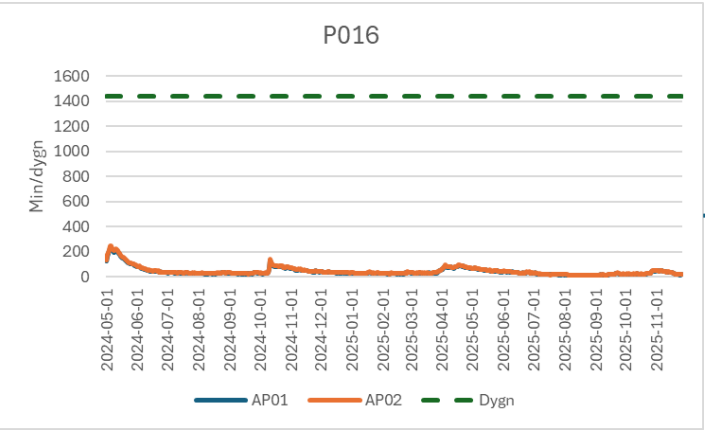
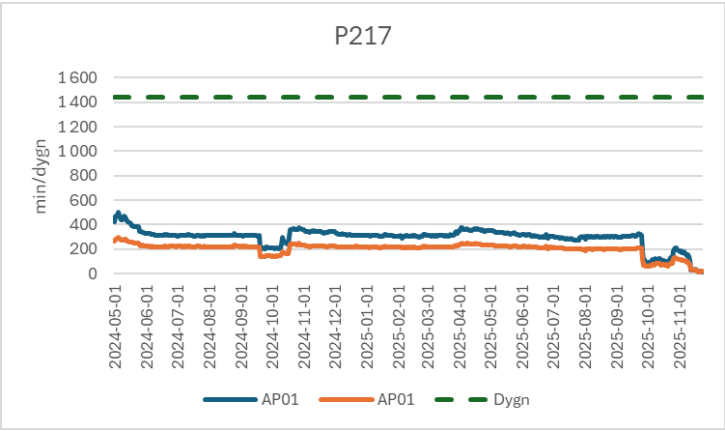
**Beslutet skickas till**

Lumire AB



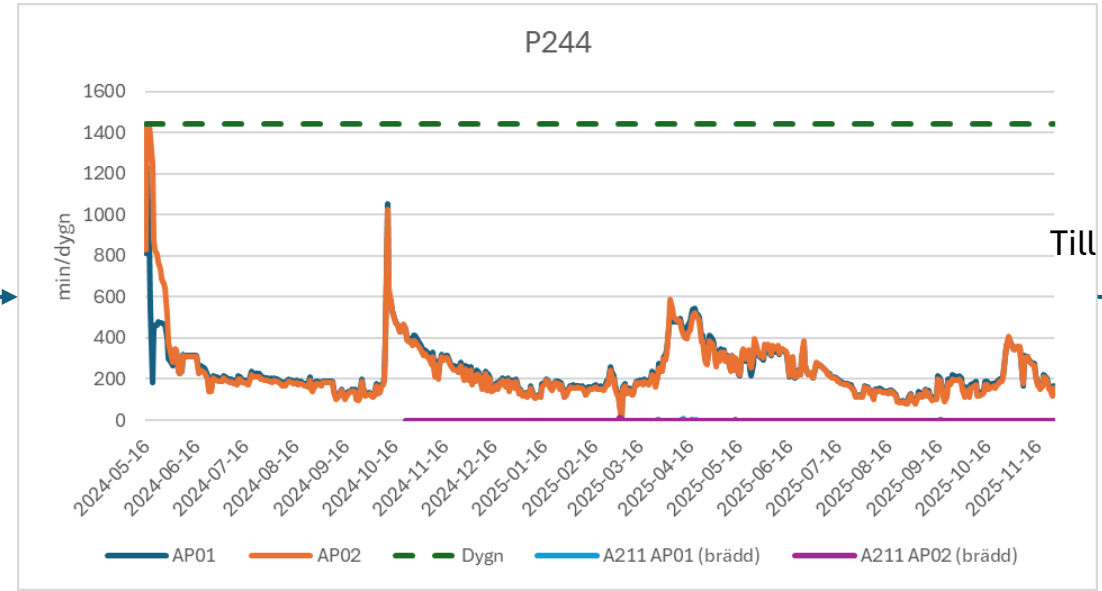
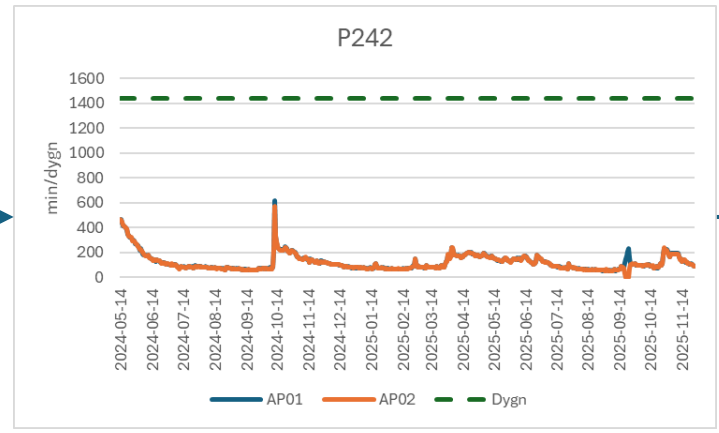
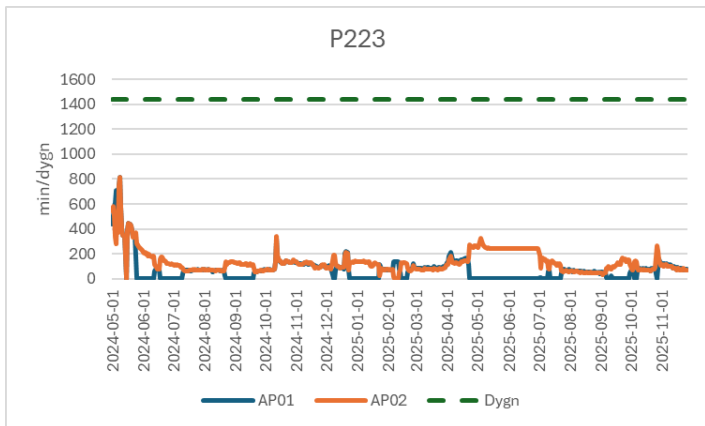
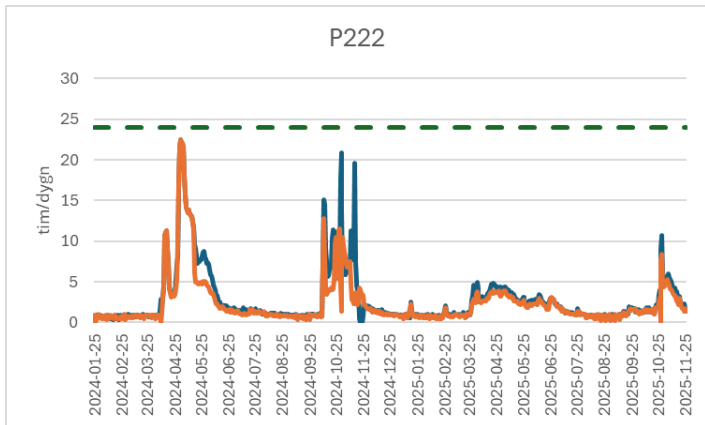


Mot P244

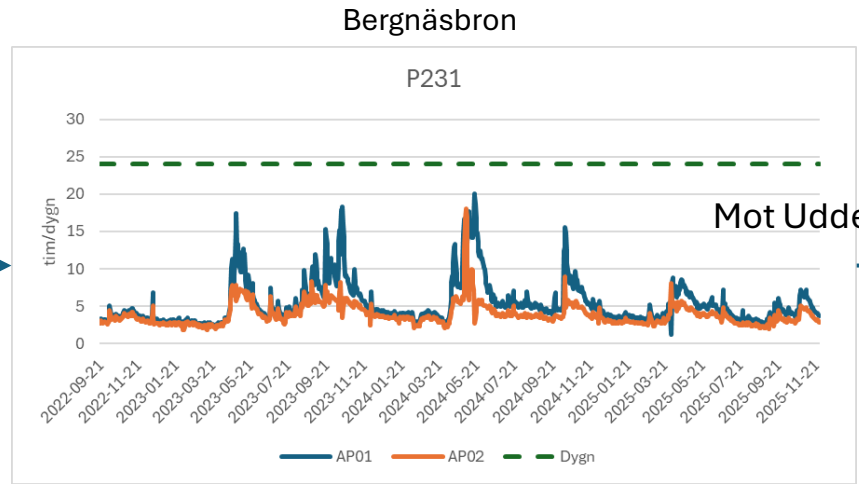
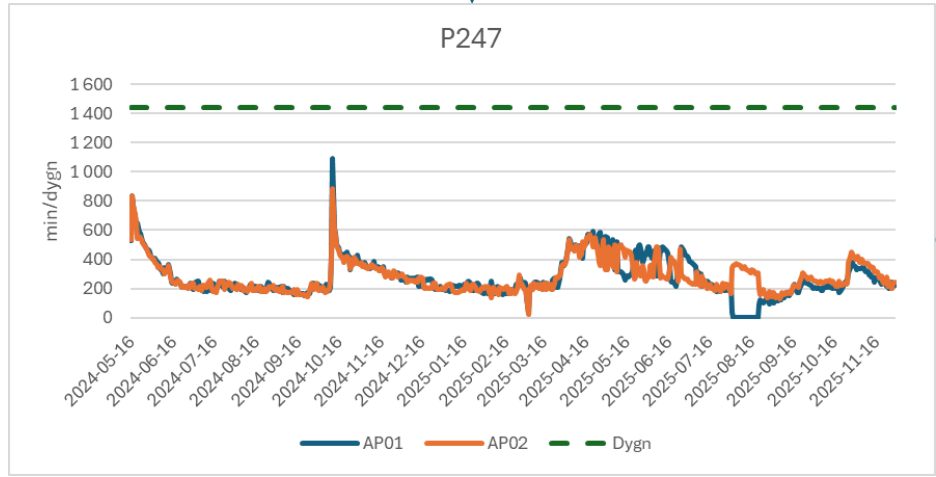
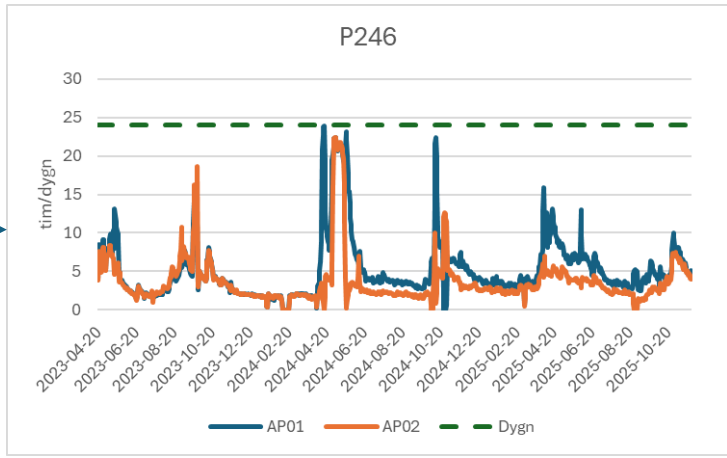


Från P214

Till P246



Från P244



# Förstudierapport

## Nyanslutningar till spillvattennätet i Sörbyarna

Projektansvarig: *Erika Broström, Sektion utveckling VA*

Projektägare: *Petra Viklund, VA-chef*

Övriga deltagare i genomförandet av förstudien:

*Ulrika Larsson, VA-strateg*

*Håkan Talludde, VA-ingenjör*

*Patrik Drugge, driftchef avlopp*

*Anna-Maria Kalla Blomster, produktionsledare avlopp*

*Håkan Öqvist, systemingenjör*

*Johannes Kuhl, systemingenjör*

Upprättad: 2026-02-13

Reviderad den: *ÅÅÅÅ-MM-DD*

Reviderad av: *Namn, Avdelning/Sektion*

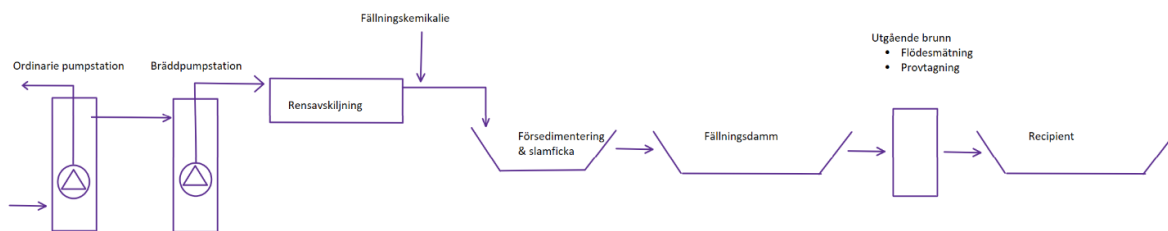
## Innehåll

1	Bakgrund och nuläge.....	3
2	Behov.....	5
3	Mål.....	6
4	Koppling till kommunens strategiska planer och mål.....	7
5	Omfattning och avgränsning.....	8
6	Alternativ.....	8
7	Analys och rekommendation .....	13
8	Bilagor .....	14

# 1 Bakgrund och nuläge

## 1.1 Fällningsdammarna

I Antnäs och Alvik finns två pumpstationer för spillvatten. Historiskt har det varit ett återkommande problem med bräddning till följd av hydraulisk överbelastning vid perioder med höga flöden i spillvattennätet, främst i samband med snösmältning och kraftiga regn. De höga flödena beror på att vatten i marken tränger in i det inte helt täta ledningsnätet. Att renovera ledningsnätet för att minska inläckaget är mycket kostsamt och tar lång tid. För att minska påverkan på recipient från bräddning byggdes de två pumpstationerna om med start 2015 och kopplades samman med dammar. I Alvik nyttjades en befintlig damm från ett tidigare avloppsreningsverk, i Antnäs byggdes en ny damm med tät dammduk invid en gammal damm. Funktionen är att när den hydrauliska belastningen på pumpstationen blir för hög och nivån stiger i ordinarie pumpsump bräddar vattnet över till en bräddsump. Det vatten som bräddar över pumpas först genom en sil som avskiljer grovrens, därefter doseras en fällningskemikalie och vattnet går sedan ut i dammen. Första delen av dammen är lite djupare och fungerar som en försedimentering där tanken är att det mesta av slammet ska avsättas, i resterande del av dammen fortgår fällningen innan vattnet så småningom rinner ut i recipienten via ett mätöverfall där också provtagning kan ske. Se Figur 1 för schematisk bild över systemet.



Figur 1. Schematisk bild över systemet vid de båda brädddammarna.

Dammen i Alvik har en total volym på ca 8 700 m<sup>3</sup> och är dimensionerad för att klara ett flöde på 17 l/s. Anmälan anger en gångtid på 500 timmar per år.

Dammen i Antnäs har en total volym på ca 9 000 m<sup>3</sup> och är dimensionerad för att klara ett flöde på 35 l/s. Anmälan anger en gångtid på 500 timmar per år.

Investeringarna i pumpstationerna inklusive dammar var 2,8 mkr, i samma projekt renoverades ledningsnätet i Alvik för 1,3 mkr. Utöver ombyggnationerna av stationerna har sammanlagt under åren 2012-2018 investeringsmedel på ca 20 mkr lagts för att renovera

spillvattennätet i Sörbyarna och därmed minska inläckaget. Investeringarna som har utförts är bland annat:

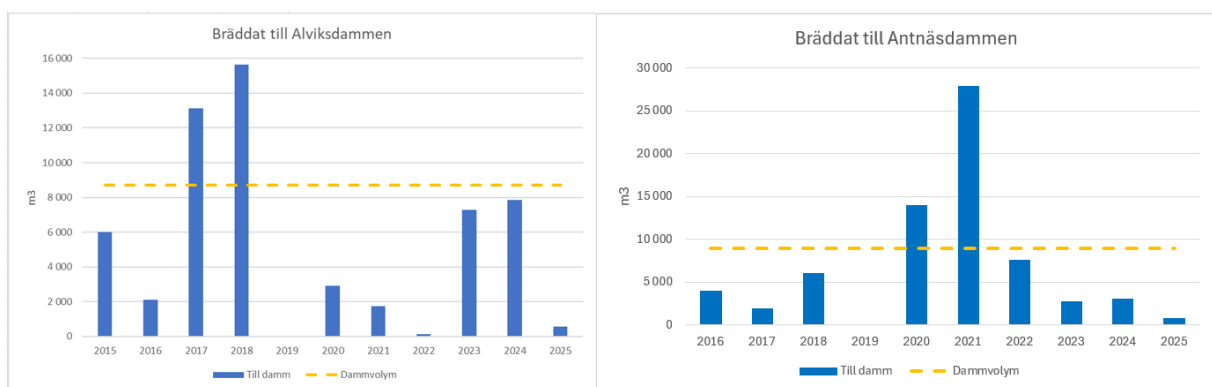
- Nya avloppsledningar
- Brunnsbyten
- Upprustning av pumpstationer
- Nya bräddledningar
- Flödesmätare
- Drift och underhåll i övrigt

## 1.2 Flödesbelastning

Lumire har sedan länge satt ett förbud mot nyanslutningar till spillvattennätet i Sörbyarna med motivering att det är kapacitetsbrist i ledningsnätet.

Underhåll av avloppsledningssystemet sker kontinuerligt för att ledningarna inte ska slamma igen och därmed minska sin kapacitet. Detta underhållsarbete leder till minskad risk för bräddning vid höga flöden.

Pumptider för de olika stationerna i pumpkedjan har sammanställts. Flödesmätning finns av varierande kvalitet i de olika stationerna men drifttid på pumpar har analyserats då denna driftdata anses vara tillförlitlig. Granskning av pumptider visar att i vart fall pumpstationerna i dagsläget inte är så hårt belastade. Bräddade mängder har de senaste 10 åren varit relativt begränsade vilket bedöms vara en följd av både de åtgärder som gjorts för att minska inläckage och det löpande underhållsarbete som sker för att rensa ledningarna och bibehålla kapaciteten, se Figur 2.



Figur 2. Bräddade mängder till damm. Rensavskiljning och kemfällning togs i drift i slutet av 2016 respektive början av 2018.

### 1.3 Tillstånd och anmälan

Dammarna är anmälda som en ändring i Uddebo avloppsreningsverks miljötillstånd och 2013-03-21 erhöles beslut. I anmälan beskrivs att pumparna i dammarna ska vara i drift ca 500 timmar per år vilket motsvarar drygt 20 dagar. Dammarna nyttjas i dagsläget vid ett fåtal dagar per år.

## 2 Behov

Luleå kommuns översiktsplan skapar förutsättningar för en befolkningsökning i Sörbyarna med ca 700 personer samt ett arbetsplatsområde i Antnäs vid E4:an till år 2040. Så länge nyanslutningar till spillvattennätet inte tillåts kan översiktsplanen inte genomföras, därför finns ett behov av att möjliggöra nyanslutningar.



Figur 3. Planerad befolkningsstillväxt utifrån Luleå kommuns översiktsplan. Inringat förväntad befolkningsökning i Sörbyarna.

I VA-planen är det presenterat att de båda fällningsdammarna ska utvecklas för att jämna ut flödet i syftet att minska belastningen på ledningsnätet vid höga flöden och därmed möjliggöra att fler ansluter sig.

## Sörbyarna – utveckling av fällningsdammar

### ÅTGÄRD

Befintliga fällningsdammar i Antnäs och Alvik åtgärdas så att de kan användas för utjämning av flödet.

### Motiv

Översiktsplanen 2021 innebär en befolkningsökning omfattande ca 450 personer i Alvik, Antnäs, Måttsund, ca 250 personer i Kallaxområdet samt ett arbetsplatsområde på ca 25 ha i Antnäs i anslutning till E4 och Norrbotniabanan.

På lång sikt behövs reinvestering och kapacitetshöjning på ledningssträckan från Bergnäset-Kallax till Ale. Kostnaden uppskattas till minst 200-300 miljoner kronor. Delar av ledningssträckan är anlagd relativt sent och är ännu inte avskriven, och det är därmed önskvärt att investeringen skjuts framåt i tiden.

Att åtgärda befintliga fällningsdammar i Alvik och Antnäs möjliggör att fler abonnenter kan anslutas till spillvattennätet i väntan på att reinvesteringen och kapacitetshöjningen görs för hela ledningssträckningen. Målbilden är att kunna ansluta befolkningsökning enligt översiktsplan.

**Bedömd kostnad** 6 miljoner kronor

**Tidshorisont** år 2025-2026

Figur 4. Utklipp ur VA-planen gällande åtgärder för fällningsdammar i Antnäs och Alvik.

## 3 Mål

Målet är att möjliggöra nyanslutningar till spillvattennätet i Sörbyarna utan att riskera recipientens status och på så sätt möjliggöra att kommunens översiktsplan kan genomföras.

## 4 Koppling till kommunens strategiska planer och mål

### 4.1 Koppling till Översiktsplan

Luleå kommuns översiktsplan visar på en bedömd befolkningsökning i Sörbyarna med ca 700 personer samt ett arbetsplatsområde i Antnäs vid E4:an till år 2040.

### 4.2 Stödjer Övergripande mål

Övergripande Mål	Stödjer (ja/nej)	Hur (kortfattad beskrivning)
1. Jämlik Luleås invånare har en god och jämlik hälsa	Ej relevant	
2. Delaktig Luleås invånare är delaktig i samhällets utveckling	Ej relevant	
3. Aktiv Luleås invånare har ett socialt, kulturellt och fysiskt aktivt liv	Ej relevant	
4. Natur Luleås naturvärden finns kvar och har plats att utvecklas	Ja	Bibehållen status i berörda vattendrag
5. Klimat Luleå har ingen påverkan på klimatet	Ja	Att bygga där infrastrukturen redan finns är klimatsmart.
6. Grannskap Luleås invånare bor i ett gott grannskap	Ja	Möjliggör boende på landsbygden.
7. Vardag Luleås invånare har ett hållbart vardagsliv	Ja	Möjliggöra byggande i Sörbyarna
8. Innovation Luleå är ett ledande nav för tillväxt och innovation	Ej relevant	
9. Arbete Luleås invånare har arbete	Ej relevant	Möjliggör byggnation av nytt arbetsplatsområde.

## 5 Omfattning och avgränsning

För att säkerställa att resurser används på ett hållbart och optimalt sätt har fyrstegsprincipen beaktats. Denna förstudie svarar på frågor enligt nedan och föreslår sedan åtgärder.

### 1. *Tänk om*

- Är kapacitetsbristen i ledningsnätet ett faktum?
- Ökar bräddning till dammarna till följd av nyanslutningar?
- Om bräddning till damm ökar, innebär detta en oförsvarlig belastning på recipienten?

### 2. *Optimera*

- Kan styrningen av våra brädddammar ändras för att optimera flödesbelastningen på ledningsnätet?

### 3. *Bygg om*

- Kan brädddammarna nyttjas för att jämna ut flödet mot Uddebo genom att ta emot vatten vid höga flöden och sedan pumpa tillbaka det på ledningsnätet?

### 4. *Bygg nytt*

- Att öka ledningsnätets kapacitet är en mycket kostsam lösning och beaktas därför ej i denna förstudie.

## 6 Alternativ

I denna förstudie har tre alternativ studerats. **Nollalternativet** beskriver konsekvenser av att inga åtgärder eller förändringar vidtas. **Alternativ 1** tillåter nyanslutningar till spillvattennätet men i övrigt vidtas inga åtgärder. **Alternativ 2** tillåter nyanslutningar till spillvattennätet och innebär samtidigt att en investering görs för att möjliggöra att fällningsdammarna nyttjas som utjämningsmagasin vid högflöden och återpumpning till ledningsnätet sker.

Parallellt med förstudien har en genomgång och kvalitetssäkring av dammarnas funktion genomförts för att säkerställa god drift inför fler anslutningar. I samband med detta har ett behov av förbättrad flödesmätning längs hela pumpkedjan identifierats. Kvalitetssäkrad flödesmätning är en grund för att kunna följa upp funktion och förändringar i systemet och därefter besluta om åtgärder behöver vidtas. Ett behov av att inventera själva ledningsnätet för att identifiera och åtgärda begränsningar har också framkommit. Behovet finns oavsett och beskrivs därför inte under respektive alternativ. Investeringar kopplade till förbättrad flödesmätning och inventering av ledningsnätet finns oavsett alternativen nedan, därför lyfts ekonomin kring detta separat i 7.3 Finansiering.

### 6.1 Alternativ 1 - Nollalternativ

#### 6.1.1 Lösningsförslag

Nollalternativet innebär att inga åtgärder vidtas, det förbud som idag ligger mot nyanslutningar utanför verksamhetsområdet för spillvatten kvarstår.

### 6.1.2 Måluppfyllelse

Målet uppfylls ej då nyanslutningar endast kan göras i mycket begränsad omfattning.

### 6.1.3 Intressenter

Intressent	Påverkan	Påverkans-grad	Behov / Krav
Nybyggare	Negativ	Hög	Ej möjlighet att bygga nytt
Kommunen	Negativ	Hög	Begränsar möjligheten för kommunen att växa

### 6.1.4 Fysiska förhållanden

Inga fysiska förändringar.

### 6.1.5 Koppling till andra projekt och beslut

Luleås VA-plan kan inte genomföras fullt ut och ej heller kommunens översiktsplan om inte nyanslutningar tillåts.

### 6.1.6 Risker och möjligheter

Risken är att Luleås VA-plan kan inte genomföras fullt ut och ej heller kommunens översiktsplan om inte nyanslutningar tillåts.

### 6.1.7 Tidplan och beroenden

Ej relevant.

### 6.1.8 Kostnadsuppskattning

Inga investeringskostnader.

## 6.2 Alternativ 2

### 6.2.1 Tillåtelse av nyanslutning

Alternativet innebär att nyanslutningar i nära anslutning till befintligt verksamhetsområde för spillvatten samt i utpekade områden för ny bebyggelse i översiktsplanen tillåts. I övrigt vidtas inga åtgärder i anslutning till dammarna.

### 6.2.2 Måluppfyllelse

Målet uppfylls då nyanslutningar kan göras och bedömningen är att status på recipienten inte äventyras, se 6.2.4 Fysiska förhållanden.

### 6.2.3 Intressenter

Intressent	Påverkan	Påverkans-grad	Behov / Krav
Nybyggare	Positiv	Hög	Möjlighet att bygga nytt
Kommunen	Positiv	Hög	Ger förutsättningar för kommunen att växa.
Recipienten	Försumbar	Låg	Ökad belastning?

### 6.2.4 Fysiska förhållanden

Granskning av pumptider visar att i vart fall pumpstationerna inte är så hårt belastade. Bräddade mängder har sedan dammarna togs i drift minskat vilket bedöms vara en följd av både de åtgärder som gjorts för att minska inläckage och det löpande underhållsarbete som sker för att rensa ledningarna och bibehålla kapaciteten.

Att tillåta nyanslutningar i Sörbyarna skulle öka belastningen både vad gäller flöde och näringsämnen. Nylagda spillvattenledningar i plast är tätare än äldre ledningar i betong vilket innebär att mängden tillskottsvatten förhållandevis är lägre från nyanslutningar än befintlig bebyggelse. Bräddning till damm sker några gånger per år redan idag men bedömningen är att nyanslutningar inte ökar bräddfrequensen nämnvärt. Sker bräddning till damm renas vattnet i två steg, först mekanisk rening i silar och sedan kemisk fällning i dammen. Denna reningsmetod är vanligt förekommande vid mindre reningsverk, exempelvis Avans och Klöverträsk avloppsreningsverk. Det faktum att dammarna inte är helt täta gör också att vattnet infiltrerar i stället för att rinna direkt ut till recipient, infiltrationen är i sig en typ av rening där näringsämnen och partiklar fastläggs i marken. Bedömningen är att en ökad nyanslutning inte påverkar recipientens status.

På lång sikt om många ansluts både uppströms och nedströms dammarna kan det bli aktuellt med förändrad styrning för att avlasta spillvattennätet nedströms.

Om än pumpstationerna tycks klara en ökad flödesbelastning måste dock varje enskild nyanslutning utredas då det finns självfallssträckor på ledningsnätet uppströms vissa pumpstationer som är flödesmässigt hårt belastade.

### 6.2.5 Koppling till andra projekt och beslut

Luleås VA-plan och kommunens översiktsplan kan genomföras fullt ut om nyanslutningar tillåts.

### 6.2.6 Risker och möjligheter

Bräddning till dammarna sker oftast på grund av hydraulisk överbelastning. Nyanslutningar kan innebära att bräddtillfällena blir något mer utdragna, dock renas det bräddade vatten enligt vedertagen teknik som på enklare avloppsreningsverk vilket då innebär att belastningen på recipienten inte förändras nämnvärt.

Alternativet ger en möjlighet att bygga nytt i Sörbyarna.

### 6.2.7 Tidplan och beroenden

Befintlig teknik nyttjas inom ramen för sökt verksamhet (beslut 2013-03-21).

### 6.2.8 Kostnadsuppskattning

Inga investeringskostnader.

## 6.3 Alternativ 3

### 6.3.1 Nyttjande av fällningsdammarna som utjämningsmagasin

Alternativet innebär att en funktion för återpumpning till ledningsnätet byggs så att vatten som tillförs dammarna vid högflöde pumpas tillbaka på ledningsnätet vid lågflöde. Nyanslutningar i nära anslutning till befintligt verksamhetsområde för spillvatten samt i utpekade områden för ny bebyggelse i översiktsplanen tillåts.

### 6.3.2 Måluppfyllelse

Målet uppfylls då nyanslutningar kan göras, recipientens status kommer ej att påverkas.

### 6.3.3 Intressenter

Intressent	Påverkan	Påverkans-grad	Behov / Krav
Nybyggare	Positiv	Hög	Möjlighet att bygga nytt
Kommunen	Positiv	Hög	Ger förutsättningar för kommunen att växa
Recipienten	Positiv	Låg	Då vattnet pumpas tillbaka till spillvattennätet kommer recipienten ej att belastas.

### 6.3.4 Fysiska förhållanden

Alviksdammen har en total volym på ca 8700 m<sup>3</sup>. Vid högflöde (ex 10 maj 2024) pumpas P214 ca 1500 m<sup>3</sup>/d, här skulle alltså hela flödet kunna pumpas till damm i fem dagar för att sedan pumpas tillbaka när belastningen på ledningsnätet är lägre. Scenariot att pumpa endast en del av flödet till damm är mer sannolikt och detta innebär att uppfyllnaden av dammen kan pågå under en längre tid.

Antnäsdammen har en total volym på ca 9000 m<sup>3</sup>. Flödesdata för P244 är inte helt tillförlitlig men flödet genom stationen ligger något högre än i P214. Motsvarande resonemang som ovan skulle kunna tillämpas här.

För att möjliggöra återpumpning behöver en pumpstation installeras invid respektive damm, pumpningen behöver också styras på något sätt.

### 6.3.5 Koppling till andra projekt och beslut

Luleås VA-plan och kommunens översiktsplan kan genomföras fullt ut om nyanslutningar tillåts.

### 6.3.6 Risker och möjligheter

Risk att vi investerar i teknisk utrustning som inte kommer att nyttjas i någon större utsträckning.

Alternativet medger en möjlighet att jämna ut flödestoppar.

### 6.3.7 Tidplan och beroenden

Beroende på hur avancerad teknisk lösning som väljs kan funktionen vara på plats inom några månader upp till ett år. Den anmälan som gjorts för dammarna beskriver inte en återpumpning, således behöver en ny anmälan göras till tillsynsmyndigheten.

### 6.3.8 Kostnadsuppskattning

Återpumpning av vatten till ledningsnätet kräver investeringar i en pumpstation, ledningar, el och styrning samt schakt och inkoppling till befintligt ledningsnät. En grov kostnadsuppskattning är 2 mkr per damm för detta.

## 7 Analys och rekommendation

### 7.1 Sammanställning

Utvärderingskriterier	Alt 1	Alt 2	Alt 3	Analys
Måluppfyllelse	2	1	1	<i>Både alternativ 2 o 3 medger nybyggnation.</i>
Intressenter	3	2	1	<i>Alt 3 gynnar både nybyggare och recipienten. Alt 2 gynnar nybyggare.</i>
Fysiska förhållanden	1	1	2	<i>Alt 3 kräver fysiska förändringar.</i>
Koppling till andra projekt och beslut	3	1	2	<i>Alt 3 kräver anmälan till tillsyn. Alt 2 och 3 gör att intentioner i ÖP kan uppfyllas.</i>
Tidplan	1	1	2	<i>Alt 3 innebär byggnation vilket tar tid</i>
Beroenden	1	1	2	<i>Alt 3 kräver anmälan till tillsyn.</i>
Kostnadsuppskattning Investering	1	1	2	<i>Alternativ 3 innebär en investering i fällningsdammarna</i>
Kostnadsuppskattning Driftskostnader	1	1	2	<i>Alternativ 3 innebär en ökad driftkostnad vid återpumpning.</i>
Risker	2	1	1	<i>Risk att ÖP inte kan genomföras vid alternativ 1.</i>
Möjligheter	3	2	1	<i>Alt 2 ger möjligheter att bygga. Alt 3 ger dessutom möjligheter att nyttja dammarna mer utan att belasta recipient.</i>

### 7.2 Rekommenderat alternativ

Alternativ 2 rekommenderas då det uppfyller målet och inte heller medför några investeringar i anslutning till dammarna. Att ansluta fler till spillvattennätet i Sörbyarna innebär inte att mängden bräddat vatten automatiskt ökar med motsvarande mängd. Brädd sker främst vid höga inflöden pga tillskottsvatten vilket också innebär att det är ett relativt utspätt vatten. Den föroreningsbelastning som vid dessa bräddtillfällen kan härröras från de nyanslutna fastigheterna bedöms därmed vara ringa. Reningstekniken i dammarna är en vedertagen teknik som tillämpas vid mindre reningsverk, i Luleå kan den jämföras med avloppsreningsverken i Avan och Klöverträsk. Vidare är dammarna inte täta och eftersom inflödet är lågt sker uttransporten av vatten från dammarna genom infiltration vilket ytterligare renar vattnet innan det når recipienten. Lumires slutsats är att nyanslutningar inte kommer att påverka statusen i recipienterna.

Varje önskad nyanslutning måste dock utredas innan anslutning tillåts då det kan finnas lokala begränsningar i ledningsnätet att ta hänsyn till. Flödesbelastningen på brädddammarna måste följas upp löpande vartefter nyanslutningar sker för att följa utvecklingen och se om åtgärder så som förändrad styrning behöver vidtas, alternativt om mer omfattande åtgärder såsom återpumpning på sikt behöver installeras.

För att säkerställa att uppföljning kan göras på ett kvalitetssäkert sätt behövs investeringar göras längs hela pumpkedjan gällande flödesmätning och dataöverföring.

Uppföljningsmetoder behöver utvecklas för att på ett effektivt sätt regelbundet följa flödesvariationerna och dess följd effekter, systemstöd för detta finns redan idag.

Vidare bör kapaciteten i ledningsnätet hela vägen in till Luleå kartläggas för att identifiera och åtgärda begränsningar.

Dialog med tillsynsmyndigheten har genomförts och de har inget att erinra kopplat till Uddebos miljö tillstånd.

### 7.3 Finansiering

Förslaget som sådant medför inga investeringskostnader. Däremot behövs investeringar i förbättrad flödesmätning för en kvalitetssäkrad uppföljning samt inventering av begränsningar på ledningsnätet och åtgärdande av dessa. I investeringsbudget VA finns medel avsatt för åtgärder i fällningsdammarna, 3 mkr för 2026 och 2 mkr för 2027. Då rekommenderat alternativ inte innebär åtgärder i anslutning till dammarna föreslås att budgeterade medel istället nyttjas för åtgärder gällande flödesmätning och ledningsnät.

## 8 Bilagor

Bilaga	Dokumentnamn
1	Drifftider pumpkedjan

## Flytt av VA-ledningar Bangård Luleå C, omfördelning samt igångsättningstillstånd

Ärendenr 2026/135-3.4.0.2

### Infrastruktur- och serviceförvaltningens förslag till beslut

1. Infrastruktur- och servicenämnden beslutar att flytt av VA-ledningar Bangård Luleå C ska genomföras enligt förstudiens alternativ 1,
2. omfördela 6 000 tkr från omföringskonto VA i beslutad investeringsplan för 2026 till projekt flytt av VA-ledningar inom Bangård Luleå C samt att bevilja igångsättnings-tillstånd.

### Sammanfattning av ärendet

Trafikverket planerar att bygga om bangården vid Luleå C med start år 2027. Detta kommer att innebära dubbla spår för industritrafik, ny plattform för på- och avstigning samt en flytt av befintlig personvagnsuppställning. Innan denna ombyggnation kan påbörjas vill Trafikverket att en spillvattenledning vid GC-bron till Malmudden flyttas. Ledningen ligger under ett av spåren i längsriktning ca 60–70 meter. Spåret skall i framtiden användas till tung trafik.

Enligt gällande avtal från när spillvattenledningen byggdes är "Staden" ansvarig för flytt. Det medför att VA-huvudmannen är ansvarig för att bekosta projektering och entreprenad av flytten. Trafikverket vill att befintlig ledningen skall vara ur drift till 2027-06-03.

Luleå kommun planerar för framtida exploatering i området, och ett planprogram för Luleå C och Östra stranden är under framtagande. När området är fullt utbyggt beräknas detta kunna innebära bostäder för ca 3 000–4 000 personer. Eftersom planprogrammet ännu inte är färdigt finns ingen fastställd detaljplan, vilket gör det svårt att exakt bestämma dragningen för den nya ledningen. I dialog med Luleå kommun har det dock säkerställts att den nya spillvattenledningen kan placeras inom den planerade vägkorridoren.

I detta projekt kommer endast de delar av spillvattenledningar och dagvattenledningar som direkt påverkar Trafikverkets projekt att flyttas. Övriga delar av spill-, dag- och vattenledningar i området byggs om när detaljplan för Luleå C och Östra stranden är färdiga.

Projektet genomförs under Q3–Q4 2026, då hela huvuddelen av entreprenaden färdigställs. Slutbesiktning av VA-ledning sker under Q1 2027. Den slutliga återställningen utförs under Q2 2027, när väderförhållandena tillåter markarbeten med god kvalitet.

*Ombudgetering och igångsättningstillstånd*

Den uppskattade kostnaden för flytt av spillvattenledning och rivning av tillhörande brunnar uppgår till 6 000 tkr. Omfördelning föreslås från omföringskonto VA för att möjliggöra utförande under 2026 samt beviljande av igångsättningstillstånd. Detta för att möta Trafikverkets tidplan för ombyggnation av bangården.

**Dialog**

Dialog har förts mellan infrastruktur- och serviceförvaltningen, kommunstyrelseförvaltningen (ansvariga för pågående detaljplaneprogram för Östra stranden) och Lumire samt projektansvariga på Trafikverket.

**Beslutsunderlag**

- Förstudierapport - Flytt av VA ledningar bangård Luleå C

Petra Viklund

Avdelningschef VA, Lumire AB

**Beslutet skickas till**

Lumire AB

Flytt av VA ledningar bangård Luleå C

---

## Förstudierapport

# Flytt av VA-ledningar bangård Luleå C

Projektansvarig: Tobias Sjöström, Lumire VA utveckling

Projektägare: Petra Viklund, Lumire VA

Upprättad: 2026-03-16

Flytt av VA ledningar bangård Luleå C

---

## Innehåll

1	Bakgrund och nuläge .....	3
2	Behov .....	4
3	Mål .....	4
4	Omfattning och avgränsning .....	4
5	Alternativ .....	4
6	Bilagor .....	10

## 1 Bakgrund och nuläge

Trafikverket kommer att bygga om bangården vid Luleå C med start år 2027. Detta kommer att innebära dubbla spår för industritrafik, ny plattform för på- och avstigning samt en flytt av befintlig personvagnsuppställning. Innan denna ombyggnation kan påbörjas vill Trafikverket att en spillvattenledning vid GC-bron till Malmudden flyttas. Ledningen ligger under ett av spåren i längsriktning 60-70meter. Spåret skall i framtiden användas till tung trafik. Trafikverket har hittat avtal från när spillvattenledningen byggdes och enligt detta är "Staden" ansvarig för flytt. Enligt Luleå kommuns jurister är avtalet gällande och Lumire är ansvarig för att bekosta projektering och entreprenad av flytten. Trafikverket vill att befintlig ledningen skall vara ur drift till 2027-06-03.

Luleå kommun håller på att exploatera i närområdet. Arbete med ett planprogram pågår för Luleå C och Östra stranden. När området är fullt utbyggt kan det innebära en bostäder för ca 3000-4000 personer. Eftersom planprogrammet pågår är detaljplanen inte klar. Detta innebär svårigheter med att fastställa läget för ny ledning. Dialog har dock förts med Luleå kommun och det har säkerställts att den nya spillvattenledningen kan förläggas inom den framtida vägkorridoren.

2st brunnar på ledningar som passerar personvagnsuppställning och befintligt spår mot Boden påverkas även av Trafikverkets ombyggnation. Det extra spår som skall byggas blir i samma läge som brunnar. Brunnar är anslutna till en D1000 dagvattenledning samt en S500 spillvattenledning. För att möjliggöra nytt spår måste brunnar rivas.



Figur 1. Bild till vänster: Spillvattenledning S800 som behöver flyttas. Bild till höger: 2st brunnar som behöver rivas

Flytt av VA ledningar bangård Luleå C

---

## 2 Behov

- Befintlig spillvattenledning måste tas ur drift senast juni 2027 för att ej påverka Trafikverket ombyggnation av Luleå C.
- Befintliga brunnar för spillvatten och dagvatten måste rivas och byggas om i samband med Trafikverkets entreprenad

## 3 Mål

Mål	Effekt
Flytta ledningen till ett läge som inte kolliderar med framtida planer.	Ledningen byggs om inom korridoren som är överenskommen med kommunen så att den passar med deras framtida planer. Dimension anpassas efter framtida flöden
Riva brunnar i samband med Trafikverkets entreprenad	Trafikverket kan bygga nytt spår in till Luleå C

## 4 Omfattning och avgränsning

I detta projekt kommer endast de delar av spillvattenledningar och dagvattenledningar som direkt påverkar Trafikverkets projekt att flyttas. Övriga delar av spill-, dag- och vattenledningar i området byggs om när detaljplan för Luleå C och Östra stranden är färdiga.

## 5 Alternativ

### 5.1.1 Alternativ 1

Det första som utreddes var om befintlig ledning kan behållas i drift under en övergångsperiod och att nytt spår byggs ovanpå. Trafikverket accepterade ej detta alternativ. Flera olika alternativ har sedan utvärderats för att flytta ledningen. Traditionell schakt under cykelväg uteslöts tidigt. Detta pga. av att det är den enda GC-väg från Malmudden/Örnäset över järnvägsspår. Att stänga denna innebär några kilometers omväg. Även spillvattenledningens VG-nivåer (underkant av ledning) i förhållande till cykelvägen hade inneburit hantering av stora mängder schaktmassor. Höjdskillnad är ca 10 meter.

Olika schaktfria metoder har utvärderats med hjälp av befintliga geotekniska undersökningar (utförda av TRV) och kontakt med entreprenörer/konsulter kunniga inom

---

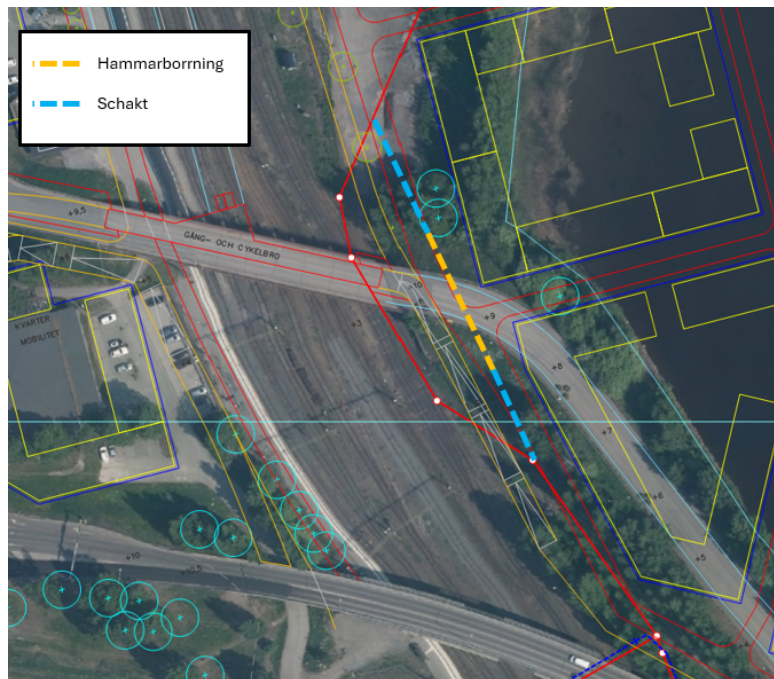
Flytt av VA ledningar bangård Luleå C

området. Den samlade bedömningen är att hammarborring är den metod som är bäst lämpad för området under cykelväg.

Ledningen föreslås därför att flyttas med hammarborring ca 50 meter genom malmuddsviadukten. Anslutningar före och efter mot befintlig S800 utförs med vanlig schakt, ca 50 meter totalt.

Hammarborring har i normala fall en felmarginal (avvinkling) på ca 1-2%. För att justera felmarginal efter utförd borring på självfallsledning är tanken att använda ett större skyddsror. Då kan VG justeras i efterhand med rörstöd inne i skyddsror.

För rivning av brunnar vid personvagnsuppställning har en dialog förts med Trafikverket. Det enklaste sättet att riva brunnar och bygga om ledningar har antagits bli om Trafikverkets entreprenör utför detta. Geoteknik har visat att bärigheten i befintlig mark under nytt spår ej är tillräcklig. Trafikverkets entreprenör skall därför skifta ur massor längs befintligt spår där brunnar ligger. Arbetet planeras att utföras år 2028. När det blir aktuellt kontaktar Trafikverket Lumire och en överenskommelse träffas om hur brunnar skall rivas. Eftersom båda ledningar måste vara i drift kan förbiledning eller förbi pumpning krävas under byggtid. Lumire står för kostnader för rivning.



Figur 2. Ny linje för spillvattenledning. Karta i bakgrunden är från pågående planprogram.

### 5.1.2 Måluppfyllelse

Ledningen flyttas till ett läge som passar mot framtida planer och med en dimension anpassad för nya flöden i området.

Flytt av VA ledningar bangård Luleå C
 

---

### 5.1.3 Intressenter

#### Intressentpåverkan Resultatet

Intressent	Påverkan	Påverkans-grad	Behov / Krav
Trafikverket	Positiv	Hög	TRV kan bygga nytt spår för tung trafik.
Luleå Kommun	Positiv	Hög	Nya ledningen anpassas efter korridor som tas med i ny detaljplan.
Järnhuset/TRV	Negativ	Låg	Ny ledning ligger delvis på fastigheter för Järnhusen och TRV. Avtal för ledningsrätt tas fram.

#### Intressentpåverkan Genomförandet

Intressent	Påverkan	Påverkans-grad	Behov / Krav
Boende i närområdet	Negativ	Låg	Buller och byggtrafik under entreprenad
Gång/Cykel trafik	Negativ	Låg	TA-plan tas fram för att separera byggtrafik från gång och cykelväg. Buller/vibrationer kan förekomma under borring
Järnhuset	Negativ	Låg	Buller och byggtrafik under byggtiden

### 5.1.4 Fysiska förhållanden

Området vid GC-vägen från malmudden till centrum byggdes ut på 1940-talet. Bro och cykelväg var från början en bilväg. Men i ett senare skede byggdes en till bro för biltrafik.

Området är ett en viktig passage för gång- och cykeltrafik då detta är närmsta vägen in till centrum från de nord/östliga delarna av Luleå.

Geotekniska undersökningar som Trafikverket utfört visar att översta skiktet vid GC-väg (upp till 8 meter) består av fyllnadsmassor. Sedan kommer ett skikt av lösare massor (silt) ca 1-2 meter. Under detta lager kommer hårdare massor av morän med inslag av block.

Fastighetsägare inom området för flytt av ledningen är Järnhusen, Luleå kommun och Trafikverket. Projektet kommer att bedrivas utanför Trafikverkets spårområde.

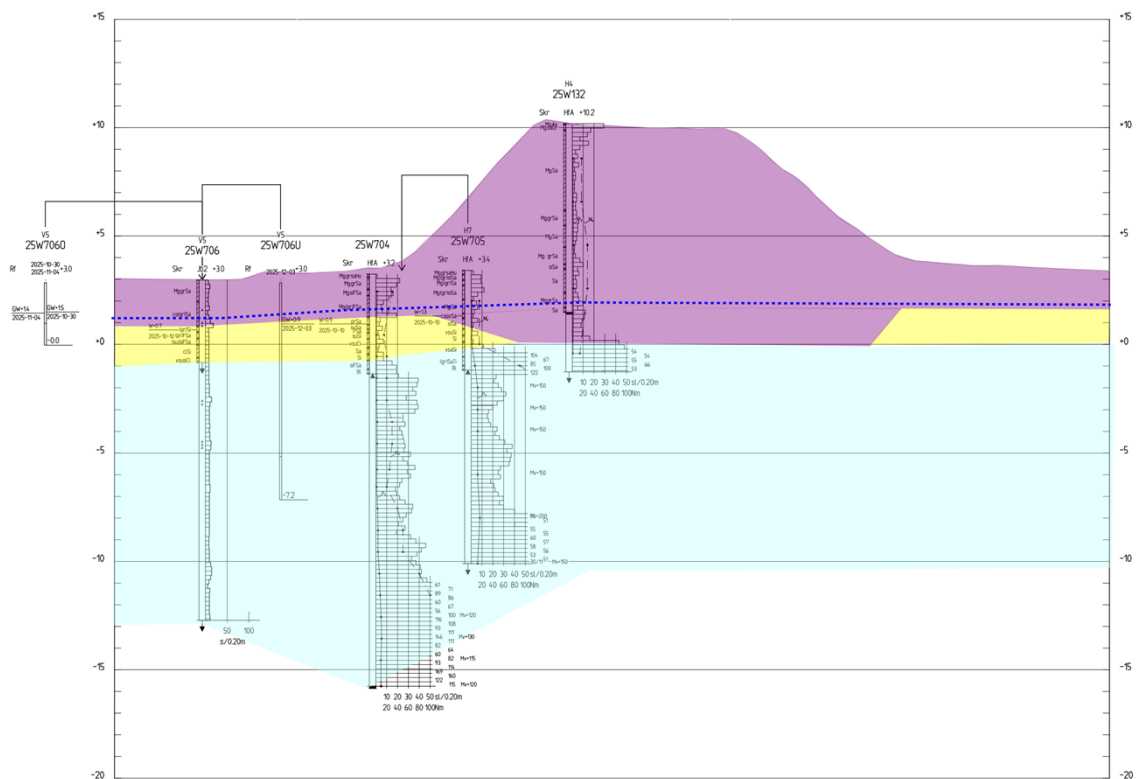
Luleå Energi utförde för några år sedan en styrd borring av nya högspänningsledningar under GC-vägen. Ledningarna ligger i närheten av nytt läge för spillvattenledning, men

---

Flytt av VA ledningar bangård Luleå C

något högre upp än planerad VG. Detta innebär att vissa säkerhetsåtgärder måste utföras vid borring.

Den befintliga självfallsledningen har en diameter på 800mm och är anpassad för högre flöden än vad som i dagsläget passerar. Detta eftersom en tidigare huvudpumpstation var kopplad till denna ledning uppströms. Denna pumpstation utgick i samband med projektet Östra Länken vilket innebär att ledningen i dagsläget är överdimensionerad. Flöden kan öka i framtiden pga. förtätning i området om östra stranden byggs ut.



Figur 3. Tolkad profil för befintliga geologiska undersökningar

### 5.1.5 Koppling till andra projekt och beslut

Projektet har en koppling till Luleå Kommuns framtida projekt "Luleå C och Östra stranden".

## Flytt av VA ledningar bangård Luleå C

## 5.1.6 Risker och möjligheter

Följande risker har identifierats:

- Luleå kommuns detaljplan/planprogram är ej klart.
- Geotekniska förhållande eller fysiska hinder under malmuddsviadukten kan innebära problem vid hammarborrning.
- Luleå Energis högspänningsledning under viadukten.
- Ledningsrätter Järnhusen/Trafikverket.
- Underlag för brokonstruktionen för malmuddsviadukten är bristfälliga

Samtliga risker kan påverka kostnader i projekterings- eller entreprenadskede.

## 5.1.7 Tidplan och beroenden

- Projektdirektiv och projektstart, Q1 2026
- Projektering med ramavtal Q1-Q2 2026
- Upphandling av entreprenad Q2- Q3 2026
- Tillstånd Q2-Q3, 2026
- Utförande Q3-Q4 2026.
- Slutbesiktning Q1 2027.
- Relationshandlingar, Q1 2027.
- Återställning, Q2 2027.

## 5.1.8 Kostnadsuppskattning

Den uppskattade kostnaden för flytt av spillvattenledning och rivning av brunnar uppgår till 6mkr.

Sammanställning - Flytt av ledning bangård Luleå C

Beskrivning	Kostnad	Kommentar
<b>Projektering Konsulter</b>		
Konsulter VA	270 000 kr	900kr i 300h
Konsulter Schaktfritt	100 000 kr	1000kr i 100h
Geo	150 000 kr	
<b>Projektering Internt</b>		
Projektledare	250 000 kr	500kr i 500h
VA-ingenjör	125 000 kr	500kr i 250h
Markförhandling/ledningsrätt	80 000 kr	
Besiktning	40 000 kr	
<b>Flytta av spill Malmuddsviadukt</b>		
Mark, VA och schaktfritt	2 994 795 kr	
Tillstånd	9 500 kr	
Oförutsett 15%	450 644 kr	
GK 20%	690 988 kr	
Entreprenörsarvode 10%	414 593 kr	
<b>Rivning kulvertbrunnar</b>		
Rivning och VA	400 000 kr	
<b>Totalt</b>	<b>5 975 520 kr</b>	

Figur 4. Sammanställning av detaljerad kalkyl för projektet

Flytt av VA ledningar bangård Luleå C

---

### 5.1.9 Finansiering

Finansiering för projektet föreslås ske via omföring av pengar från omföringskonto där medel finns. Projektet blev aktuellt under senare delen av år 2025 och fanns således inte med som ett listat projekt när Lumires investeringsplan för 2026 beslutades. 6 Mkr föreslås omföras från omföringskonto och igångsättas.

Flytt av VA ledningar bangård Luleå C

---

## 6 Bilagor

<b>Bilaga</b>	<b>Dokumentnamn</b>
1	Bilaga kalkyl (obligatorisk)
2	Intressentlista (obligatorisk)
3	Risk- och möjlighetsanalys (obligatorisk)
4	Kalkyl detaljerad
5	Avtal från SJ



## Igångsättningstillstånd samt omfördelning av investeringsmedel ny gång- och cykelbro (GC-bro) (Malmuddsviadukten)

Ärendenr 2026/337-3.4.6.1

### Infrastruktur- och serviceförvaltningens förslag till beslut

1. Infrastruktur- och servicenämndens arbetsutskott beslutar att omföra 1 000 tkr igångsatta medel, från projekt 34036 Reinvs Broar och viadukter, till projekt 34058 Malmuddsviadukten år 2026,
2. omföra 14 000 tkr år 2027 och 20 000 tkr år 2028 från projekt 38995 Budgetprojekt gata, till projekt 34058 Malmuddsviadukten och godkända totala projektbudgeten 35 000 tkr för projekt 34058 Malmuddsviadukten fördelat på 1 000 tkr år 2026, 14 000 tkr år 2027 och 20 000 tkr år 2028 (varav Luleå kommun 13 800 tkr, bidrag från Tillväxtverket 13 200 tkr och bidrag från Region Norrbotten 8 000 tkr) samt bevilja igångsättningstillstånd.

### Sammanfattning av ärendet

Malmuddsviadukten är en gammal vägbro som sammanbinder Malmudden och stadsdelarna österut med Luleå centrum. Numera används Malmuddsviadukten för gång- och cykeltrafik (GC). Bron är del av huvudnätet för gång- och cykel och har störst flöden av de sju infarterna till centrumhalvön.

I samband med att Trafikverket bygger om personbangården på Luleå C behöver Malmuddsviadukten rivas. Bron är i behov av upprustning och att ersätta Malmuddsviadukten med en ny bro i samband med att järnvägstrafiken helt eller delvis stängs, bedöms vara den bästa lösningen. Att stänga järnvägstrafiken i ett senare skede bedöms både vara svårt och mycket kostsamt med hänsyn till trafikstörningen.

Projekt Malmuddsviadukten omfattar projektering av ny bro, rivning av befintlig gång- och cykelbro, bortforsling av material, omledning av trafik, byggnation av en ny GC-bro samt upprustning och anpassning av landfästen för att ansluta mot befintliga gång- och cykelvägar. Trafikverket ansvarar för hela genomförandet, från projektering av ny bro, rivning och omledning av trafik, till att ny bro är på plats och kan öppnas.

Luleå kommun ansvarar för kostnaderna kopplat till tillverkning och byggnation av ny bro samt anpassningar av landfästernas anslutningar till GC-vägnätet. Trafikverket står för övriga kostnader, från projektering, rivning och deponi, till omledning av trafik.



Bedömd total projektbudget är 35 000 tkr för de kostnader som kommunen ansvarar för i projektet. Av dessa är 13 800 tkr kommunala medel och 21 800 tkr bidrag (13 200 tkr från Tillväxtverket och 8 000 kr från Region Norrbotten).

### **Dialog**

Dialog har förts mellan infrastruktur- och serviceförvaltningen, kommunstyrelseförvaltningen samt Trafikverket.

### **Beslutsunderlag**

- Bidragsbeslut Tillväxtverket
- Bidragsbeslut Region Norrbotten

Marianne Kallin  
Avdelningschef infrastruktur

### **Beslutet skickas till**

Sektionschef landskap och trafik  
Sektionschef gata  
Sektionschef projektledning

## Beslut om stöd

**Projektägare:** LULEÅ KOMMUN  
**Org. nr:** 212000-2742  
**Projekt:** Utveckling resecentrum  
**ÄrendeID:** 20376000

### Beslut

Tillväxtverket beviljar stöd ur den Europeiska regionala utvecklingsfonden. Stödet avser Övre Norrland, Utveckla och förbättra hållbar, klimatrezilient, intelligent och intermodal nationell, regional och lokal mobilitet, inklusive förbättrad tillgång till TEN-T samt gränsöverskridande mobilitet och gäller projektperioden 2025-09-17 – 2028-12-15. Stödet uppgår till 39,82 procent av projektets totala stödberättigande kostnader dock högst 13 228 000 kronor.

Beslutet har fattats med stöd av förordning (2022:1379) om förvaltning av program för vissa EU-fonder.

### Följande organisationer beviljas stöd enligt nedan

Namn	Organisationsnummer	Stödgrund	Stödnivå	Maximalt stödbelopp
LULEÅ KOMMUN	2120002742	Aktiviteten innebär inte stöd till företag som behöver regleras	39.82%	13 228 000 kr
Summa				13 228 000 kr

Beslutet kan inte överklagas.

## Motivering

### Beslutsmotivering

Projektet uppfyller de krav och obligatoriska urvalskriterier som framgår av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1060. Projektet är i enlighet med relevanta strategier och program och svarar mot i utlysningen utpekade utmaningar och efterfrågade insatser. Projektets organisation, budget och beskrivna arbetsätt bedöms säkerställa att det finns grundläggande operativ, ekonomisk och administrativ förmåga för att genomföra projektets aktiviteter.

Tillväxtverkets bedömning är att projektet svarar direkt mot utlysningens behov och regionens prioriteringar genom att stärka en central del av Norrbottens transportinfrastruktur. Den nya bron skapar långsiktiga förutsättningar för mer effektiva, säkra och hållbara transporter och förbättrar tillgängligheten för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Projektet är väl integrerat i större strategiska investeringar, vilket ökar dess långsiktiga hållbarhet och samhällsnytta.

Projektet bedöms ha hög regional och nationell relevans. Region Norrbotten bekräftar i sitt yttrande att projektet är förenligt med den regionala utvecklingsstrategin och att det stärker kapaciteten för både person- och godstrafik. Dessa bedömningar stödjer projektets regionala mervärde, särskilt i relation till kommande satsningar som Norrbottenbanan.

Projektet bedöms ha stor betydelse för programmets måloppfyllelse genom sina konkreta bidrag till omställningen av transportsektorn i en gles geografi. Genom att möjliggöra effektivare, fossilfria och intermodala transporter stärker projektet både klimatarbetet och tillgängligheten i regionen. Den höga mognadsgraden och den redan etablerade samverkan mellan centrala aktörer innebär dessutom att projektet kan genomföras snabbt och skapa viktiga förutsättningar för fortsatt utveckling av en hållbar och robust transportinfrastruktur.

Tillväxtverkets samlade bedömning är att projektet har hög strategisk relevans och stark påverkan på programmets mål.

## Villkor

Allmänna villkor, se bilaga

### Särskilda villkor

### Upphandling och andra inköp

Punkt 2.6. i de allmänna villkoren kompletteras med följande

Följande stödmottagare ska följa lagen (2016:1145) om offentlig upphandling (LOU) eller, i förekommande fall, lagen (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna (LUF) eller lagen (2016:1147) om upphandling av koncessioner (LUK), vid upphandling till projektet:

- Luleå kommun

## Uppföljning och rapportering

Punkt 2.7. i de allmänna villkoren kompletteras med följande

Projektägaren ska lämna in ansökan om utbetalning och lägesrapport till Tillväxtverket i enlighet med nedanstående rapporteringsplan.

### Rapporteringsplan

Period	Start	Slut	Sista inlämningsdatum
1	2025-09-17	2026-02-28	2026-03-30
2	2026-03-01	2026-08-31	2026-09-28
3	2026-09-01	2027-02-28	2027-03-30
4	2027-03-01	2027-08-31	2027-09-28
5	2027-09-01	2028-02-29	2028-03-28
6	2028-03-01	2028-08-31	2028-09-28
7	2028-09-01	2028-12-15	2028-12-15

## Lärande projektutvärdering

Punkt 2.8 i de allmänna villkoren om krav på lärande projektutvärdering ska inte gälla för projektet.

## Projektkostnader och stödberättigande kostnader

Punkt 4.1 i de allmänna villkoren kompletteras med följande

Följande förenklade redovisningsalternativ ska tillämpas i projektet.

Personalkostnader

Stödberättigande personalkostnader består av två delar.

- Enhetskostnad för lön
- Schablon för lönebikostnader

Enhetskostnad för lön beräknas med ett belopp per timme. Beloppet fastställs genom att den anställdes normala månadslön för heltidsarbete den månad personen börjar arbeta i projektet multipliceras med 12 och divideras med 1 720 timmar. Till den normala månadslönen får räknas eventuella projektrelaterade lönetillägg och bortses från tillfälliga avdrag för exempelvis sjukdom eller föräldraledighet. Beloppet multipliceras med det antal timmar som har ägnats åt projektet. För heltidsarbete får högst 1 720 timmar exklusive semester redovisas som stödberättigande arbetstid per tolv månadersperiod.

Information om hur du räknar ut enhetskostnad för lön framgår av Handbok för EU-projekt 2021–2027 på Tillväxtverkets hemsida.

Tillväxtverket fastställer ny lönenivå för varje person i pågående fleråriga projekt var tolfte månad. Justeringen av lönenivå görs med 2,4 procent. Tillväxtverket får efter ansökan från stödmottagaren fastställa ny lönenivå för en enskild person om personen under projektets gång får en löneförändring överstigande 5 000 kronor per månad till följd av väsentligt förändrad roll i projektet.

För personal som arbetar ett varierande antal timmar i projektet ska det finnas en tidredovisning som dag för dag verifierar antal arbetade timmar i projektet. För personal som arbetar i projektet på heltid eller fast deltid får arbetsgivaren i stället för tidredovisning dag för dag verifiera arbetsinsatsen i projektet med ett i förväg upprättat dokument som anger personens fasta procentandel i projektet.

#### Schablon för lönebikostnader

Arbetsgivarens kostnader för sociala avgifter, semestertillägg, pensioner, medlemsavgifter till arbetsgivarorganisationer och skatter som är direkt kopplade till löner och pensionspremier fastställs till en schablonsats med tillämpning av sedvanlig praxis för kostnadsredovisning för den enskilda arbetsgivaren. Interna påslag som avser kostnadsföring mellan olika enheter inom en organisation får inte räknas in i schablonsatsen. Schablonen multipliceras med enhetskostnaden för lön för respektive person.

Schablonen för lönebikostnader i detta projekt fastställs enligt följande:

- Luleå kommun 40 procent.

Indirekta kostnader ska redovisas med schablonsats på upp till 15 procent i kostnadsslaget schablon för indirekta kostnader. Schablonen multipliceras med stödberättigande direkta personalkostnader.

Schablonen för indirekta kostnader i detta projekt fastställs enligt följande:

- Luleå kommun 15 procent.

Schablonen för indirekta kostnader innefattar alla typer av kostnader som räknas upp i den lista som framgår av Handbok för EU-projekt 2021–2027 på Tillväxtverkets hemsida.

#### **Insatsers varaktighet**

Stödmottagaren har ett ansvar för att investeringen i form av en ny bro och ett förbättrat järnvägsområde vid Luleå resecentrum består även efter projektavslut. Bestämmelserna om insatsers varaktighet återfinns i artikel 65 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1060. Om investeringen säljs, avyttras, upphör, flyttas eller det sker någon annan väsentlig förändring kan stödmottagaren bli återbetalningsskyldig för utbetalat stöd i upp till fem år efter slututbetalningen.

#### **Beslutande**

Beslut i detta ärende har fattats av Kristina Zetterström, chef för avdelning Regioner, efter föredragning av Victoria Furskog projektrådgivare.

Vid frågor kontakta:

Victoria Furskog

Telefon: 08-681 97 65

E-post: [victoria.furskog@tillvaxtverket.se](mailto:victoria.furskog@tillvaxtverket.se)

Bilagor

1. Projektbeskrivning
2. Allmänna villkor (bifogas separat)

## Bilaga 1

### Projektbeskrivning

Denna text är hämtad från er ansökan om stöd. Projektet ska genomföras i enlighet med denna projektbeskrivning. Eventuella ändringar ska godkännas av Tillväxtverket för att vara giltiga.

#### *Projektets beskrivning*

Luleås resecentrum är byggt i omgångar sedan slutet av 1800-talet. I och med Trafikverkets beslut om dragningen av Norrbottninabanan kommer delar av området kring järnvägen att behövas byggas om samtidigt som den tunga industrin i Norrbotten ställer om till grön produktion och ett större flöde av gods- och persontrafik väntas.

I dagsläget så finns det en begränsning i höjden på tågsetten som passerar Luleå järnvägsstation och ut mot Luleå industripark och Luleå Hamn. En ny bro skulle framtidssäkra att transporterna till och från hamnen sker på ett effektivt sätt för berörda företag inom regionen vilket ökar deras konkurrenskraft samtidigt som utsläppen minskar med effektivare transportmöjligheter. Dessutom så har gång- och cykeltrafiken inte har en optimal lösning över spåren och ut till perrongen. En ny bro skulle möjliggöra säkrare transporter för gång och cykeltrafikanter över järnvägen och ut på perrongen den kommer att underlätta för byten mellan olika transportslag

#### *Mål och resultat*

Projektmålet är att möta näringslivets och arbetslivets behov av långsiktigt hållbar och kapacitetsstark infrastruktur genom byggnation av en ny bro över Luleå resecentrum. När projektet avslutas ska vi ha byggt en ny bro över resecentrumet.

Projektet omfattar:

-Ny högre bro med större frigång för godstrafiken

-Planskild åtkomst till perrongen

Projektet möter behovet av effektiv och kapacitetsstark infrastruktur för både gods- och persontransporter i regionen. De industrier i Norrbotten som driver den gröna omställningen är beroende av tillförlitliga transportlösningar till och från Luleå hamn, där dagens infrastruktur utgör ett hinder för ökad godskapacitet. Den befintliga bron över resecentrum är låg, byggd på 1940-talet, och har kontaktledningarna fästa direkt i brobanan, vilket begränsar möjligheten att transportera större mängder gods via järnväg.

Genom att bygga en ny, högre bro skapas förutsättningar för att spårområdet kan optimeras för ökad godstrafik. Detta stärker möjligheten till intermodala transporter mellan järnväg och sjöfart.

Samtidigt möter projektet behovet av säkrare och mer tillgänglig infrastruktur för persontrafik. En ny bro med planskild nedgång till perrongen förbättrar tillgängligheten för resenärer och arbetspendlare, och skapar bättre förutsättningar för klimatsmarta och multimodala resor i länet.

#### *Målgrupper*

Primär målgrupp  
Stora företag

## Sekundär målgrupp

Små och medelstora företag, Individer i regionen  
Förväntat resultat

Förmågor som målgruppen får tillgång till;  
Resultatkedja3: Kapital till investeringar eller infrastruktur

Beteenden som förändras hos målgruppen till följd av stärkta förmågor:  
Resultatkedja3: Etablerar ny infrastruktur för transporter

### Aktivitetsindikatorer

Längd av ombyggd eller moderniserad järnväg - utanför TEN-T
Nya eller moderniserade intermodala förbindelser
Alternativ bränsleinfrastruktur (påfyllnings- och laddningspunkter)

### Resultatindikatorer

Tidsbesparingar till följd av förbättrad järnvägsinfrastruktur
Nationella/regionala/lokala strategier

### Organisation

Projektet ägs och drivs av Luleå kommun. Genomförandet kommer ske enligt Luleå kommuns projektplan för Infrastruktur- och serviceförvaltningen.

Projektet bemannas på följande vis:

Projektansvarig - Har det övergripande ansvaret för projektets kvalitet, tid och ekonomi.

Huvudprojektledare och administrativ projektledare rapporterar löpande till projektansvarig avseende progress i projektet.

Huvudprojektledare - ansvarar för löpande ledning och styrning av projektet.

Huvudprojektledaren informerar projektansvarig löpande kring projektets status och progress.

Huvudprojektledaren ansvarar för upphandling inom projektet med stöd av Luleå kommuns upphandlingsenhet.

Administrativ projektledare - Är rapportansvarig till finansiärer samt ansvarar för att projektet följer Tillväxtverket och medfinansiärs krav, regler och riktlinjer.

Projektekonom - Ansvarar för ekonomiska rapporter och ekonomisk uppföljning samt ansvarar för ekonomisk rapportering till Tillväxtverket och medfinansiär.

Stöd vid upphandling finns på Luleå kommuns upphandlingsenhet. Vid behov kan projektet ta del av expertstöd från andra enheter som t.ex. klimat- och miljöstrategier.

För genomförande av infrastrukturåtgärder inom projektet kommer externa entreprenörer upphandlas tillsammans med Trafikverket och Luleå kommun båda är parter i upphandlingen.

*Tid och aktivitetsplan*

### **Projektledning**

Arbetspaketet omfattar arbete i form av projektledning, styrning och rapportering av projektet, samt upphandling och kommunikation.

**Startdatum:** 2025-09-17

**Slutdatum:** 2028-12-15

**Kostnad:** 3 170 000

#### **Aktiviteter**

### **Projektledning och styrning av projektet**

Aktiviteten avser i huvudsak kontakt med entreprenör som utför infrastrukturåtgärderna, samarbetspartnern (Trafikverket) samt samordning av projektets aktiviteter. Aktiviteten hanterar även löpande uppföljning och styrning.

**Kostnad** 2 770 000

#### **Stödgrund för aktiviteten**

Aktiviteten innebär inte stöd till företag som behöver regleras

#### **Deltagande projektpartners**

LULEÅ KOMMUN	2120002742
Summa	

---

### **Upphandling**

Aktiviteten inkluderar upphandling av entreprenaden, vilken kommer att upphandlas i tre huvuddelar:

Huvuddel 1 – Rivning

Huvuddel 2 – Ny bro

Huvuddel 3 – Förbättrat järnvägsområde

Luleå kommun är i detta bidragsprojekt bara med i huvuddel 2. Upphandlingen kommer att genomföras av Trafikverket där Luleå kommun ingår som part och vi kommer att säkerställa att entreprenören fakturerar kostnaderna för den nya bron direkt till oss.

**Kostnad** 200 000

#### **Stödgrund för aktiviteten**

Aktiviteten innebär inte stöd till företag som behöver regleras

<b>Deltagande projektpartners</b>	
LULEÅ KOMMUN	2120002742
Summa	

---

## Kommunikation

Projektet kommer att ta fram en strukturerad och målinriktad kommunikationsplan som inkluderar:

- Generell information till allmänheten sker via Vårt Luleå - Vårt Luleå, [www.lulea.se](http://www.lulea.se) och via Luleå kommuns sociala medier
- Vidare kommer skyltar och vepor finnas för information till allmänheten.
- Riktad information till företag via dialog- och samverkansforum samt företagsbrev med mera.
- Information till arbetspendlare, övriga resenärer och allmänheten planeras i samverkan med Trafikverket.
- Skyltning och visuell kommunikation enligt EU:s informationskrav, med väderbeständiga skyltar.
- Kommunikation till handikapporganisationer, riksorganisationer och friluftorganisationer i resemagasinet ombord på tågen.

Kommunikationsinsatserna kommer att utformas för att nå målgrupper med olika kön, ålder och geografisk hemvist, och säkerställa att informationen är relevant och tillgänglig. En kommunikatör med relevant kompetens kommer att delta i arbetet med att ta fram insatserna, för att säkerställa att kommunikationen utformas på ett tydligt, inkluderande och ändamålsenligt sätt.

Externkommunikation samordnas med Trafikverket i möjligaste mån gällande digitala portabla utomhusdisplayer på Luleå Resecentrum.

**Kostnad** 100 000

### Stödgrund för aktiviteten

Aktiviteten innebär inte stöd till företag som behöver regleras

<b>Deltagande projektpartners</b>	
LULEÅ KOMMUN	2120002742
Summa	

---

## Rapportering av projektet till huvudfinansiär och medfinansiär

Arbetspaketet avser infrastrukturåtgärderna i projektet som kommer resultera i att ny bro har byggts med planskild åtkomst till perrongen.

**Kostnad** 100 000

**Stödgrund för aktiviteten**

Aktiviteten innebär inte stöd till företag som behöver regleras

**Deltagande projektpartners**

LULEÅ KOMMUN 2120002742  
Summa

.....

**Byggnation av infrastruktur**

2025-09-17 2026-03-01 Upphandling 2026-03-01- 2027-03-01 Konstruktions- och hållbarhetsberäkningar 2027-03-01- 2027-05-01 Granskning av projektering 2027-05-01-2028-05-01 Tillverkning av stålkonstruktion av för bärande element till den nya bron 2028-04-21 2028-04-23 Rivning av den befintliga bron (ligger inte i detta projekt men en förutsättning som ska vara utförd innan den nya kommer på plats) 2028-05-04-2028-07-07 Betongarbeten och montage stålöverbyggnad på byggarbetsplatsen. 2028-07-06 2028-07-07 Lyfta nya bron på plats 2028-07-08 2028-09-01 Montage av elskydd, beläggning m.m 2028- 10-02 2028-10-02 Brons öppnande för trafik Aktiviteten kommer att delas upp i delaktiviteter enligt avtalet med huvudentreprenören.

**Startdatum:** 2025-09-17

**Slutdatum:** 2028-12-15

**Kostnad:** 30 000 000

**Aktiviteter**

**Arbetspaketet avser infrastrukturåtgärderna i projektet som kommer resultera i att ny bro har byggts med planskild åtkomst till perrongen.**

Ny bro byggs och kommer på plats tidsplan är 2028.

**Kostnad** 30 000 000

**Stödgrund för aktiviteten**

Aktiviteten innebär inte stöd till företag som behöver regleras

**Deltagande projektpartners**

LULEÅ KOMMUN 2120002742  
Summa

.....

**Kvalitetssäkring och lärande**

Arbetspaketet omfattar erfarenhetsåtföring för lärande från projektets genomförande

**Startdatum:** 2028-09-01

**Slutdatum:** 2028-12-15

Kostnad: 50 000

### Aktiviteter

#### Erfarenhetsåterföring

Projektet slutrapporterar till sina intressenter och genomför en erfarenhetsåterföring och utvärdering tillsammans med alla medverkande parter i projektet enligt Luleå kommuns standar.

Kostnad 50 000

#### Stödgrund för aktiviteten

Aktiviteten innebär inte stöd till företag som behöver regleras

#### Deltagande projektpartners

LULEÅ KOMMUN 2120002742  
Summa

#### *På vilket sätt kommer era arbetspaket att påverka de globala målen*

Luleå hamn och dess transportleder för godstransporter är avgörande för Norrbottens utveckling och företagens konkurrenskraft. Den nya bron som byggs inom projektet skapar förbättrade förutsättningar b.l.a. för transporter till och från hamnen och Svartön, där flera stora gröna industrisatsningar pågår. SSAB bygger om sin masugn, LKAB utvecklar sitt Reemap-projekt, Power2Earth ska bygga sin anläggning för fossilfri konstgödsel. Även Stegra kommer att transportera sitt gröna stål via Luleå hamn ut till internationella marknader. Projektet bidrar till att stärka företagens konkurrenskraft och tillväxtförmåga, vilket kopplar till mål 8 (delmål 8.1).

Projektet skapar även förutsättningar för minskade koldioxidutsläpp genom att möjliggöra hållbara logistiklösningar för företagen. Flera av dessa företag har en tydlig koppling till grön teknik och fossilfri industri. Projektet bidrar därmed till mål 13 Bekämpa klimatförändringarna (delmål 13.2), samt mål 9 (delmål 9.4).

Genom förbättrad trafiksäkerhet, tryggare passage till och från perrongen samt infrastrukturåtgärder för gång- och cykeltrafik, bidrar projektet till mål 11 Hållbara städer och samhällen (delmål 11.2), mål 10 Minskad ojämlikhet (delmål 10.2) och mål 5 Jämställdhet (delmål 5.1).

Projektet främjar även mål 12 Hållbar konsumtion och produktion, genom att möjliggöra effektivare och mer resurseffektiva transporter, vilket minskar miljöpåverkan per transportenhet (delmål 12.2).

Projektet bygger på en bred samverkan där dialog har förts med näringslivsrepresentanter, Luleå hamn och Trafikverket för att säkerställa att insatserna svarar mot faktiska behov. Det stärker även andra strategiska satsningar, såsom utvecklingen av Luleå hamn, och utgör en

viktig del i helheten för effektiva godstransporter i Norrbotten. Detta kopplar till mål 17 (delmål 17.17).

En målkonflikt har identifierats kopplat till mål 13, då byggnationen av infrastrukturen på kort sikt kan medföra marginellt ökade utsläpp. Denna påverkan bedöms dock vägas upp av de långsiktiga miljövinster som uppstår när företagen genomför sina gröna satsningar och persontrafiken förbättras. Projektet kommer även att ta hänsyn till miljöaspekter under genomförandet av de infrastrukturella åtgärderna. Vid upphandling av extern leverantör som ska utföra arbetet kommer krav att ställas på miljö och hållbarhet för att minimera de negativa miljöeffekterna som kan uppstå under byggfasen.

### Kostnadsbudget

Kostnadslag	LULEÅ KOMMUN	Totalt
Personalens lön	2 000 000	2 000 000
Schablon för lönebikostnader (%)	800 000	800 000
Investeringar, material och lokaler	30 000 000	30 000 000
Indirekta kostnader upp till 25%	420 000	420 000
<b>Summa kostnader</b>	<b>33 220 000</b>	<b>33 220 000</b>
<b>Projektintäkter</b>		
	0	0
	0	0
<b>Summa faktiska kostnader</b>	<b>33 220 000</b>	<b>33 220 000</b>
<b>Bidrag annat än pengar</b>		
	0	0
	0	0
<b>Summa bidrag i annat än pengar</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Summa totala kostnader</b>	<b>33 220 000</b>	<b>33 220 000</b>

### Finansieringsbudget

Finansiär	LULEÅ KOMMUN	Totalt
<b>Offentligt bidrag annat än pengar</b>		
<b>Totalt offentligt bidrag annat än pengar</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Offentlig kontantfinansiering</b>		
REGION NORRBOTTEN	8 000 000	8 000 000
LULEÅ KOMMUN	11 992 000	11 992 000
<b>Totalt offentlig kontantfinansiering</b>	<b>19 992 000</b>	<b>19 992 000</b>
<b>Totalt offentlig finansiering</b>	<b>19 992 000</b>	<b>19 992 000</b>
<b>Privata bidrag annat än pengar</b>		
<b>Totalt privat bidrag annat än pengar</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Privat kontantfinansiering</b>		
	0	0

Finansiär	LULEÅ KOMMUN	Totalt
Total privat kontantfinansiering	0	0
Total privat finansiering	0	0

#### EU-stöd

Finansiering	LULEÅ KOMMUN	Totalt
EU-medel	13 228 000	13 228 000

#### Stöd och finansiering

	LULEÅ KOMMUN	Totalt
Total finansiering	33 220 000	33 220 000

#### Sammanställning per partner

	LULEÅ KOMMUN	Totalt
Summa faktiska kostnader	33 220 000	33 220 000
Summa medfinansiering	19 992 000	19 992 000
Sökt stöd	13 228 000	13 228 000
Andel stöd	39,82%	39,82%

#### Sammanställning

Stödandel av faktiska kostnader	39,82%
Stödandel av stödgrundande finansiering	39,82%
Stödandel av total finansiering	39,82%
Andel annan offentlig finansiering (annan än EU-medel)	60,18%
Andel privat finansiering	0,00%



# Allmänna villkor för stöd från Regionalfonden eller Fonden för en rättvis omställning – 2025

Villkoren gäller såvida inte annat följer av förordningen (2022:1379) om förvaltning av program för vissa EU-fonder, andra förordningar som utgör grund för stödet, relevanta nationella eller EU-förordningar<sup>1</sup>, Tillväxtverkets beslut om *stöd*, eller utlysningstext. Villkoren gäller för beviljade stöd som beslutas under 2025.

## Innehåll

.....	<b>1</b>
<b>Allmänna villkor för stöd från Regionalfonden eller Fonden för en rättvis omställning – 2025 .....</b>	<b>1</b>
1. Definitioner.....	2
2. Genomförande.....	3
2.2. Lagar och regler .....	3
2.3. Bekräftelse av åtagande .....	3
2.4. Projektägarens särskilda åtaganden.....	3
2.5. Underlag till <i>projektägaren</i> .....	4
2.6. Upphandling och andra inköp.....	4
2.7. Uppföljning och rapportering.....	4
2.8. Lärande projektutvärdering .....	4
2.9. Indirekt stöd .....	5
3. Ändringar i <i>projektet</i> och ändrade förutsättningar.....	5
3.1. Byte av <i>stödmottagare</i> .....	5
3.2. Ändringar och tillägg.....	5
3.3. Ändrade förutsättningar .....	5
4. Finansiella bestämmelser .....	6

---

<sup>1</sup> Se 1 kap 2 § förordningen (2022:1379) om förvaltning av program för vissa EU-fonder

4.1.	Projektkostnader och stödberättigande kostnader .....	6
4.2.	Tillväxtverket prövar om en redovisad kostnad är helt eller delvis stödberättigande vid granskningen av ansökan om utbetalning. Utbetalning.....	7
4.3.	Förskott.....	8
5.	Information om <i>projektet</i> och nyttiggörande av projektresultat .....	8
5.1.	Informationsansvar.....	8
5.2.	Spridning och nyttiggörande av resultat .....	8
5.3.	Rätt för Tillväxtverket med flera att sprida information från <i>projektet</i> .....	8
6.	Revision, uppföljning och utvärdering .....	9
6.1.	Handlingars tillgänglighet.....	9
6.2.	Revisorsintyg.....	9
7.	Återbetalning och återkrav .....	9
7.1.	Återbetalningsskyldighet och återkrav .....	9
7.2.	Kvittning .....	10
7.3.	Återbetalning från stödmottagare eller mottagare av <i>indirekt stöd</i> .....	10

## 1. Definitioner

### *Bidrag i annat än pengar*

Bidrag till *projektet* i form av arbetstid, bygg- och anläggningsarbeten, varor, eller mark och fastigheter, från annan organisation än *stödmottagare* och som också utgör *medfinansiering* till *projektet*.

### *Försumbart stöd/de minimis*

*Stöd* enligt kommissionens förordning (EU) 2023/2831 om stöd av mindre betydelse.

### *Indirekt stöd*

En ekonomisk förmån som erhålls genom en *projektpartner* (intermediär). En sådan förmån kan till exempel vara hela eller delar av värdet av en utförd tjänst eller av deltagande i en aktivitet.

### *Medfinansiering*

All finansiering av *projektet*, såväl av *projektpartner* som externa finansörer, och som framgår av *projektets* budget.

### *Projektbeskrivningen*

Den beskrivning av *projektet* och dess genomförande, inklusive budget och aktivitetsplan, som finns i beslutet om *stöd*.

### *Projektet*

Den insats eller investering som är avgränsad från den ordinarie verksamheten i fråga om tid, ekonomi och arbetsinsats och som beslutet om *stöd* avser.

### *Projektets organisation*

Samtliga *projektpartner* som ingår i *projektet*. Begreppet innefattar även deras roller och ansvar i *projektet*.

### *Projektpartner*

En organisation som

- deltar i utformningen av *projektet* och bidrar till dess genomförande och
- delar på risker och resultat från *projektet*.

En organisation som endast är mottagare av *indirekt stöd* eller som endast *bidrar med* extern *medfinansiering* är inte en *projektpartner*.

### Projektägare

Den *projektpartner* som samordnar *projektet*, är mottagare av beslutet om *stöd* och utbetalning av *stöd* och som i övrigt har särskilda åtaganden.

### Statligt stöd

Offentligt stöd till organisationer som bedriver ekonomisk verksamhet och som omfattas av artikel 107.1 i EU-fördraget.<sup>2</sup>

### Stöd

Tillväxtverkets finansiering av stödberättigande kostnader i *projektet*.

### Stödmottagare

En *projektpartner* som får hela eller delar av sina kostnader i *projektet* täckta enligt beslutet om *stöd*.

### Stödnivå

Den i beslutet angivna procentandel av de stödberättigande kostnaderna som utgör *stödet*. *Stödet* uppgår dock maximalt till det i beslutet angivna stödbeloppet.

## 2. Genomförande

### 2.1. Genomförande av *projektet*

*Projektpartner* ska genomföra *projektet* enligt beslutet om *stöd*, inklusive bilagor.

Samtliga *projektpartner* ansvarar gemensamt för *projektets* genomförande.

### 2.2. Lagar och regler

*Projektpartner* och eventuella mottagare av *indirekt stöd*, ska vid genomförande av *projektet* följa och respektera

- tillämpliga författningar, lagar och regler, exempelvis
  - Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna (Rättighetsstadgan)<sup>3</sup>
  - FN-konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning
- vid varje tidpunkt gällande anvisningar i "Handbok för EU-projekt 2021–2027" på Tillväxtverkets webbplats.

Det är *projektpartners* skyldighet att ansöka om nödvändiga tillstånd för *projektets* genomförande och att säkerställa att dessa beviljas.

### 2.3. Bekräftelse av åtagande

Samtliga *projektpartner* ska bekräfta sitt åtagande att genomföra *projektet* enligt beslutet om *stöd* genom att underteckna formuläret "*Bekräftelse av åtaganden*", som tillhandahålls av Tillväxtverket.

*Projektägaren* ska förvara samtliga bekräftelser i original samt skicka in kopior av dessa till Tillväxtverket i samband med första ansökan om utbetalning.

### 2.4. Projektägarens särskilda åtaganden

*Projektägaren* ska samordna *projektet* och ha behörighet att företräda övriga *projektpartner* avseende *projektet* i förhållande till Tillväxtverket.

*Projektägaren* är ansvarig för projektledaren. Projektledaren ska i förhållande till Tillväxtverket vara behörig att företräda *projektägaren* avseende *projektet*.

---

<sup>2</sup> Fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, se vidare Kommissionens tillkännagivande om begreppet *statligt stöd* som avses i artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (2016/C 262/01).

<sup>3</sup> Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna (2010/C 83/02)

*Projektägaren* ska genast vidarebefordra, till övriga *projektpartner* och mottagare av *indirekt stöd*, all information från Tillväxtverket som är relevant för dem, inklusive Tillväxtverkets beslut och eventuella ändringsbeslut.

## 2.5. Underlag till *projektägaren*

Alla *projektpartner* ska lämna den information och de underlag som *projektägaren* behöver för att denne ska kunna fullgöra sina åtaganden mot Tillväxtverket.

## 2.6. Upphandling och andra inköp

*Stödmottagare* som inte omfattas av upphandlingslagarna<sup>4</sup> ska vid köp, hyra och leasing, följa principerna som framgår av 4 kap. 1 § lagen (2016:1145) om offentlig upphandling och Tillväxtverkets anvisningar avseende det särskilda inköpsförfarandet.

*Stödmottagare* som ska tillämpa någon av upphandlingslagarna får inte dela upp upphandlingar mellan sig i syfte att kringgå dessa.

Uppgift om leverantörens och eventuella underleverantörers organisationsnummer ska alltid framgå av upphandlingskontraktet.

Vid upphandlingar över EU:s tröskelvärden, ska följande uppgifter lämnas i samband med ansökan om utbetalning

- Den upphandlingslag som är relevant för upphandlingen
- Val av upphandlingsförfarande
- Typ av kontrakt
- Kontraktsbelopp
- Kontraktsdatum
- Kontraktets referensnummer
- Leverantörens namn och organisationsnummer alternativt personnummer

Om underleverantör anlitas inom ramen för en upphandling över EU:s tröskelvärden, och första ledets underleverantörskontrakts värde överstiger femtiotusen (50 000) euro, ska följande uppgifter om underleverantören lämnas i samband med ansökan om utbetalning

- Kontraktsbelopp
- Kontraktsdatum
- Kontraktets referensnummer
- Underleverantörens namn och organisationsnummer

*Projektpartner* ansvarar för sin leverantör på samma sätt som för sig själv.

## 2.7. Uppföljning och rapportering

I samband med ansökan om utbetalning ska *projektägaren* rapportera och följa upp

- de aktiviteter som har genomförts i *projektet*
- de resultat som har uppnåtts.

Uppföljningen och rapporteringen ska följa Tillväxtverkets beslut och anvisningar. Uppgifterna ska vara tillförlitliga.

## 2.8. Lärande projektutvärdering

Om *projektet* har en total budget på tolv (12) miljoner kronor eller mer ska det utvärderas, om inget annat framgår av beslutet om *stöd*. Projektutvärderingen ska pågå under hela *projektet*. Den ska genomföras av externt upphandlad konsult och följa nedanstående krav.

- Upphandling av lärande projektutvärdering ska följa Tillväxtverkets mall för förfrågningsunderlag och avtal med konsult ska vara undertecknat senast inom sex (6) månader från projektstart
- Det vinnande anbudet ska skickas till Tillväxtverket senast i samband med den ansökan om utbetalning som sker efter upphandlingen. Av anbudet ska det gå att utläsa att

---

<sup>4</sup> lagen (2016:1145) om offentlig upphandling, lagen (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna eller lagen (2016:1147) om upphandling av koncessioner

- den upphandlade tjänsten innefattar en lärande projektutvärdering som ska genomföras under hela projektperioden, det vill säga från det datum som avtal med konsult undertecknas fram till *projektets* slutdatum.
- anbudet inkluderar följande tre (3) moduler:
  1. Bedömning av förändringsteori och hållbarhetsintegrering
  2. Rutiner och processer för insamling av utvärderingsunderlag
  3. Utvärdering
- anbudet avser uppfylla de fyra (4) mål som framgår av mallen för förfrågningsunderlag
- En slutrapport för projektutvärdering ska lämnas till Tillväxtverket senast i samband med projektslut. Rapporten ska följa den instruktion för projektutvärderingsrapport som Tillväxtverket tagit fram.

Mallen för förfrågningsunderlag samt instruktion för projektutvärderingsrapport finns i Handbok för EU-projekt 2021–2027.

## 2.9. Indirekt stöd

Innan aktivitet som innebär indirekt *försumbart stöd/de minimis* påbörjas, ska *projektägaren*

- informera mottagaren om att eventuellt stöd kommer att beviljas som *försumbart stöd/de minimis* och förutsättningarna för det. Information finns i blanketten "Ansökan och intyg om försumbart stöd", som ska fyllas i och undertecknas av mottagaren
- kontrollera ansökan och intyg om indirekt *försumbart stöd/de minimis* för att säkerställa att taket för *försumbart stöd/de minimis* inte överskrids
- skicka kopior av ansökan och intyg om indirekt *försumbart stöd/de minimis* till Tillväxtverket
- avvakta Tillväxtverkets beslut om *försumbart stöd/de minimis*.

## 3. Ändringar

### 3.1. Byte av *stödmottagare*

Rätten till *stöd* eller *indirekt stöd* får inte överlåtas utan Tillväxtverkets skriftliga godkännande. Detsamma gäller om *stödmottagares* verksamhet helt eller delvis överläts, eller på annat sätt övergår till annan juridisk eller fysisk person.

*Projektägaren* ska genast underrätta Tillväxtverket om

- direkt eller indirekt ändring i äganderätten till sin eller annan *stödmottagares* verksamhet
- väsentliga ändringar i *projektets organisation*
- ändring av *projektpartners* företagsnamn, firmatecknare eller adress
- ändring av plusgiro eller bankgiro
- byte av projektledare.

### 3.2. Ändringar och tillägg

Följande ändringar eller tillägg i *projektbeskrivningen* förutsätter godkännande genom ändring av beslutet om *stöd*

- ändring av *projektets* inriktning
- väsentliga ändringar i *projektets* budget, tidsplan eller aktivitetsplan
- ändrad *medfinansiering*
- andra väsentliga ändringar som påverkar möjligheterna att genomföra *projektet*.

*Projektägaren* ska även meddela Tillväxtverket om andra ändringar i *projektbeskrivningen* i samband med att ändringen genomförs.

### 3.3. Ändrade förutsättningar

Om den ekonomiska, administrativa eller operativa förmågan att genomföra *projektet* (genomförandekapaciteten) har försämrats hos *projektets organisation*, eller om förutsättningarna för nyttjande av projektresultatet har minskat i väsentlig omfattning, får projektet bara drivas vidare, med fortsatt rätt till stöd, om Tillväxtverket skriftligen godkänt det.

Detsamma gäller om det uppkommer tekniska, ekonomiska eller andra omständigheter som har väsentlig inverkan på *projektets* genomförande.

*Projektägare* ska genast underrätta Tillväxtverket om

- *projektet* försenas eller riskerar att försenas
- sådant som kan påverka *projektets* genomförande eller finansiering
- eget eller annan *projektpartners* obestånd
- det finns misstanke om oegentligheter, jäv eller intressekonflikter hos *projektpartner*
- utebliven *medfinansiering*.

En *projektpartner* som kommer på obestånd under projekttiden ska genast informera *projektägaren* och Tillväxtverket om detta.

## 4. Finansiella bestämmelser

### 4.1. Projektkostnader och stödberättigande kostnader

Projektkostnad är en kostnad i *projektet* som uppfyller kraven på stödberättigande kostnad.

En *projektpartner* kan dock ha projektkostnader utan att vara *stödmottagare*, men ska då endast redovisa dessa som *bidrag i annat än pengar*.

De stödberättigande kostnaderna är de kostnader som beräkningen av *stödet* baseras på. Av beslutet om *stöd* framgår vilken *stödnivå* som gäller för varje *stödmottagare*. Av beslutet framgår också vad som är den totala *stödnivån* för *projektet*.

*Projektet* ska bedrivas kostnadseffektivt i enlighet med principerna om sparsamhet, effektivitet och ändamålsenlighet<sup>5</sup>. Kostnader som bedöms avvika från dessa principer är inte skäliga.

Beslutet om *stöd* anger om *stödet* utgörs av en klumpsumma eller beräknas på redovisade kostnader, samt vilket av följande redovisningsalternativ som gäller för *projektet*.

- a) klumpsumma
- b) enhetskostnader
- c) schablonkostnader
- d) faktiska kostnader
- e) en kombination av b-d.

För att en redovisad kostnad ska vara stödberättigande ska den, såvida inte annat framgår av Tillväxtverkets beslut om stöd,

- ha uppkommit hos en *stödmottagare*
- ha uppkommit under den projektid som anges i beslutet om *stöd*
- ha uppkommit enbart för att genomföra *projektet*
- vara förenlig med unionsrättsliga och nationella bestämmelser, samt med villkoren i beslutet om stöd
- vara skälig
- kunna styrkas
- följa *stödmottagarens* policyer och riktlinjer, särskilt gällande påverkan på miljö och klimat.

För enhetskostnader gäller ovanstående i förhållande till antal redovisade enheter.

För att en faktisk kostnad ska vara stödberättigande ska den också

- vara betald
- ha bokförts enligt god redovisningssed
- ha bokförts i ett separat redovisningssystem, eller med en särskild redovisningskod för alla transaktioner som rör *projektet*.

Vid beräkning av stödberättigande faktiska kostnaderna ska avräkning göras för de intäkter som genereras vid genomförande av aktiviteter i *projektet*, såvida inte annat framgår av beslutet om *stöd*.

De kostnadslag som är stödberättigande framgår av den budget som ingår i beslutet om *stöd*.

---

<sup>5</sup> Principerna framgår av artikel 63 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) 2024/2509 av den 23 september 2024 om finansiella regler för unionens allmänna budget

Förutsatt att stödet inte är ett *statligt stöd* är mervärdesskatt en stödberättigande kostnad om *projektets* totala budget uppgår till högst fem miljoner (5 000 000) euro (inklusive moms), eller om *stödmottagaren* saknar avdragsrätt för ingående mervärdesskatt på *projektets* verksamhet.

En kostnad får aldrig täckas två gånger genom offentligt stöd.

Följande kostnader är inte stödberättigande såvida inte annat framgår av särskilda villkor i beslutet om stöd

- kostnader för upprättande av avtal mellan *projektpartner*
- köp av tjänst eller vara från annan *projektpartner*
- räntekostnader
- böter, sanktionsavgifter eller rättegångskostnader
- kostnader för i *projektet* nödvändiga tillstånd.

Projektkostnader hos en *projektpartner* som inte är *stödmottagare* ska redovisas som *bidrag i annat än pengar*.

*Bidrag i annat än pengar* avseende tid redovisas med en schablon om fyrahundranio (409) kronor per timme. Av redovisningen ska framgå antalet arbetade timmar. Annat *bidrag i annat än pengar* redovisas med det värde som bidraget har.

Tillväxtverket prövar om en redovisad kostnad är helt eller delvis stödberättigande vid granskningen av ansökan om utbetalning.

#### 4.2. Utbetalning

För att *stödet* ska betalas ut ska *projektägaren* ansöka om utbetalning. När ansökan om utbetalning och rapportering ska göras framgår av beslutet om *stöd*.

Krav på innehåll i ansökan om utbetalning framgår av Tillväxtverkets ansökningsformulär på webbplatsen [minansokan.se](http://minansokan.se) och av Tillväxtverkets anvisningar.<sup>6</sup>

Ansökan om utbetalning ska omfatta en period om 1–6 månader, om inte annat framgår av beslutet om *stöd*.

För att beviljat *stöd* ska betalas ut krävs även

- att läges- respektive slutrapporten och ansökan om utbetalning har lämnats in till Tillväxtverket i tid
- att *projektet* har genomförts i enlighet med beslutet om *stöd*
- att kostnaderna som rapporterats i ansökan om utbetalning är stödberättigande
- att Tillväxtverket har fått eventuella kompletteringar som begärts
- att *stödmottagare* inte är föremål för betalningskrav på grund av ett beslut av Europeiska kommissionen om olagligt statligt stöd.

För den första utbetalningen krävs även att Tillväxtverket har fått kopia av samtliga *projektpartners bekräftelse av åtaganden*.

Om *någon projektpartner* är på obestånd<sup>6</sup> har Tillväxtverket rätt att ändra förutsättningarna för utbetalning.

Beslut om utbetalning fattas när Tillväxtverket har granskat och godkänt *stödmottagarens* kostnadsredovisning och rapporter. Hur mycket som kommer betalas ut utgår från den stödnivå som gäller för projektet i sin helhet.

Tillväxtverket kan besluta om finansiella korrigeringar i enlighet med kommissionens tillkännagivande<sup>7</sup>.

Tillväxtverket kan också besluta att ett beviljat *stöd* helt eller delvis inte ska betalas ut

- om *stödmottagare* genom att lämna oriktig, vilseledande eller ofullständig uppgift, eller på annat sätt har förorsakat att stödet beslutats felaktigt eller med för högt belopp
- om *stödet* av andra skäl beslutats felaktigt eller med för högt belopp och *stödmottagaren* borde ha förstått det

---

<sup>6</sup> Obestånd (även kallat insolvens) innebär att en aktör inte kan betala sina skulder i den takt de förfaller till betalning och att det inte heller handlar om endast tillfälliga betalningssvårigheter

<sup>7</sup> Vägledning om undvikande och hantering av intressekonflikter enligt budgetförordningen (2021/C 121/01).

- om *stödmottagare* inte har upparbetat stödberättigande kostnader enligt budget eller inte har använt *stödet* för det ändamål som det har beviljats
- om det finns anledning att anta att *stödmottagare* inte kommer att upparbeta stödberättigande kostnader enligt budget eller använda *stödet* för det ändamål som det har beviljats
- om *stödmottagare* inte har följt villkoren för *stödet*.

*Projektägaren* är den som för samtliga *stödmottagare* tar emot Tillväxtverkets utbetalningar. *Projektägaren* ska därefter överföra *stödet* till övriga *stödmottagare* i enlighet med beslutet om *stöd* och ska på Tillväxtverkets begäran visa hur varje utbetalning har fördelats mellan *stödmottagarna*.

#### 4.3. Förskott

*Stödmottagare* som har svag likviditet eller annat särskilt skäl, kan efter ansökan få upp till halva *stödet* utbetalat i förskott, dock maximalt fyrahundratusen (400 000) kronor totalt för *projektet* under projektperioden.

För att förskott ska kunna beviljas förutsätts att *stödmottagaren*

- inte har skulder hos Skatteverket
- inte har skulder för indrivning hos Kronofogden.

Krav på innehåll i ansökan om förskott framgår av Tillväxtverkets anvisningar i Handbok för EU-projekt 2021–2027. Ansökan lämnas in via webbplatsen [minansokan.se](http://minansokan.se).

## 5. Information om *projektet* och nyttiggörande av projektresultat

### 5.1. Informationsansvar

*Stödmottagare* ska

- informera om *projektet*
- informera om att *projektet* delfinansieras av Europeiska unionen
- även i övrigt följa bestämmelserna om informationsansvar i artikel 47 och 50 samt bilaga IX i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 2021/1060<sup>8</sup>.

### 5.2. Spridning och nyttiggörande av resultat

*Projektpartner* ska sprida kunskap om sådana resultat från *projektet* som kan vara av allmänt intresse och även i övrigt nyttiggöra resultatet. Till exempel kan resultaten göras offentliga, kommersialiseras eller licensieras.

Den som offentliggör projektresultat ska ta hänsyn till *projektpartners* behov av att skydda immateriella tillgångar och företagshemligheter.

Resultat från *projektet* får inte överlåtas eller upplåtas, eller någon annan åtgärd vidtas, som medför att det blir fråga om otillåtet indirekt *statligt stöd*<sup>9</sup>.

Tillväxtverket gör inte anspråk på äganderätt till projektresultat.

### 5.3. Rätt för Tillväxtverket med flera att sprida information från *projektet*

Europeiska unionen, Tillväxtverket och andra svenska myndigheter har rätt att

- kopiera och sprida kommunikations- och marknadsföringsmaterial om *projektet*
- publicera den vid ansökan inlämnade projektsammanfattningen
- kopiera och sprida hela eller delar av rapporter från *projektet*
- i övrigt sprida information från och om *projektet*.

<sup>8</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 2021/1060 av den 24 juni 2021 om fastställande av gemensamma bestämmelser för Europeiska regionala utvecklingsfonden, Europeiska socialfonden+, Sammanhållningsfonden, Fonden för en rättvis omställning och Europeiska havs-, fiskeri- och vattenbruksfonden samt finansiella regler för dessa och för Asyl-, migrations- och integrationsfonden, Fonden för inre säkerhet samt instrumentet för ekonomiskt stöd för gränsförvaltning och viseringspolitik

<sup>9</sup> Se kommissionens tillkännagivande om begreppet *statligt stöd* som avses i artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionsrätt (2016/C 262/01) samt punkten 2.2 i kommissionens rambestämmelser för *statligt stöd* till forskning, utveckling och innovation (2014/C 198/01)

Tillväxtverket kommer att behandla uppgifterna i enlighet med offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

## 6. Revision, uppföljning och utvärdering

### 6.1. Handlingars tillgänglighet

Följande organ har rätt att granska, följa upp och utvärdera *projektet*

- Tillväxtverket
- nationella revisionsorgan
- nationella kontrollorgan
- EU-kommissionen
- Europeiska revisionsrätten
- en person som är utsedd av dessa organ.

Ovanstående har rätt att få alla handlingar som kan ge upplysningar om förhållandena i *projektet*, till exempel ekonomiska eller tekniska förhållanden.

Alla *projektpartner* och mottagare av *indirekt stöd* ska därför spara alla handlingar som rör *projektet*.

*Projektpartner* och mottagare av *indirekt stöd* ska på egen bekostnad tillhandahålla allt material, och alla uppgifter i övrigt, i enlighet med Tillväxtverkets anvisningar och förfrågningar.

Handlingarna ska sparas under projekttiden och en period om sex (6) år efter beslutet om slututbetalning.

För *statligt stöd* och *försumbart stöd/de minimis* gäller ovanstående i tio (10) år efter beslutet om *stöd*.

### 6.2. Revisorsintyg

Om Tillväxtverket begär det, ska ett revisorsintyg ges in till Tillväxtverket. I intyget ska revisorn intyga att de uppgifter som lämnas in är riktiga. Intyget ska i övrigt utformas enligt Tillväxtverkets anvisningar.

Intyget ska utfärdas av en godkänd eller auktoriserad revisor.

För kommuner och regioner accepteras också intyg från en sådan revisor som avses i 12 kap. kommunallagen (2017:725).

För statliga myndigheter accepteras också intyg från en sådan internrevisor som avses i internrevisionsförordningen (2006:1228).

## 7. Återbetalning och återkrav

### 7.1. Återbetalningsskyldighet och återkrav

*Stödmottagare* är helt eller delvis återbetalningsskyldig om någon av grunderna som framgår av 4.2. nionde stycket ovan föreligger. *Stödmottagaren* är även återbetalningsskyldig om denne fått mer pengar än den har rätt till enligt Tillväxtverkets beslut om stöd. *Stödmottagaren* är i så fall skyldig att återbetala det överskjutande beloppet.

Om återbetalningsskyldighet föreligger kommer Tillväxtverket fatta beslut om återkrav. I samband med beslut om återkrav kommer befintlig budget att, sänkas med motsvarande belopp.

Ränta kommer att utgå från och med en månad efter beslutet om återkrav med en räntesats som motsvarar statens utlåningsränta plus två (2) procentenheter, såvida inte annat framgår av Tillväxtverkets beslut om återkrav.

Om *stödet* eller det *indirekta stödet* visar sig utgöra ett olagligt *statligt stöd* kommer Tillväxtverket att kräva tillbaka beloppet och ränta i enlighet med lagen (2013:388) om tillämpning av Europeiska unionens statsstödsregler.

## **7.2. Kvittning**

Om en *stödmottagare* är återbetalningsskyldig har Tillväxtverket rätt att kvitta fordran mot framtida utbetalningar av stöd som beviljats enligt förordningen (2022:1379) om förvaltning av program för vissa EU-fonder.

## **7.3. Återbetalning från stödmottagare eller mottagare av *indirekt stöd***

*Stödmottagare* och mottagare av *indirekt stöd*, som är återbetalningsskyldig, ska återbetala beloppet till *projektägaren* som sedan ska betala till Tillväxtverket utan dröjsmål.

**LULEÅ KOMMUN**

Att: Thomas Persson

971 85 LULEÅ

## Ändring av beslut om stöd

**Stödmottagare:** LULEÅ KOMMUN  
**Org. nr:** 212000-2742  
**Projektnamn:** Utveckling resecentrum  
**Ärendeid:** 20376016

### Beslut

Region Norrbotten beslutar att ändra tidigare beslut om stöd till ovan angivet projekt. Beslutet avser följande ändringar: Ändring av budget.

I övrigt gäller tidigare beslut från den 2025-12-11.

### Bakgrund

I beslutet från Region Norrbotten har lönebikostnader felaktigt lagts under schablonkostnader. Ändringsbeslutet avser flytt av dessa kostnader till personalkostnader.

Beslutet har fattats med stöd av förordning (2003:596) om bidrag för projektverksamhet inom den regionala utvecklingspolitiken.

### Motivering till beslut

Region Norrbotten beviljar ändring av beslutet av följande skäl: Ändringsbeslut för att flytta lönebikostnader från schablonkostnader till personalkostnader.

Beslutet kan inte överklagas.

### Reviderad budget

#### Kostnadsbudget

Kostnadslag	2025	2026	2027	2028						Totalt
Personal	700 000	700 000	700 000	700 000						2 800 000
Investeringar, materiel och lokaler	7 500 000	7 500 000	7 500 000	7 500 000						30 000 000
Schablonkostnader	105 000	105 000	105 000	105 000						420 000
<b>Summa kostnader</b>	<b>8 305 000</b>	<b>8 305 000</b>	<b>8 305 000</b>	<b>8 305 000</b>						<b>33 220 000</b>
<b>Projektintäkter</b>										

Kostnadsslag	2025	2026	2027	2028						Totalt
Summa faktiska kostnader	8 305 000	8 305 000	8 305 000	8 305 000						33 220 000
Bidrag i annat än pengar										
Summa bidrag i annat än pengar										0
Summa totala kostnader	8 305 000	8 305 000	8 305 000	8 305 000						33 220 000

### Finansieringsbudget

Finansiär	2025	2026	2027	2028						Totalt
Offentligt bidrag i annat än pengar										
Total offentligt bidrag annat än pengar										0
Offentlig kontantfinansiering										
LULEÅ KOMMUN	2 995 000	2 999 000	2 999 000	2 999 000						11 992 000
TILLVÄXTVERKET	3 232 000	3 332 000	3 332 000	3 332 000						13 228 000
Total offentlig kontantfinansiering	6 227 000	6 331 000	6 331 000	6 331 000						25 220 000
Total offentlig finansiering	6 227 000	6 331 000	6 331 000	6 331 000						25 220 000
Privata bidrag i annat än pengar										
Total privat bidrag annat än pengar										0
Privat kontantfinansiering										
Total privat kontantfinansiering										0
Total privat finansiering										0

### Stöd

Finansiering	2025	2026	2027	2028						Totalt
Region Norrbotten, 19.1.1 Regionala utvecklingsåtgärder Medfinansiering EU	2 078 000	1 974 000	1 974 000	1 974 000						8 000 000

### Beslutande

Beslut i detta ärende har fattats av enhetschef Monica Lejon efter föredragning av Carola Medelid.

Vid frågor kontakta:

Carola Medelid

E-post: [carola.medelid@norrboten.se](mailto:carola.medelid@norrboten.se)

LULEÅ KOMMUN  
Att: Thomas Persson

971 85 LULEÅ

## Beslut om stöd

**Stödmottagare:** LULEÅ KOMMUN  
**Org. nr:** 212000-2742  
**Projektnamn:** Utveckling resecentrum  
**ÄrendeID:** 20376016

## Beslut om stöd

Region Norrbotten beviljar LULEÅ KOMMUN stöd för att genomföra projektet Utveckling resecentrum enligt ansökan inkommen 2025-09-16. Stödet uppgår till 24,08 % av faktiska kostnader och 24,08 % av total finansiering, dock med högst 8 000 000 kr.

Beslutet har fattats med stöd av förordning (2003:596) om bidrag för projektverksamhet inom den regionala utvecklingspolitiken.

För stödet gäller allmänna och särskilda villkor enligt nedan.

Beslutet kan inte överklagas.

### Motivering till beslut

Region Norrbotten beviljar stöd av följande skäl:  
Projektet är förenligt med den regionala utvecklingsstrategin genom insatser för hållbara transporter och tillgänglighet. Projektet har koppling till den kommande utbyggnaden av Norrbottenbanan och industrins ökade transporter. Detta då det möjliggör en ombyggnad av spårområdet som stödjer ökad kapacitet för både gods och persontrafik. Genom att framtidssäkra infrastrukturen bidrar projektet till ett mer sammanhängande och hållbart transportsystem i Norrbotten.

### Projektperiod

2025-09-17 - 2028-12-15

### Allmänna villkor för stöd

- Region Norrbottens beslut gäller under förutsättning att övrig finansiering beviljas.
- Projektet ska genomföras enligt beslut om stöd, inklusive eventuella bilagor. Stödmottagaren ska meddela Region Norrbotten om förändringar i projektet, ändringsbegäran sker via ärendet i Tillväxtverkets e-tjänst [Min Ansökan](#).

- Projektverksamheten ska bedrivas på ett kostnadseffektivt sätt, vilket innebär att alla kostnader ska utgå från principerna om sund ekonomisk förvaltning, som bygger på begreppen sparsamhet, effektivitet och ändamålsenlighet.
- Stödmottagaren ansvarar för att följa de riktlinjer som anges i dokumenten Allmänna villkor och Vägledning för projektstöd. Mer information om vad som gäller vid ansökan om utbetalning hittar du på Utveckla Norrbottens webbplats, [Projektstöd](#).
- Stödmottagaren som lyder under lagen om offentlig upphandling (LOU) eller annan upphandlingslagstiftning, ska följa denna. Om stödmottagare inte omfattas av LOU, ska principerna i LOU tillämpas.
- Vid medfinansiering av EU-projekt och nationella program som omfattar statsstödd ska stödmottagaren uppfylla samtliga, av dessa finansiärer uppställda krav gällande sådant stöd. Region Norrbotten har rätt att kontrollera att detta villkor uppfylls.
- Vid marknadsföring och extern information ska det framgå att projektet medfinansieras av Region Norrbotten. Utveckla Norrbottens logotyp ska användas i allt fysiskt och digitalt material som tas fram för att informera om och marknadsföra projektets verksamhet. Utveckla Norrbottens logotyp finns att ladda ned här [Rapporter och blanketter](#).
- Stödmottagaren ska rapportera och ansöka om utbetalning via Tillväxtverkets e-tjänst Min Ansökan enligt den plan som anges i beslutet.
- Stödmottagaren och alla parter i projektet ska särredovisa projektets kostnader, intäkter och finansiering genom separat projektkod i bokföringen. Kravet på särredovisning gäller inte för EU-medfinansierade förstudier med förenklingsalternativet klumpsumma.
- Projekt som redovisar kostnader enligt ett förenklingsalternativ som blivit godkänt av förvaltande myndighet för ett EU-program ska redovisa enligt samma princip till Region Norrbotten.

### Särskilda villkor

Stödmottagaren har ett ansvar för att investeringarna i projektet består även efter projektavslut. Om investeringarna säljs, avyttras, upphör eller det sker någon annan väsentlig förändring kan stödmottagaren bli återbetalningsskyldig för utbetalt stöd.

### Projektbeskrivning

Trafikverket bygger om Luleå personbangård för att öka kapaciteten, förbättra tillgängligheten, underlätta byten samt öka säkerheten för resande. Åtgärden är också en förberedelse för Norrbotniabanan. En del av järnvägsnätet som berörs avser spår som passerar Luleå järnvägsstation och sedan går vidare ut mot Svartön och Luleå hamn. Över dessa spår passerar Malmuddsviadukten en gång- och cykelbro som förbinder centrala Luleå med Malmudden och de östra delarna av staden. Denna bro är idag låg och försvårar ombyggnad som krävs av järnvägsspåren. Trafikverket planerar att stänga av tågtrafiken och bygga om spåren. Under samma tidsspann passar det bra att även byta ut

Malmuddsviaduktens gång- och cykelbro. Trafikverket och Luleå kommun har därför som gemensam avsikt att gång- och cykelbron ska rivas och sedan återuppbyggas i gemensam entreprenad med järnvägsanläggningen. Den befintliga bron över resecentrum är låg, byggd på 1940-talet, och har kontaktledningar fästa direkt i brobanan, vilket begränsar möjligheten att transportera större mängder gods via järnväg.

*Syftet* med projektet är att möta behovet av effektiv och kapacitetsstark infrastruktur för både gods- och persontransporter i Norrbotten. *Målet* är att genom en ombyggnation av bron över järnvägen vid resecentrum skapa förutsättningar för ökad godstrafik, intermodala transporter mellan järnväg och sjöfart och säkrare och mer tillgänglig infrastruktur för persontrafik.

Projektet möter behovet av effektiv och kapacitetsstark infrastruktur för både gods- och persontransporter i regionen. De industrier i Norrbotten som driver den gröna omställningen är beroende av tillförlitliga transportlösningar till och från Luleå hamn, där dagens infrastruktur utgör ett hinder för ökad godskapacitet.

Samtidigt möter projektet behovet av säkrare och mer tillgänglig infrastruktur för persontrafik. En ny bro med planskild nedgång till perrongen förbättrar tillgängligheten för resenärer och arbetspendlare, och skapar bättre förutsättningar för klimatsmarta och multimodala resor i länet där byten mellan transportslag kan ske effektivt och säkert.

*Vad projektets aktiviteter ska leda till för målgruppen på kort sikt:*

Det rådande nuläget präglas av begränsningar i infrastrukturen kring Luleå resecentrum, vilket påverkar både gods- och persontransporter negativt. Den befintliga bron förhindrar en utbyggnad av spårområdet med planare räls, vilket är en förutsättning för att kunna öka kapaciteten i godstrafiken särskilt för att möjliggöra längre och tyngre tågset.

Samtidigt saknas en planskild passage till perrongen, vilket innebär att resenärer och arbetspendlare måste korsa spårområdet. Det medför bristande tillgänglighet och säkerhet.

Projektet svarar mot dessa behov genom att skapa förutsättningar för:

- Ökad kapacitet i transportsystemet
- Effektivare och mer hållbara godstransporter
- Ökad godsvolym via järnväg
- Förbättrad trafiksäkerhet
- Ökad tillgänglighet för persontrafik
- Förbättrade förutsättningar för intermodala transporter mellan järnväg och sjöfart
- Stärkt konkurrenskraft för regionala företag

*Vilka effekter ska projektet uppnå på lång sikt:*

Luleå hamn och dess transportleder för godstransporter är avgörande för Norrbottens utveckling och företagens konkurrenskraft. Den nya bron som byggs inom projektet

skapar förbättrade förutsättningar b.l.a. för transporter till och från hamnen och Svartön, där flera stora gröna industrisatsningar pågår. SSAB bygger om sin masugn, LKAB utvecklar sitt Reemap-projekt. Även Stegra kommer att transportera sitt gröna stål via Luleå hamn ut till internationella marknader.

Företag är beroende av effektiva, tillförlitliga och kapacitetsstarka transportlösningar för att kunna konkurrera på nationella och internationella marknader. Den befintliga infrastrukturen vid resecentrum begränsar idag möjligheten att transportera större mängder gods via järnväg, vilket påverkar både kostnadseffektivitet och leveranssäkerhet. Genom att bygga en ny, högre bro skapas förutsättningar för att spårområdet kan planas ut och optimeras för ökad godstrafik. Detta är avgörande för att möta företagens behov av hållbara och intermodala transporter.

Projektet riktar sig även till arbetspendlare och tågresenärer i regionen, som har behov av en säker och tillgänglig infrastruktur för persontrafik. Den nya bron kommer att erbjuda planskild nedgång till perrongen, vilket förbättrar tillgängligheten till kollektivtrafik och bidrar till ett mer sammanhängande, tryggt och hållbart transportsystem i regionen.

*Indikatorer:*

Namn	Värde	Måttenhet	Kommentar
Gjorda investeringar	1	Stycken	En ny gång- och cykelbro
Gjorda investeringar	30 000 000	SEK	Kostnader för investeringar enligt projektbudgeten

## Tid- och aktivitetsplan

### Projektledning

Arbetspaketet omfattar arbete i form av projektledning, styrning och rapportering av projektet, samt upphandling och kommunikation

**Startdatum:** 2025-09-17

**Slutdatum:** 2028-12-15

**Kostnad:** 3 170 000

### Aktiviteter

#### Projektledning och styrning av projektet

Aktiviteten avser i huvudsak kontakt med entreprenör som utför infrastrukturåtgärderna, samarbetspartnern (Trafikverket) samt samordning av projektets aktiviteter. Aktiviteten hanterar även löpande uppföljning och styrning.

**Kostnad** 2 820 000

#### Upphandling

Aktiviteten inkluderar upphandling av entreprenaden, vilken kommer att upphandlas för:

Huvuddel 1 - Rivning

Huvuddel 2 - Ny bro

Huvuddel 3 - Förbättrat järnvägsområde

Luleå kommun är i detta projekt bara med i huvuddel 2 och kostnader kommer således endast att tas upp i projektet för byggnation av ny bro. Upphandlingen kommer att genomföras av Trafikverket där Luleå kommun ingår som part och vi kommer att säkerställa att entreprenören fakturerar kostnaderna för den nya bron direkt till oss. Upphandling av besiktningsman görs av Luleå kommun.

**Kostnad** 200 000

### **Kommunikation**

Aktiviteten inleds genom att en enklare kommunikationsplan tas fram.

Under projektet genomförs kommunikation i enlighet med Tillväxtverket och medfinansiärs informationskrav.

I huvudsak kommer Luleå kommuns hemsida användas som kommunikationskanal för projekte

**Kostnad** 50 000

### **Rapportering av projektet till huvudfinansiär och medfinansiär**

Rapportering enligt regelverk hos huvudfinansiär och medfinansiär

**Kostnad** 100 000

### **Byggnation av infrastruktur**

Byggnation av ny bron

**Startdatum:** 2025-09-17

**Slutdatum:** 2028-12-15

**Kostnad:** 30 000 000

#### **Aktiviteter**

Arbetspaketet avser infrastrukturåtgärderna i projektet som kommer resultera i att ny bro har byggts med planskild åtkomst till perrongen. Ny bro byggs och kommer på plats tidsplan är 2028.

2026-03-01- 2027-03-01 Konstruktions- och hållbarhetsberäkningar

2027-03-01- 2027-05-01 Granskning av projektering

2027-05-01-2028-05-01 Tillverkning av stålkonstruktion av för bärande element till den nya bron

2028-04-21 - 2028-04-23 Rivning av den befintliga bron (ligger inte i detta projekt men en förutsättning som ska vara utförd innan den nya kommer på plats)

2028-05-04-2028-07-07 Betongarbeten och montage stålöverbyggnad på byggarbetsplatsen.

2028-07-06 - 2028-07-07 Lyfta nya bron på plats

2028-07-08 - 2028-09-01 Montage av elskydd, beläggning mm

2028- 10-02 - 2028-10-02 Brons öppnande för trafik

**Kostnad** 30 000 000

### Kvalitetssäkring och lärande

Arbetspaketet omfattar extern besiktning av bron samt erfarenhetsåterföring för lärande från projektets genomförande

**Startdatum:** 2028-09-01

**Slutdatum:** 2028-12-15

**Kostnad:** 50 000

### Aktiviteter

#### Erfarenhetsåterföring

Projektet slutrapporterar till sina intressenter och genomför en erfarenhetsåterföring och utvärdering tillsammans med alla medverkande parter i projektet enligt Luleå kommuns standar

**Kostnad** 50 000

### Budget (Kostnads- och finansieringsplan)

#### Kostnad

Kostnadsslag	2025	2026	2027	2028							Totalt
Personal	500 000	500 000	500 000	500 000							2 000 000
Investeringar, materiel och lokaler	7 500 000	7 500 000	7 500 000	7 500 000							30 000 000
Schablonkostnader	305 000	305 000	305 000	305 000							1 220 000
<b>Summa kostnader</b>	<b>8 305 000</b>	<b>8 305 000</b>	<b>8 305 000</b>	<b>8 305 000</b>							<b>33 220 000</b>
<b>Projektintäkter</b>											
<b>Summa faktiska kostnader</b>	<b>8 305 000</b>	<b>8 305 000</b>	<b>8 305 000</b>	<b>8 305 000</b>							<b>33 220 000</b>
<b>Bidrag i annat än pengar</b>											
<b>Summa bidrag i annat än pengar</b>											<b>0</b>
<b>Summa totala kostnader</b>	<b>8 305 000</b>	<b>8 305 000</b>	<b>8 305 000</b>	<b>8 305 000</b>							<b>33 220 000</b>

## Finansiering

Finansiär	2025	2026	2027	2028							Totalt
<b>Offentligt bidrag i annat än pengar</b>											
Total offentligt bidrag annat än pengar											0
<b>Offentlig kontantfinansiering</b>											
LULEÅ KOMMUN	2 995 000	2 999 000	2 999 000	2 999 000							11 992 000
TILLVÄXTVERKET, ERUF	3 232 000	3 332 000	3 332 000	3 332 000							13 228 000
Total offentlig kontantfinansiering	6 227 000	6 331 000	6 331 000	6 331 000							25 220 000
Total offentlig finansiering	6 227 000	6 331 000	6 331 000	6 331 000							25 220 000
<b>Privata bidrag i annat än pengar</b>											
Total privat bidrag annat än pengar											0
<b>Privat kontantfinansiering</b>											
Total privat kontantfinansiering											0
Total privat finansiering											0

## Stöd

Finansiering	2025	2026	2027	2028							Totalt
Region Norrbotten, 19.1.1 Regionala utvecklingsåtgärder Medfinansiering EU	2 078 000	1 974 000	1 974 000	1 974 000							8 000 000

## Sammanställning (Stödprocent)

Stödandel av faktiska kostnader:	24,08 %
Stödandel av stödgrundande finansiering:	24,08 %
Stödandel av total finansiering:	24,08 %
Andel annan offentlig finansiering:	75,92 %
Andel privat finansiering:	0,00 %

## Rapportering och begäran om utbetalning

Stödet utbetalas i efterhand efter redovisning av faktiska utgifter  
 Rapportering och ansökan om utbetalning ska lämnas in till Region Norrbotten samtidigt som till Tillväxtverket.

**Sista datum för slutrapport**

2028-12-15

**Beslutande**

Beslut i detta ärende har fattats av Regionala utvecklingsnämnden 2024-11-04 §141, efter föredragning av Carola Medelid.

Vid frågor kontakta:

Carola Medelid

E-post: [carola.medelid@norrbotten.se](mailto:carola.medelid@norrbotten.se)



## Igångsättningstillstånd kompletterande cykelinfrastruktur 2026

Ärendenr 2026/355-3.4.6.4

### Infrastruktur- och serviceförvaltningens förslag till beslut

Infrastruktur- och servicenämndens arbetsutskott beslutar att godkänna projektbudgeten 1 200 tkr för projekt 34087 Cykelinfrastruktur 2026 samt bevilja igångsättningstillstånd.

### Sammanfattning av ärendet

Infrastruktur- och serviceförvaltningen (ISF) har upprättat förslag över förbättringsåtgärder i den fysiska trafikmiljön utifrån investeringsbudgetens anvisade medel. Som ett led i arbetet för ett grönare och mer miljövänligt Luleå vill ISF investera i kompletterande cykelinfrastruktur. Åtgärder som exempelvis skapar mervärde i form av ökad trygghet och tillgänglighet eller som gör det tydligare och enklare att gå och cykla i Luleå.

För årets investeringsmedel planeras:

- Ny cykelvägvisning med tydligare skyltning och markeringar.
- Det finns idag två cykelpumpar i centrum, men det behövs fler och en av de nuvarande behöver bytas ut.
- Gång- och cykelräknare vid Bergnäsbron köptes in under hösten 2025 men ska installeras under 2026 då beläggningen ska bytas ut på platsen.
- Fler säkra och tillgängliga cykelparkeringar behöver tillskapas.

För projekt 34087 Cykelinfrastruktur finns 1 200 tkr anvisat i beslutad investeringsplan.

### Dialog

Dialog har förts internt inom infrastruktur- och serviceförvaltningen.

### Beslutsunderlag

- Investeringsplan 2026–2028

Marianne Kallin  
Avdelningschef infrastruktur

### Beslutet skickas till

Infrastruktur- och serviceförvaltningens ledningsgrupp



---

Sektionschef landskap och trafik

## Igångsättningstillstånd Bra skolvägar - Gäddviksvägen

Ärendenr 2026/317-3.4.6.4

### Infrastruktur- och serviceförvaltningens förslag till beslut

Infrastruktur- och servicenämndens arbetsutskott beslutar att omföra 500 tkr från projekt 38999 Budgetprojekt inv till projekt 34088 Bra skolvägar – Gäddviksvägen, godkänna projektbudgeten 500 tkr för projekt 34088 Bra skolvägar - Gäddviksvägen samt bevilja igångsättningstillstånd.

### Sammanfattning av ärendet

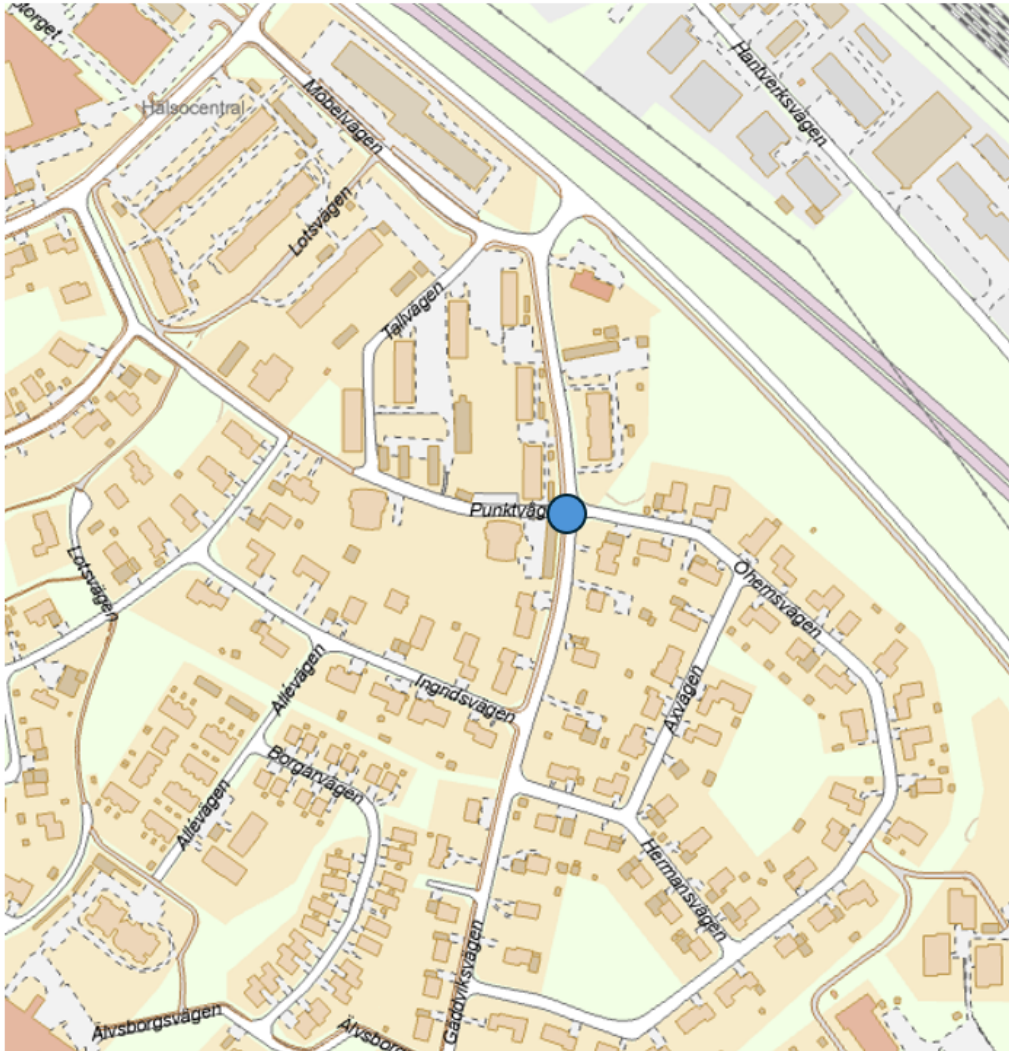
Infrastruktur- och serviceförvaltningen (ISF) har inventerat skolvägarna i kommunen och arbetar med att åtgärda de brister som identifierats. En av dessa brister finns längs Gäddviksvägen i Gammelstad. Vid korsningen med Punktvägen och Öhemsvägen korsar barn Gäddviksvägen på väg mot Öhemsskolan och Stadsöskolan. Dagens övergångsställe saknar dels hastighetssäkring, dels är det placerat så att fotgängare leds rakt in i en stenmur. Det saknas idag en trottoar från Öhemsvägen till övergångsstället.



Utklipp från Google Maps som visar den aktuella korsningen.

I samband med gatudriftens reinvestering av Gäddviksvägen kommer denna korsning byggas om och bristerna åtgärdas. En trottoar kommer att byggas från Öhemsvägen till övergångsstället. Denna kommer både att innebära att barnen har en plats att vänta på för att korsa gatan och att de bara behöver korsa en körbana. Avsmalningen kommer att innebära att biltrafiken kommer

att behöva ta hänsyn till mötande trafik och minska möjligheten att hålla hög hastighet förbi övergångsstället.



Kartbildens visar korsningen mellan Öhemsvägen, Gäddviksvägen och Punktvägen som ska åtgärdas.

ISF planerar att utföra rubricerat projekt via årsentreprenörer. Projektet planeras vara färdigställt under andra halvåret, år 2026.

Arbetena omfattar ombyggnad av korsningen mellan Punktvägen, Gäddviksvägen och Öhemsvägen. Ombyggnationen har projekterats tillsammans med reinvesteringen av gatan för att skapa en enhetlig utformning.

ISF har finansiering för driften av detta investeringsprojekt och bedömd projektbudget är 500 tkr.

### Dialog

Dialog har förts internt inom infrastruktur- och serviceförvaltningen.



### Beslutsunderlag

- Bra skolvägar (bilaga)
- Investeringsplan 2026–2028

Marianne Kallin  
Avdelningschef infrastruktur

### Beslutet skickas till

Sektionschef Landskap och Trafik  
Sektionschef Projektledning  
Sektionschef Gata

## Riktlinjer för Bra skolvägar i Luleå kommun 2026-

Ärendenr 2026/299-3.1.0.3

### Infrastruktur- och serviceförvaltningens förslag till beslut

Infrastruktur- och servicenämnden beslutar att anta Riktlinjer för Bra skolvägar i Luleå kommun 2026- inklusive bilagan Metod och åtgärdsprioritering.

### Sammanfattning av ärendet

Luleå kommun har sedan lång tid arbetat med målet att skapa en trafikmiljö där barn och oskyddade trafikanter känner sig trygga och kan ta sig fram på ett säkert sätt. Det innebär bland annat separering från biltrafik vid högre hastigheter, hastighetssäkring till 30 km/h där barn och fordon delar yta.

Riktlinjer för Bra skolvägar i Luleå kommun 2026- är en revidering av tidigare beslutade riktlinjer. I riktlinjen beskrivs ansvars-fördelning och åtaganden mellan och för olika aktörer för att uppnå en Bra Skolväg, exempelvis skolhuvudmän, vårdnadshavare, vägghållare m.fl. Elever kan också medverka i arbetet genom bland annat inventering.

Till riktlinjen hör också en bilaga över metod och åtgärdsprioritering som är en prioriterad och kostnadsbedömd lista över åtgärder som uppdateras kontinuerligt. Kommunen följer upp arbetet årligen genom att redovisa genomförda åtgärder, samt möjlighet att studera effekten av åtgärden. Detta skapar en långsiktig och systematisk förbättring av skolvägarna i hela Luleå.

### Dialog

Dialog har förts internt inom infrastruktur- och serviceförvaltningen samt med skolskjutssamordnare inom arbetsmarknads- och utbildningsförvaltningen.

### Beslutsunderlag

- Riktlinjer för Bra skolvägar i Luleå kommun 2026- (bilaga)
- Metod och åtgärdsprioritering (bilaga)

Marianne Kallin  
Avdelningschef infrastruktur

### Beslutet skickas till

Infrastruktur- och serviceförvaltningens ledningsgrupp



LULEÅ KOMMUN

# Bra skolvägar i Luleå Kommun

## Bilaga 1, Metod och åtgärdsprioritering

Utkast Bra skolvägar 2026-03-20

# Innehållsförteckning

1 Inledning	3
2 Underlag	3
3 Förklaring av begrepp som används i rapport och bilagor	3
4 Inventering	4
5 Åtgärdsprioritering, kommunal väghållare	4
6 Åtgärdsprioritering, statlig eller enskild väghållare	6
7 Föreslagna åtgärder	7
8 Uppföljning och revidering	7

# 1 Inledning

I denna bilaga till dokumentet *Bra skolvägar* presenteras och beskrivs metoder för inventering och åtgärdsprioritering där kommunen är väghållare respektive där Trafikverket eller Enskilda är väghållare.

Identifiering av brister och problem bör ske löpande och kan initieras i olika delar av kommunens verksamhet. Dessa förs sedan in i bilaga 2 Områdesinventering och poängsätts enligt metod för åtgärdsprioritering som beskrivs i denna bilaga.

## 2 Underlag

All information angående skolorna, deras upptagningsområden samt befolkningsstatistik och elevernas åldrar har hämtats från Luleå kommuns GIS4Web samt KID (Kommuninvånardata). Information om gällande hastigheter har hämtats från NVDB (Nationell vägdatabas). Information om verkliga hastigheter och trafikmängder har hämtats från kommunens lista över egna och NTF:s (Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande) trafikmätningar med trafikskåp, samt från listan över kommunens trafikmätningar med slangar.

## 3 Förklaring av begrepp som används i rapport och bilagor

- Skyltad hastighet är den hastighetsbegränsning som gäller längs gatan.
- Verklig hastighet är den hastighet som mätts upp längs gatan. I rapporten används den uppmätta 85-percentilen som den verkliga hastigheten längs gatan.
- 85-percentil är den hastighet som 85 % av alla fordon som passerat mätpunkten högst kört i.
- En passage över en gata anses 30-säkrad då den är byggd på ett sådant sätt att de fordon som passerar inte kör fortare än 30 kilometer i timmen.
- Väghållare är vägens ägare. Väghållaren ansvarar för att vägen underhålls och är körbar.
- Vägar kan ha statlig, kommunal eller enskild väghållare.
- Tättbebyggt område är en lokal trafikföreskrift (LTF) som gäller för gatorna inom ett område med samlad bebyggelse. Inom tättbebyggt område kan kommunen besluta om till exempel hastighetsgräns. Den lokala trafikföreskriften är beslutad av Länsstyrelsen och ger kommunen bestämmande över ingående gator/vägar gällande föreskrifter.
- STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) är ett informationssystem för data om skador och olyckor inom vägtransportssystemet.
- TVISS är en GIS-baserad metod för tillgänglighetsvillkor i svenska städer.

- LTF är lokala trafikföreskrifter och fastslås av Länsstyrelsen eller av kommunen. Där LTF saknas gäller antingen bashastighet (70 km/tim) eller en av Trafikverket satt huvudhastighet för vissa statliga vägar. Exempel på LTF är Tättbebyggt område (där 50 km/tim gäller som skyltad hastighet) eller lokal hastighetssänkning i en viss korsning eller på en viss delsträcka. LTF:r är sökbara genom webb-verktyg på Transportstyrelsens hemsida.

## 4 Inventering

Inventering av skolväg kan ske med en rad olika metoder. Den viktigaste aspekten är att få med barnens perspektiv i arbetet. Därför förordas metoder där eleverna själva kan delta, gärna i ordinarie skolverksamhet, för att få fram underlag till bra skolvägar. Exempel kan vara

Skolvägsvandring, där stora möjligheter finns att integrera digitala hjälpmedel, såsom appar som baseras på GIS (Geografiska informationssystem). Ett annat exempel kan vara TVISS-metoden men här saknas den direkta kopplingen till skolbarnens egna erfarenheter och därmed behöver inventeringen kanske kompletteras med detta på något sätt. TVISS-metoden har använts i examensarbete utfört i kommunens regi för ett antal skolor. Analys av olyckor sker med hjälp av data från STRADA och olyckssamband kan användas för att hitta "hotspots" eller tydliga samband kopplat till skolväg, skoltid och skolans närområde men då få eller inga olyckor kanske finns i närområdet bör man använda det på en samlad nivå för analys och kunskapsinhämtning.

För skolväg som består av skolskjuts kan den metod som utarbetats av Trafikverket och presenteras i Modell för bedömning av risk och otrygghet vid busshållplatser på landsbygd (publ. 2010:110) användas gällande på- och avstigningsplatser.

## 5 Åtgärdsprioritering, kommunal väghållare

För prioriteringen har ett poängsystem tagits fram av dåvarande Tekniska kontoret för att kunna prioritera de olika åtgärdsförslagen. Poängsystemet har använts under de senaste två decennierna. Poäng delas ut i fyra kategorier; antal elever vid inventeringstillfället, prognos av antal framtida elever, trafikmängd och hastighet. Dessa räknas sedan ihop till en totalpoäng för varje plats eller sträcka. Ju högre totalpoäng, desto viktigare att åtgärda. Objekten delas in i fyra prioritetsnivåer enligt tabellen nedan.

Antal poäng	Prioritetsnivå
10	Åtgärdsprioritet 1
7-9	Åtgärdsprioritet 2
4-6	Åtgärdsprioritet 3
0-3	Åtgärdsprioritet 4

Poängssystemet ger en bild av vilka åtgärder som ger mest, sett till antal berörda och typ av väg. Vid genomförande måste dock hänsyn även tas till andra faktorer. De åtgärder som medför kostnader genomförs i mån av att resurser tilldelas. Vilka åtgärder som genomförs kan till viss del styras av om andra faktorer driver på en ombyggnad på en specifik plats. En del åtgärder som exempelvis sänkt hastighet kan genomföras direkt efter politiskt beslut då kostnaderna är små.

Andra åtgärder kan med fördel genomföras i samband med ombyggnadsprojekt i kommunen, exempelvis vid VA-projekt, reinvestering gata, med flera.

#### Kategori 1, antal elever

Antalet avser eleverna för innevarande läsår som åtgärdsprioritering sker.

Antal elever	Poäng
0-10	0
11-20	1
21-30	2
31-50	3
51-100	4
Fler än 100	5

#### Kategori 2, antal framtida elever

För att ta hänsyn till att det kan ta några år innan de föreslagna åtgärderna genomförs och att antalet elever då kan ha ändrats, tas barn som kommer att gå i den specifika skolan i framtiden med i beräkningarna. För skolvägarna till låg- och mellanstadieskolor har antalet barn i åldrarna 0–6 räknats. För de vägar som används till en skola som bara har lågstadieelever har antalet barn i åldern 0–6 räknats. Enligt samma princip har barn i åldrarna 3–9 räknats för de vägar som används till skolor som bara har mellanstadieelever.

Hänsyn tas till beslut om ändrad skolstruktur. Konsekvensen av en strukturförändring ger förändringar av skolvägar samt riktningar som skoleleverna antas ta till respektive skola. För att ta hänsyn till osäkerheten i hur många barn som bor kvar i framtiden har de framtida eleverna värderats något lägre än dagens elever.

Antal elever	Poäng
0-20	0
21-30	1
31-50	2
51-100	3
Fler än 100	4

### Kategori 3, trafikmängd (fordon/maxtimme)

Räkningarna är i regel gjorda i september eller oktober. Alla vägar räknas inte årligen och statistik finns med start 1986. De flesta räkningar är dock gjorda under 2000-talet. Där trafikmängden "fordon/maxtimma" inte finns har 10 % av den genomsnittliga vardagstrafikmängden använts. De gator som helt saknar räkning antas ha relativt lite trafik, dvs mindre än 100 fordon/maxtimme, och får därmed 0 poäng.

Antal fordon	Poäng
0-100	0
101-300	1
301-600	2
Fler än 600	3

### Kategori 4, hastighet (km/tim)

Poäng ges utifrån uppmätt hastighet, det vill säga ej utifrån vilken hastighet som skyltas. I vissa fall finns hastighetsmätningar, men om detta saknas har den verkliga hastigheten uppskattats med ledning av gatans utformning. Poängskalan utgår från krockvårdskurvan, som visar risken för en oskyddad trafikant att dödas då den blir påkörd i olika hastigheter. Risken att dödas stiger snabbt då hastigheten ökar mellan 30 och 50 km/tim, varför poängen även ökar snabbare i detta intervall.

Hastigheter	Poäng
0-30 km/tim	0
31-40 km/tim	1
41-50 km/tim	3
51-60 km/tim	4
Högre än 60 km/tim	5

## 6 Åtgärdsprioritering, statlig eller enskild väghållare

Genom den metod som Trafikverket tagit fram kan busshållplatser på landsbygd åtgärdsprioriteras gällande på- och avstigningsplatser. Då kommunen inte har full bestämmanderätt kan det vara svårt att besluta om åtgärdernas genomförande. Möten sker löpande med Trafikverket för att diskutera exempelvis åtgärder gällande *Bra skolväg* där de är väghållare. Vilka typer av åtgärder som ger mest effekt kan dock bedömas och kvantifieras och en möjlig lösning föreslås i samarbete med aktuell väghållare. Åtgärder kan bestå av tillfälliga plattformar, röjningsbehov, skolskjutsskyltar, flyttbara refuger eller enklare ITS-åtgärder (Intelligenta transportsystem) som exempelvis ankomststyrd

blinkfyr på skylt för skolskjutshållplats.

## 7 Föreslagna åtgärder

Brister identifieras främst där fordonens verkliga hastighet är över 30 kilometer i timmen. Där brister identifieras längs skolvägarna, föreslås åtgärder. Utpekade och rangordnade åtgärder handlar oftast om att sänka fordonens hastighet längs sträckor och i korsningspunkter eller nybyggnation av gång- och cykelvägar.

För att sänka fordonens hastighet finns flera tänkbara åtgärder. Dels kan korsningspunkter kompletteras med upphöjningar, avsmalningar eller sidledsförflyttningar. Väggkorsningar kan också byggas om till cirkulationsplatser, vilket medför sänkt hastighet om de konstrueras på rätt sätt. Hela gatusträckor kan också ges en ny utformning med till exempel avsmalnad vägbana, chikaner eller långsgående gångbanor. Endast en enklare kostnadsuppskattning av de föreslagna åtgärderna presenteras i bilaga 2.

Vid en hastighetsändring i tät bebyggelse är det viktigt att se över helheten och inte enbart titta på utvalda gator. Nya hastighetsgränser kan bidra till att skapa säkrare trafik, jämnare flöden och en mer logisk användbarhet, men kan kräva större ombyggnation av gaturummet för att nå full effekt av åtgärden med en lägre satt hastighetsgräns. I det här arbetet finns det beskrivna åtgärdsförslag för specifika gator där det idag finns ett behov av att se över hastighetsgränser, även om de flesta sådana platser redan är åtgärdade sedan innan. Omvänt gäller att en önskad höjning av hastighetsgräns, om vägen i framtiden ges en högre dignitet gällande funktion, kan ge nya åtgärdsbehov och bör bedömas vid nya exploateringar eller ändrad användning.

Även utanför det kommunala vägnätet, dvs längs statliga och enskilda vägnätet utanför tätbebyggda områden, finns det behov av åtgärder. Kommunen ges ibland möjlighet att komma med synpunkter till Länsstyrelsen och Trafikverket på behov gällande föreskrifter (LTF) längs det statliga vägnätet. Åtgärdsförslagen i bilaga 2 kan användas som underlag till kommunens yttranden om detta och underbyggas med exempelvis inventeringsmodellen i Trafikverkets publicerade dokument "*Modell för bedömning av risk och otrygghet vid busshållplatser på landsbygd*" (publ. 2010:110). Möten sker regelbundet med Trafikverket där frågor som berör exempelvis "Bra skolväg" diskuteras. Där Trafikverket tagit fram ÅVS (Åtgärdsvalsstudie), som sammanfaller med utpekade problempunkter eller sträckor och genererat åtgärder som passar in i bra skolvägar, bör kommunen jobba för att dessa genomförs genom att belysa nödvändigheten av att de kan finansieras i exempelvis Länstransportplan etcetera.

## 8 Uppföljning och revidering

För att veta att det arbete som görs utvecklas i riktning mot målen i *Bra skolvägar* är det viktigt att regelbundet följa upp och utvärdera de åtgärder som genomförs.

Bilaga 2 uppdateras löpande med ändringar beroende på förändringar i vägnätet, skolstrukturer och upphandlingar kring skolskjuts.

Information som finns kring inventerade skolor, skolvägar, förslag till åtgärder med mera dokumenteras också i GIS-verktyg.



LULEÅ KOMMUN

# Riktlinjer för Bra skolvägar i Luleå Kommun

samt metod och åtgärdsprioritering

Bra skolvägar 2026-03-20

# Innehållsförteckning

1	Inledning	3
2	Definition av skolväg	4
3	Intressenter	4
4	Nuläge och bakgrund	5
5	Styrande och vägledande dokument	5
6	Målsättning för Bra skolvägar	5
7	Ansvarsfördelning	6
7.1	Skolhuvudman	6
7.2	Väghållare	6
7.3	Vårdnadshavare	6
7.4	Skolskjutsutförare	7
8	Inventering av skolväg	7
9	Faktainsamling	7
10	Process	8
11	Verktyg	8
12	Resultat	8
13	Uppföljning	9
14	Bilagor	10

# 1 Inledning

I Luleå kommun ska skolbarn ges möjligheter till *Bra skolvägar* vilket ska möjliggöra en säker och trygg färd till skolan oavsett avstånd, färdstätt och skolhuvudman. För att kunna skapa en *Bra skolväg* krävs samarbete mellan olika aktörer och på olika nivåer i kommunen. En *Bra skolväg* handlar inte bara om utformning av fysisk miljö, andra aspekter såsom delaktighet, trygghet, närhet, valfrihet och tydlighet bidrar också till helheten. Den ska vara hållbar ur ekologiskt, socialt och ekonomiskt perspektiv och därmed bidra till kommunens strävan i Vision Luleå 2040.

Luleå kommuns Vision Luleå 2040 listar 9 mål som kopplats till de globala målen, dessa är:

1. Jämlik, Luleås invånare har en god och jämlik hälsa
2. Delaktig, Luleås invånare är delaktiga i samhällets utveckling
3. Aktiv, Luleås invånare har ett socialt, kulturellt och fysiskt aktivt liv
4. Natur, Luleås naturvärden finns kvar och har plats att utvecklas
5. Klimat, Luleå har ingen påverkan på klimatet
6. Grannskap, Luleås invånare bor i ett gott grannskap
7. Vardag, Luleås invånare har ett hållbart vardagsliv
8. Innovation, Luleå är ett ledande nav för tillväxt och innovation
9. Arbete, Luleås invånare har arbete

I FN har medlemsländerna antagit mål till 2030 som vi tillsammans ska uppnå: Att avskaffa extrem fattigdom. Att minska ojämlikhet och orättvisor. Att främja fred och rättvisa. Att lösa klimatkrisen.

De globala hållbarhetsmål som *Bra skolvägar* närmast täcker in är:



## 2 Definition av skolväg

Skolvägen definieras utifrån delområden inom en skolas upptagningsområde och inte från varje enskild bostad. Eftersom den demografiska sammansättningen i ett område kan variera över tid, exempelvis genom förändringar i åldersstruktur, inflyttning eller utflyttning, är det inte ändamålsenligt att basera skolvägen på individuella bostäder då det inte över tid representerar faktiskt skolgång i området.

Vid definitionen av skolvägarna tas ingen hänsyn till hur många skolbarn som bor i varje delområde. Tanken är att det ska finnas en säker och trygg skolväg till varje skola från alla delar av dess upptagningsområde. Detta betyder inte nödvändigtvis att genaste vägen för den enskilde eleven är den som pekas ut av arbetet med *Bra skolvägar*. Faktorer som antal skolbarn i ett visst delområde kan ha betydelse i åtgärdsprioritering och investering. *Bra skolvägar* innehåller också aspekter som hållbarhet och en bra och trivsamt miljö i direkt anslutning till skolan och dess närområde. Det är dock inget som används när inventeringen för brister görs, men aspekter som tas i beaktning när åtgärder utförs.

När skolskjuts ingår i skolvägen behövs en mer individanpassad bedömning då Skolskjutsförordningen pekar ut en sådan riktning. För skolbarn som har rätt till skolskjuts ingår vägen från hemmet till den plats de stiger på/av bussen och platsen där skolbarnen anländer till skolan i begreppet *Bra skolväg*. Hur dessa platser utformas är viktigt, men detta kan ibland vara utanför ansvaret för kommunal väghållning. Det kan därför innebära att de inte inventeras, prioriteras och åtgärdas på samma sätt som en utpekad skolväg i tätbebyggt område.

*Bra Skolvägar* utgår ifrån skolområde och den skola som ligger inom detta skolområde. Om eleven bor utanför upptagningsområdet för skolan där den går, är det inte säkert att en bra skolväg finns eller möjliggörs för denna elev.

Vid exempelvis driftåtgärder eller reinvesteringar bör man ha med sig att, om än åtgärden inte finns upptagen i *Bra skolvägar*, vägen potentiellt kan vara en skolväg och ta med sig detta vid utformning av exempelvis passager eller andra element.

## 3 Intressenter

Skolbarn

Vårdnadshavare

Luleå kommun genom Arbetsmarknad och utbildningsförvaltningen och

Infrastruktur- och serviceförvaltningen

Icke kommunala skolhuvudmän

Ansvariga för fördelning av investeringsmedel (Kommunen, Regionen, Trafikverket)

Väghållare (Luleå kommun, Trafikverket, Enskilda vägföreningar)

Utförare av upphandlad skolskjuts (regional och lokal kollektivtrafik samt taxibolag)

## 4 Nuläge och bakgrund

Kommunens arbete med *Bra skolvägar* bygger vidare på två rapporter som antogs 2013: en för tätorten och en för landsbygden.

Barn- och utbildningsnämnden har tagit beslut om skolstrukturen för olika delområden för kommunen som också fungerar som underlag till de identifierande åtgärderna som kan krävas.

Riktlinjen är framtagen för att bättre möta de krav och inriktningar som frågan kring *Bra skolvägar* kräver med hänsyn till skolstruktur, intressenter, barnkonventionen och intentionerna i Vision 2040.

## 5 Styrande och vägledande dokument

Barnkonventionen, lag (2018:1197)

Skollagen, lag (2010:800) Skolskjutsförordningen

Riktlinjer för skolskjuts, antagen av BUN (Barn- och utbildningsnämnden)  
Föräldrabalken

Trafikverkets föreskrifter om skolskjutsning, TVFS 1988:17

Övriga tillämpliga lagar och förordningar listas på Sveriges kommuner och regioners hemsida.

Luleå kommuns översiktsplan

Luleå kommuns cykelplan

Vägar och gators utformning, senaste upplagan gäller (uppdateras med årsintervall)

## 6 Målsättning för Bra skolvägar

Arbetet med *Bra skolvägar* ska möjliggöra lösningar för skolbarnens väg till skolan genom att löpande jobba med områdesbeskrivning, skolvägsinventering och prioritering av åtgärder. Mål i den fysiska miljön när kommunen är väghållare baseras i huvudsak på utformningskriterier från VGU (Vägar och gators utformning).

- Det finns utpekad skolväg där barn kan röra sig skilt från fordonstrafiken när den skyltade hastigheten är 40 km/tim eller högre.
- Att hastigheten är begränsad till 30 km/tim där oskyddade trafikanter och fordon ska dela på utrymmet.
- Om skolvägen korsar vägar som trafikeras av fordon ska dessa vara hastighetssäkrade till 30 km/tim när skyltad hastighet är 40 km/tim eller högre.
- Att skolområdets närmiljö skall utformas på ett sådant sätt att oskyddade trafikanter prioriteras högst. Detta innebär praktiskt att miljön kring skolorna skall

vara bilfria i första hand, i andra hand utformas för gångfart och i tredje hand tillse att trafikmiljön hastighetssäkras för att gynna oskyddade trafikanter. Detta borgar inte bara för en säker miljö utan även ljud- och luftmiljön påverkas direkt av detta.

Mål av icke fysisk karaktär baseras i huvudsak på Vision 2040:

- Information kring utpekade skolvägar, policys och riktlinjer sker löpande till vårdnadshavare.
- Skolbarnen är involverade i processen genom moment i skolarbetet.
- I skolans administration och hos respektive väghållare arbetas det aktivt med *Bra skolvägar*.

Kompletterande mål när skolskjuts ingår i skolvägen baseras i huvudsak på Skolskjutsförordningen.

- Dialog sker så att skolbarnet ska ges en så trygg och säker resekedja som möjligt mellan hem och anvisad skola.
- Bidra till en lösningsorienterad process där Luleå kommun inte är väghållare.
- Att *Bra skolvägar* skall kunna bidra till en ökad fysisk rörelse där det är möjligt.

Då Sveriges riksdag antagit barnkonventionen som lag bör vikt läggas i att involvera skolbarnen i processer rörande deras egen skolväg. Eleverna bör framförallt involveras i inventeringsfasen.

Arbetet med *Bra skolvägar* möjliggör en kvantifiering och kostnadsbestämning av åtgärder så att fördelning, budgetering och kostnadsfördelning mellan intressenter kan utföras.

## 7 Ansvarsfördelning

### 7.1 Skolhuvudman

Skolhuvudmannen har ett ansvar för att skolbarn kan nyttja en bra skolväg till och från skolan. Det omfattar att konsekvensbeskriva beslut, initiera arbete för att inventera och förbättra skolvägar, ge tydliga anvisningar i upphandling av skolskjuts samt stödja väghållare och vårdnadshavare för att tillgodose skolbarns möjligheter att färdas längs en bra skolväg.

### 7.2 Väghållare

Väghållare kan vara kommunen, Trafikverket eller enskild (vägförening eller liknande). Väghållaren ansvarar för skick, underhåll och utrustning på utpekad *Bra skolväg*, men vid frågor om nyinvestering eller driftsbudget har beslut tagna av skolhuvudmannen en sådan påverkan att ansvaret inte fullt ut kan läggas på väghållaren angående att åtgärda brister.

### 7.3 Vårdnadshavare

Vårdnadshavaren har ett ansvar för sitt barn till och från anvisad plats där ansvaret

övergår till skolan. Detta kan vara där skolskjuts hämtar, där barnet anländer till skolområdet, ankomstregistreras eller på annan av skolan utpekad plats för överlämning av ansvar.

Vid fråga om på/avstigningsplats för skolskjuts kan inte vårdnadshavaren anses ha ansvar för platsens beskaffenhet om inte densamme är delaktig i väghållningsansvaret för exempelvis enskild väg. Vårdnadshavaren har ett ansvar att bidra till en bra miljö kring skolan, då skolbarn hämtas och lämnas med eget fordon. Detta ansvar omfattar också att försöka minimera sådana resor till och från skolan så långt det är möjligt, exempelvis genom att välja aktiva skoltransporter.

## 7.4 Skolskjutsutförare

Skolskjutsutföraren har ofta ett utpekad ansvar fastslaget i upphandling eller kontrakt för själva transporten mellan anvisad på-/avstigningsplats och skolområdet. Det innebär inte att skolhuvudmannens övergripande ansvar för skolvägen helt kan överlåtas på annan aktör genom kontrakt. Inte heller kan vårdnadshavarens ansvar för sina barns skolväg överlåtas genom kontrakt. Därför är kommunikation i frågan viktig och ansvaret vilar där på skolhuvudmannen som samlande aktör. Exempel på detta kan vara skolbarn som nyttjar den ordinarie linjetrafiken inom kommunen eller länet.

# 8 Inventering av skolväg

De vägar som inventerats är de "troliga skolvägarna". Dessa är de vägar som skolbarnen antas välja för att ta sig mellan hem och skola. Det är naturligtvis möjligt att skolbarnen använder andra vägar i verkligheten. Vid valet av de utpekade skolvägarna har i första hand gång- och cykelvägar valts, därefter gator där den verkliga hastigheten eller trafikmängden är låg. På platser där skolbarnen måste korsa en väg med högre hastighet har de, om det varit möjligt, styrts mot en passage där den verkliga hastigheten är låg. Skicket på vald sträckning är inte inventerad, detta faller inom driftåtagande och inte inom ramen för skolvägen.

Om många föräldrar väljer att lämna sina barn med hjälp av bil kan det uppstå en problematisk situation vid skolan. Därför bör även av- och påstigningsplatser undersökas.

Antal skolbarn har betydelse under åtgärdsprioriteringen. Ett antagande är gjort att alla barn väljer att gå i skolan som tillhör sitt område. Föräldrarna kan dock välja att barnen ska gå på en annan skola än den vars upptagningsområde de bor inom, vilket innebär att det i praktiken finns skolvägar mellan olika upptagningsområden. Dessa ingår inte i *Bra skolvägar*.

# 9 Faktainsamling

Information angående skolorna, deras upptagningsområden samt befolkningsstatistik och skolbarnens åldrar inhämtas från Luleå kommuns GIS4Web (Luleå kommuns kartverktyg på intranätet) samt KID (Kommuninvånardata). Information om gällande hastighetsgränser och väghållare hämtas från NVDB (Nationell vägdatabas). Information om uppmätta hastigheter och trafikmängder

inhämtas från kommunens och Trafikverkets trafikmätningar. Det finns inte trafikmätningar för alla aktuella vägar/platser och syfte, placering och tidpunkt för genomförd mätning kan också innebära degradering av relevans för just *Bra skolvägar*.

För att effektivt hantera framtida ändringar i skolstruktur, exploatering och om- och nybyggnad av vägnät behöver även detta inhämtas i den mån det är beslutat och fastslaget så att man på ett tidigt stadie kan utpeka eller åstadkomma *Bra skolväg*. Olycksstatistik hämtas från STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition). Genom denna information kan man se områden i infrastrukturen där det händer olyckor. Är det på något ställe som överlappar med *Bra skolvägar* kan man utreda vidare om vad för eventuella åtgärder som kan utföras för att göra trafikmiljön säkrare.

## 10 Process

Övergripande frågor kopplat till barns skolväg initieras av skolhuvudman. I arbetet med barns skolvägar bör det alltid vara skolhuvudmannen som har det övergripande ansvaret medan andra intressenter involveras och ansvarar i den mån det är nödvändigt eller utpekat. Då antagandet av barnkonventionen som lag innebär ett tillvaratagande av barns rättigheter, som exempelvis medbestämmande, bör barnen involveras i processen. Av särskild vikt i arbetet med *Bra skolvägar* är samråd och information gällande barns skolväg då detta kan motverka kostnadsdrivande, fysiska åtgärder i framtiden.

Viktigt att belysa är dock eventuella förändringar som kan ske i skolstruktur eller förändringar i skolans direkta närmiljö kan ge upphov till ytterligare justeringar utanför eller i anslutning till skolorna. Här finns då en möjlighet att på ett snabbt och effektivt sätt med *Bra skolvägars* investeringsmedel kunna delvis eller helt finansiera sådana åtgärder och få till en så bra miljö och lösning som möjligt. Detta kan således innebära att prioriteringen som är gjord förändras eller förskjuts.

Om en investering krävs så görs en djupare studie och ett åtgärdsförslag tas fram. Arbetet utgår alltid ifrån fyrstegsprincipen som är Tänk om, Optimera, Bygg om och till sist Bygg nytt.

## 11 Verktyg

De verktyg som används i arbetet är: Inventeringar, Åtgärdsgenereringar, Prioriteringar, Budgetmedelsfördelningar, Projektsamordning med gatureinvesteringar.

## 12 Resultat

Användandet av riktlinjen mynnar ut i ett arbetsdokument med bland annat åtgärdsprioritering och kostnadsbedömning. Detta dokument uppdateras löpande och utgör grund för framtida åtgärdsförslag.

# 13 Uppföljning

Uppföljning görs årsvis med redovisning av genomförda åtgärder inkl. kostnad och mätta eller bedömda effekter av genomförda åtgärder.

Där Trafikverket är väghållare sker uppföljning löpande i strategiska möten och i form av arbetsmöten. Med enskilda väghållare sker möten vid behov.

# 14 Bilagor

Bilaga 1, Metod och åtgärdsrioritering

## **Infrastruktur- och servicenämndens konsekvensbeskrivning av preliminära ekonomiska ramar för 2027–2029 (Planerings- och budgetförutsättningar 2027–2029).**

Ärendenr 2026/306-2.4.0.1

### **Infrastruktur- och serviceförvaltningens förslag till beslut**

Infrastruktur- och servicenämnden beslutar att godkänna konsekvensbeskrivning av preliminära ekonomiska ramar för 2027–2029 (Planerings- och budgetförutsättningar för 2027–2029).

### **Sammanfattning av ärendet**

Budgetförutsättningarna utgör underlag för planering och budgetarbete i nämnder och styrelser och senast den 27 april ska förvaltningar/nämnder lämna in konsekvensbeskrivningar av de preliminära ramarna. Konsekvensbeskrivningarna meddelas kommunstyrelsen för att utgöra grund för Mål och budget 2027 samt plan 2028–2029 som kommunfullmäktige (KF) beslutar om 16 juni.

De preliminära ramarna för infrastruktur- och servicenämnden innehåller inför budgetåret 2027 och planperioden 2028–2029 sedvanliga uppräknningar och justeringar enligt nedan:

- volymmodell (år 2027, erhållet i ramen 12,6 mkr) dvs kapitalkostnader, drift och skötsel för nya exploateringsytor,
- generella prisuppräknningar (år 2027 8,1 mkr) samt
- justering av felräknad internränta 2027 med – 15,1 mkr.

Infrastruktur- och serviceförvaltningen (ISF) har utifrån planerings- och budgetförutsättningar 2027–2029 beskrivit konsekvenser som är viktiga att lyfta inför den kommande planperioden.

### ***Sammanfattning av konsekvenser av prel. ekonomiska ramar 2027–2029***

Infrastruktur- och servicenämnden (ISN) har inför 2026 erhållit ökade medel genom prisuppräknningar, höjt generellt tillskott och ökade uppräkningsindex för resultatenheter för att komma till rätta med ekonomiska utmaningar. Inför år 2027 kvarstår det utmaningar i ekonomin men med förstärkningar som erhållits samt med förvaltningens arbete med en ekonomi i balans ser förutsättningarna bättre ut än för tidigare år.

I tillägg till de ekonomiska utmaningarna fortsätter frågan gällande kompetensförsörjning att fortsatt vara högt uppe på agendan. Att hitta arbetskraft



med rätt kompetens är kritiskt för att möta tillväxtmålen. Utmaningen kommer att öka i takt med den gröna omställningen när företagsetableringarna ökar. I verksamheterna behöver arbetssätt och nyttjande av digital teknik samt förutsättningar för fler att kunna och vilja arbeta längre ses över.

### Sammanställning över infrastruktur- och servicenämndens beskrivning av utökat kommunbidrag för 2027:

#### *Kommunbidragsverksamheter*

Åtgärder enskilda vägar (Trafikverket ålägger kommunen)	0,9 mkr
Säkerhet o beredskap	1,0 mkr
Kapitalkostnader för gemensamma investeringar LKSC	3,9 mkr
<u>Lokalbanken (kommunbidrag till avd. fastigheter)</u>	<u>4,0 mkr</u>
Summa okompenserade kostnader 2027 (ökat kommunbidrag)	9,8 mkr

#### Resultatenheter

<u>Fastigheter, förändrad hyresindexhöjning från 1,5% till 2,5%</u>	<u>5,9 mkr</u>
Summa ofinansierade avgifter och kostnader 2027 resultatenheter	5,9 mkr

Enligt ovan tabeller är behovet av förstärkning av kommunbidrag 9,8 mkr. För resultatenheter är behovet totalt 5,9 mkr i höjd internhyra där kommunbidraget behöver förstärkas hos förvaltningar som hyr lokaler.

### *Konsekvenser och utmaningar inom kommunbidragsverksamheter 2027*

#### *Avdelning Infrastruktur*

Inom sektion gata är det verksamheterna kring vinterväghållning och enskilda vägar som dras med ekonomiska utmaningar inför 2027. Utmaningarna beror till viss del på ambitionsnivåer, tidigare tagna politiska beslut och ovissheten kring väderförhållanden och klimatförändringar. Till detta kommer utmaningen med att hantera underhållsbehovet på ca 1,8 mdkr för gator, vägar, gc-vägar, broar och viadukter vilket skapar utmaningar gällande styrningen på det årliga reinvesteringsbehovet kontra hur mycket utrymme det finns i driftbudgeten. I nuvarande driftbudget finns det fram till 2028 en årlig kapitalkostnadsbudget som ger utrymme att hantera ca 65 mkr per år i reinvesteringsnivåer för gator, vägar gc-vägar, broar och viadukter. ISN ser positivt på att driftbudgeten ökas för reinvesteringar från 2026 till 2028 men utmaningen är densamma som tidigare år, att balansera reinvesteringsbehovet som är mycket högre, mot vad ISN har att hantera i kapitalkostnadsbudgeten.

Verksamheten för enskilda vägar beräknas 2027 ge ett underskott på ca 0,9 mkr mot budget. Detta beror på åtgärder på flera enskilda vägar som kommunen åläggs av Trafikverket att utföra. Dessa åtgärder är utöver det planerade underhåll som årligen ryms inom budgeten på ca 5,4 mkr (inkl. stadsbidrag ca 3,0 mkr). Luleå kommun är en av få kommuner som bekostar under-

håll av enskilda vägar utöver det statliga bidraget från Trafikverket. Den över-  
skjutande kostnaden för dessa åtgärder bekostas av kommunen via infrastru-  
kur- och servicenämnden och då kommunen inte är väghållare får inte åtgär-  
derna tas som reinvestering, utan belastar driftbudgeten (kommunbidraget).

#### *Avdelning Service o support*

Det finns kapitalkostnader som åligger avdelning Service o support att  
bära för gemensamma investeringar i Luleå kommuns Servicecenter utan  
erhållen budgetförstärkning. Det avser nätverk, larm och passagesystem och  
inventarier i hela byggnaden. Kapitalkostnaderna för 2026 och framåt uppgår  
till ca 3,9 mkr och det är en stor utmaning att balansera ekonomin för denna  
typ av kommungemensam extrakostnad utan kompensation. Förvaltningen  
anser att ISN ska kompenseras fullt ut med kommunbidrag för dessa  
kapitalkostnader eller att kostnaderna fördelas enligt den framtagna  
fördelningsnyckel som finns för gemensamma kostnader hos hyresgästerna i  
Luleå kommun Servicecenter.

#### *Förvaltningsövergripande*

Luleå kommun behöver öka takten med att kontinuerligt se över risker,  
sårbarheter, skyddsåtgärder och förmågan till krishantering. För att öka  
takten har förvaltningen fått ett uppdrag som intensifieras under 2026 och  
framåt inom områdena informationssäkerhet, säkerhetsskydd och civil  
beredskap. Förvaltningen bedömer att detta intensifierade uppdrag är av  
yttersta vikt och ser ett behov av att förstärka förvaltningens kompetens och  
organisation inom säkerhet och beredskap. Planen är att under 2026 förstärka  
med kompetenser inom ovan områden, men även ställa om befintliga resurser  
inom förvaltningens avdelningar. Detta bedöms kosta 1 mkr 2026. Kostnader-  
na bedöms fortsätta 2027 och framåt med ca 1 mkr per år.

#### *Avdelning fastigheter*

Inom resultatenheten för fastighetsförvaltning hanteras kostnader för lokal-  
banken, även om dessa är till viss del täckta av kommunbidrag. Lokalbankens  
kostnader har under flera års tid legat väsentligt över det kommunbidrag som  
årligen beslutas (ca 7,8 mkr 2026). Inför 2027 bedöms lokalbankskostnaderna  
(kostnader för tomma lokaler) minska (främst på grund av rivning av gamla  
brandstationen samt att Kungsfågeln i gymnasiebyn är klar till sommaren  
2026), men kommer ändå ligga ca 4 miljoner högre än kommunbidraget (ca 8,1  
mkr år 2027). Underskottet för lokalbanken beror på processen från beslut av  
rivning eller försäljning till verkställande (kan krävas ny detaljplan eller dy-  
likt). Lokalbanken påverkas också av pågående utredningar från andra verk-  
samheter inom kommunen vilket gör att lokaler står oanvända och flyttas till  
lokalbanken utan att kommunbidrag följer med. Underskottet i lokalbanken  
(4,0 mkr) får en direkt påverkan på planerat underhåll, reinvesteringar eller

andra prioriterade åtgärder inom nämndens ansvarsområde avseende fastigheter.

### ***Beskrivning av konsekvenser och utmaningar för resultatenheter 2027***

För verksamheten fastighetsförvaltning och verksamheten vaktmästarservice finns utmaningar över tid med obalans i intäkter (vad kunderna kan betala) och verksamhetens ökade kostnader.

För vaktmästarservice uppräknas intäkterna med konsumentprisindex med fast ränta (KPIF) och inför 2027, 2028 och 2029 ligger detta index på 1,7%, 2,6% respektive 2,0%. Om indexnivåerna ligger omkring dessa nivåer blir det över tid utmaningar då kostnaden för löneökningar kräver en indexökning på ca 2% årligen. Till det kommer dyrare priser på tjänstebilar (byte till fossilfritt), inköp av material och andra tjänster som ska hanteras inom intäktsökningen. Vaktmästarservices uppräkningsindex borde följa lokalvårdens prisindex som uppräknas med prisindex för kommunal verksamhet (PKV) som beaktar både kostnadsutveckling i löner och priser, och som för planeringsperioden framåt ligger på 3,0%, 3,7% respektive 3,4%.

För fastighetsförvaltning bedöms intäkter för lokalhyror behöva indexuppräknas med 2,5% från 2027 och framåt för att möta ökade kostnader. Nuvarande fasta uppräkningsindex med 1,5% ger en intäktsökning på ca 8,9 mkr (2027 års nivåer). Kostnadsutvecklingen över tid inom fastighetsförvaltning ökar i snabbare takt än 8,9 mkr per år och det är ohållbart att kunna hantera ökande underhållskostnader, volymökningar och hålla efter underhållsbehovet (beräknat till ca 1,8 mdkr) utan att det får konsekvenser på fastigheternas standard. En indexuppräkningsindex om 2,5% (ca 14,8 mkr i intäktsökning per år i 2027 års nivå) innebär att verksamheten kan behålla en reinvesteringsnivå om 170–190 mkr per år över tid, vilket är en förutsättning för att någorlunda hålla efter underhållsskulden och ge verksamheten bättre möjligheter att förvalta kommunens lokaler. ISN ser positivt på att det under perioden 2026–2028 kompenseras för att kunna hålla en reinvesteringsnivå om 190 mkr årligen, men för att bibehålla den nivån efter 2028 och för att möta kostnadsökningar krävs en hyresökning till ca 2,5% per år, inte som det är i planeringsförutsättningarna 1,5% per år.

### ***Avdelning IT***

Volymökningar och prisökningar inom resultatenheterna för IT-avgiften förväntas till stor del mötas av den prisuppräkningsindex om 1,7% som kunderna (förvaltningarna) erhåller.

### **Driftkonsekvenser av investeringsramar 2027–2029**

I tidigare beslutade budgetramar har ISN erhållit eller tagit egna budgetbeslut för att kompensera för ökade driftkonsekvenser vid nyinvesteringar och öka-

de reinvesteringar (Se beslut ISN 2025-09-18 § 87 och KF 2025-06-17 § 133). Det innebär att det finns finansiering på driften för skötsel och kapitalkostnader för de flesta investeringar som ligger oförändrade i investeringsplanen fram till 2028.

För investeringar inom Bra skolvägar har behovet ökat med 7 mkr från tidigare investeringsplan på grund av förändrad skolstruktur vilket medför att det saknas driftkonsekvenser vid full effekt år 2028 med 0,5 mkr.

Den tidigare investeringssatsningen på gång- och cykelvägar (GC-vägar) har ökade driftkonsekvenser fram till 2027 och i förslaget till investeringsplanen 2027–2029 har därför investeringarna inom GC-vägar från och med 2028 minskats från 13,5 mkr till den tidigare nivån på 5 mkr och den tillhörande diverse cykelinfrastruktur (1,2 mkr) tas bort helt 2028.

Det finns också nya behov som lagts till i investeringsplanen år 2027 där driftkonsekvenser saknas, såsom för ombyggnation av trafiklösning vid Ytterviken om 5 mkr (driftkonsekvens 0,4 mkr år 2028), reinvestering av hela kajområdet i Norra Hamn (från Teatern till nedom Kulturens hus) om 10 mkr (driftkonsekvens 0,5 mkr år 2028), erosionsåtgärder vid Svartöbrinken om 5 mkr (driftkonsekvens 0,4 mkr år 2028) samt förslag om fler sittytor/mötesplatser om 1 mkr per år 2027-2029 (driftkonsekvens från år 2028 med 0,15 mkr som ökar årligen till full effekt år 2030 med 0,45 mkr). Ökat behov för investeringar inom säkerhet o beredskap ligger med i investeringsramarna 2027–2029 med 5 mkr per år och ger ökade driftkonsekvenser från och med år 2028 med 0,25 mkr, 2029 0,5 mkr och 1 mkr år 2029 och framåt.

Om nyinvesteringarna för utomhuslek miljöer och busshållplatser ska fortsätta i samma takt efter 2028, kommer det saknas budgettäckning på driften med ca 0,5 mkr år 2029, ca 1,0 mkr år 2030 och 1,6 mkr 2031 och framåt. För reinvesteringar av broar och viadukter gäller samma förutsättningar, dvs om de ska fortsätta med 20 mkr, utöver de 40 mkr på gator o vägar som ryms årligen inom kommunbidraget, behövs det driftkonsekvenser om 0,8 mkr från 2029, 1,6 mkr 2030 och 2,4 mkr 2031 och framåt. Till detta är reinvesteringen av Hantverksvägen (budget ca 25 mkr) påbörjad och väntas vara klar hösten 2027 som ger ökade kapitalkostnader om 0,8 mkr vid full effekt 2028.

Den ökade takten för belysningsinvesteringar för parkverksamhet om 2 mkr bedöms rymmas inom befintligt kommunbidrag. Reinvesteringar för fastighetsavdelningen om 190 mkr minskas från och med 2029 till 150 mkr, då den tillfälligt ökade hyreskompensationen för fastighetsavdelningens interna kunder om 3 mkr upphör och den låga årliga hyresökningen om 1,5% ligger oförändrad i planeringsförutsättningarna 2027–2029.

När det gäller exploatering och kommande etableringar inom Luleå industripark finns det en del utmaningar med samordningen för Luleå kommun för att möjliggöra säkra lösningar som är bra för helheten. En del i det är den ökade tunga trafiken som följer när industrier ska byggas på Svartön och Hertsöfältet. Den tunga trafiken kommer belasta befintligt vägnät där både vägkroppsförstärkningar, asfaltlager och bullerplank behöver förstärkas. Industrin har pekat ut Hertsövägen som huvudväg för industrietableringar och med det kommer behov att utföra förstärkningsarbeten om ca 24 mkr (2028), vägbeläggningsarbeten för ca 26 mkr (2027 och 2028) samt bulleråtgärder (främst bullerplank) för ca 41 mkr (2027). Denna investeringsvolym finns inte med i det förslag till investerings- och exploateringsramar 2027-2029, men behöver beaktas i kommande budgetprocess. Driftkonsekvenserna av dessa investeringar uppgår till ca 5 mkr år 2027 och 12 mkr 2028 vid full effekt.

Med ovanstående som utgångspunkt föreslår infrastruktur- och serviceförvaltningen att infrastruktur- och servicenämnden beslutar godkänna konsekvensbeskrivning av preliminära ekonomiska ramar för 2027–2029 (Planerings- och budgetförutsättningar för 2027–2029).

### **Dialog**

Dialog internt inom infrastruktur- och serviceförvaltningen samt med infrastruktur- och servicenämnden vid ordinarie möten.

### **Beslutsunderlag**

- Planerings- och budgetförutsättningar 2027–2029 (bilaga)
- Kommunbidrag per avdelning 2027–2029 infrastruktur- och servicenämnden
- Investeringsramar 2027–2029

David Johansson  
Avdelningschef verksamhetsstöd

### **Beslutet skickas till**

Ekonomikontoret kommunstyrelseförvaltningen  
Ledningsgruppen infrastruktur- och serviceförvaltningen

# Planerings- och budgetförutsättningar 2027–2029



Detta förslag till budget ska konsekvensbeskrivas av respektive nämnd senast den 27:e april. Rapport för inlämning finns tillgänglig i Hypergene från och med den 9:e mars. Planerings- och budgetförutsättningarna och nämndernas konsekvenser kommer tillsammans med analys och prognoser vara med som underlag vid beredning och prioriteringar i mål och budget som slutligen fastställs av kommunfullmäktige den 16:e juni. I *Mål och budget 2027 med plan för 2028–2029* får nämnderna sina slutliga ramar för drift respektive investeringar för de kommande åren. Därefter påbörjas nämndernas arbete med verksamhetsplan inklusive budget.

## Omvärld

I samband med Framsynsdagen den 23 januari 2026 genomfördes en omfattande gruppdialog med representanter från olika delar av Luleå kommun. Syftet var att identifiera och prioritera de viktigaste utmaningarna som kommunen står inför i sin framtida utveckling. Denna sammanställning av gruppdialogerna utgör en viktig grund för kommunens planeringsförutsättningar och mål för verksamheter och budget 2027.

### Demografi - den centrala utmaningen

Demografin identifierades som den helt centrala utmaningen för Luleå kommun. Den demografiska strukturen påverkar inte bara kommunens ekonomiska förutsättningar utan också förmågan att leverera välfärdstjänster. Grupperna betonade vikten av att attrahera inflyttning och skapa förutsättningar för tillväxt, samtidigt som man anpassar sig till en åldrande befolkning och förändrade behov inom utbildning och välfärd. Enligt omvärldsanalysen har Sverige passerat en demografisk vändpunkt, där befolkningen åldras, barnkullarna minskar och försörjningsbördan ökar. Detta påverkar kommunens ekonomi, välfärd och kompetensförsörjning. I Luleå ser vi en dubbel situation, där vi växer och är attraktiva, men delar samtidigt de strukturella demografiska utmaningarna. Detta kräver långsiktiga förutsättningar för omställning och planering.

### Ekonomi - pressad och beroende av långsiktighet

Kommunens ekonomi ses som pressad och beroende av långsiktighet. Grupperna underströk vikten av att göra prioriteringar och omfördelningar för att möta de ökande behoven inom vissa områden, samtidigt som man hanterar underhållsskulden och säkerställer en långsiktig finansiell hållbarhet.



Omvärldsanalysen visar att välfärdens finansiering är strukturellt pressad. Kostnaderna ökar snabbare än intäkterna, och effektiviseringar räcker inte längre. Detta förändrar förutsättningarna för politiska prioriteringar. I Luleå handlar detta inte om akut kris, men om att spelplanen har förändrats. Ekonomisk hållbarhet kräver tydligare prioriteringar och mod att välja.

### **Kompetensförsörjning**

Kompetensbrist identifierades som ett växande och akut hinder för kommunens utveckling. Grupperna betonade vikten av att attrahera och behålla rätt kompetenser, samtidigt som man utvecklar och anpassar befintlig personal till de förändrade behoven. Omvärldsanalysen visar att den digitala transformationen och AI är en av de snabbast accelererande trenderna. Detta påverkar hela samhällssystem och kräver förändrade arbetssätt, nya risker och nya beroenden. I Luleå ser vi stor potential för produktivitet och kvalitet i välfärden, men också ojämn mognad och kompetens mellan verksamheter. Det kräver gemensam riktning och politisk prioritering.

### **Beredskap och säkerhet**

Beredskap och säkerhet ses som en ny dimension för kommunen, med ökad hotbild och sårbarheter i fysisk infrastruktur och IT-miljöer. Grupperna underströk vikten av att utveckla en robust och resilient förmåga att hantera kriser och säkerhetsincidenter. Omvärldsanalysen visar att osäkerhet är inte längre ett undantag, utan ett grundtillstånd. Geopolitiska konflikter, informationspåverkan och cyberhot påverkar även kommunal verksamhet. I Luleå kräver detta ökade krav på civil beredskap och kontinuitet, samt samverkan med andra aktörer och nivåer. Beredskap måste ses som en del av vardagens ledning och styrning.

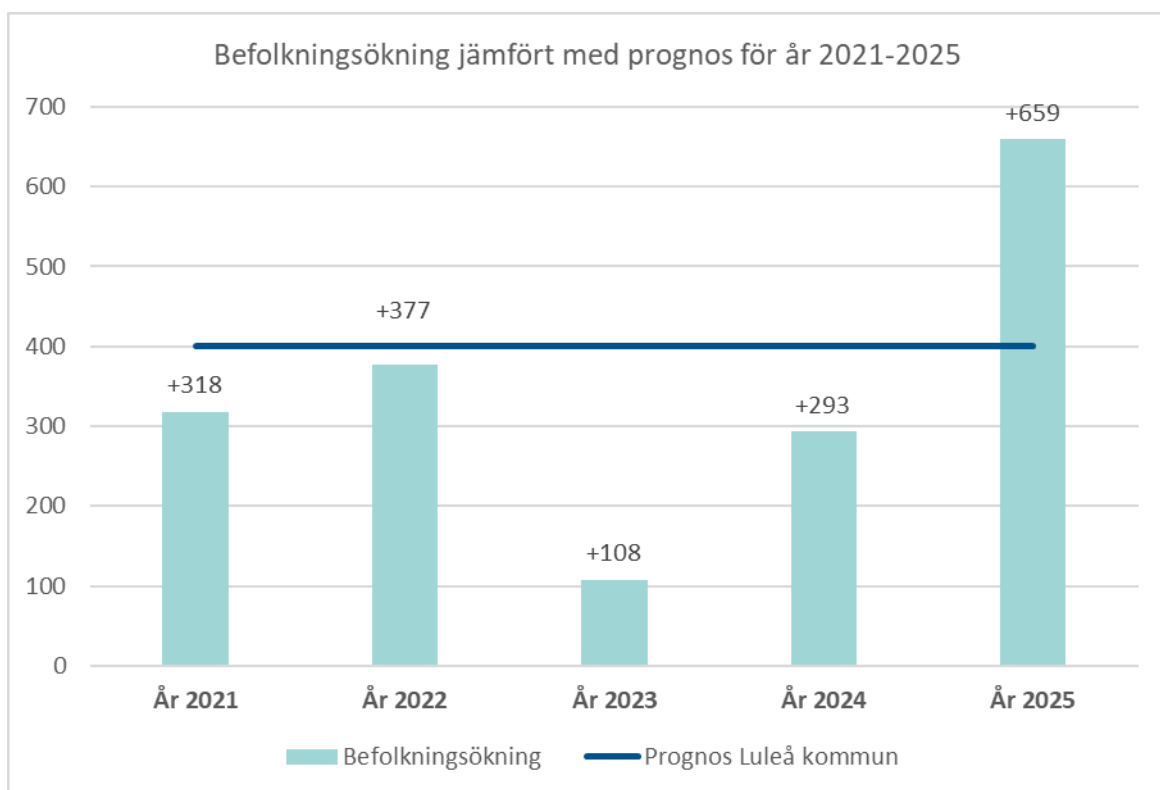
### **Klimatomställning**

Klimatomställningen identifierades som en nödvändig och kostsam utmaning för kommunen. Grupperna betonade vikten av att prioritera och fokusera insatserna för att nå målen till 2040, samtidigt som man hanterar de praktiska och ekonomiska utmaningarna. Omvärldsanalysen visar att klimatförändringarna är inte längre något abstrakt. Det kräver klimat-anpassning av infrastruktur och samhällsbyggnad, samt stora investeringsbehov över lång tid. I Luleå ser vi både ökade krav och stora möjligheter. Klimatanpassning kräver långsiktiga investeringar och påverkar hur vi planerar samhället. Den gröna omställningen är en del av vår attraktionskraft och utveckling.



## Befolkning

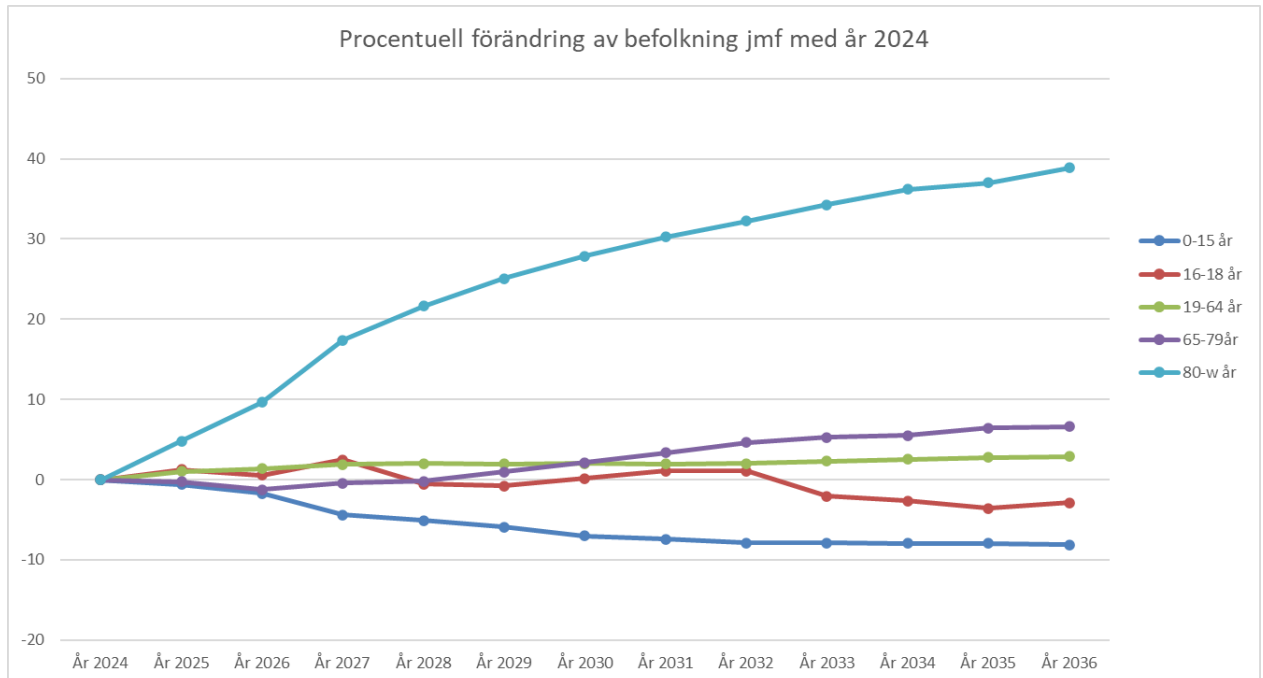
Inför arbetet med *Mål och budget 2027 och plan för 2028–2029* har en befolkningsprognos utarbetats med hjälp av SCB. Prognosen baseras på befolkningen i Luleå kommun per november 2025 och ska användas som grund för beräkningen av kommunens intäkter. Den genomsnittliga befolkningsökningen under de senaste fem åren varit på en nivå på 351 invånare, vilket är ökning med ca 40 invånare jämfört med perioden 2020–2024. Till *Mål och budget 2027 med plan 2028–2029* föreslås befolkningen öka med 450 personer år 2027, 500 personer år 2028 och 550 personer år 2029. Prognosen överensstämmer dock inte med den långsiktiga visionen om att kommunen ska ha 100 000 invånare år 2040. Målet är att befolkningen ska öka ytterligare efter 2029. Barnafödandet är fortsatt lågt men utvecklingen ser bättre ut än tidigare år. Trots lågt barnafödande i Luleå kommun förväntas industrins planer leda till en befolkningsökning.



SCB:s prognos visar förändringar i åldersgrupper som påverkar flera verksamhetsområden. Åldersgruppen 80+ kommer att öka med 39 procent fram till år 2036 jämfört med befolkningssiffran för år 2024. För åldersgrupperna 0–15 år och 16-18 år ses en minskning mellan jämförda år med -8 procent respektive -



3 procent. I åldersgrupperna 19–64 år och 65–79 år ses en ökning med 3 procent respektive 7 procent. Det är en liknande utveckling som i övriga riket.



## Ekonomi

Förvaltningars/nämnders kommunbidrag för åren 2027–2029 baseras på *Mål och budget 2026 med plan 2027–2028*. Budgeten har räknats upp med ett prisindex, (vilket ses i avsnittet förslag till prisuppräknings), för att täcka delar av verksamheternas prisökningar under kommande år. En demografisk modell kopplat till befolkningsstruktur ingår för socialnämnden, barn- och utbildningsnämnden samt arbetsmarknads- och gymnasienämnden. Budget för ökade driftkostnader kopplade till exploatering av nya områden tas fram via en fastställd volymmodell. I budgeten finns även kostnader för löneökningar med, detta anslag finns inom finansförvaltningen och fördelas ut i takt med att löneavtalen blir klara. Pensionskostnaderna är beräknade utifrån KPA's prognos per december, men kommer att räknas om till slutlig budget enligt ny prognos per april. Intäkter av skatt och statsbidrag är beräknat enligt prognos från Sveriges kommuner och regioner (SKR) per februari, men kommer inför beslut om budget uppdateras enligt prognos per april.

I budgetförutsättningarna är räntekostnader, internränta samt avskrivningar oförändrade utifrån beslutad *Mål och budget 2026 med plan 2027–2028*. Dessa poster kommer att räknas om inför slutligt förslag till mål och budget. Procentsatsen för internräntan är oförändrad, dvs 2,75 procent för 2027.

Med utgångspunkt i beslutad *Mål och budget 2026 med plan 2027–2028*, samt de nya beslut som kommunfullmäktige fattade under föregående år, ger nedanstående resultatsammanställning en bild av utfallet när de ovan beskrivna posterna har räknats om.



<b>MKR</b>	<b>År 2027</b>	<b>År 2028</b>	<b>År 2029</b>
Budgeterat resultat i mål och budget 2026 med plan 2027-2028 samt tillkommande beslut under 2026	63	70	70
Resultat inklusive omräkningar ovan	48	24	137

Resultatet förutsätter att nämnderna har en ekonomi i balans. Luleå kommun har ett långsiktigt finansiellt mål om att årsresultatets andel av skatt och statsbidrag ska vara minst 1–3 procent. För att uppnå kommunens finansiella mål behöver resultatet ligga på en nivå mellan 65 och 196 miljoner kronor år 2027.

### Förändringar jämfört med föregående års Mål och budget 2026 med plan 2027–2028

Fördelningen av kommunbidraget mellan nämnderna ses i tabellen nedan:

<b>Driftbudget, mkr</b>	<b>År 2026</b>	<b>År 2027</b>	<b>År 2028</b>	<b>År 2029</b>
KS/Kommunstyrelseförvaltningen	262	263	269	271
KS/Räddningstjänst	87	88	93	94
KS/Kollektivtrafik	185	191	197	202
Arbetsmarknad- och gymnasienämnd	490	493	495	500
Barn- o utbildningsnämnd	1 965	1 956	1 987	1 961
Kultur o fritidsnämnd	409	413	421	427
Miljö- och byggnämnd	33	33	34	34
Socialnämnd	2 293	2 345	2 395	2 440
Infrastruktur- och servicenämnd	439	445	464	478
Kommunrevisionen	3	3	3	3
Valnämnd	4	2	2	2
Överförmyndarnämnd	13	13	13	14
<b>Summa nämnder</b>	<b>6 182</b>	<b>6 246</b>	<b>6 372</b>	<b>6 426</b>

I fördelningen ingår prisuppräkningsförslag för samtliga nämnder enligt tabell i avsnittet förslag till prisuppräkning. Demografitillägg/avdrag till socialnämnden, barn- och utbildningsnämnden och arbetsmarknads- och gymnasienämnd ingår enligt tabell i avsnittet förslag till demografitillägg/avdrag samt en kompensation för volymmodell till infrastruktur- och servicenämnden. Fördelade medel enligt finansieringsprincipen ingår i KS/kommunstyrelseförvaltningens, barn- och utbildningsnämndens, arbetsmarknads- och gymnasienämnden samt socialnämndens kommunbidrag för år 2027 och 2028.



### Förslag till prisuppräknig

	År 2026	År 2027	År 2028	År 2029
KS/ Kommunstyrelseförvaltningen	3,7	3,7	5,0	5,1
KS/ Räddningstjänsten	0,7	0,8	1,2	1,4
KS/ Kollektivtrafiken	3,6	4,8	6,4	7,5
varav LLT	3,6	3,8	4,4	4,5
varav Länstrafiken	0,0	1,0	2,0	3,0
Arbetsmarknads- och gymnasienämnden	6,1	6,0	6,7	6,8
Barn- och utbildningsnämnden	15,8	16,0	19,3	19,9
Kultur- och fritidsnämnden	5,8	5,9	7,2	7,4
Miljö- och byggnadsnämnden	0,5	0,4	0,4	0,2
Socialnämnden	17,9	17,4	20,5	20,2
Infrastruktur- och servicenämnden	7,0	8,1	11,3	12,7
Valnämnden	0,0	0,0	0,0	0,0
Överförmyndarnämnden	0,2	0,2	0,2	0,2
Kommunrevision	0,1	0,0	0,0	0,0
<b>Total, mkr</b>	<b>61,5</b>	<b>63,3</b>	<b>78,2</b>	<b>81,4</b>

Prisuppräknigen är baserad på utfall år 2025 för respektive nämnd, kontoklass 3 – intäkter, 5 - kostnader för arbetskraft, (ej arvoden) samt kontoklass 8 – Finansiella intäkter och kostnader exkluderas från utfall. Resterande kontoklasser ingår som underlag i prisuppräknigen. Utfallet för nämnden fördelas på huvudverksamhet, lokalhyra, lokalvård, IT-avgifter och telefon, arvoden samt övriga kostnader och räknas sedan upp med index (kpif, pkv mfl) från Skr's cirkulär 26:12 som kom den 26:e februari år 2026. Prisuppräknigen kommer att uppdateras efter de index som SKR publicerar i skatteunderlagsprognosen per april.



### Förslag till demografitillägg/avdrag

Demografitillägg/avdrag, tkr	År 2027	År 2028	År 2029
<i>Socialnämnden:</i>			
År 2027	33 303	33 303	33 303
År 2028 prel		28 493	28 493
År 2029 prel			33 770
<b>Tot</b>	<b>33 303</b>	<b>61 796</b>	<b>95 566</b>
<i>Barn- och utbildningsnämnden:</i>			
År 2027	-18 783	-18 783	-18 783
År 2028 prel		-4 619	-4 619
År 2029 prel			-15 712
<b>Tot</b>	<b>-18 783</b>	<b>-23 402</b>	<b>-39 114</b>
<i>Arbetsmarknads- och gymnasienämnden:</i>			
År 2027	4 951	4 951	4 951
År 2028 prel		-5 254	-5 254
År 2029 prel			-810
<b>Tot</b>	<b>4 951</b>	<b>-303</b>	<b>-1 113</b>



## Investeringar

Utgångspunkterna för förvaltningarnas behov av investerings- och exploateringsbudget för 2027–2029 visar planeringen kopplade till olika byggnader och anläggningar, flera delar bygger på tidigare fattade beslut. Förvaltningarnas behov av investeringar 2027 är enligt tabellen nedan 1 512 mkr. Kommunen väljer att göra en stor satsning på barn och unga under planperioden, dels i form av både skolbyggnader och sporthallar, dels lekplatser och säkra skolvägar. Även satsning mot äldre och funktionsnedsatta finns inom planperioden så som ett nytt vård- och omsorgsboende, men även nya gruppboenden. I planeringen finns även en Ribbstation i Sörbyarna.

Nedanstående behov har förvaltningarna inkommit med när det gäller investeringar.

Investeringsplan 2027-2031	2027	2028	2029	2030	2031
KS/Kommunstyrelseförvaltningen, exkl VA	20 300	15 200	55 200	10 200	10 200
Valnämnden	300	300	300	300	300
Arbetsmarknad- och gymnasienämnd	1600	1600	1600	1600	1600
KS/Räddningstjänst	11 150	33 115	3 250	5 100	18 850
Barn- och utbildningsnämnd	167 300	325 300	284 800	195 800	256 800
Kultur- och fritidsnämnd	53 350	72 900	49 000	86 100	59 600
Miljö- och byggnadsnämnd	500	500	0	0	0
Socialnämnd	59 000	189 000	39 000	39 000	10 000
Infrastruktur- och servicenämnden	588 000	460 050	345 450	301 950	302 950
Gemensamt, service och support samt IT	61 500	62 500	54 500	53 500	54 500
Infrastruktur- drift och underhåll	104 600	96 650	82 950	79 950	79 950
Infrastruktur nyinvestering	44 900	20 900	18 000	18 500	18 500
Fastigheter	377 000	280 000	190 000	150 000	150 000
varav Hertsöskolan inkl. sporthall, bibliotek, fritidsgård	11 000				
varav skolstruktur Gammelstad	135 000	90 000			
varav Tunaskolan	40 000				
<b>Summa skattefinansierade investeringar exkl exploatering</b>	<b>901 500</b>	<b>1 097 965</b>	<b>778 600</b>	<b>640 050</b>	<b>660 300</b>
<b>Summa exploatering exkl VA (från kommunstyrelseförvaltningen)</b>	<b>292 198</b>	<b>157 522</b>	<b>105 416</b>	<b>98 550</b>	<b>30 000</b>
<b>SUMMA SKATTEFINANSIERADE INVESTRINGAR</b>	<b>1 193 698</b>	<b>1 255 487</b>	<b>884 016</b>	<b>738 600</b>	<b>690 300</b>
<b>Summa VA-avgiftsfinansierade investeringar (från infrastruktur- och servicenämnden)</b>	<b>223 400</b>	<b>216 400</b>	<b>221 500</b>	<b>198 200</b>	<b>150 650</b>
<b>Summa VA-exploatering (från kommunstyrelseförvaltningen)</b>	<b>94 927</b>	<b>64 176</b>	<b>50 677</b>	<b>4 300</b>	<b>0</b>
<b>SUMMA VA-AVGIFTSFINANSIERADE INVESTRINGAR</b>	<b>318 327</b>	<b>280 576</b>	<b>272 177</b>	<b>202 500</b>	<b>150 650</b>
<b>SUMMA INVESTERINGAR KOMMUNEN</b>	<b>1 512 025</b>	<b>1 536 063</b>	<b>1 156 193</b>	<b>941 100</b>	<b>840 950</b>

Nedan visas belopp för investeringar i beslutad Mål och budget 2026 med plan för 2027–2028.

Investeringsplan 2026-2028 (tkr)	Planerade investeringar år 2026-2028		
	År 2026	År 2027	År 2028
Summa skattefinansierade investeringar	1 224 300	1 283 100	1 293 815
servicenämnden)	270 000	206 950	237 800
VA-exploatering (från kommunstyrelseförvaltningen)	69 150	182 200	25 550
<b>Totalt VA-avgiftsfinansierade investeringar</b>	<b>339 150</b>	<b>389 150</b>	<b>263 350</b>
<b>SUMMA INVESTERINGAR KOMMUNEN</b>	<b>1 563 450</b>	<b>1 672 250</b>	<b>1 557 165</b>



**Kontakt:**

Vid eventuella frågor om planeringsförutsättningarna kontakta kommunstyrelseförvaltningens ekonomikontor:

Sofie Cajander Sehlstedt [sofie.cajander.sehlstedt@lulea.se](mailto:sofie.cajander.sehlstedt@lulea.se)

Anna Carlénius [anna.carlenius@lulea.se](mailto:anna.carlenius@lulea.se)

## Svar på Motion (C) om att ta fram en trafikplan för Luleå centrum inkl. bussfilssystem.

Ärendenr 2026/202-1.1.1.5

### Infrastruktur- och serviceförvaltningens förslag till beslut

Infrastruktur- och servicenämnden rekommenderar kommunfullmäktige att besluta att bifalla motionens punkt 1 och 2 om att ta fram en trafikplan för centrum, att genomföras efter att det nya tematiska tillägget (trafikstrategi) för det övergripande transportsystemet har tagits fram, i enlighet med Planeringsstrategi för Luleå kommun 2023–2026 samt bifalla motionens punkt 3 om analys och förslag till implementering av bussfilssystem, under förutsättning att 400 tkr tillförs infrastruktur- och servicenämnden.

### Sammanfattning av ärendet

Arne Nykänen (C) och Anne-Lie Ottosson (C) har lämnat in en motion om att ta fram en trafikplan för Luleå centrum. Motionen har väckts vid kommunfullmäktiges sammanträde 2025-11-17, § 202.

I motionen föreslår Centerpartiet att:

- Luleå kommun tar fram en trafikplan för centrum som omfattar gång-, cykel-, kollektiv- och biltrafik.
- Trafikplanen kopplas till kommunens mål för hållbarhet, tillgänglighet och attraktiv stadskärna.
- Planen ska innehålla analys och förslag till implementering av bussfilssystem som säkerställer snabb och effektiv kollektivtrafik.

### *Infrastruktur- och serviceförvaltningens förslag till svar*

Samhällsomställningskontoret har utifrån gällande Planeringsstrategi för Luleå kommun 2023–2026 (bilaga), samt workshops om trafik med samhällsbyggnadsutskottet (SBU) under 2025, påbörjat arbetet med att ta fram en Trafikstrategi där också infrastruktur- och serviceförvaltningen deltar i arbetet. Trafikstrategin ska ersätta trafikstrategiavsnittet i den kommunövergripande översiktsplanen från 2021 och behöver således omfatta hela kommunens geografi, vara trafikslagsövergripande och förvaltningsövergripande. Arbetet inkluderar dialog med Luleå Lokaltrafik AB (LLT), Länstrafiken och Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten (RKM), så att förankring av problembild, målsättningar och insatsområden inom kollektivtrafikområdet säkerställs.

Med hänvisning till påbörjat arbete med att ta fram en trafikstrategi i enlighet med Planeringsföreskrifter 2023–2026, föreslår infrastruktur- och serviceförvaltningen att infrastruktur- och servicenämnden beslutar rekommendera

kommunfullmäktige besluta att bifalla motionens punkt 1 och 2 om att ta fram en trafikplan för centrum, efter det att det nya tematiska tillägget (trafikstrategi) för det övergripande transportsystemet har tagits fram, i enlighet med beslutet i Planeringsstrategi för Luleå kommun 2023–2026.

Motionens punkt 3 är en åtgärd, som enligt motionärerna, bedöms leda till snabb och effektiv kollektivtrafik. Bussfilssystem som kortar restiderna med buss på strategiskt viktiga sträckor ger incitament för fler att välja buss före bil och kan vara en effektivare klimatåtgärd än exempelvis ökad turtäthet. När det gäller analys och förslag till implementering av bussfilssystem behöver en utredning göras. I en sådan utredning behöver slutligt förslag till åtgärder baseras på bedömningar om vilka åtgärder som ger mest nytta i trafikmiljön.

Exempel på åtgärder för att åstadkomma prioritering av kollektivtrafiken är signalprioritering eller omfördelning av befintligt gaturum. Utredningens förslag på åtgärder behöver innehålla motiv till val av lokalisering av åtgärder, beskrivning av genomförande, utformning och finansiering. Bedömd kostnad för ovan beskrivna utredning är ca 400 000 kr. Infrastruktur- och serviceförvaltningen föreslår infrastruktur- och servicenämnden rekommendera kommunfullmäktige besluta att ge infrastruktur- och servicenämnden i uppdrag att, i samband med framtagandet av trafikplanen för centrum, utreda, analysera och föreslå implementering av ett bussfilssystem i enlighet med motionens punkt 3. Uppdraget förutsätter att medel för utredningen, 400 000 kronor, tillförs infrastruktur- och servicenämnden. Om medel inte tillförs ISN föreslår ISF avslag av motionens punkt 3.

### **Dialog**

Dialog har förts internt inom infrastruktur- och serviceförvaltningen samt med samhällsomställningkontoret, kommunstyrelseförvaltningen.

### **Beslutsunderlag**

- Planeringsstrategi för Luleå kommun 2023–2026 (bilaga)
- Motion (C) om att ta fram en trafikplan för Luleå centrum, KLF Hid: 2025.11734 (bilaga)

Marianne Kallin  
Avdelningschef infrastruktur

### **Beslutet skickas till**

Kommunstyrelseförvaltningens kansli  
Motionärerna  
Infrastruktur- och serviceförvaltningens ledningsgrupp

### **Motion om att ta fram en trafikplan för Luleå centrum**

En väl fungerande trafikplanering är avgörande för att skapa en attraktiv, trygg och tillgänglig stadskärna. I dag saknar Luleå kommun en samlad trafikplan för centrum. Det leder till att olika beslut riskerar att fattas utan helhetssyn, vilket kan skapa otydlighet för både boende, besökare, näringsidkare och pendlare.

En tydlig trafikplan skulle ge struktur och långsiktighet i hur gång-, cykel-, kollektiv- och biltrafik ska samspela i centrum. Den bör också behandla frågor som parkering, varutransporter, tillgänglighet för personer med funktionsvariationer och hur trafiken kan bidra till en mer hållbar stadsmiljö.

Av särskild vikt är ett trafiksystem som möjliggör snabb och effektiv kollektivtrafik. Bussfilsystem som kortar restiderna med buss på strategiskt viktiga sträckor ger incitament för fler att välja buss före bil och kan vara en effektivare klimatåtgärd än exempelvis ökad turtäthet.

Centerpartiet föreslår att:

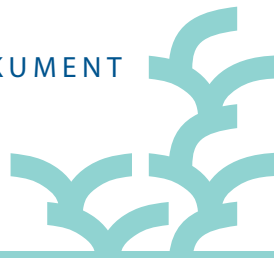
- Luleå kommun tar fram en trafikplan för centrum som omfattar gång-, cykel-, kollektiv- och biltrafik.
- trafikplanen kopplas till kommunens mål för hållbarhet, tillgänglighet och attraktiv stadskärna.
- planen ska innehålla analys och förslag till implementering av bussfilsystem som säkerställer snabb och effektiv kollektivtrafik.

Luleå 2025-11-14

Arne Nykänen, Centerpartiet

Anne-Lie Ottosson, Centerpartiet





# Planeringsstrategi för Luleå kommun

gäller mandatperioden 2023-2026



*Antagen av Kommunfullmäktige 2023-05-22 §155*

## Innehåll

Inledning.....	2
Syfte.....	3
Ändrade planeringsförutsättningar.....	3
Aktualitetsbedömning av översiktsplanen.....	9
Inriktning för översiktsplanering under mandatperioden 2023-2026.....	12

Bilaga 1. Länsstyrelsens planeringsunderlag september 2021

Bilaga 2. Undersökning av kommunala planeringsförutsättningar

---

<b>Dokumenttyp</b>	<b>Ärendenr</b>	<b>Fastställd</b>	<b>Giltighetstid</b>
Program	2022/1128	2023-05-22 § 115	2023-2026
<b>Dokumentansvarig</b>	<b>Senast reviderad</b>	<b>Beslutsinstans</b>	<b>Dokument gäller för</b>
AnneLie Granljung	-	Kommunfullmäktige	Alla förvaltningar

## Inledning

Luleås översiktsplan, Program till Vision Luleå 2040, antogs av Kommunfullmäktige i september 2021. I april 2020 ändrades Plan- och bygglagens tredje kapitel. Det nya är att kommunfullmäktige varje mandatperiod ska göra en aktualitetsprövning av gällande översiktsplan genom att anta en planeringsstrategi. Detta ska göras senast 24 månader efter ordinarie val.

Syftet med lagändringen är att kommunens översiktsplanering ska bedrivas kontinuerligt, vara framåtsyftande och att översiktsplanen ska hållas aktuell. Planeringsstrategin är ett nytt verktyg för detta. Den ersätter tidigare krav på att kommunfullmäktige minst en gång varje mandatperiod ska pröva om översiktsplanen är aktuell. Planeringsstrategin ska medverka till en ökad kontinuitet.

Planeringsstrategin i sig innebär dock ingen ändring av översiktsplanen utan ska enbart tala om vad kommunen ska fokusera på i översiktsplaneringen och om det finns delar av planen som behöver ändras. Det kan till exempel handla om att kommunen i planeringsstrategin anger att det finns ett behov av att se över den kommunomfattande översiktsplanen, eller att översiktsplanens detaljeringsgrad behöver ändras för en viss del av kommunen. Det kan också handla om att delar av den befintliga planen behöver ändras för att tillgodose ett visst allmänt intresse, exempelvis vindkraft, strandskydd, grönområden, kulturmiljö, eller utbyggnad av kommunikationsleder.

I planeringsstrategin ska kommunen fokusera på de strategiska frågor som leder mot målen i kommunens vision med utvecklingen av den fysiska miljön. Genom att jobba kontinuerligt med strategin kan kommunen fånga de ändrade planeringsförutsättningar som sker och beskriva prioriteringar och satsningar i kommunens fortsatta översiktsplanering. Planeringsstrategin kan därför ändras från det att den antagits och fram till nästa ordinarie val. Det är upp till kommunen att bestämma vilka delar som ska ändras.

Kommunen är skyldig att ha en aktuell översiktsplan. Om kommunen inte antar en planeringsstrategi inom avsett tidsintervall anses översiktsplanen i sin helhet vara inaktuell, det vill säga även inklusive eventuella ändringar för en viss del av kommunen och tillägg avseende ett visst allmänt intresse. Detta gäller första gången efter 11 september 2024.

Om kommunen varken antagit en planeringsstrategi eller en ny översiktsplan, som har vunnit laga kraft, inom två år efter ett ordinarie val måste kommunen påbörja arbetet med att ta fram en ny översiktsplan.

## Syfte

Planeringsstrategin ska vara ett verktyg för politiska prioriteringar. Den beskriver i vilken utsträckning översiktsplanen är aktuell i förhållande till vissa krav i plan- och bygglagen. Det vill säga, om översiktsplanen ger tillräckligt stöd och avsedd vägledning för beslut angående mark- och vattenanvändning och för den byggda miljön.

Planeringsstrategin visar också på de viktigaste frågorna som är aktuella just nu och som behöver hanteras inom kommande mandatperiod. Den beskriver vad kommunen ska fokusera på i översiktsplaneringen de närmaste åren.

## Ändrade planeringsförutsättningar

Arbetet med planeringsstrategin har omfattat en analys och en bedömning av översiktsplanens samtliga dokument och aktuellt planeringsunderlag.

En arbetsgrupp bestående av tjänstepersoner från Samhällsutvecklingsenheten på Kommunstabens samt från sektionerna Plan, Exploatering och Landskap och Trafik på Stadsbyggnadsförvaltningen har planerat och genomfört arbetet. Kommunens förvaltningar och bolag har varit delaktiga i arbetet genom att bidra med underlag.

Till översiktsplanen, Program till Vision Luleå 2040, hör även den digitala mark- och vattenanvändningskartan samt följande dokument:

- Fördjupad översiktsplan (FÖP) för Bensbyn, antagen 2016-01-25
- Utvecklingsplan för Råneå, antagen 2018-02-26
- Tematiskt tillägg till översiktsplanen "Landsbygdsutveckling i strandnära läge" (LIS), antagen 2021-09-27



Figur 1. Översiktsplanens dokument

Inför kommunens arbete med planeringsstrategi ska Länsstyrelsen enligt 3 kap. 26 § plan- och bygglagen (PBL), i ett underlag till kommunen redovisa sådana statliga och mellankommunala intressen som kan ha betydelse för översiktsplanens aktualitet. Länsstyrelsen i Norrbotten har överlämnat sitt planeringsunderlag till kommunen i september 2022.

Planeringsstrategin omfattar även en undersökning av vilka kommunala planeringsunderlag eller annan relevant information som tillkommit eller ändrats sedan översiktsplanen och tillhörande fördjupningar och tillägg upprättats. Kommunens förvaltningar och bolag har redovisat förändringar i vår omvärld och i vår närhet, som bedöms påverka översiktsplanens syfte och innehåll. Det handlar till exempel om pågående samhällsutveckling, politiska beslut, ändrade förutsättningar, samt andra faktorer som påverkar.

Här följer en sammanfattning av nya eller förändrade planeringsförutsättningar som bedöms kunna påverka ställningstaganden i översiktsplanen när det gäller hur mark- och vattenområden ska användas eller hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras. Sammanfattningen omfattar både Länsstyrelsens planeringsunderlag och underlag från kommunens förvaltningar och bolag.

Länsstyrelsens planeringsunderlag redovisas i sin helhet i *Länsstyrelsens sammanställning, bilaga 1*. Planeringsunderlag från kommunens förvaltningar och bolag redovisas i sin helhet i *Undersökning av kommunala planeringsförutsättningar, bilaga 2*.

#### *Förändringar i lagar*

Sedan 2018 har en mängd ändringar i lagar och förordningar inom detaljplanering och bygglov skett. I januari 2018 började ett nytt sjätte kapitel i miljöbalken att gälla. Tillägget innebär en del förändringar för miljöbedömningar av planer som upprättas enligt plan- och bygglagen. Den 1 april 2020 ändrades bland annat vissa bestämmelser i 3 kap. Plan- och bygglagen som handlar om översiktsplanering. Arbetet med revideringen av Luleås översiktsplan startades 2017. Med anledning av detta har då gällande Plan- och bygglag samt Miljöbalk tillämpats i arbetet.

#### *Säkerhetsskydd*

Sveriges säkerhet omfattar sådant som är av grundläggande betydelse för Sverige. Exempelvis omfattas det militära och civila försvaret, den nationella ekonomin, de brottsbekämpande myndigheterna, domstolarna och sådana leveranser av bland annat livsmedel, elkraft, dricksvatten och drivmedel som är nödvändiga för samhällets funktionalitet.

Rysslands invasionskrig av Ukraina har i grunden förändrat säkerhetsläget i vårt närområde. Det har gett flera effekter, den tydligaste är prisutvecklingen på energi och bränslen. Det är nu ännu viktigare än tidigare att beakta aspekter på säkerhetsskydd när planering för samhällets infrastrukturer och funktioner som energi, vatten och kommunikationer sker. Även konsekvenser i form av ökat behov av energieffektiviseringar och en ökad inhemsk produktion av förnybar energi påverkar samhällsplaneringen.

### *Den gröna omställningen*

I Norrbotten och Västerbotten investeras just nu mångmiljardbelopp för utveckling och omställning av industrin. Northvolt bygger en ny batterifabrik i Skellefteå, H2GS planerar ett helt nytt stålverk i Boden, byggnationerna av vindkraft i Markbygden i Piteå pågår och i Malmfälten sker utveckling av gruvverksamheten.

I Luleå innebär den gröna omställningen en utveckling av befintliga verksamheter och nyetableringar. Under det senaste året har SSAB meddelat att de kommer ställa om sin produktion och bygga ett helt nytt stålverk i Luleå Industripark. LKAB planerar att bygga en produktionsanläggning inom samma område, ett projekt som heter ReeMAP. Utvecklingen inom Luleå Industripark kommer att ha stor betydelse för all fysisk planering i Luleå.

Näringslivets omställning och utveckling tydliggör behovet av samhällsutveckling ur flera perspektiv: Behovet av bostäder på kort och lång sikt med tillhörande infrastruktur och tillgång till samhällsservice i form av skolor, förskolor, kultur och idrott. Men även utveckling av det övergripande transportsystemet och kommunikationer, tillgång till och produktion av energi samt tillgång till mark för omlokalisering och nyetablering av verksamheter kommer att påverkas av näringslivets omställning.

Samtidigt inleds Sveriges största muddringsprojekt Malmporten. Behovet av att säkerställa tillgängliga ytor för omlokalisering av Cementa och isbrytarna är en fråga som också behöver utredas.

### *Bostadsförsörjning*

Översiktsplanen tillgodoser kraven på bostadsförsörjning, infrastruktur och samhällsservice som följer av den gröna omställningen. Översiktsplanens genomförande behöver dock tydliggöras för att underlätta prioritering och samordning av investeringar och resurser hos kommunala förvaltningar och bolag.

### *Landsbygderna*

Luleå antog ett nytt bostadsförsörjningsprogram i juni 2022. Programmet redovisar bland annat att det finns en efterfrågan på bostäder på landsbygderna och att möjligheterna att bo på landsbygden ska främjas. Ökat bebyggelsestryck på kommunens landsbygder ställer krav på förbättrade planeringsunderlag (se Gestaltad livsmiljö) och programmet anger vidare att en fördjupad planering för byggande på landsbygden bör ske.

För Bensbyn (FÖP Bensbyn) saknas underlag för grönplan, kulturmiljö och dagvatten samt en fördjupad analys av brukningsvärd jordbruksmark. Möjligtvis kan föreslagen förtätning vara för hög jämfört med vad som anges i översiktsplanen. Den framtida utvecklingen av Antnäs och Alvik behöver hanteras i samband med pågående planering av Norrbotniabanan (se Transportsystemet i samhällsplaneringen). Detta kan komma att resultera i en eller flera fördjupningar.

Planen för Landsbygdsutveckling i strandnära lägen (LIS) syftar till att ge möjlighet för dispens från strandskyddet för utveckling av landsbygden. Nuvarande LIS-områden har inte gett önskat resultat gällande ny bostadsbebyggelse eller utveckling av verksamheter. Behov

finns av att göra en översyn av tidigare utpekade områden samt utreda nya LIS-områden. LIS-planen behöver omarbetas. Bland annat behöver miljömålen beaktas och planen bör kompletteras med en strategisk miljöbedömning, vilket saknas i gällande plan.

#### *Transportsystemet i samhällsplaneringen*

Trafikverket har genomfört en översyn av riksintressen för kommunikationer för olika trafikslag. I augusti 2020 antogs nya kriterier för vilka anläggningar som bedöms vara av riksintresse. Trafikverket bedömer att vissa förändringar kommer att ske jämfört med nuvarande utpekanden. Vissa riksintressen kommer då att tas bort och andra tillkommer. Trafikverket arbetar även med att ta fram en precisering för riksintresset Luleå flygplats.

Länsstyrelsen påpekar att det förändrade omvärldsläget (se Den gröna omställningen) innebär ett ökat behov av mellankommunal samverkan kopplat till resor och transporter. Utvecklingen i Luleå och i regionen utmanar kapaciteten på vägar och järnvägar, bland annat väganslutning mot Luleå hamn och Malmbanan på sträckan Luleå-Boden. I samband med ökad tågtrafik och ökade godstransporter med tåg behöver rekommenderade säkerhetsavstånd för transporter av farligt gods till bostäder eller andra samhällsviktiga funktioner säkerställas.

Luleå kommun har initierat ett arbete för att utreda transportsystemets nytta och behov av prioriteringar.

#### *Förändrat resande*

Luleå kommun följer resandet i kommunen genom återkommande resvaneundersökningar. Den senaste undersökningen genomfördes under corona-pandemin 2020 och visade på en förändring i resandet. En tydlig påverkan kunde ses gällande val av färdmedel under pandemin, där antalet bussresenärer minskade och användandet av bil ökade. Samtidigt visade undersökningen att en majoritet av luleborna anser att det är viktigt att kommunen satsar på cykel- och gångtrafik samt busstrafik.

Luleå kommun behöver fortsätta att följa hur resvanorna utvecklas i förhållande till översiktsplanens ambitioner.

#### *Norrbotniabanan*

Norrbotniabanan är en 27 mil lång ny kustnära järnväg mellan Umeå och Luleå för snabbare, säkrare och mer miljövänliga resor och transporter. Norrbotniabanan stärker samhällsutvecklingen och näringslivets konkurrenskraft. Norrbotniabanan i sin helhet finns med i den nationella infrastrukturplanen (juni 2022) vilket innebär att Trafikverket kan fortsätta sin planering för Norrbotniabanan på sträckan från Skellefteå ända fram till Luleå.

Arbetet med järnvägsplanen, som nu inleds, innebär ett nytt ställningstagande där en utredningskorridor för Norrbotniabanan fastställs. Idag finns två utredningskorridorer utpekade. Luleå kommun har i översiktsplanen förordat den östliga korridoren, även om både den västliga och östliga korridoren finns redovisade. Så behöver det vara till dess att en linje är fastställd av Trafikverket.

Översiktsplanen hanterar Norrbotniabanan och dess konsekvenser på en översiktlig nivå. Inför Trafikverkets arbete med järnvägsplan kommer mer detaljerade frågor behöva utredas av kommunen. Det handlar bland annat om infarten till Luleå, stationslägen, resecentrum, etc. samt kringliggande infrastruktur, bebyggelseutveckling och dess konsekvenser.

#### *Kraftförsörjning*

De industriella satsningar som är på gång i regionen är mycket elintensiva. Nya 130 kV ledningar samt nya 400 kV ledningar mellan Svartbyn och Luleå industripark planeras och utreds. Dialog mellan Svenska kraftnät, Vattenfall och Luleå kommun sker regelbundet. Eventuellt finns behov av att reservera mark för framtida el-infrastruktur. Flera initiativ för havsbaserad vindkraft utreds i eller nära kommunen. Ytterligare elproduktion genom andra tekniker, så som vätgas eller solkraft, behöver utredas. Behovet av energi aktualiserar behovet av mark för distribution, produktion och lagring av energi.

#### *Mark för verksamheter*

Möjligheten att erbjuda mark för nya verksamheter som vill etablera sig i Luleå eller för befintliga verksamheter som vill expandera är begränsad. Bristen på tillgänglig mark för etableringar bedöms öka till följd av samhällsomställningen och industrins gröna omställning.

Översiktsplanen redovisar nya områden för verksamheter men dessa är inte genomförbara i närtid. Exploatering av dessa områden är beroende av beslut om Norrbotniabanans korridorer och investeringar i vatten- och avloppsnätet. En utredning av nya verksamhetsområden behöver därför tas fram.

#### *Lokal, regional och nationell samverkan*

Industrins gröna omställning och den snabba samhällsutveckling som den innebär ställer krav på ökad samverkan och förändrade arbetssätt. Under 2022 har flera former för samverkan utvecklats mellan kommuner, myndigheter och näringsliv. Detta har bland annat resulterat i ökad samverkan och dialog i tidigt skede mellan nationella, regionala och lokala aktörer avseende infrastruktur för energi och transporter samt projekt för boende på landsbygd, kompetensförsörjning och hållbara markanvisningar.

Luleå och Boden samverkar inom områdena kompetensattraktion, bostäder och livsmiljöer, kommunikation och infrastruktur. Landshövdingen har tagit initiativ till dialog mellan företag, myndigheter och kommuner i AGON (Accelererad Grön Omställning i Norrbotten).

#### *Gestaltad livsmiljö*

Riksdagen antog 2018 ett övergripande mål för gestaltad livsmiljö: *"Arkitektur, form och design ska bidra till ett hållbart, jämlikt och mindre segregerat samhälle med omsorgsfullt gestaltade livsmiljöer, där alla ges goda förutsättningar att påverka utvecklingen av den gemensamma miljön."* Kommunerna har genom sitt kommunala planeringsansvar en avgörande och betydande roll i gestaltandet och förvaltandet av landets livsmiljöer.

Gestaltad livsmiljö behandlar exempelvis arkitektur och form, kulturarv och kulturmiljöer, landskapsgestaltung och konst. Översiktsplanen är inte tillräckligt vägledande avseende gestaltad livsmiljö eller för att hantera våra kulturmiljöer. Stadsbyggnadsförvaltningen har

ett pågående uppdrag att ta fram en arkitekturpolicy. Det finns behov av att utreda kulturmiljöer och utveckla resonemang gällande gestaltningen av våra livsmiljöer både inom stadsbygden och på landsbygden.

#### *Miljö kvalitetsnormer*

Av översiktsplanen ska framgå hur kommunen avser uppfylla gällande miljö kvalitetsnormer (3 kap. 4 § PBL). Det ska framgå om det finns risk för att överskrida miljö kvalitetsnormerna eller inte. Översiktsplanen kan på så sätt ge vägledning för efterkommande beslut vad gäller exempelvis detaljplaner, bygglov eller förhandsbesked.

Det är viktigt att översiktsplanen ger en helhetsbild över samlade utmaningar och åtgärdsbehov rörande vattenkvalitet, inklusive dricksvatten, samt vilka åtgärder som behöver prioriteras i samband med den fysiska planeringen för att bibehålla nuvarande vattenstatus. Planen ska dessutom inte försämra förutsättningarna för rådande miljö kvalitetsnormer för vatten.

Vattenmyndigheterna har under 2022 tagit fram ett nytt åtgärdsprogram som ger information om vilka åtgärder som myndigheter och kommuner behöver genomföra för att uppnå miljö kvalitetsnormerna för vatten. Dessa åtgärder är juridiskt bindande och ska årligen rapporteras till vattenmyndigheterna.

Översiktsplanen är inte tillräckligt vägledande avseende miljö kvalitetsnormer för vatten. Det innebär stora utredningsarbeten i varje detaljplan. Genom att ta fram ett bättre planeringsunderlag kan detaljplaneprocessen effektiviseras och kommunen kan säkerställa att miljö kvalitetsnormer följs.

#### *Klimatanpassning*

Boverket tog 2018 fram vägledningen *Hälsa, säkerhet och risker* som handlar om tillämpning av PBL med hänsyn till människors hälsa, säkerhet, och risken för olyckor, översvämning och erosion.

I översiktsplanen bör kommunen redovisa "riskområden" samt hur man avser hantera olika risker, det vill säga om riskerna kan accepteras eller om man avser vidta förebyggande eller andra riskreducerande åtgärder. Ett strategiskt ställningstagande i översiktsplanen ger långsiktighet i kommunens riskhantering och riskvärdering och är ett bra stöd för att hantera riskfrågor i efterföljande detaljplaner, bygglov och övriga tillståndsärenden.

Regeringens mål för klimatanpassning är att utveckla ett långsiktigt hållbart och robust samhälle som aktivt möter klimatförändringar genom att minska sårbarheter och ta tillvara möjligheter. Den 1 augusti 2018 ändrades plan- och bygglagen, PBL (2010:900) 3 kap. 5§. Syftet med ändringen är att förbättra beredskapen i kommunerna för klimatförändringen. Ändringen innebär ett krav att kommunerna i översiktsplanen ska ge sin syn på risken för klimatrelaterade skador på den byggda miljön till följd av översvämning, ras, skred och erosion, samt på hur sådana risker kan minska eller upphöra. I översiktsplanen ska även framgå vilka åtgärder för minskad klimatpåverkan (t.ex. minskade utsläpp av växthusgaser, energieffektivisering) som kommunen planerar.

Samhällets anpassning för minskad klimatpåverkan och till ett förändrat klimat kan påverka användningen av mark- och vattenområden och hur vi hanterar den byggda miljön. Ett intensifierat arbete krävs för att tydliggöra vilka åtgärder som krävs för minskad klimatpåverkan och vilka konsekvenser ett förändrat klimat får för Luleå.

## Aktualitetsbedömning av översiktsplanen

Det händer mycket i regionen och i världen runt omkring oss och detta gör att delar av översiktsplanen snabbt kan bli inaktuella - även om planen bara är något år gammal. Det återkommande arbetet med planeringsstrategin är därför ett bra verktyg för politikerna, vars viljeinriktning ska speglas i kommunens planering.

Prövningen av översiktsplanens aktualitet har gjorts med utgångspunkt från följande frågeställningar. - Ger planen fortfarande vägledning för:

- den avsedda mark- och vattenanvändningen,
- hur den byggda miljön ska användas utvecklas och bevaras,
- hur planen tillgodoser värdena i riksintressen och
- hur gällande miljö kvalitetsnormer följs?

Översiktsplanens samtliga dokument har analyserats utifrån gällande planeringsunderlag och uppfattade förändringar. En sammanfattning av vad som är nytt och vad som hänt efter antagandet visas i figur 2. Där redovisas också en bedömning av dokumentens aktualitet och behov av fortsatt arbete.

### *Översiktsplanen, Program till Vision Luleå 2040*

Översiktsplanen bedöms vara aktuell, såtillvida att den ger tillräcklig vägledning för beslut rörande den avsedda mark- och vattenanvändningen. Den ger också tillräcklig vägledning för utveckling och bevarande av den byggda miljön, men behöver kompletteras med fördjupningar för delar av landsbygden samt tematiskt tillägg för det övergripande transportsystemet. Översiktsplanen bidrar även till att olika riksintressen kan tillgodoses och att gällande miljö kvalitetsnormer kan följas.

Även om översiktsplanen bedöms vara aktuell finns det behov av nya eller uppdaterade planeringsunderlag inom ett antal områden för ökad användbarhet och genomförbarhet, läs mer om detta under *Inriktning för översiktsplanering under mandatperioden*.

### *Utvecklingsplan Råneå*

Utvecklingsplanen (UP Råneå) bedöms vara aktuell, såtillvida att den ger tillräcklig vägledning för beslut rörande den avsedda mark- och vattenanvändningen. Den ger också tillräcklig vägledning för utveckling och bevarande av den byggda miljön.

Utvecklingsplanen bidrar även till att olika riksintressen kan tillgodoses och att gällande miljö kvalitetsnormer kan följas.

Även om utvecklingsplanen bedöms vara aktuell finns behov av nya eller uppdaterade planeringsunderlag inom ett antal områden för ökad användbarhet och genomförbarhet. Läs mer om detta under *Inriktning för översiktsplanering under mandatperioden*.

#### *Fördjupad översiktsplan Bensbyn*

Den fördjupade översiktsplanen (FÖP Bensbyn) bedöms vara inaktuell men fortsätter att gälla till dess att den ersätts av en ny plan eller nya rekommendationer för området.

Bedömningen motiveras med att det saknas vägledning för utveckling av ny bebyggelse. Ett högt bebyggelsetryck i Bensbyn, kommande behov av kraftförsörjning och den framtida Norrleden och dess betydelse för vägtransporter påverkar utvecklingen i Bensbyn samt till viss del även Hällbacken och Dalbo. De olika intressena behöver avvägas och säkerställas i en ny fördjupning för del av Landsbygdsområde Mitt. Landsbygdsområde Mitt är ett område i översiktsplanen som bland annat omfattar Bensbyn, Rutvik, Brändön, Persön och Ängesbyn.

#### *Landsbygdsutveckling i strandnära lägen (LIS), tematiskt tillägg*

LIS-planen bedöms vara delvis aktuell och fortsätter att gälla till dess att den ersätts av en ny plan. Med "delvis aktuell" menas att den utveckling som kommunen avsåg med LIS-planen vid framtagandet 2013 inte har genomförts fullt ut eller gett önskad effekt för landsbygdsutvecklingen.

LIS-planen är ett av flera verktyg för landsbygdsutveckling och bör hanteras i ett större sammanhang. De LIS-områden som pekas ut i nuvarande plan behöver succesivt utgå eller aktualiseras och nya LIS-områden behöver tas fram i samband med en fördjupad planering för delar av landsbygden.

Dokument	Antagande	Hämt sedan antagande	Aktuell eller ej	Motivering	Inriktning för kommunens fortsatta arbete
ÖP	2021	Nationella, regionala och lokala mål Samhälls-utveckling Planerings- underlag Förändrade riksintressen Förändrad lagstiftning	Ja	Översiktsplanen bedöms utgöra den vägledning och stöd som är dess funktion men resonemang kan behöva fördjupas och planeringsunderlag kompletteras.	Nytt tematiskt tillägg för det övergripande transportsystemet Nya fördjupningar för delar av landsbygden Underlag för genomförande av översiktsplanen Utredning av mark för verksamheter Utredning av flygplats- och terminalområde Utredning för produktion, distribution och lagring av energi kan eventuellt resultera i behov av tematiskt tillägg Utredning av miljö kvalitetsnormer för vatten Utredning kulturmiljöer Utredning av konsekvenser av ett förändrat klimat Pågående arbete med arkitekturpolicy Pågående arbete med bristanalys av transportsystemet
UP Råneå	2018-02-26	Nationella, regionala och lokala mål Planerings- underlag Förändrad lagstiftning	Ja	UP Råneå bedöms utgöra den vägledning och stöd som är dess funktion men planerings- underlag behöver kompletteras.	Utredning av miljö kvalitetsnormer för vatten Utredning av kulturmiljöer Pågående arbete med arkitekturpolicy
FÖP Bensbyn	2016-01-25	Nationella, regionala och lokala mål Samhälls- utveckling Planerings- underlag Förändrad lagstiftning	Nej	Många frågor behöver utredas, vilket gör att det saknas vägledning för utveckling.	Ny fördjupning av översiktsplanen för Landsbygd Mitt med fokus på Bensbyn
LIS-plan	2021-09-27	Nationella, regionala och lokala mål Planerings- underlag Förändrad lagstiftning	Delvis	Den utveckling som kommunen avsåg med LIS-planen vid framtagandet 2013 har inte genomförts fullt ut eller gett önskad effekt för landsbygds- utvecklingen.	Översyn och revidering i samband med en fördjupad planering för delar av landsbygden

Figur 2. Tabell med en sammanfattande bedömning av aktualitet för översiktsplanen och översiktsplanens fördjupningar och tillägg

## Inriktning för översiktsplanering under mandatperioden 2023-2026

### *Organisation och genomförande*

Kommunens översiktliga planering är kontinuerlig och ständigt pågående. Förändringar i omvärlden både globalt, nationellt, regionalt och lokalt påverkar den strategiska planeringen.

Den kontinuerliga översiktsplaneringen kräver en tydlig organisation som ständigt arbetar med att följa upp, analysera och utveckla det strategiska arbetet med fysisk planering. Dialogen med länsstyrelsen, statliga myndigheter, kommunala bolag och allmänhet är också viktig för översiktsplanearbetet. Under mandatperioden behöver organisationen för den kontinuerliga översiktsplaneringen ses över i syfte att i högre grad bidra till ständiga förbättringar av den strategiska planeringen.

När kommunfullmäktige fattade beslut om att anta översiktsplanen hösten 2021 beslutades även om att flytta genomförandetiden från 2050 till 2040. Förändringen av genomförandetiden tillsammans med industrins utveckling innebär ökade krav på ett effektivt genomförande av översiktsplanen.

Det finns behov av ett samlat underlag för att underlätta prioritering, planering och samordning av investeringar och resurser hos kommunala förvaltningar och bolag för översiktsplanens genomförande. Detta underlag ska tas fram i bred dialog med berörda förvaltningar och kommunala bolag.

### *Fördjupningar, tillägg, utredningar och planeringsunderlag*

I samband med bedömningen av översiktsplanens aktualitet har behov av exempelvis fördjupade utredningar och framtagande av planeringsunderlag identifierats för att utveckla och upprätthålla översiktsplanens aktualitet. Dessa redovisas i tabellen ovan.

Kommunens planering är inte helt fristående utan beroende av andra myndigheters planering och beslut. Flera större projekt och utredningar pågår eller ska starta som särskilt påverkar samhällsutvecklingen under mandatperioden.

- Svenska kraftnät planerar för ny kraftledning 400 kV mellan Svartbyn och Hertsön
- Trafikverket tillsammans med Luleå kommun utreder och planerar Luleå C
- Trafikverket inleder arbetet med åtgärdsvalsstudie för Luleå hamn - E4 (Norrliden)
- Sjöfartsverket inleder genomförandet av Malmporten
- Trafikverket väntas fatta beslut om val av korridor för Norrbotniabanans infart till Luleå och järnvägsplan för Norrbotniabanan tas fram.

### *Transportsystemet*

Luleå kommun har påbörjat arbetet med en bristanalys/utredning av transportsystemet mellan Luleå och Boden. Dessutom behöver transportsystemet i sin helhet analyseras och utredas mer fördjupat. Ett tematiskt tillägg för det övergripande transportsystemet ska tas

fram under mandatperioden. Ovanstående projekt och utredningar är viktiga underlag vid framtagandet av ett sådant tillägg.

#### *Landsbygdsområden*

Samtidigt är det lika viktigt att påbörja arbete med fördjupningar för Landsbygd Syd, det vill säga Sörbyarna med fokus på Antnäs-Alvik eftersom ett stationsläge för Norrbotniabanan finns utpekad i Antnäs. Här behöver kommunen visa på vilken långsiktig utveckling vi ser i området och vilket underlag som finns för ett framtida stationsläge.

Ett liknande arbete initieras också för del av Landsbygdsområde Mitt, med fokus på Bensbyn. Landsbygdsområde Mitt är ett område i översiktsplanen som bland annat omfattar Bensbyn, Rutvik, Brändön, Persön och Ängesbyn. En ny fördjupning skulle ersätta FÖP Bensbyn, som bedöms vara inaktuell. Arbetet behöver ske i nära samverkan med Trafikverket, avseende en åtgärdsvalsstudie för Luleå hamn – E4, samt med Svenska kraftnät avseende kraftledningen.

#### *Planeringsunderlag*

Planeringsunderlag i form av en kulturmiljöutredning, en plan för service på landsbygd och en ny resvaneundersökning är viktiga och relevanta planeringsunderlag som behöver påbörjas eller prioriteras under mandatperioden. En ny plan för vatten- och avlopp (VA-plan) påbörjas 2023 och den kommer att ha bäring på de fördjupningar och utredningar som ska tas fram.

En förstudie eller utredning för nya verksamhetsområden behöver också påbörjas tidigt för att säkerställa mark för framtida nya verksamhetsområden.

Under mandatperiodens andra hälft påbörjas utredningsarbete för miljö kvalitetsnormer för vatten, flygplatsen och terminalområdet samt energidistribution, produktion och lagring.

#### *Pågående uppdrag om utvecklingsplaner*

##### *Utvecklingsplan Centrum*

Arbetet med utvecklingsplan för Centrum pågår. Den förväntas kunna antas av kommunfullmäktige under 2023.

##### *Utvecklingsplan Porsön*

Arbetet med utvecklingsplan för Porsön pågår. Den förväntas kunna antas av kommunfullmäktige under 2023.

##### *Utvecklingsplan Hertsön-Lerbäcken*

Arbetet med utvecklingsplan för Hertsön påbörjades 2015, men planen har inte antagits. Arbetet med utvecklingsplanen pausades i avvaktan på det pågående arbetet med en ny detaljplan för verksamhetsområdet Hertsöfältet (2017) och utredning av olika trafiklösningar. Detaljplanen för Hertsöfältet vann laga kraft 2021.

Ytterligare detaljplaner har påbörjats med stöd av översiktsplanen. Bland annat pågår planering för en ny skola, sporthall och badhus i centrum, Luleå industripark och planeringen av ett helt nytt bostadsområde på Hertsöheden. Detta innebär att innehållet i utvecklingsplanen successivt blivit inaktuellt.

Utöver det har andra delar av utvecklingsplanens förslag tagits omhand. Idag pågår ett utvecklingsarbete kring Hertsöns framtid i form av ett pilotprojekt, "Hertsöpiloten", som handlar om att hitta, testa och utvärdera nya tankar och arbetssätt för stadsdelsutveckling med satsningar på aktiviteter och mötesplatser.

Detta innebär att uppdraget om att upprätta en utvecklingsplan specifikt för Hertsön-Lerbäcken inte längre fyller sin funktion, då flera av utvecklingsplanens frågor har genomförts, är under genomförande eller inaktuella. De viktigaste frågorna för områdets utveckling kan fortsättningsvis hanteras i andra processer och med andra arbetssätt.

#### *Utvecklingsplan Skärgården*

Arbetet med utvecklingsplanen påbörjades 2017 och har inte slutförts. I beskrivningen av uppdraget framgick att utvecklingsplanen skulle bidra till att skärgården blir tillgänglig för fler människor och att skärgårdens unika miljöer ska värnas. Arbetet har lett till att de frågor som är mest avgörande för utvecklingen av skärgården har identifierats. Planförslaget har omarbetats i flera omgångar på grund av olika förväntningar, nya förutsättningar, andra prioriteringar och en hög omsättning av resurser.

Idag finns behov av vägledning för byggande, särskilt avseende bostäder och fritidshus, samt vägledning för hur äldre bebyggelse i skärgården ska hanteras. Det finns också en förväntan om att skapa lätnader för att möjliggöra strandnära boende. Enligt gällande strandskyddslagstiftning kan upphävande av strandskydd möjliggöras genom stöd i en plan för landsbygdsutveckling i strandnära läge (LIS). Landsbygdsutveckling i hela kommunen behöver även hanteras i ett större sammanhang med ett fördjupat resonemang för landsbygden där även skärgården ingår.

För att kunna ge vägledning för hantering av befintlig och ny bebyggelse i skärgården behövs planeringsunderlag som inte finns i nuläget. Behov av att utreda kulturmiljöer har konstaterats och en sådan utredning bör även omfatta skärgården. Detsamma gäller även Stadsbyggnadsförvaltningens uppdrag om att ta fram en arkitekturpolicy (se avsnitt Gestaltad livsmiljö). Tydligare vägledning och riktlinjer för byggande i skärgården kan därefter arbetas in i kommande revidering av översiktsplanen, förslagsvis i olika fördjupningar för landsbygden.

I arbetet med utvecklingsplanen har frågan om turbåtstrafik bedömts som grundläggande för att tillgängliggöra skärgården. Det finns ett behov av att utveckla turbåtstrafiken i skärgården och även service, på de öar som turbåtstrafiken angör. Detta omfattar även en upprustning av vissa hamnar och besöksmål. Stöd för åtgärder finns i gällande översiktsplan, ett genomförande är mer kopplat till budget och fördelning av medel.

Detta resonemang innebär att uppdraget om att upprätta en utvecklingsplan specifikt för skärgården behöver genomföras i ett annat, mer effektivt format. De viktigaste frågorna som rör skärgårdens utveckling behöver omhändertas övergripande och tvärsektorielt, men kan fortsättningsvis hanteras i en annan form, förslagsvis som en plan eller program för skärgårdsutveckling och behöver inte uppfylla Plan- och bygglagens krav på

utvecklingsplan/fördjupad översiktsplan. Processen för att slutföra uppdraget kan därmed ske mer effektivt och ändamålsenligt.

*Bilaga 1. Länsstyrelsens planeringsunderlag september 2021*

*Bilaga 2. Undersökning av kommunala planeringsförutsättningar*

## Svar på Motion (C) om att bygga beachvolleyplaner på Lulsundet.

Ärendenr 2026/282-3.1.0.2

### Infrastruktur- och serviceförvaltningens förslag till beslut

Infrastruktur- och servicenämnden rekommenderar kommunfullmäktige avslå motionens punkt 2 om att förstärka innerfjärdens parkstråk.

### Sammanfattning av ärendet

Arne Nykänen och Fredrik Sidevärn (C) har lämnat in en motion om att bygga beachvolleyplaner på Lulsundet. Motionen föregicks av ett nämndinitiativ i kultur- och fritidsnämnden (KFN) som resulterade i en förstudie som redovisats för KFN och infrastruktur- och servicenämnden (ISN 2025-12-11, § 131, se bild nedan).



Bild från förstudien

I förstudien anges de uppskattade kostnaderna till 2 miljoner för beachvolleyplanerna och 3,5 miljoner för övrig utrustning (ISN:s del i projektet). Driftkonsekvensen för ISN är beräknad till ca 275 tkr/år.

Infrastruktur- och serviceförvaltningen (ISF) ser positivt på projektet i sin helhet men anser att det finns andra, mer prioriterade investeringar/reinvesteringar inom nämndens ansvarsområde, exempelvis åtgärder i Norra hamnen. ISF föreslår därför infrastruktur- och



servicenämnden rekommendera kommunfullmäktige att avslå motionens punkt 2.

### **Dialog**

Dialog har förts med kultur- och fritidsförvaltningen i samband med förstudien.

### **Beslutsunderlag**

- ISN Information förstudie utveckling av området kring Lulsundsbadet 2025-12-11, § 131 (bilaga)
- Motion (C) om att bygga beachvolleyplaner på Lulsundet (bilaga)

Helén Wiklund Wårell  
Infrastruktur- och servicedirektör

### **Beslutet skickas till**

Kommunstyrelseförvaltningens kansli  
Kultur- och fritidsförvaltningen  
Motionärerna

## **Motion om att bygga beachvolleyplaner på Lulsundet**

I maj 2024 lämnade Centerpartiet in ett nämndsinitiativ till Kultur- och fritidsnämnden om att utreda behovet och möjligheterna att anlägga beachvolleyplaner med hög kvalitet och funktionalitet på Lulsundet eller på andra lämpliga platser. Nämndsinitiativet bifölls. Kultur- och fritidsförvaltningen har tillsammans med Infrastruktur- och serviceförvaltningen genomfört en utredning där man även inkluderade ett förslag på hur man kan utveckla området kring vattnet och parkstråket.

Vid Kultur- och fritidsnämndens sammanträde 2025-12-10 presenterades ett väl genomarbetat förslag till genomförande. Kultur- och fritidsnämnden verkar dock inte ha för avsikt att gå vidare med genomförandet av förslaget.

Luleå saknar idag Beachvolleyplaner som håller tävlingsstandard, samtidigt som intresset ökar – inte minst bland studenter och inflyttade. Lulsundet-Kronan är den stadsdel som kommer utvecklas mest de kommande åren, och platsen kommer att ha 8000–9000 innevånare inom 1 km när Kronandalen är fullt utbyggd. Att skapa ett vattennära rekreationsområde skulle öka attraktionskraften för stadsdelen, och förslaget skulle vara ett bra komplement till kommunens idrottsliv och ett lyft för hela Lulsundet-Kronan området.

Centerpartiet föreslår att:

- Luleå kommun genomför bygget av beachvolleyplaner enligt förslag från Kultur- och fritidsförvaltningen, KFF Hid: 2025.2070.
- Luleå kommun genomför och förstärker innerfjärdens parkstråk i linje med Grönplanen enligt förslag från Kultur- och fritidsförvaltningen, KFF Hid: 2025.2070.

Luleå 2026-02-20

Arne Nykänen, Centerpartiet

Fredrik Sidevörn, Centerpartiet



## Yttrande över Granskning av styrning och uppföljning av fastighetsunderhåll.

Ärendenr 2025/1049-1.3.2.3

### Infrastruktur- och serviceförvaltningens förslag till beslut

Infrastruktur- och servicenämnden beslutar att anta infrastruktur- och serviceförvaltningens förslag till yttrande över revisionsgranskningen av styrning och uppföljning av fastighetsunderhåll som nämndens egna.

### Sammanfattning av ärendet

Azets Revision & Rådgivning AB (Azets) har av Luleå kommuns revisorer fått i uppdrag att granska kommunens styrning och uppföljning av fastighetsunderhåll. Uppdraget ingår i revisionsplanen för år 2025.

Granskningen har syftat till att bedöma om infrastruktur- och servicenämnden i kommunen har säkerställt en ändamålsenlig styrning, planering, uppföljning samt intern kontroll av underhållsinsatser för kommunägda fastigheter. Revisorernas samlade bedömning utifrån granskningens syfte är att infrastruktur- och servicenämnden i allt väsentligt säkerställt en ändamålsenlig styrning, planering, uppföljning samt intern kontroll av underhållsinsatser för kommunägda fastigheter.

Bedömningen grundas i att infrastruktur- och servicenämnden har flera etablerade strukturer för styrning, planering och uppföljning av fastighetsunderhåll. Det finns dokumenterade processer för statusbedömningar, underhållsplaner och prioritering av reinvesteringar, vilket skapar en grund för ett systematiskt arbetssätt. Analysen mot Repabs riktvärden visar tydliga obalanser i underhållsnivåerna. Det avhjälpande underhållet ligger avsevärt över riktvärden för samtliga byggnadstyper, vilket kan innebära ett uppdämt underhållsbehov. Den interna kontrollen fungerar i flera delar, men påverkas av avsaknaden av nyckeltal, brister i riskanalys och kapacitetsrisker kopplade till projektledning.

*Rekommendationer från revisorerna och förslag till yttrande från infrastruktur- och serviceförvaltningen*

Utifrån iakttagelser och bedömningar rekommenderar revisorerna infrastruktur- och servicenämnden att:

- Fastställa en samlad fastighetsstrategi som tydligt anger vilka fastigheter som är strategiskt viktiga att behålla och utveckla och vilka som bör avyttras eller fasas ut. Strategin bör baseras på

verksamhetsbehov, livscykelkostnader, teknisk status, energiprestanda och potentialen att skapa värde över tid. En sådan strategi är avgörande eftersom det är mycket svårt att minska en uppbyggd underhållsskuld genom löpande anslag ensam. Underhållsskulden tenderar att växa snabbare än vad tillkommande resurser kan hantera, särskilt i byggnader som redan har låg teknisk status eller begränsad framtida användning. Resurser bör riktas mot de fastigheter som ger bäst långsiktig nytta och där investeringar tydligt bidrar till värdeskapande, funktionalitet och riskreduktion.

*Infrastruktur- och serviceförvaltningen (ISF) delar revisorernas bedömning av behovet av en samlad och tydlig fastighetsstrategi som stöd för långsiktiga beslut om utveckling, vidmakthållande och avyttring av fastigheter. En sådan strategi är ett viktigt verktyg för att säkerställa att kommunens resurser används där de ger störst nytta över tid och där investeringar bidrar till funktionalitet, värdeskapande och riskreduktion. Ett strukturerat arbete med att ta fram en samlad fastighetsstrategi behöver initieras. Ett sådant arbete bör omfatta analys av verksamhetsbehov, teknisk status, livscykelkostnader, energiprestanda samt fastigheternas långsiktiga användbarhet.*

*Förvaltningen vill även lyfta att ett parallellt arbete behöver ske tillsammans med framtagandet och implementeringen av den lokalförsörjningspolicy som avses beslutas politiskt inom kort. Lokalförsörjningspolicyn kommer att utgöra ett övergripande styrdokument för kommunens långsiktiga lokalbehov, och fastighetsstrategin behöver därför utvecklas i nära samspel med denna för att säkerställa tydlig koppling mellan verksamheternas behov, lokalplanering och fastighetsförvaltning.*

*Förvaltningen instämmer i revisorernas bedömning att det är svårt att hantera en uppbyggd underhållsskuld enbart genom löpande anslag och att strategiska vägval därför är nödvändiga. En tydligare inriktning kring vilka fastigheter som ska prioriteras för långsiktigt bevarande och utveckling, respektive vilka som kan avyttras eller successivt fasas ut, bedöms vara en förutsättning för att bromsa underhållsskuldens utveckling och möjliggöra ett mer effektivt resursutnyttjande. En samlad fastighetsstrategi, framtagen i samordning med lokalförsörjningspolicyn, bedöms skapa bättre förutsättningar för långsiktiga prioriteringar mellan drift, underhåll och investering samt ge nämnden ett tydligare beslutsunderlag i frågor som rör fastighetsbeståndets utveckling över tid.*

*Förvaltningen vill samtidigt tydliggöra att den nuvarande uppskattningen av underhållsskulden utgör ett bedömt underlag baserat på tillgänglig information vid tidpunkten för sammanställningen. Nivån på underhållsskulden kan komma att förändras över tid till följd av fördjupade tekniska bedömningar, förbättrade underlag, förändrade förutsättningar i fastighetsbeståndet eller ändrad användning av lokalerna.*

*Underhållsskulden ska därför ses som en dynamisk storhet som behöver omprövas och uppdateras i takt med att kunskapsläget och verksamhetsbehoven förändras.*

- Säkerställa ett aktivt portföljperspektiv med investeringskalkyler och avkastningsbedömningar i planeringen av större underhållsåtgärder och reinvesteringar för att skapa högre träffsäkerhet i prioriteringen, minskade akuta kostnader över tid och en mer hållbar balans mellan planerat och avhjälpande underhåll.

*Förvaltningen vill lyfta att utvecklingen av ett mer avancerat och systematiskt portföljperspektiv med investeringskalkyler och avkastningsbedömningar är ett resurskrävande arbetssätt. Det förutsätter tillgång till både tillräckliga underlag, ändamålsenliga systemstöd samt kompetens och tid för analys och uppföljning. Nuvarande organisation och resursramar är i första hand anpassade för löpande förvaltning och operativt underhåll, vilket innebär att ett fullt utbyggt portföljbaserat arbetssätt behöver utvecklas stegvis och i takt med att förutsättningar skapas.*

- Överväga att fastställa tydliga nyckeltal och riktvärden för samtliga byggnadstyper. Nyckeltalen bör användas för att följa upp förhållandet mellan planerat och avhjälpande underhåll, säkerställa rätt nivå av förebyggande åtgärder samt ge tidiga signaler när underhållsinsatser behöver justeras.

*Förvaltningen delar revisorernas bedömning av värdet av tydliga och relevanta nyckeltal som stöd för uppföljning och styrning av fastighetsunderhållet. Gemensamma nyckeltal och riktvärden för olika byggnadstyper bedöms kunna bidra till ökad transparens, bättre uppföljning av balansen mellan planerat och avhjälpande underhåll samt ge tidiga indikationer på när underhållsinsatser behöver justeras.*

*Förvaltningen vill i detta sammanhang lyfta att arbete har inletts i projektform med att utveckla nyckeltal samt former för hantering och uppföljning av dessa inom fastighetsområdet. I ett inledande skede har fokus lagts på nyckeltal kopplade till ekonomi och energianvändning i byggnaderna, då dessa områden bedöms vara särskilt relevanta för både kostnadskontroll och långsiktig hållbarhet.*

*Förvaltningen konstaterar samtidigt att ett mer heltäckande och differentierat system av nyckeltal för samtliga byggnadstyper kräver ytterligare utveckling, inklusive tydliga definitioner, tillförlitliga underlag och ändamålsenliga systemstöd. Utformningen av nyckeltal behöver även ta hänsyn till skillnader i byggnaders användning, tekniska förutsättningar och komplexitet för att ge ett rättvisande beslutsunderlag.*

*Förvaltningen bedömer därför att utvecklingen och tillämpningen av nyckeltal bör ske stegvis och i samordning med arbetet med fastighetsstrategi och*



*lokalförjäringpolicy, så att nyckeltalen successivt kan breddas och kopplas till övergripande mål, prioriteringar och långsiktig styrning av fastighetsbeståndet.*

### **Dialog**

Dialog internt inom infrastruktur- och serviceförvaltningen.


### **Beslutsunderlag**

- Granskningsrapport (bilaga)

Fredrik Thyselius  
Avdelningschef fastigheter

### **Beslutet skickas till**

Kommunrevisorerna  
Kommunstyrelseförvaltningens kansli  
ISF ledningsgrupp

A decorative graphic on the left side of the page, consisting of a large blue triangle pointing right, and a cluster of smaller triangles in shades of grey, green, and blue, some pointing right and some pointing left.

# Granskning av styrning och uppföljning av fastighetsunderhåll

**Rapport**

Luleå kommun

2026-02-25

Antal sidor: 28

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

---

<b>1</b>	<b>Sammanfattning</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Bakgrund</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Syfte, revisionsfrågor och avgränsning</b>	<b>5</b>
	3.1 Avgränsning	6
<b>4</b>	<b>Revisionskriterier</b>	<b>6</b>
<b>5</b>	<b>Metod</b>	<b>6</b>
<b>6</b>	<b>Resultat av granskningen</b>	<b>8</b>
	6.1 <i>Styrdokument</i>	8
	6.1.1 Styrdokument	8
	6.1.2 Arbetssätt och organisation	11
	6.1.3 Bedömning	13
	6.2 <i>Statusbedömningar</i>	13
	6.2.1 Struktur för underhållsplaner och behovsbedömning	13
	6.2.2 Budgetprocessen	14
	6.2.3 Underhållsplaner och projektuppföljning	15
	6.2.4 Arbetssätt	15
	6.2.5 Bedömning	16
	6.3 <i>Underhållsåtgärder</i>	16
	6.3.1 Budget och Delårsrapport	16
	6.3.2 Kommunens fastighetsbestånd och underhållskostnader	18
	6.3.3 Bedömning	22
	6.4 <i>Intern kontroll</i>	23
	6.4.1 Struktur	24
	6.4.2 Intern kontroll och styrning	24
	6.4.3 Uppföljning av privata utförare	24
	6.4.4 Ekonomisk analys och åtgärder	24
	6.4.5 Projektmodell för samhällsbyggnadsprocessen	25
	6.4.6 Planering och styrning av underhållsinsatser	25
	6.4.7 Identifierad svaghet: avsaknad av nyckeltal per fastighetsgrupp	25
	6.4.8 Underhållsskuld och långsiktig planering	25
	6.4.9 Bedömning	26
<b>7</b>	<b>Samlad bedömning och rekommendationer</b>	<b>27</b>

# 1 SAMMANFATTNING

Azets Revision & Rådgivning AB har av Luleå kommuns revisorer fått i uppdrag att granska kommunens styrning, och uppföljning av fastighetsunderhåll.

Syftet med granskningen har varit att bedöma om infrastruktur- och servicenämnden i kommunen har säkerställt en ändamålsenlig styrning, planering, uppföljning samt intern kontroll av underhållsinsatser för kommunägda fastigheter.


**Vår samlade bedömning utifrån granskningens syfte är att infrastruktur- och servicenämnden i allt väsentligt säkerställt en ändamålsenlig styrning, planering, uppföljning samt intern kontroll av underhållsinsatser för kommunägda fastigheter.**

Bakgrunden till vår bedömning är att granskningen visar att infrastruktur- och servicenämnden har flera etablerade strukturer för styrning, planering och uppföljning av fastighetsunderhåll. Det finns dokumenterade processer för statusbedömningar, underhållsplaner och prioritering av reinvesteringar, vilket skapar en grund för ett systematiskt arbetssätt.

Analysen mot Repabs riktvärden visar tydliga obalanser i underhållsnivåerna. Det avhjälpande underhållet ligger avsevärt över riktvärden för samtliga byggnadstyper, vilket kan innebära ett uppdämt underhållsbehov.

Den interna kontrollen fungerar i flera delar, men påverkas av avsaknaden av nyckeltal, brister i riskanalys och kapacitetsrisker kopplade till projektledning.

I det följande redovisas våra samlade bedömningar av respektive revisionsfråga.

<div style="text-align: center;"> <span>Nej</span>                      <span>Endast delvis</span>                      <span>I allt väsentligt</span>                      <span>Ja</span> </div> 	
Revisionsfråga	Bedömning
Har nämnden fastställt styrdokument som tydligt reglerar ansvar, arbetssätt och prioriteringar för ett effektivt och tillräckligt underhållsarbete?	I allt väsentligt
Använder nämnden aktuella och dokumenterade statusbedömningar som underlag vid planering och kostnadsuppskattning av underhållsbehov?	I allt väsentligt
Genomförs underhållsåtgärder i nivå med det behov som framgår av statusbedömningar och underhållsplaner?	Endast delvis
Finns det en fungerande intern kontroll som säkerställer att underhållsinsatser genomförs enligt beslutade planer, budget och prioriteringar?	I allt väsentligt

*För närmare beskrivning av bakgrunden till våra bedömningar hänvisar vi till respektive avsnitt i revisionsrapporten.*

Utifrån våra iakttagelser och bedömningar rekommenderar vi infrastruktur- och servicenämnden att:

- Fastställa en samlad fastighetsstrategi som tydligt anger vilka fastigheter som är strategiskt viktiga att behålla och utveckla och vilka som bör avyttras eller fasas ut. Strategin bör baseras på verksamhetsbehov, livscykelkostnader, teknisk status, energiprestanda och potentialen att skapa värde över tid. En sådan strategi är avgörande eftersom det är mycket svårt att minska en uppbyggd underhållsskuld genom löpande anslag ensam. Underhållsskulden tenderar att växa snabbare än vad tillkommande resurser kan hantera, särskilt i byggnader som redan har låg teknisk status eller begränsad framtida användning. Resurser bör riktas mot de fastigheter som ger bäst långsiktig nytta och där investeringar tydligt bidrar till värdeskapande, funktionalitet och riskreduktion.
- Säkerställa ett aktivt portföljperspektiv med investeringskalkyler och avkastningsbedömningar i planeringen av större underhållsåtgärder och reinvesteringar för att skapa högre träffsäkerhet i prioriteringen, minskade akuta kostnader över tid och en mer hållbar balans mellan planerat och avhjälpande underhåll.
- Överväga att fastställa tydliga nyckeltal och riktvärden för samtliga byggnadstyper. Nyckeltalen bör användas för att följa upp förhållandet mellan planerat och avhjälpande underhåll, säkerställa rätt nivå av förebyggande åtgärder samt ge tidiga signaler när underhållsinsatser behöver justeras.

## 2 BAKGRUND

---

Azets Revision & Rådgivning AB har av Luleå kommuns revisorer fått i uppdrag att granska kommunens styrning, och uppföljning av fastighetsunderhåll.

Kommunala fastigheter utgör en betydande del av kommunens tillgångar och är avgörande för att kunna bedriva verksamhet inom exempelvis skola, vård, omsorg och kultur. Ett systematiskt och tillräckligt underhåll är nödvändigt för att säkerställa byggnadernas funktion, säkerhet och värde över tid. Brister i underhåll kan leda till ökade kostnader, störningar i verksamheten och risker för arbetsmiljö och hälsa. Underhållsbehovet är ofta omfattande och kräver långsiktig planering, prioritering och uppföljning.

Av kommunens Plan & budget 2025–2027 och Delårsrapport januari–april 2025 framgår att Luleå kommun står inför omfattande utmaningar och behov kopplade till sina verksamhetsfastigheter. I takt med att kommunen växer och genomgår en grön samhällsomställning ökar kraven på ändamålsenliga, hållbara och väl underhållna lokaler för kommunal service såsom skola, vård, omsorg och administration. Underhållsbehovet i befintliga fastigheter är betydande. Kommunen rapporterar om ökade kostnader för skador, skadegörelse och eftersatt underhåll, särskilt inom fastighetsförvaltning och verksamhetsnära service. Felanmälningar hanteras inte alltid inom målsatt tid, vilket påverkar både verksamheternas drift och användarnas upplevelse. Samtidigt har inflationen lett till stigande material- och personalkostnader, vilket ytterligare pressar underhållsbudgeten. För att möta dessa utmaningar har kommunen initierat flera strategiska insatser exempelvis reinvesteringar i skolor, vård- och omsorgsboenden samt gruppboenden prioriteras under planperioden samt En handlingsplan för energieffektivisering av kommunala fastigheter är under framtagning.

I Luleå kommun är det infrastruktur- och servicenämnden som ansvarar för att styrningen av underhållsarbetet sker på ett effektivt sätt och att resurser används ändamålsenligt. Mot denna bakgrund har revisorerna beslutat att genomföra en fördjupad granskning av nämndens arbete med underhåll av kommunägda fastigheter.

## 3 SYFTE, REVISIONSFRÅGOR OCH AVGRÄNSNING

---

Syftet med granskningen har varit att bedöma om infrastruktur- och servicenämnden har säkerställt en ändamålsenlig styrning, planering, uppföljning samt intern kontroll av underhållsinsatser för kommunägda fastigheter.

Granskningen har omfattat följande revisionsfrågor:

1. Har nämnden fastställt styrdokument som tydligt reglerar ansvar, arbetssätt och prioriteringar för ett effektivt och tillräckligt underhållsarbete?
2. Använder nämnden aktuella och dokumenterade statusbedömningar som underlag vid planering och kostnadsuppskattning av underhållsbehov?

3. Genomförs underhållsåtgärder i nivå med det behov som framgår av statusbedömningar och underhållsplaner?
4. Finns det en fungerande intern kontroll som säkerställer att underhållsinsatser genomförs enligt beslutade planer, budget och prioriteringar?

### 3.1 AVGRÄNSNING

Granskningen har avgränsats till att omfatta revisionsår 2025. Denna granskning har inte omfattat redovisning enligt Rådet för kommunal redovisnings (RKR) rekommendationer. Fokus ligger på styrning, planering och genomförande av underhållsinsatser, inte på den ekonomiska redovisningen i bokslut eller årsredovisning.

## 4 REVISIONSKRITERIER

---

I granskningen har revisionskriterierna utgjorts av:

- Kommunallagen 6 kap § 6
- God ekonomisk hushållning enligt kommunallagen (11 kap)
- Tillämpbara interna regelverk och policys.

## 5 METOD

---

Granskningen har genomförts genom:

- Dokumentanalys (underhållsplaner, budget, uppföljningsrapporter).
- Intervju med nyckelpersoner inom fastighetsförvaltning, ekonomi och verksamhetsledning. Urvalet har baserats på ansvar och insyn i underhållsprocessen.
- Jämförelse mellan planerat och faktiskt underhåll genom en treårsperiod

Som en del av granskningen har en jämförelse gjorts mellan kommunens faktiska underhållsinsatser och Repabs standardiserade nyckeltal för fastighetsunderhåll. Repab är ett etablerat verktyg inom fastighetsförvaltning som innehåller kostnads- och åtgärdsnivåer för olika fastighetstyper, baserat på branschpraxis. Analyserna omfattar enbart de kommunägda verksamhetsfastigheterna.

Syftet med jämförelsen är att bedöma om det faktiska underhållet som genomförts under de senaste tre åren är i nivå med det behov som kan förväntas utifrån byggnadernas typ, ålder och användning. Jämförelsen fokuserar på fastighetstyperna:

- Förskolor
- Skolor
- Vårdboenden

Resultatet används som ett objektiva underlag för att besvara revisionsfrågan: "Genomförs underhållsåtgärder i nivå med det behov som framgår av statusbedömningar och underhållsplaner?"

De bedömningar som avlämnas i granskningen har utgått ifrån följande bedömningsnivåer.



Rapporten är faktakontrollerad av de intervjuade.

## 6 RESULTAT AV GRANSKNINGEN

---

### 6.1 STYRDOKUMENT

Revisionsfråga: *Har nämnden fastställt styrdokument som tydligt reglerar ansvar, arbetsätt och prioriteringar för ett effektivt och tillräckligt underhållsarbete?*

#### 6.1.1 Styrdokument

##### 6.1.1.1.1 Reglementen

Av Luleå kommuns nämndreglementen<sup>1</sup> fram går det att kommunstyrelsen har det övergripande ansvaret för kommunens samhällsplanering. Bland detta så ingår att leda och samordna samhällsutveckling. De ska även planera, leda, samordna och följa upp kommunens mark och bostadspolitik och ansvara för kommunens fasta egendom och exploateringsverksamhet.

Av reglemente framgår det att infrastruktur- och servicenämnden även har hand om följande verksamheter:

- Ansvarar för lokalbanken.
- Svarar för upplåtelse av hyra samt administration, skötsel och underhåll av den allmänna platsmarken och av bebyggd egendom.
- Samordna och tillgodose kommunala verksamheters behov av ändamålsenliga lokaler, bostäder och utomhusmiljöer.
- Verka för bevarande, förvaltning, vård och lämplig användning gällande byggnader, skog, anläggningar och miljöer av kulturhistoriskt, biologiskt eller estetiskt värde.

Vidare av reglemente framgår det bland annat att nämnden inom den egna verksamheten ska utarbeta mål, säkerställa uppföljning och bidra till förverkligande av Program för Vision Luleå 2040.

##### 6.1.1.1.2 Riktlinje för investeringar

Vi har inom ramen för granskningen erhållit riktlinje för investeringar<sup>2</sup>. Av riktlinjen framgår det att reinvesteringar ska finansieras med det kassaflöde som genereras av den löpande verksamheten för att i möjligaste mån inte belasta kommunens ekonomi. I riktlinjen framgår det att investeringsprocessen ska utgöra en länk mellan den långsiktiga planeringen och nämndens investeringsplaner. Investeringsbehoven bör vara baserade på visionen om att Luleå ska ha 100 000 invånare, översiktsplan, lokalförsörjningsplan och/eller underhållsplan.

I intervjuerna framkommer att facknämnderna beslutar om de större fastighetsinvesteringar som behövs i deras verksamheter. När en nämnd har fattat beslut om igångsättning överförs investeringsposten till infrastruktur- och servicenämndens investeringsbudget. Övriga underhållsåtgärder hanteras inom ramen för internhyresavtal med allmänna villkor, där prioriteringsordningen framgår.

---

<sup>1</sup> Kommunfullmäktige, 2023-12-18 § 240

<sup>2</sup> Kommundirektör, 2025-12-01

Av riktlinjen för investeringar framgår att kommunen tillämpar komponentavskrivning enligt RKR R4 och att en investeringsutgift ska uppgå till minst 100 000 kronor för att aktiveras. För fastigheter anges en beloppsgräns om 10 prisbasbelopp för att en utgift ska delas upp som en egen komponent i anläggningsredovisningen.

#### 6.1.1.1.3 Internhyra

I de allmänna villkoren för internhyra<sup>3</sup> framgår att stadsbyggnadsförvaltningen (numera ligger på infrastruktur- och serviceförvaltningen) är hyresvärd för samtliga lokaler, inklusive blockhyrda boenden som upplåts till kommunala verksamheter, såväl egna som inhyrda. Av villkoren framgår vidare att internhyressystemet inte omfattar enskilda bostäder, vilka i stället regleras av hyreslagen. Dokumentet innehåller inga ytterligare definitioner eller preciseringar av vad som avses med enskilda bostäder.

Av de allmänna villkoren framgår att respektive verksamhet ansvarar för att prognosticera sitt kort- och långsiktiga lokalbehov. Stadsbyggnadsförvaltningen ska därefter sammanställa verksamheternas samlade behov, ta fram ändamålsenliga lokalalternativ och presentera konsekvensanalyser. Detta arbete utgör underlag till kommunens lokalförsörjningsplan.

Hyran fastställs enligt självkostnadsprincipen och inkluderar bland annat driftkostnader samt kostnader för felavhjälpande och planerat underhåll. Av dokumentet framgår det inte om självkostnadsprincipen även omfattar:

- kapitalkostnader (avskrivningar och internränta).
- administrativa kostnader, lokalsamordning eller fastighetsledning.

När det gäller underhåll klassificeras fastigheterna i tre grupper: UH 0–5, UH 6–20 och UH 21–<sup>4</sup>, baserat på fastigheternas ålder och behov av planerat underhåll. Av de allmänna villkoren framgår det inte vilka kriterier som används för att fastställa klassningen. Det framgår inte om indelningen baseras på:

- fastighetens tekniska status,
- installationsålder,
- resultat från besiktningar, eller
- enbart byggnadsår.

Underhållskostnader ska beräknas per kvadratmeter utifrån klassificeringen och enligt fastställda schabloner. Dessa schabloner räknas årligen upp med index inom ramen för budgetprocessen. Även hyresnivån från och med år två räknas upp med det index som beslutas i budgetarbetet.

Av de allmänna villkoren framgår det inte hur de schabloner som används för att beräkna underhållskostnader per kvadratmeter är utformade. Det framgår inte om schablonerna:

- är differentierade per underhållskategori (UH 0–5, UH 6–20, UH 21–),
- påverkas av det faktiska underhållsbehovet och fastighetens tekniska status, eller

---

<sup>3</sup> Kommunstyrelsen, 2017

<sup>4</sup> UH: underhåll och åldersintervall i år

- gäller enbart för löpande underhåll inom driftbudgeten eller även för reinvesteringar.

Vid faktaavstämningen framkommer att schablonerna tidigare användes för att löpande beräkna internhyran, men att kommunen 2019 beslutade att frysa hyrorna och upphöra med justeringar baserat på underhållsklass. Under flera år därefter skedde därför ingen höjning kopplad till fastigheternas ålder eller underhållsbehov, utan hyrorna har i stället räknats upp med generella index, vanligen cirka 1,5 procent per år. Idag används schablonerna enbart som kalkylvärden vid nyteckning av kontrakt, där ålder och underhållsklass återigen beaktas.

Den bristande dokumentationen i de allmänna villkoren kvarstår dock, då de inte beskriver hur klassningen görs, hur schablonerna är framtagna eller hur nuvarande hyresmodell tillämpas.

#### 6.1.1.1.4 Verksamhetsplan

Infrastruktur- och servicenämnden har i sin verksamhetsplan 2025<sup>5</sup> antagit mål om effektiv och långsiktig försörjning av infrastruktur. Målet ska uppnås genom att:

- vidareförädla lokalförsörjningsprocessen,
- fortsätta arbetet med samlokalisering, effektivisering och kostnadseffektivisering för administrativa lokaler,
- halvera driftkostnaden för lokalbanken till 2026-12-31,
- upphandling av investerings- och underhållsprojekt utförs effektivt och långsiktigt i syfte att nyttja och fördela tilldelade medel på ett långsiktigt och kostnadseffektivt sätt samt
- tillhandahållen tillgänglig, säker och robust IT där vi implementerar starka säkerhetsåtgärder och utvecklar verksamheten utifrån nuvarande och framtida behov.

Nämnden har beslutat om mätetal för att följa måluppfyllelse. Mätetal med bäring på granskningens område innefattar:

- Åtgärder enligt reinvesteringsplan för fastigheter är genomförda till 100%,
- Nyttjande av tilldelade resurser (mkr) för beslutad reinvesteringsplan för fastigheter och driftkostnaden för objekt i lokalbanken ska under mandatperioden minska med >50% (jämfört med 2022-12-31, 17 mkr).

Nämnden har även beslutat om mål för stärkt service och kvalitetskultur. Vi noterar följande mätetal kopplat till granskningens omfattning:

- Verksamheternas nöjdhet avseende förvaltning av lokaler och lokalvård, fysisk miljö och service (NKI, Nöjd-Kund-Index, Evimetrix) – Mål 60 (index 0-100)
- Förbättrad ärendehantering av felanmälan inom avdelning fastigheter - ärenden ska vara påbörjade och planerade inom tre arbetsdagar.

---

<sup>5</sup> Infrastruktur- och servicenämnden, 2024-12-19 § 160

Nämnden har även mål om att vara klimatsmart och naturpositiv, vi kan dock inte utläsa några mätetal kopplat till hur underhåll av fastighetsbeståndet kan bidra till målet.

Vi noterar att nämnden har fått tilläggsuppdrag från kommunfullmäktige om att öka kommunens egen energiproduktion genom att installera solceller där det är ändamålsenligt. Fullmäktige har även givit tilläggsuppdrag om att energieffektivisera fastigheter och verksamheter. Kommunfullmäktige har utöver ovannämnda tilläggsuppdrag även givit nämnden följande mål:

- Utvärdera nuvarande hantering av kommunens bostäder för kommunala verksamheters behov och Lulebos bostäder och föreslå mer samordnade och effektivare sätt att organisera sig.

## 6.1.2 Arbetssätt och organisation

### 6.1.2.1.1 Organisation

Vi har inom ramen för granskningen erhållit en organisationsskiss för infrastruktur- och serviceförvaltningen där det framgår att förvaltningen har en fastighetsavdelning. Avdelningen förvaltar ca 400 objekt och omfattar 670 00 kvm med 250 medarbetare och 14 chefer.

Avdelningen består av tre sektioner:

1. Fastighetsförvaltning,
2. Verksamhetsnära service och
3. Lokalförsörjning

### 6.1.2.1.2 Fastighetsförvaltning

Enheten fastighetsförvaltning består av tre grupper: säkerhet och systemförvaltning, teknisk förvaltning och lokalförvaltning. Inom grupperna finns fastighetsförvaltare, driftsamordnare, fastighetstekniker med mera. Fastighetsförvaltningen ansvarar för tillsynen, framtagande av underhållsplaner drivande av underhållsprojekt i objekten.

### 6.1.2.1.3 Verksamhetsnära service

Enheten verksamhetsnära service består av lokalvård och vaktmästeri. Grupperna tillhandahåller lokalvård och vaktmästarservice till alla kommunens förvaltningar. Funktionen arbetar avser service till verksamheterna och har inte ansvar för underhållsplanering.

### 6.1.2.1.4 Lokalförsörjning

Lokalförsörjningen består av projektansvariga/controller, fastighetssamordnare och administratörer. Gruppen deltar i beslut om lokalutformning, om- och tillbyggnader, hantering av funktionsprogram, budgetuppskattningar samt hyresadministration samt att hyra in och hyra ut bostäder till vård och omsorg. I intervju framgår det att enheten hjälper till med att sammanställa de underhållsplaner som förvaltarna tar fram och är rådgivande i prioriteringen. Enheten beslutar inte om prioriteringen.

#### 6.1.2.1.5 Arbetsätt

För verksamheten har vi tagit del av rutinen för prioritering av reinvesteringsprojekt<sup>6</sup>. Av rutinen framgår att prioriteringen sker inom ramen för planeringsprocessen för investeringsbudgeten och genomförandet av projekt inom sektionen fastighetsförvaltning. I rutinen listas följande vägledande prioriteringsgrunder:

1. Lag och myndighetskrav samt undanröja risker för liv och hälsa.
2. Stora ekonomiska skador, minimera risken för att det uppstår stora skador på kommunala anläggningar.
3. Samplanering med verksamheternas behov av förändring av lokalernas utformning och funktioner för att kunna bedriva bra verksamhet. Minska stilleståndstider över tid.
4. Övriga aspekter som påverkar tiden för reinvestering samt omfattning av arbeten.

Prioriteringsgrunderna kompletteras med input via de politiska processerna samt ekonomiska planeringsprocessen i övrigt.

Vi har även tagit del av en processbeskrivning och en processkarta för processen "underhållsplan"<sup>7</sup>. Av rutinen framgår att varje objekt ska ha en underhållsplan och att varje enskild byggnad inom objektet ska omfattas av en sådan plan.

Processen startar när förvaltaren fattar beslut om att en underhållsplan ska upprättas. Slutpunkten är nådd när underhållsplanen är registrerad i det kommersiella IT-systemet, när ekonomisektionen har registrerat kvarvarande livslängd för komponenterna samt när protokollet är sparad under respektive objekt i systemet.

Rutinen anger att underhållsplanen ska revideras minst vart tredje år. Detta innebär att ett nytt besiktningsprotokoll ska tas fram och att kvarvarande livslängd för byggnadsdelar och komponenter ska uppdateras. Av rutinen framgår vidare att det är fastighetsförvaltaren som ansvarar för upprättande och revidering av underhållsplanen.

Som underlag för underhållsplanen ska först en skrivbordsutredning genomföras. I rutinen finns stöd för förvaltaren avseende vad denna utredning ska omfatta och vilka risker som ska beaktas. Utredningen ska bland annat innefatta beräkning av kvarvarande ekonomisk livslängd för komponenter, vilket sedan ligger till grund för att förvaltaren upprättar en besiktningsplan.

Rutinen beskriver hur besiktningsplanen ska delas upp efter delområden såsom mark, installationer samt byggnad invändigt och utvändigt. I rutinen framgår även hur dokumentationen ska hanteras i aktuella IT-stöd.

Vi noterar dock att verksamheten enligt intervju har bytt IT-system sedan rutinen skrevs, vilket innebär att delar av beskrivningen inte längre överensstämmer med nuvarande systemstöd.

---

<sup>6</sup> Sektionschef fastighetsförvaltning, 2025-03-05

<sup>7</sup> Sektionschef fastighetsförvaltning, 2021-06-29 och 2028-09-14

Fastighetschef samt fastighetsförvaltningschef bedömer i intervju att följsamheten till processerna är god och att verksamheten jobbar för att inventera på komponentnivå.

### 6.1.3 Bedömning

Vår bedömning är att det **i allt väsentligt** finns fastställda styrdokument som tydligt reglerar ansvar, arbetsätt och prioriteringar för ett effektivt och tillräckligt underhållsarbete

Bedömningen baseras på följande grunder:

- Internhyrans allmänna villkor är från 2017 och speglar inte dagens organisation, systemstöd eller arbetsätt. Dokumenten beskriver inte vilka kostnadslag som ska ingå i självkostnadsprincipen, och de redogör inte för hur underhållsschabloner eller klassificeringar ska tillämpas. Detta innebär en risk för otydlig styrning och varierande tolkning mellan förvaltningar.
- Tidigare baserades UH-klassningen på fastighetens ålder (värdeår), inte på teknisk status. Sedan 2019 används inte modellen för löpande hyresjusteringar, utan hyrorna räknas upp med generella index. Schablonerna används idag enbart vid nyteckning av kontrakt som kalkylvärden. Att dokumentet fortfarande utgår från en modell som inte längre tillämpas innebär att klassningen saknar en tydlig och aktuell funktion i styrkedjan. Därmed finns en risk för att kopplingen mellan statusbedömningar, planerat underhåll och internhyra inte framgår tydligt i styrdokumentationen.

Sammanfattningsvis bedömer vi att nämnden har fastställt flera styrdokument som reglerar ansvar, arbetsätt och prioriteringar för underhållsarbetet. Reglemente, riktlinjer, internhyra, prioriteringsrutin och processbeskrivningar bidrar sammantaget till en strukturerad styrning. Samtidigt innebär omställningen enligt K3 — där planerat underhåll redovisas som reinvestering — att skillnaden mellan löpande underhåll och planerat underhåll förändrats, vilket kräver att styrdokument och hyresmodell ses över för att säkerställa att de fortsatt stödjer ändamålsenlig prioritering och finansiering.

## 6.2 STATUSBEDÖMNINGAR

Revisionsfråga: *Använder nämnden aktuella och dokumenterade statusbedömningar som underlag vid planering och kostnadsuppskattning av underhållsbehov?*

### 6.2.1 Struktur för underhållsplaner och behovsbedömning

Som framgår av föregående revisionsfråga ska fastighetsförvaltaren för respektive byggnad upprätta en underhållsplan. Underhållsplanen ska utgå från besiktning som enligt rutin ska genomföras årligen. Planerna ska därefter uppdateras två gånger per år utifrån genomförda underhållsåtgärder och nya iakttagelser. Sammanslagningen av varje fastighets underhållsplan utgör därefter underlag för planering och budgetering av enskilda underhållsåtgärder. Underhållsplanerna används som underlag vid framtagandet av reinvesteringslistan och vid prioriteringar inom ramen för given budget inom ramen för

granskningen har vi erhållit utdrag från verksamheten som visar det totala beräknade underhållsbehovet i kommunens fastigheter för perioden 2025–2028, vilket framgår av tabellen nedan.

Av underlaget framgår även att det sammanlagda underhållsbehovet för de byggnader som verksamheten ansvarar för uppgår till cirka 1 680 mnkr fram till och med 2030. I faktaavstämning framkommer det att dessa siffror kommer att uppdateras kontinuerligt då det behovet som behöver utföras för exempelvis 2025 inte kommer räcka inom satt budget. Således kommer de behoven att skjutas till nästkommande år. Frågan om budget kontra behov diskuteras vidare i nästa revisionsfråga.

Tabell 1: Total underhållsbehov 2025–2028

2025	2026	2027	2028
450,1 mnkr	295,6 mnkr	149,4 mnkr	100,4 mnkr

### 6.2.2 Budgetprocessen

I intervjuer framkommer att underhållsbehovet inte beräknas utifrån schabloner, utan baseras på förvaltarens kunskap om de objekt de ansvarar för samt kostnadsberäkningar av de åtgärder som bedöms behöva genomföras.

Vidare framkommer att investeringsunderlag upprättas och sammanställs i samband med kommunens ordinarie budgetprocess. Budgetprocessen resulterar i kommunfullmäktiges Plan och budget<sup>8</sup> samt nämndens verksamhetsplan<sup>9</sup> och investeringsplan<sup>10</sup>. Dessa innehåller en treårig investeringsplan. Vi noterar att nämnden även fattar beslut om förslag till investeringsplan<sup>11</sup>.

I intervju beskrivs att Luleå kommuns förvaltningar har representanter i en kommunövergripande planeringsgrupp där även frågor som rör VA, gata/park och mark- och exploatering behandlas. Samtliga förvaltningar upprättar utifrån detta en egen investeringsplan, som därefter aggregeras av en central grupp bestående av ekonomichef och förvaltningsdirektör.

Det framkommer även i intervjuer att underhållsåtgärderna bestäms utifrån den budget som nämnden tilldelas, vilket historiskt uppgått till cirka 100-150 mnkr/år för fastighetsområdet.

#### 6.2.2.1.1 Prioriteringsrutin för reinvesteringsprojekt

Förvaltningen sammanställer en reinvesteringslista baserat på underhållsplanerna och gör prioriteringar inom ramen för tillgänglig budget. Inom ramen för granskningen har vi tagit

<sup>8</sup> Kommunfullmäktige, 2024-06-18 § 113

<sup>9</sup> Infrastruktur- och servicenämnden, 2024-12-19 § 160

<sup>10</sup> Infrastruktur- och servicenämnden, 2024-12-19 § 160

<sup>11</sup> Infrastruktur- och servicenämnden, 2024-04-25 § 50 och 2025-04-15 § 44

del av rutinen för prioritering av reinvesteringsprojekt<sup>12</sup>. Av denna framgår följande prioriteringsordning:

1. Lag- och myndighetskrav samt undanröja risker för liv och hälsa.
2. Stora ekonomiska skador, det vill säga att minimera risken för omfattande skador på kommunala anläggningar.
3. Samplanering med verksamheternas behov av förändrad lokalutformning och funktioner, för att kunna bedriva god verksamhet samt minska stilleståndstider.
4. Övriga aspekter som påverkar tidpunkten för reinvestering samt arbetenas omfattning.

Prioriteringsgrunderna kompletteras genom politiska beslut och övriga delar av kommunens ekonomiska planeringsprocess. Diskrepansen mellan budget och underhållsbehov behandlas i nästkommande revisionsfråga.

### 6.2.3 Underhållsplaner och projektuppföljning

Vi har inom ramen för granskningen erhållit exempel på objektsvisa underhållsplaner. Av dessa framgår att kostnader registreras med stöd av koder som avser olika komponenter. Planeringen omfattar en sexårsperiod, från 2025 till och med 2030. Vi har även tagit del av reinvesteringslistor för åren 2022–2025. Listorna redovisar bland annat objektnummer, objektnamn, projektnamn med beskrivning av åtgärd, projektkostnad samt uppgift om kund, vilket indikerar vilken typ av fastighet det gäller.

Under projektens genomförande upprättas även statusrapporter. Inom ramen för granskningen har vi erhållit två exempel på sådana rapporter. Av dessa framgår aktuell status och prognos för projektet, där tid, kostnad och resultat följs upp tillsammans med en bedömning av riskbilden i förhållande till det överenskomna. Vid behov kan även avvikelser dokumenteras om sådana uppdragas i samband med projektering.

### 6.2.4 Arbetssätt

I intervjuer framkommer att det i vissa fall kan vara svårt att hinna genomföra besiktningar varje år, även om detta är ambitionen enligt rutin. Vidare bedöms en stor del av komponentkartläggningen och registreringen av framtida kostnader på komponentnivå vara genomförd. I intervjuer framkommer att komponentkartläggningen i huvudsak är genomförd och bedöms vara färdigställd våren 2026. Samtidigt beskrivs att vissa objekt är mer komplexa eller avvikande, vilket innebär att kartläggningen inte är lika långt kommen eller är förenad med större utredningsarbete. Detta innebär att en mindre del av beståndet fortfarande kan sakna fullt ut komplett eller kvalitetssäkrade komponentdata.

Arbetet beräknas vara färdigställt våren 2026. I intervju uppges att samtliga objekt har statusbedömts. Det framkommer dock inte när detta genomförts. I samma intervju nämns att det finns flera komplexa objekt som kräver särskild bedömning.

Det framkommer även i intervjuer att planeringen historiskt har skett utifrån en underhållsbudget på cirka 150 mnkr/år, varav förvaltningen planerar för omkring 120 mnkr

---

<sup>12</sup> Fastighetschef, 2025-03-05

för reinvesteringar. Resterande medel avsätts för oförutsedda händelser och projektering för kommande års investering. Vi noterar att uppdelningen av underhållsbudgeten i en planeringsdel om cirka 120 mnkr och en reserverad del för oförutsedda händelser inte framgår av nämndens beslutade budget, investeringsplaner eller delårsrapporter, utan beskrivs som en informell ordning enligt intervju.

Halvvägs genom året kan dessa medel fördelas till uppkomna behov, medan återstående medel används för projektering inför nästkommande års underhåll. Detta arbetssätt framhävs varit konsekvent de senaste åren.

### 6.2.5 Bedömning

Vår bedömning är att nämnden **i allt väsentligt** använder aktuella och dokumenterade statusbedömningar som underlag vid planering och kostnadsuppskattning av underhållsbehov

Bedömningen baseras på följande grunder:

- Nämnden arbetar i stora delar strukturerat och systematiskt med statusbedömningar och underhållsplaner.
- Samtidigt finns viktiga risker kopplade till:
  - att inte alla besiktningar genomförs årligen,
  - att komponentkartläggningen ännu inte är fullständig,
  - att statusdata inte nödvändigtvis är helt aktuella för alla objekt, samt
  - att underhållsplanerna inte är formellt integrerade i budgetprocessen.

Sammantaget bedömer vi att nämnden i allt väsentligt använder dokumenterade statusbedömningar som underlag för planering och kostnadsuppskattning, men att det finns risk för att underlaget inte är fullt ut komplett eller aktuellt för alla objekt.

## 6.3 UNDERHÅLLSÅTGÄRDER

Revisionsfråga: *Genomförs underhållsåtgärder i nivå med det behov som framgår av statusbedömningar och underhållsplaner?*

### 6.3.1 Budget och Delårsrapport

I nämndens verksamhetsplan för 2025 framgår att den totala investeringsplanen uppgår till 465 mnkr för året (exklusive VA). Verksamhetsplanen innehåller dock ingen ytterligare särredovisning eller specifikation av investeringsplanens olika delar. Av investeringsplanen kan vi vidare utläsa att reinvesteringar i fastigheter är budgeterade till 150 mnkr per år under perioden 2025–2027.

I förslaget till den preliminära investeringsplanen för perioden 2026–2028 för infrastruktur- och servicenämnden kan vi utläsa att följande budget har avsatts för reinvesteringar i fastigheter under den kommande treårsperioden:

Tabell 2: Reinvesteringsplan för fastigheter 2026–2028

2026	2027	2028
175 mnkr	175 mnkr	175 mnkr

I faktaavstämning framkommer det att budget kommer ligga på 190 mnkr per år för reinvestering från år 2026.

Vi kan av det erhållna materialet inte utläsa att det tydligt framgår hur det faktiska underhållsbehovet ser ut, eller hur detta behov har analyserats i förhållande till de befintliga ekonomiska ramarna.

I verksamhetsplanen har nämnden beslutat om två mätetal för att uppnå målet om en effektiv försörjning av infrastruktur:

- Åtgärder enligt reinvesteringsplan för fastigheter är genomförda till 100%
- Nyttjande av tilldelade resurser (mnkr) för beslutat reinvesteringsplan för fastigheter
- Driftkostnaden för objekt i lokalbanken ska under mandatperioden minska med >50% (jämfört med 2022-12-31, 17 mnkr)

I delårsrapport 2<sup>13</sup>, januari-augusti 2025 kan vi utläsa följande utfall:

Tabell 3: Utfall och prognos för mätetal gällande åtgärder och nyttjade resurser för förnyelse- och underhållsplan

Mätetal	Utfall 2024	Prognos 2025	Mål 2025
Åtgärder enligt reinvesteringsplan för fastigheter är genomförda till 100%	98%	100%	100%
Nyttjande av tilldelade resurser (mnkr) för beslutat reinvesteringsplan för fastigheter	96%	100%	100%
Driftkostnaden för objekt i lokalbanken ska under mandatperioden minska med >50% (jämfört med 2022-12-31, 17 mnkr)	+24% (21 mnkr)	+12% (19 mnkr)	-35% (11 mnkr)

Utfallet visar att de planerade åtgärderna har kunnat genomföras. Avvikelsen avseende driftkostnaden för lokalbanken kommenteras med att kostnaderna bedöms minska under 2026, då den pågående ombyggnationen av förvaltningshuset beräknas vara färdig till halvårsskiftet samt att beslut om rivning av den gamla brandstationen förväntas.

Vid intervjuerna uppges att förvaltningen i dagsläget har tillgång till de medel som förvaltningen bedömer kan omsätta. Det framhålls en utmaning kopplad till

<sup>13</sup> Infrastruktur- och servicenämnden, 2025-09-18 § 94

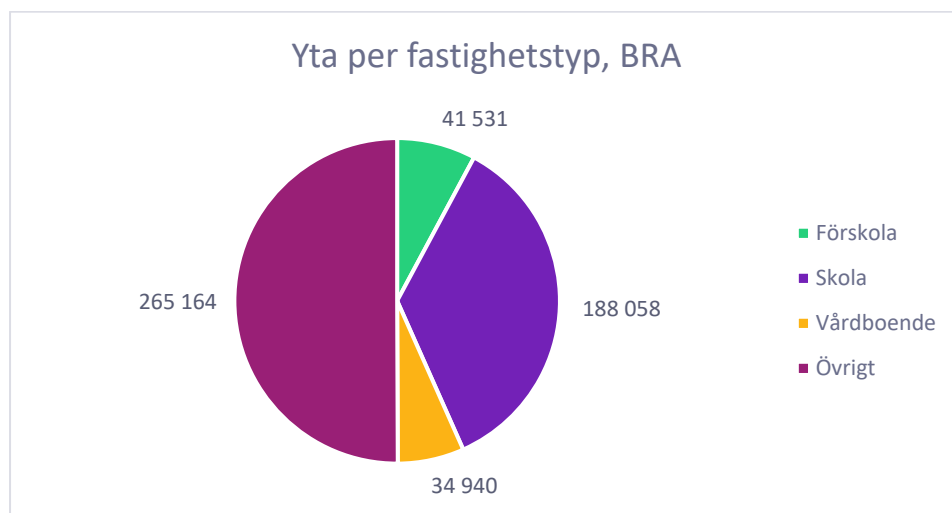
kompetensförsörjningen, där bristen på projektörer/projektledare innebär att förvaltningen kan få svårt att hantera större anslag eller ett växande antal projekt. Det finns även en risk för flaskhalsar hos lokala leverantörer om anslagen skulle öka ytterligare.

### 6.3.2 Kommunens fastighetsbestånd och underhållskostnader

#### 6.3.2.1.1 Kommunens fastighetsbestånd

Vi har erhållit underlag från kommunen som ligger till grund för vår analys. Materialet omfattar bland annat uppgifter om fastighetsbestånd, kostnader för planerat och avhjälpande underhåll samt relevanta budget- och uppföljningsdokument.

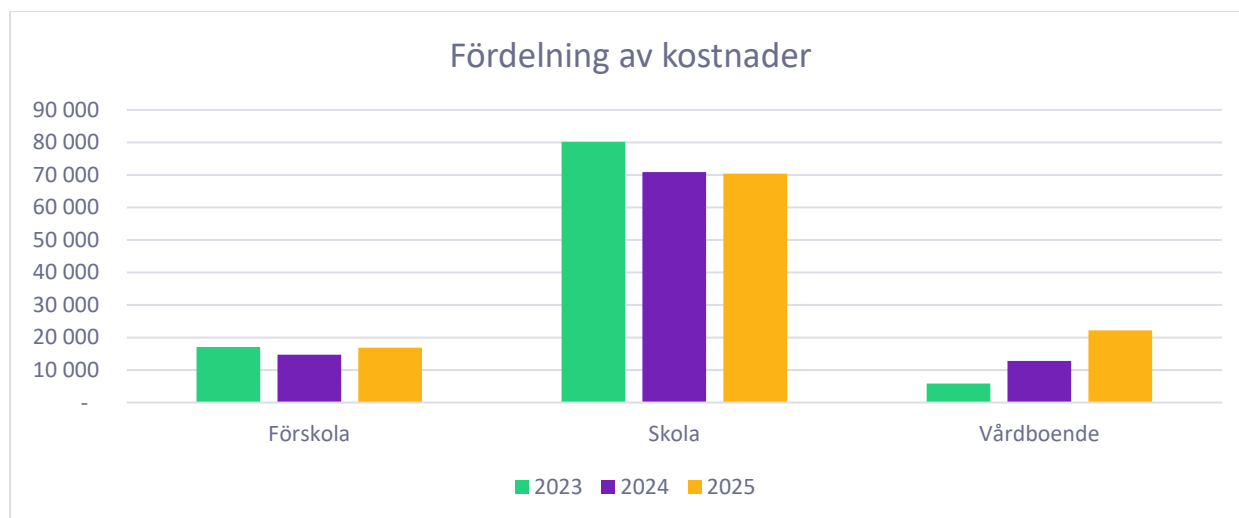
Diagram 1: Yta per fastighetstyp, BRA



Diagrammet visar att den största andelen av kommunens totala bruksarea (BRA) utgörs av kategorin Övrigt, som omfattar 265 164 kvm och den största delen fastighetsbeståndet. Därefter följer skolor med 188 058 kvm, vilket är den näst största kategorin. Förskolor och vårdboenden utgör betydligt mindre delar av den totala ytan, med 41 531 respektive 34 940 kvm. Fördelningen indikerar att majoriteten av kommunens fastighetsyta ligger i byggnader som varken är utbildnings- eller omsorgsrelaterade, vilket kan omfatta exempelvis administrativa lokaler, kultur- och idrottsanläggningar eller andra specialfastigheter.

## 6.3.2.1.2 Kommunens underhållskostnader

Diagram 2: Fördelning av kostnader för underhåll (avhjälpande och planerat) per fastighetstyp, åren 2023–2025 (tkr)



Diagrammet visar att skolfastigheterna står för den överlägset största delen av de planerade underhållskostnaderna under åren 2023–2025. Kostnaderna ligger på en hög och relativt stabil nivå, mellan cirka 70 000 och 80 000 tkr.

För förskolorna är kostnaderna betydligt lägre och mer jämnt fördelade över perioden, i intervallet cirka 13 000–18 000 tkr.

Vårdboendena uppvisar de lägsta kostnaderna i jämförelsen, men visar samtidigt en tydlig ökning från 2023 till 2025, då kostnaderna stiger från en låg nivå till cirka 22 000 tkr.

Sammanfattningsvis visar diagrammet en tydlig prioritering av skolor i underhållsbudgeten, samtidigt som både förskolor och vårdboenden uppvisar mer långsamt ökande eller stabila kostnadsnivåer.

Det är viktigt att understryka att jämförelsen här endast omfattar tre byggnadstyper: förskola, skola och vårdboende. Andra typer av kommunala verksamhetsfastigheter — exempelvis badhus, idrottsanläggningar, kulturfastigheter och särskilda verksamhetslokaler ingår inte i denna analys. De totala underhållsbehoven kan därför vara större än vad som framgår av detta utdrag.

## 6.3.2.1.3 Jämförelse mot Repabs

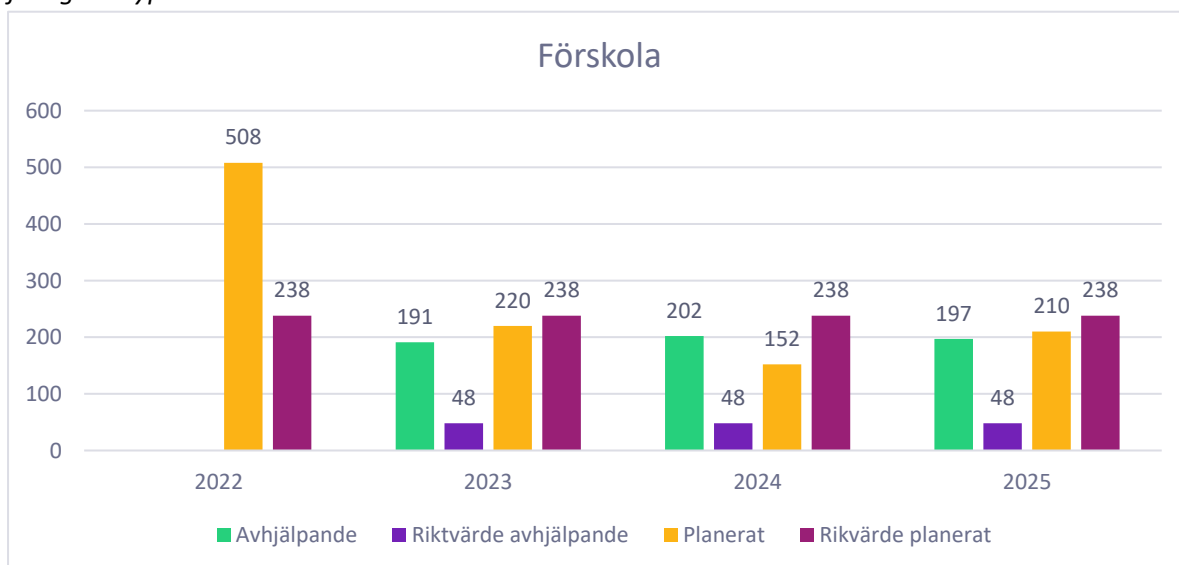
För att bedöma rimligheten i kommunens kostnader för avvjälpande respektive planerat underhåll har vi genomfört en jämförelseanalys mot Repabs riktvärden. Repabs faktaböcker är branschens etablerade referensverk för kalkylering av bygg- och fastighetsrelaterade kostnader. De baseras på omfattande insamling av marknadsdata och används av både fastighetsägare, entreprenörer och konsulter som stöd för budgetering, kostnadsuppskattningar och uppföljning av underhållsnivåer.

Syftet med jämförelsen är att ge en indikation på om kommunens kostnadsnivåer ligger i linje med vad som kan anses vara marknadsmässigt och branschpraxis. Analysen ger därmed ett underlag för att bedöma om resursanvändningen inom underhållsområdet är effektiv, samt om balansen mellan planerat och avhjälpande underhåll är ändamålsenlig utifrån ett långsiktigt fastighetsförvaltningsperspektiv.

För att möjliggöra en relevant jämförelse mot Repabs nyckeltal har vi bedömt vilken typfastighet kommunens byggnader tillhör utifrån Repabs kriterier. Klassificeringen har genomförts för att säkerställa att respektive objekt jämförs med rätt referensvärden avseende exempelvis byggår och byggnadstyp. Jämförelsen mot Repabs nyckeltal har genomförts för förskolor, skollokaler och vårdboenden, eftersom dessa fastighetstyper utgör majoriteten av kommunens fastighetsbestånd och är de kategorier där relevanta jämförelsetal finns tillgängliga i Repabs faktaböcker.

#### 6.3.2.1.4 Förskolor

Diagram 3: Jämförelse mellan planerat/avhjälpande underhåll mot Repabs riktvärden för förskolor fastighetstyp 2 åren 2022–2025.



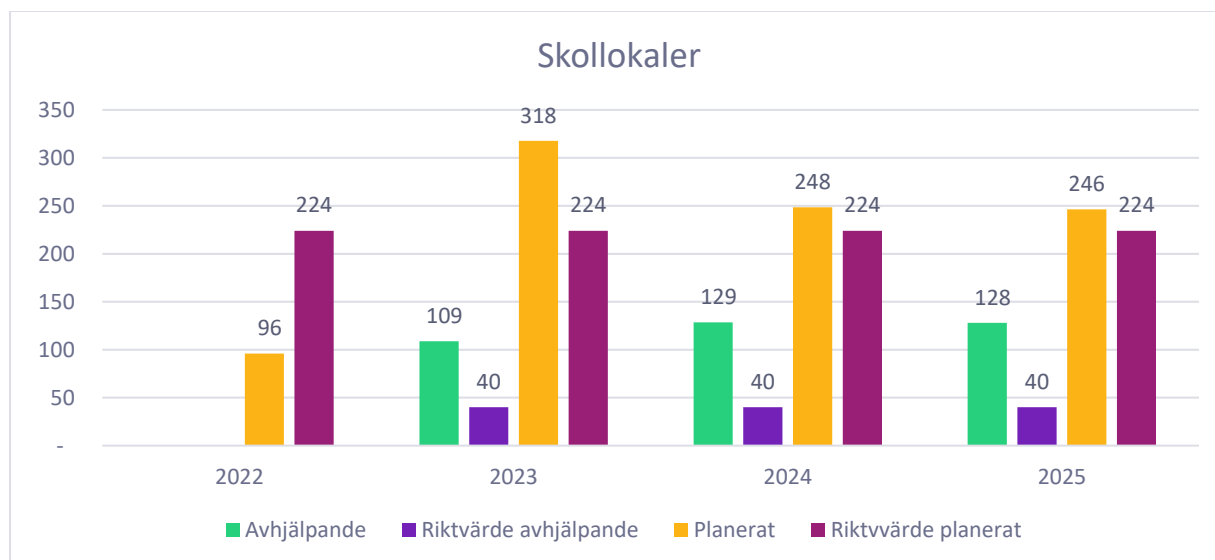
Diagrammet visar ett tydligt och återkommande mönster för förskolefastigheterna. Det avhjälpande underhållet ligger samtliga år på mellan 191 och 210 kr/kvm, vilket är cirka fyra gånger högre än Repabs riktvärde på 48 kr/kvm. Detta indikerar ett betydande uppdämt underhållsbehov och en hög andel akuta åtgärder.

Det planerade underhållet varierar kraftigt över perioden. År 2022 ligger nivån avsevärt över riktvärdet (508 kr/kvm), men under 2023–2025 ligger det planerade underhållet konsekvent under Repabs nivå om 238 kr/kvm. Mönstret kännetecknas därmed av ett enstaka toppår följt av tre år med relativt låga planerade insatser.

Sammantaget visar förskolefastigheterna en kombination av mycket högt avhjälpande underhåll och lågt planerat underhåll, med undantag för 2022. Detta är typiskt för bestånd där underhåll har skjutits upp över tid och där behovet av akuta insatser blir omfattande när planerade åtgärder inte genomförs i tillräcklig omfattning.

## 6.3.2.1.5 Skollokaler

Diagram 4: Jämförelse mellan planerat/avhjälpande underhåll mot Repabs riktvärden för skollokaler, fastighetstyp 2 åren 2022–2025.



Diagrammet visar att kostnaderna för avhjälpande underhåll i skollokaler ligger avsevärt över Repabs riktvärde under hela perioden 2023–2025. Nivåerna uppgår till cirka 109–129 kr/kvm, att jämföra med riktvärdet på 40 kr/kvm. Detta innebär att kostnaderna för akuta åtgärder är tre till fyra gånger högre än vad som är vanligt enligt branschpraxis, vilket kan indikera ett uppdämt underhållsbehov och hög belastning på tekniska system och byggnadsdelar.

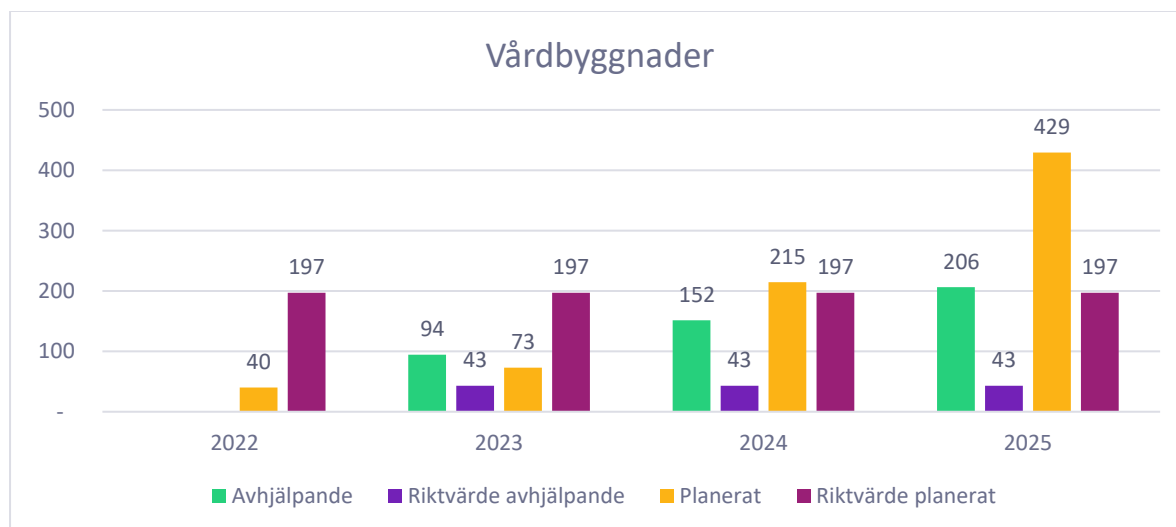
Det planerade underhållet ligger däremot huvudsakligen över Repabs riktvärde på 224 kr/kvm. År 2022 ligger nivån något under riktvärdet, men från och med 2023 uppgår de planerade nivåerna till 246–318 kr/kvm och är därmed betydligt högre än riktvärdena. Detta tyder på att kommunen prioriterar och förstärker det förebyggande underhållet i skolfastigheterna och genomför mer omfattande planerade åtgärder än vad Repab anger som normal nivå.

Kombinationen av högt planerat och samtidigt högt avhjälpande underhåll visar att även om kommunen satsar på förebyggande åtgärder, har skolfastigheterna ett stort ackumulerat behov som inte fullt ut fångas upp av planeringen.

Detta mönster är typiskt för byggnadsbestånd där tidigare underhåll inte varit tillräckligt, och där en period av både intensiva planerade åtgärder och fortsatt akuta insatser krävs innan en stabilare och mer balanserad underhållsnivå kan uppnås.

## 6.3.2.1.6 Vårdboenden

Diagram 5: Jämförelse mellan planerat/avhjälpande underhåll mot Repabs riktvärden för vårdbyggnader fastighetstyp 2 åren 2022-2025



Diagrammet visar ett tydligt mönster av obalans mellan avhjälpande och planerat underhåll i vårdbyggnader jämfört med Repabs riktvärden.

Det avhjälpande underhållet ligger på 94–206 kr/kvm, vilket innebär nivåer som är 2–4 gånger högre än Repabs riktvärde på 43 kr/kvm. Detta är en tydlig indikation på omfattande akuta insatser och ett bestånd med hög belastning.

Det planerade underhållet ligger under riktvärdet (197 kr/kvm) under 2022–2023, med nivåer som varierar mellan 40 och 73 kr/kvm. Först år 2025 uppgår det planerade underhållet till 429 kr/kvm, vilket är avsevärt över riktvärdet. Den kraftiga ökningen sker relativt sent i perioden.

Satsningen 2025 är positiv och tyder på att kommunen börjar adressera underhållsbehovet mer kraftfullt. Samtidigt kan den sena ökningen indikera att delar av beståndet redan hunnit försämrats betydligt innan nödvändiga åtgärder planerats och budgeterats.

### 6.3.3 Bedömning

Vår bedömning är att det **endast delvis** genomförs underhållsåtgärder i nivå med det behov som framgår av statusbedömningar och underhållsplaner.

Bedömningen baseras på följande grunder:

- Det avhjälpande underhållet ligger genomgående avsevärt över Repabs riktvärden för samtliga tre byggnadstyper.
- Det planerade underhållet varierar mellan byggnadstyperna men uppvisar tydliga obalanser i förhållande till Repabs riktvärden.

- Mönstret är inte konsekvent mellan byggnadstyperna, men den gemensamma nämnaren är att det planerade underhållet inte fullt ut matchar byggnadernas faktiska behov.

Sammantaget bedömer vi att de höga nivåerna av avhjälpande underhåll, i kombination med varierande nivåer av planerat underhåll i förhållande till Repabs riktvärden, visar att kommunen har ett betydande uppdamt underhållsbehov. Detta indikerar att byggnaderna under en längre period inte har fått de förebyggande åtgärder som krävs för att stabilisera underhållsnivåerna och minska beroendet av kostsamma akuta insatser.

För kategorierna förskola, skola och vårdboenden finns relevanta jämförelsetal i Repabs faktaböcker, och analysen av dessa fastighetstyper visar på genomgående höga kostnader i relation till riktvärdena. Däremot saknas branschriktvärden för kategorin Övrigt, vilket innebär att vi inte har kunnat göra en motsvarande nyckeltalsbaserad bedömning för denna del av beståndet. Det är viktigt att understryka att Övrigt-kategorin omfattar cirka 265 000 kvm, vilket motsvarar ungefär hälften av kommunens totala bruksarea och därmed är större än någon av de enskilda kategorier som analyserats och i princip lika omfattande som förskolor, skollokaler och vårdboenden tillsammans.

Mot bakgrund av Övrigt-beståndets storlek finns en klar risk att den samlade underhållsskulden är större än vad den Repab-baserade analysen visar, eftersom halva fastighetsbeståndet inte kan jämföras mot etablerade riktvärden.

För att minska de akuta kostnaderna och stärka den långsiktiga förvaltningen behöver kommunen utveckla en mer systematisk underhållsstrategi med tydligare nyckeltal, branschjämförelser och en bättre balans mellan planerade och avhjälpande åtgärder.

En sådan inriktning är nödvändig för att på sikt minska de akuta kostnaderna och stärka den långsiktiga och kostnadseffektiva förvaltningen av hela kommunens fastighetsbestånd.

#### **6.4 INTERN KONTROLL**

*Revisionsfråga: Finns det en fungerande intern kontroll som säkerställer att underhållsinsatser genomförs enligt beslutade planer, budget och prioriteringar?*

Intern kontroll är avgörande för att säkerställa att investeringar inom underhåll följer beslutade planer och att resurser används effektivt. Enligt 6 kap. 6 § kommunallagen (2017:725) ansvarar nämnderna för att se till att verksamheten bedrivs i enlighet med fullmäktiges mål och riktlinjer samt att den interna kontrollen är tillräcklig. Detta innebär krav på tydliga processer, ansvarsfördelning och uppföljningsrutiner som minimerar risker för avvikelser, felaktiga prioriteringar och kostnadsökningar. Kontrollmoment bör integreras i hela investeringsprocessen – från planering och budgetering till genomförande och uppföljning – för att skapa transparens och spårbarhet.

För att uppföljningen ska vara ändamålsenlig behöver den innehålla relevanta nyckeltal och indikatorer, ske regelbundet och användas som ett aktivt underlag för beslut.

Dokumenterade rutiner för styrning och uppföljning av investeringar är därför nödvändiga, liksom en systematisk hantering av avvikelser. Projektplaner bör omfatta budget, tidplan

och riskanalys, och resultaten ska rapporteras till nämnden i enlighet med kommunallagens krav på att säkerställa en tillfredsställande intern kontroll och tillförlitlig rapportering.

#### 6.4.1 Struktur

Som redogjorts för i tidigare revisionsfråga får nämnden rapportering om underhållsinsatser genom delårs- och helårsredovisningar, vilket sker tre gånger per år. Inom ramen för granskningen har vi även tagit del av presentationsmaterial som redovisats i samband med tertiärrapporterna. Av detta material framgår bland annat driftredovisningen för fastighetsförvaltningen, där felavhjälpande underhåll ingår, samt investeringsredovisningen där reinvesteringar för fastigheter redovisas med ackumulerat utfall, avvikelse, årsprognos och prognostiserad avvikelse.

Vid intervjuer framkommer att förvaltningen lämnar muntlig återkoppling vid varje nämndsammanträde, med undantag för januari, juni och juli.

#### 6.4.2 Intern kontroll och styrning

I nämndens internkontrollplan för 2025<sup>14</sup> kan vi utläsa att nämnden beslutat om flera kontrollmoment kopplade till inköps- och upphandlingsprocessen, bland annat i syfte att motverka risken för budgetöverskridanden.

Internkontrollen följs upp i samband med delårsrapporter och helårsredovisning. Av delårsrapport 2 (januari–augusti) framgår att samtliga kontroller är markerade med gul symbol. Vi kan inte utläsa några kommentarer kring fastighetsunderhåll.

#### 6.4.3 Uppföljning av privata utförare

Nämnden genomför uppföljning av privata utförare i samband med delårs- och helårsrapporter. Av delårsuppföljning 1 för 2025 framgår att den uppföljningsplan som beslutades 2023 omfattar följande upphandlade tjänster:

- Drift och underhåll av kommunens gator, vägar, gång- och cykelvägar, grönområden samt natur- och skogsområden,
- Klottersanering,
- Parkeringsövervakning samt
- Skötsel och underhåll av kommunens fasta egendom.

I delårsuppföljning 2 framgår det att de avvikelser som uppstår hanteras generellt löpande och i direkt anslutning till avvikelsen har skett. Inga avvikelser av mer återkommande karaktär har rapporterats från berörda verksamheter under perioden.

#### 6.4.4 Ekonomisk analys och åtgärder

Intervjuer visar att nämnden är engagerad i uppföljningen, ställer relevanta frågor och efterfrågar kompletterande information vid behov. Vissa ledamöter har dessutom branschereferens, vilket uppges bidra till en konstruktiv dialog mellan politik och förvaltning.

Nämnden har erhållit information om en kostnadsutredning genomförd av Sweco. Av

---

<sup>14</sup> Infrastruktur- och servicenämnden, 2024-11-28 § 142

protokollet framgår att utredningen omfattar gata, park, IT och lokalvård, med sammanfattning och rekommendationer. Kommunstyrelsen har, utifrån nämndens resultat i delårsrapport 2 (januari–augusti 2025), beslutat att godkänna infrastruktur- och servicenämndens åtgärder för att nå en ekonomi i balans.

#### 6.4.5 Projektmodell för samhällsbyggnadsprocessen

Av projektmodellen där reinvesteringar ingår för samhällsbyggnadsprocessen framgår att projektledaren inför varje beslutspunkt ska uppdatera tidigare beräknade kalkyler, tidsplaner och prognoser. Under projektets genomförande beskrivs hur avvikelser mot tids- och budgetplaner ska hanteras. Dokumentet innehåller även en lista över olika mötesforum för projekt, med information om deltagare, mötesfrekvens och innehåll. Modellen hänvisar löpande till mallar som berörda parter kan använda. Vi har tagit del av exempel på när modellen har tillämpats, vi kan inte utläsa att det finns någon tydlig riskanalys kopplat till insatserna.

Av intervju framkommer det att förvaltningen kan få svårt att klara av ökade påslag i budget med anledning då det saknas projektledare.

#### 6.4.6 Planering och styrning av underhållsinsatser

Förvaltningen arbetar utifrån en planeringslista som utgör styrdokument för vilka reinvesterings- och underhållsåtgärder som ska genomföras. Listan följs upp kontinuerligt och ligger till grund för både prioritering och genomförande av projekt. Den utgör därmed en central del av den interna kontrollen.

#### 6.4.7 Identifierad svaghet: avsaknad av nyckeltal per fastighetsgrupp

Det framgår att verksamheten i dagsläget inte använder nyckeltal per fastighetskategori (t.ex. kr/kvm för olika beståndsdelar). Avsaknaden av systematiska nyckeltal bedöms begränsa möjligheterna till jämförelse, trendanalys och riskbaserad styrning av underhållsverksamheten.

#### 6.4.8 Underhållsskuld och långsiktig planering

Verksamheten är medveten om att det finns en underhållsskuld och uppger att detta är en anledning till de höjda reinvesteringarna. Underhållsskulden ingår i deras långsiktiga planering över tio år, vilket tyder på att förvaltningen arbetar med långsiktig behovsidentifiering även om detta inte fullt ut avspeglas i driftbudgeten för planerat underhåll.

Vi noterar att kommunstyrelsen har följt upp internhyressystemet<sup>15</sup>. Av det aktuella ärendet kan vi dock inte utläsa att några beslut fattats med anledning av uppföljningen.

Kommunstyrelsen har även tagit del av information om den kostnadsutredning av infrastruktur- och serviceförvaltningen som genomförts av Sweco<sup>16</sup>.

---

<sup>15</sup> Kommunstyrelsen, 2024-12-02 § 282

<sup>16</sup> Kommunstyrelsen, 2025-06-02 § 126

Vidare har kommunstyrelsen beslutat att godkänna infrastruktur- och servicenämndens åtgärder för att nå en ekonomi i balans<sup>17</sup>.

Nämnden har erhållit information om slutredovisade fastighetsprojekt för 2024<sup>18</sup>.

#### 6.4.9 Bedömning

Vår bedömning är att det **i allt väsentligt** finns en fungerande intern kontroll som säkerställer att underhållsinsatser genomförs enligt beslutade planer, budget och prioriteringar

Bedömningen baseras på följande grunder:

- Avsaknad av nyckeltal för uppföljning och prioritering.
- Otydlig eller otillräcklig riskanalys i projektstyrningen.
- Kapacitetsrisk på grund av brist på projektledare.
- Internkontrollplanen täcker inte fullt ut hela verksamheten.

Sammanfattningsvis bedömer vi att det finns flera etablerade delar av intern kontroll som bidrar till att underhållsinsatser följs upp och styrs enligt beslutade planer, budget och prioriteringar. Samtidigt begränsas internkontrollens fulla effekt av avsaknaden av systematiska nyckeltal, otydlig riskanalys i projektmodellen samt kapacitetsrisker i organisationen. Internkontrollen fungerar därmed i flera delar, men behöver förstärkas för att fullt ut säkerställa att underhållsinsatser genomförs på ett planerat, riskbaserat och resurseffektivt sätt.

<sup>17</sup> Kommunstyrelsen, 2025-10-06 § 238

<sup>18</sup> Infrastruktur- och servicenämnden, 2025-10-16 § 105

## 7 SAMLAD BEDÖMNING OCH REKOMMENDATIONER

---

Syftet med granskningen har varit att bedöma om infrastruktur- och servicenämnden i kommunen har säkerställt en ändamålsenlig styrning, planering, uppföljning samt intern kontroll av underhållsinsatser för kommunägda fastigheter.

**Vår samlade bedömning utifrån granskningens syfte är att infrastruktur- och servicenämnden i allt väsentligt säkerställt en ändamålsenlig styrning, planering, uppföljning samt intern kontroll av underhållsinsatser för kommunägda fastigheter.**

Bakgrunden till vår bedömning är att granskningen visar att infrastruktur- och servicenämnden har flera etablerade strukturer för styrning, planering och uppföljning av fastighetsunderhåll. Det finns dokumenterade processer för statusbedömningar, underhållsplaner och prioritering av reinvesteringar, vilket skapar en grund för ett systematiskt arbetssätt.

Analysen mot Repabs riktvärden visar tydliga obalanser i underhållsnivåerna. Det avhjälpande underhållet ligger avsevärt över riktvärden för samtliga byggnadstyper, vilket kan innebära ett uppdämt underhållsbehov.

Den interna kontrollen fungerar i flera delar, men påverkas av avsaknaden av nyckeltal, brister i riskanalys och kapacitetsrisker kopplade till projektledning.

Utifrån våra iakttagelser och bedömningar rekommenderar vi infrastruktur- och servicenämnden att:

- Fastställa en samlad fastighetsstrategi som tydligt anger vilka fastigheter som är strategiskt viktiga att behålla och utveckla, och vilka som bör avyttras eller fasas ut. Strategin bör baseras på verksamhetsbehov, livscykelkostnader, teknisk status, energiprestanda och potentialen att skapa värde över tid. En sådan strategi är avgörande eftersom det är mycket svårt att minska en uppbyggd underhållsskuld genom löpande anslag ensam. Underhållsskulden tenderar att växa snabbare än vad tillkommande resurser kan hantera, särskilt i byggnader som redan har låg teknisk status eller begränsad framtida användning. Resurser riktas mot de fastigheter som ger bäst långsiktig nytta och där investeringar tydligt bidrar till värdeskapande, funktionalitet och riskreduktion.
- Säkerställa ett aktivt portföljperspektiv med investeringskalkyler och avkastningsbedömningar i planeringen av större underhållsåtgärder och reinvesteringar för att skapa högre träffsäkerhet i prioriteringen, minskade akuta kostnader över tid och en mer hållbar balans mellan planerat och avhjälpande underhåll.
- Överväga att fastställa tydliga nyckeltal och riktvärden för samtliga byggnadstyper. Nyckeltalen bör användas för att följa upp förhållandet mellan planerat och avhjälpande underhåll, säkerställa rätt nivå av förebyggande åtgärder samt ge tidiga signaler när underhållsinsatser behöver justeras.

Datum som ovan

Azets Revision & Rådgivning AB

Micaela Hedin

Said Ashrafi

Michael Wissén

*Certifierad kommunal revisor*

*Verksamhetsrevisor/specialist Verksamhetsrevisor*

## Yttrande över Granskning av Luleå kommuns lokalbank

Ärendenr 2025/1030-1.3.2.3

### Infrastruktur- och serviceförvaltningens förslag till beslut

Infrastruktur- och servicenämnden beslutar att anta infrastruktur- och serviceförvaltningens förslag till yttrande på revisionsgranskningen av Luleå kommuns lokalbank som nämndens egna.

### Sammanfattning av ärendet

Azets Revision & Rådgivning AB (Azets) har av Luleå kommuns revisorer fått i uppdrag att översiktligt granska kommunens hantering av lokalbanken. Uppdraget ingår i revisionsplanen för år 2025.

Granskningen har syftat till att bedöma om kommunstyrelsen och infrastruktur- och servicenämnden säkerställt en ändamålsenlig hantering av kommunens lokalbank. Revisorernas samlade bedömning utifrån granskningens syfte är att kommunstyrelsen och infrastruktur- och servicenämnden endast delvis har säkerställt en ändamålsenlig hantering av kommunens lokalbank.

Bedömningen grundas i att det saknas kommunövergripande strategier och mål för arbetet, tillsammans med en beskrivning av dess syfte. Detta gör att det i kommunen saknas en gemensam syn på hur lokalbanken ska användas. Det framgår av styrande dokument hur lokalbanken ska finansieras. Revisorerna konstaterar dock att nämnden inte har budgeterat i enlighet med målsättning eller erhåller kommunbidrag som fullt ut täcker lokalbankens kostnader. Vidare bedömer revisorerna att nämnden saknar en systematiskt och dokumenterad beskrivning av de konsekvenser detta medför för verksamheten.

Därutöver så saknas det ett etablerat riskarbete avseende arbetet med lokalbanken. Då det inte genomförs någon särskild riskanalys eller att arbetet inkluderats i nämndens övriga riskarbete kan det innebära att risker inte identifieras, värderas och hanteras.

### *Rekommendationer från revisorerna och svar från infrastruktur- och serviceförvaltningen (ISF).*

Utifrån iakttagelser och bedömningar rekommenderar revisorerna infrastruktur- och servicenämnden att:

- Utifrån övergripande strategier och mål upprätta nämndspecifika mål med tillhörande aktiviteter för arbetet med lokalbanken.

*ISF vill inledningsvis tydliggöra att infrastruktur- och servicenämnden (ISN) redan idag har fastställt mål kopplade till lokalbanken. Ett centralt mål är att kostnaderna för lokalbanken ska halveras, vilket tydligt visar nämndens ambition att minska de ekonomiska konsekvenserna av outhyrda lokaler och skapa en mer effektiv hantering över tid.*

*ISF konstaterar vidare att arbetet med lokalbanken i hög grad påverkas av kommunövergripande förutsättningar och beslut, bland annat avseende verksamheternas förändrade lokalbehov och avsaknaden av fastställda övergripande strategier för lokalförsörjningen. Mot denna bakgrund bedömer ISF att nämndspecifika mål och aktiviteter för lokalbanken behöver utvecklas i nära samspel med kommande kommunövergripande styrning på området.*

*ISF bedömer att ett fortsatt arbete bör inriktas på att tydliggöra vilka aktiviteter som ligger inom ISN:s rådighet och som på ett konkret sätt bidrar till att nå målet om minskade kostnader för lokalbanken, exempelvis genom ökad framförhållning, bättre nyttjande av befintliga lokaler och tydligare beslutsunderlag vid avveckling eller avyttring.*

- Säkerställa att lokalbankens behov och prioriteringar har en tydlig koppling till beslutade mål och planer.

*ISF delar revisorernas bedömning av vikten av att lokalbankens behov och prioriteringar har en tydlig koppling till beslutade mål och planer. En sådan koppling är central för att skapa struktur och transparens i hanteringen av kommunens lokaler.*

*ISF vill samtidigt tydliggöra ansvarsfördelningen i lokalförsörjningsprocessen. Det är respektive förvaltning som planerar och beslutar om sina verksamheters lokalbehov och vilken typ av lokaler som ska användas. ISF:s roll är att bistå med tillgängliga lokaler som motsvarar identifierade behov samt att, när lämpliga lokaler saknas, medverka till lösningar genom ombyggnation, nybyggnation eller annan åtgärd i enlighet med fattade beslut.*

*ISF vill uppmärksamma att det i lokalbanken finns objekt som varit tomställda under lång tid där ISF inte har mandat att fatta beslut som skulle innebära lägre kostnader för lokalbanken. Mot denna bakgrund bedömer ISF att ärenden behöver politiskt ställningstagande avseende inriktning (avveckling/ersättningslokal/alternativ användning) för att möjliggöra en ändamålsenlig och kostnadseffektiv hantering av lokalbanken. Denna bedömning ligger i linje med revisionssynpunkterna om att tydliggöra styrning, målkoppling och konsekvenshantering för lokalbankens kostnader.*

*Mot denna bakgrund påverkas lokalbankens behov och prioriteringar i hög grad av verksamheternas beslut om förändrade eller nya lokalbehov. ISF bedömer att kopplingen mellan lokalbanken och beslutade mål och planer behöver tydliggöras i ett sammanhang där både verksamheternas planering och fastighetsförvaltningens genomförande beaktas.*

*Ett fortsatt utvecklingsarbete bör därför inriktas på att stärka samspelet mellan verksamheternas behovsplanering och hanteringen av lokalbanken, exempelvis genom tydligare principer för hur lediga lokaler ska prövas mot nya behov samt hur prioriteringar ska göras när befintligt bestånd inte bedöms ändamålsenligt. Detta skulle skapa bättre förutsättningar för att lokalbankens hantering kopplas till beslutade mål och planer, samtidigt som roller och ansvar hålls tydliga.*

- Att genom nämndens budgetäskande tydliggöra vilka konsekvenser det får på nämndens verksamhet i det fall kommunbidraget inte täcker lokalbankens kostnader till fullo.

*ISF delar revisorernas bedömning av vikten av att tydliggöra konsekvenserna för ISN:s verksamhet i de fall kommunbidraget inte fullt ut täcker lokalbankens kostnader. En sådan tydlighet bedöms vara nödvändig för att skapa transparens i budgetprocessen och ge beslutsfattare ett bättre underlag för prioriteringar. ISF konstaterar att lokalbankens kostnader i hög grad påverkas av faktorer som ligger utanför ISN:s direkta rådighet, såsom verksamheternas förändrade lokalbehov, fördröjning i avvecklings- eller försäljningsprocesser samt politiska ställningstaganden kring fastigheternas framtida användning. När kommunbidraget inte täcker dessa kostnader påverkar detta ISN:s samlade ekonomiska handlingsutrymme.*

*Mot denna bakgrund bedömer ISF att budgetäskanden framöver i högre grad bör kompletteras med konsekvensbeskrivningar som tydliggör effekter på ISN:s verksamhet vid underfinansiering av lokalbanken. Detta kan exempelvis avse påverkan på planerat underhåll, reinvesteringar eller andra prioriterade åtgärder inom nämndens ansvarsområde.*

- Att genomföra en riskanalys som omfattar arbetet med lokalbanken i syfte att identifiera eventuella risker med arbetet samt säkerställa att riskreducerande åtgärder vidtas vid behov.

*ISF instämmer i revisorernas bedömning av behovet av en mer strukturerad riskanalys kopplad till arbetet med lokalbanken. Lokalbankens verksamhet är förenad med flera typer av risker, däribland ekonomiska risker kopplade till långvarig tomställning, osäkerhet kring framtida användning samt fördröjning i besluts- och genomförandeprocesser.*

*ISF konstaterar att risker kopplade till lokalbanken i dagsläget hanteras inom ramen för ordinarie verksamhetsstyrning, men att dessa inte är samlade i en dokumenterad och systematisk riskanalys. En mer sammanhållen riskbedömning bedöms kunna stärka förutsättningarna för tidig identifiering av risker och tydliggöra behovet av riskreducerande åtgärder.*

*ISF bedömer därför att arbetet med lokalbanken bör inkluderas tydligare i ISN:s övergripande risk- och internkontrollarbete. En sådan ansats kan bidra till ökad medvetenhet om riskexponering, bättre prioriteringar samt tydligare koppling mellan risk, ekonomi och strategiska vägval i hanteringen av lokalbanken.*

### **Dialog**

Dialog har förts internt inom infrastruktur- och serviceförvaltningen.


### **Beslutsunderlag**

- Granskningsrapport (bilaga)

Fredrik Thyselius  
Avdelningschef fastigheter

### **Beslutet skickas till**

Kommunstyrelseförvaltningens kansli  
Gruppledarna

A decorative graphic on the left side of the page consists of a large blue triangle pointing right, and a cluster of smaller triangles in the center. These smaller triangles are mostly light grey, with one prominent green triangle and one smaller blue triangle. The background is white.

# Granskning av lokalbanken

**Rapport**  
Luleå kommun

2026-01-23  
Antal sidor 13

# 1 INNEHÅLLSFÖRTECKNING

---

<b>2</b>	<b>Sammanfattning</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Bakgrund</b>	<b>5</b>
<b>4</b>	<b>Syfte, revisionsfrågor och avgränsning</b>	<b>5</b>
4.1	<i>Avgränsning</i>	5
<b>5</b>	<b>Revisionskriterier</b>	<b>6</b>
<b>6</b>	<b>Metod</b>	<b>6</b>
<b>7</b>	<b>Resultat av granskningen</b>	<b>7</b>
7.1	<i>Styrning och organisation</i>	7
7.1.1	Styrande dokument	7
7.1.2	Roller och ansvar	7
7.1.3	Bedömning	8
7.2	<i>Mål för lokalbanken</i>	8
7.2.1	Mål	8
7.2.2	Bedömning	9
7.3	<i>Budget och ekonomisk uppföljning för lokalbanken</i>	9
7.3.1	Budget	9
7.3.2	Ekonomisk uppföljning	10
7.3.3	Bedömning	11
7.4	<i>Riskhantering inom lokalbankens verksamhet</i>	11
7.4.1	Bedömning	12
<b>8</b>	<b>Samlad bedömning och rekommendationer</b>	<b>13</b>

## 2 SAMMANFATTNING

Azets Revision & Rådgivning AB har av Luleå kommuns revisorer fått i uppdrag att översiktligt granska kommunens hantering av lokalbanken. Uppdraget ingår i revisionsplanen för år 2025.

Granskningen har syftat till att bedöma om kommunstyrelsen och infrastruktur- och servicenämnden säkerställt en ändamålsenlig hantering av kommunens lokalbank.


**Vår samlade bedömning utifrån granskningens syfte är att kommunstyrelsen och infrastruktur- och servicenämnden endast delvis har säkerställt en ändamålsenlig hantering av kommunens lokalbank.**

Bedömningen grundas i att det saknas kommunövergripande strategier och mål för arbetet, tillsammans med en beskrivning av dess syfte. Detta gör att det i kommunen saknas en gemensam syn på hur lokalbanken ska användas.

Det framgår av styrande dokument hur lokalbanken ska finansieras. Vi konstaterar dock att nämnden inte har budgeterat i enlighet med målsättning eller erhåller kommunbidrag som fullt ut täcker lokalbankens kostnader. Vidare bedömer vi att nämnden saknar en systematiskt och dokumenterad beskrivning av de konsekvenser detta medför för verksamheten.

Därutöver så saknas det ett etablerat riskarbete avseende arbetet med lokalbanken. Då det inte genomförs någon särskild riskanalys eller att arbetet inkluderats i nämndens övriga riskarbete kan det innebära att risker inte identifieras, värderas och hanteras.

I det följande redovisas samlad bedömning av respektive revisionsfråga.

<div style="display: flex; justify-content: space-between; padding: 5px;"> <span>Nej</span> <span>Endast delvis</span> <span>I allt väsentligt</span> <span>Ja</span> </div> 	
Revisionsfråga	Bedömning
Har kommunstyrelsen, i sin ledande och samordnande roll, säkerställt en effektiv och ändamålsenlig styrning och organisation, vad gäller kommunens lokalbank?	Endast delvis
Har infrastruktur- och servicenämnden fastställt mål för lokalbanken?	Endast delvis
Har lokalbankens behov och prioriteringar en tydlig koppling till beslutade mål och planer?	Endast delvis
Har infrastruktur- och servicenämnden säkerställt en ändamålsenlig budgetering för lokalbanken?	Endast delvis
Har infrastruktur- och servicenämnden säkerställt en ekonomisk uppföljning för lokalbanken?	I allt väsentligt

Finns etablerade arbetsätt för att identifiera och hantera risker inom lokalbankens verksamhet? Nej
---

*För närmare beskrivning av bakgrunden till våra bedömningar hänvisar vi till respektive avsnitt i revisionsrapporten.*

Utifrån resultatet av vår granskning rekommenderar vi kommunstyrelsen att:

- Upprätta och anta kommunövergripande strategier och mål för arbetet med lokalbanken.
- Genom styrande dokument tydliggöra syftet med lokalbanken i syfte att skapa en samsyn avseende hur lokalbanken ska nyttjas.

Utifrån resultatet av vår granskning rekommenderar vi infrastruktur- och servicenämnden att:

- Utifrån övergripande strategier och mål upprätta nämndspecifika mål med tillhörande aktiviteter för arbetet med lokalbanken.
- Säkerställa att lokalbankens behov och prioriteringar har en tydlig koppling till beslutade mål och planer.
- Att genom nämndens budgetäskande tydliggöra vilka konsekvenser det får på nämndens verksamhet i det fall kommunbidraget inte täcker lokalbankens kostnader till fullo.
- Att genomföra en riskanalys som omfattar arbetet med lokalbanken i syfte att identifiera eventuella risker med arbetet samt säkerställa att riskreducerande åtgärder vidtas vid behov.

### 3 BAKGRUND

---

Azets Revision & Rådgivning AB har av Luleå kommuns revisorer fått i uppdrag att översiktligt granska kommunens hantering av lokalbanken. Uppdraget ingår i revisionsplanen för år 2025.

Lokalförsörjning är en central del av en kommuns eller organisations verksamhet, och dess effektivitet kan ha betydande inverkan på både ekonomiska och operativa resultat. Genom att effektivt hantera och fördela lokaler kan en kommun minimera kostnader för hyra, underhåll och drift. Detta frigör resurser som kan användas för andra viktiga samhällsbehov.

Av Luleå kommuns allmänna villkor för internhyra framgår att byggnad, lokal eller del av uthyrningsbar yta som kan komma att frigöras vid tillämpning av internhyressystemet, överförs till en lokalbank. Lokalbanken finansieras via kommunbidrag. Ansvarig nämnd för lokalbanken är infrastruktur- och servicenämnden.

Revisionen har tidigare genomfört granskningar inom lokalförsörjningsområdet som gett indikatorer på att lokalförsörjningen har brister samt att styrningen av lokalbanken inte är tydlig avseende mål, syfte och budget. Därför bedömer Luleå kommuns revisorer att det är angeläget att genomföra en granskning på området.

### 4 SYFTE, REVISIONSFRÅGOR OCH AVGRÄNSNING

---

Granskningen har syftat till att bedöma om kommunstyrelsen och infrastruktur- och servicenämnden säkerställt en ändamålsenlig hantering av kommunens lokalbank.

Granskningen besvarar följande revisionsfrågor:

- Har kommunstyrelsen, i sin ledande och samordnande roll, säkerställt en effektiv och ändamålsenlig styrning och organisation, vad gäller kommunens lokalbank?
- Har infrastruktur- och servicenämnden fastställt mål för lokalbanken?
- Har lokalbankens behov och prioriteringar en tydlig koppling till beslutade mål och planer?
- Har infrastruktur- och servicenämnden säkerställt en ändamålsenlig budgetering och ekonomisk uppföljning för lokalbanken?
- Finns etablerade arbetsätt för att identifiera och hantera risker inom lokalbankens verksamhet?

#### 4.1 AVGRÄNSNING

Granskningen har omfattat kommunstyrelsen samt infrastruktur- och servicenämnden.

## 5 REVISIONSKRITERIER

---

I granskningen har revisionskriterierna utgjorts av:

- 6 kap. 6 § kommunallagen (2017:725)
- Tillämpbara interna regelverk och policys.

## 6 METOD

---

Granskningen har genomförts genom:

- Dokumentstudier av reglemente, verksamhetsplan, budgetdokument och ekonomisk uppföljning. Därutöver har granskningen även omfattat områdesspecifika dokument vilka presenteras i rapporten.
- Intervjuer har genomförts med:
  - Infrastruktur- och servicenämndens ordförande
  - Infrastruktur- och servicedirektör
  - Sektionschef, sektionen Lokalförsörjning
  - Fastighetssamordnare, kultur- och fritidsförvaltningen
  - Lokalstrateg, arbetsmarknad- och utbildningsförvaltningen

De bedömningar som avlämnas i granskningen har utgått ifrån följande bedömningsnivåer.



Samtliga medverkande har erhållit möjlighet att faktakontrollera rapporten.

## 7 RESULTAT AV GRANSKNINGEN

---

### 7.1 STYRNING OCH ORGANISATION

#### 7.1.1 Styrande dokument

I granskningen har vi tagit del av allmänna villkor för internhyra<sup>1</sup>. Villkoren omfattar alla lokaler som infrastruktur- och serviceförvaltning i Luleå kommun upplåter till kommunala verksamheterna, såväl som egna som inhyrda. Enligt villkoren förs lediga lokaler eller ytor till lokalbanken vid tillämpning av internhyressystemet.

Enligt villkoren är följande alternativ möjliga för uthyrningsbar lokal eller yta:

- Uthyrning till annan intern hyresgäst
- Uppsägning av inhyrda lokaler
- Tillfällig avställning
- Försäljning
- Rivning
- Uthyrning till nedsatt hyreskostnad efter beslut i kommunstyrelsen

Därutöver redogörs villkor för bland annat vilka principer som ska gälla vid inhyrning, åtaganden för extern inhyrda lokaler, uppsägning, avflyttning, andrahandsuthyrning, samnyttjande av lokaler samt ersättningslokaler.

Genom intervjuer informeras vi om att det råder en viss osäkerhet inom kommunens organisation vad syftet med lokalbanken är och hur den ska användas. Det uttrycks att befintliga styrdokument så som de allmänna villkoren inte tydliggör detta fullt ut.

Kommunstyrelsen beslutade år 2022 att ge kommunstaben i uppdrag att utforma en policy för kommunens lokalförsörjning. Policyns syfte enligt beslutet är att ange gemensamma ramar och förhållningssätt i arbetet. Vidare framgår av beslutet att kommundirektören fick i uppdrag att ta fram en riktlinje som konkretiserar policyn och som ska ge stöd i arbetet. Vid granskningen har varken policy eller riktlinjer antagits.

#### 7.1.2 Roller och ansvar

Kommunfullmäktige har genom kommunens nämndreglemente<sup>2</sup> beslutat att kommunstyrelsen ansvarar för att en effektiv och ändamålsenlig organisation upprätthålls i kommunal verksamhet.

Därutöver går att utläsa att det är infrastruktur- och servicenämnden som ansvarar för kommunens lokalbank. Infrastruktur- och serviceförvaltningen består av fem avdelningar, varav en är benämnd "Fastigheter". Avdelningen ansvarar för att tillhandahålla ändamålsenliga lokaler och bostäder för kommunens verksamheter, för tillbyggnad och nyproduktion av egna lokaler samt för inhyrning av externa objekt.

Av allmänna villkor för internhyra framgår att infrastruktur- och serviceförvaltningen ansvarar för att sammanställa verksamheternas samlade lokalbehov, ta fram ändamålsenliga alternativ

---

<sup>1</sup> Allmänna villkor internhyra, information om beslutsinstans samt datum för antagande saknas i dokumentet

<sup>2</sup> Luleå kommuns nämndreglemente, kommunfullmäktige, 2023-12-18

samt presentera konsekvensanalyser för berörda verksamheter. Avdelningen innehar även ansvaret för lokalbanken.

### 7.1.3 Bedömning

Vår bedömning är att kommunstyrelsen, i sin ledande och samordnande roll, **endast delvis** har säkerställt en effektiv och ändamålsenlig styrning och organisation, vad gäller kommunens lokalbank.

Vår bedömning är att kommunstyrelsen inte har formulerat tillräckligt tydliga strategier och övergripande mål för arbetet med lokalbanken. De principer som anges i de allmänna villkoren bedömer vi inte som tillräckliga för att säkerställa ett strukturerat arbete. En starkt styrning behövs för att skapa samsyn kring lokalbankens syfte och för att stärka förutsättningarna för ett strategiskt och strukturerat arbetssätt.

Vår bedömning är därutöver att det finns en tydlig beskrivning av hur ansvaret för lokalbanken är reglerat.

## 7.2 MÅL FÖR LOKALBANKEN

### 7.2.1 Mål

Av infrastruktur- och servicenämndens verksamhetsplan framgår att förvaltningen ska bidra till en effektiv och långsiktig försörjning av infrastruktur bland annat genom att;

- vidareförädla lokalförsörjningsprocessen
- fortsätta arbetet med samlokalisering, yteffektivisering och kostnadseffektivisering för administrativa lokaler
- halvera driftskostnader för lokalbanken till 2026-12-31.

I nämndens årsredovisning för 2024<sup>3</sup> framgår att lokalbanken består av de objekt eller delar av objekt som står outhyrda. Antalet objekt i banken har ökat under de senaste åren och det kommunbidrag som nämnden erhåller uppges inte täcka kostnaderna. Mot bakgrund av detta har nämnden antagit målet att kostnaderna för lokalbanken ska halveras, där referenspunkten är redovisad kostnad per 2022-12-31 där utfallet för bortfall av hyresintäkter för outhyrda objekt var 25,7 mkr. Det framgår inte i verksamhetsplanen vad som utgör målvärde för år 2025. Vi kan däremot i delårsuppföljning 1 per sista april 2025 utläsa att målvärdet för 2025 är 11 mkr för lokalbanken. Inför 2025 har redovisning av kostnaderna ändrats från att utgöra bortfall av hyresintäkter till driftskostnad för outhyrda objekt. Därtill saknas det i verksamhetsplanen tydlighet avseende vilka aktiviteter som ska genomföras i syfte att nå målet.

I intervjuer informeras vi om att infrastruktur- och serviceförvaltningen på kommunens intranät har skapat en sida för lediga objekt som finns i lokalbanken. Syftet är att övriga verksamheter ska kunna nyttja informationen om vilka objekt som är lediga i sin behovsanalys.

<sup>3</sup> Årsuppföljning 2024, infrastruktur- och servicenämnden, datum för antagande saknas i dokumentet

Intervjuade uppger att förvaltningen har implementerat ett mer förbyggande arbete för lokaler och fastigheter där berörd verksamhet har för avsikt att lämna lokalen/fastigheten. Arbetet syftar till att undvika att lokalen eller fastigheten hamnar i lokalbanken och innebär att undersöka behovet hos andra verksamheter, alternativt att den avyttras om det är möjligt.

Det uttrycks i intervjuer att infrastruktur- och servicenämnden samt dess förvaltning saknar rådighet över in- och utflöde av objekten i lokalbanken och saknar därmed även rådighet över lokalbankens kostnader.

Vi har även tagit del av lokalresursplan för år 2022 för Luleå kommun. Det går att utläsa att det under 2022 påbörjades ett arbete med att upprätta en beskrivning för respektive fastighet, som syftar till att ge en bild om sådant som status, underhållsbehov och objektsekonomi. Enligt planen ska underlaget utgöra vägledning för vilken åtgärd som är mest lämplig för en lokal som blir tomställd.

### 7.2.2 Bedömning

Vår bedömning är att infrastruktur- och servicenämnden **endast delvis** har fastställt mål för lokalbanken.

Vår bedömning är att lokalbankens behov och prioriteringar **endast delvis** har en tydlig koppling till beslutade mål och planer.

Vår bedömning grundas i att nämnden har antagit ett mål som avser lokalbanken. Vi kan konstatera att målet avseende lokalbanken riktas mot den del av verksamhet som nämnden inte fullt ut råder över själva. Då in- och utflöde av lokaler påverkas av andra verksamheters organisationsförändringar försvåras infrastruktur- och servicenämndens möjligheter att påverka måluppfyllelsen. Vi kan därutöver konstatera att det i verksamhetsplanen saknas tydliga aktiviteter för hur nämnden ska nå målet.

Vi bedömer att nämndens övriga mål som presenteras i granskningen innehar en koppling till lokalbanken, där arbete mot dessa mål kan bidra till att stärka arbetet med lokalbanken samt minska antalet lokaler som hamnar i lokalbanken. Detta förutsätter dock att det finns en samsyn i kommunen kring hur arbete med lokalbanken ska genomföras.

Som en del i detta arbete bedömer vi att lokalresursplanen behöver uppdateras för att ge en aktuell nulägesbild av behov och prioriteringar, både för lokalbankens verksamhet och på ett kommunövergripande plan.

## 7.3 BUDGET OCH EKONOMISK UPPFÖLJNING FÖR LOKALBANKEN

### 7.3.1 Budget

Av de allmänna villkoren framgår att lokalbanken finansieras via kommunbidrag.

I det underlag vi tagit del av framgår att nämnden budgeterat 7,7 mkr för lokalbanken för år 2025 vilket motsvarar det kommunbidrag som nämnden får för lokalbanken. Vi har därutöver tagit del av beslutsunderlag inför budget 2025.

Där noteras att nämnden konstaterar betydligt högre kostnader för lokalbanken än det man budgeterat för (7,7 mkr). I intervjuer får vi till oss att nämnden i budgetprocessen har lyft att summan 7,7 mkr inte är tillräcklig för att täcka kostnaderna för lokalbanken. Detta framgår dock inte i det underlag vi tagit del av. I eftersökning av ursprunget till summan 7,7 mkr framkommer att det saknas ett fastställt beslut som reglerar summans storlek. Intervjuade saknar även kännedom om varifrån summan härstammar.

Vi har därutöver tagit del av beslutsunderlag för nämndens konsekvensbeskrivning inom ramen för budgetprocessen för år 2026 års budget. Där redogör nämnden för att lokalbankens kostnader har ökat senaste åren samt bedöms öka ytterligare under 2026.

### 7.3.2 Ekonomisk uppföljning

#### År 2024

I årsredovisningen för 2024 går att utläsa att förändringar och omstruktureringar inom kommunens förvaltningar har bidragit till att hyresförlusterna för lokalbanken har ökat under 2024. Se tabell 1 för lokalbankens driftskostnader och mål för 2024 samt jämförelse med tidigare år samt referenspunkt. Utfallet för år 2022

Utfall 2022-12-31	Utfall 2023-12-31	Utfall 2024-12-31	Mål för år 2024
25,7 mkr <sup>4</sup>	22,5 mkr	33,9 mkr	12,5 mkr

Tabell 1. Utfall och mål avser bortfall av hyresintäkt hämtat ur årsredovisning för 2024.

#### År 2025

I delårsuppföljning 1 per sista april samt för delårsuppföljning 2 per sista augusti 2025 redovisas följande prognos för lokalbankens driftskostnader samt mål för året, i jämförelse med 2024 års utfall samt referenspunkt.

Utfall 2022-12-31	Utfall 2024-12-31	Prognos 2025	Mål för år 2025
17 mkr <sup>5</sup>	21 mkr	19 mkr	11 mkr

Tabell 2. Utfall och mål avser lokalbankens driftskostnad hämtat ut delårsuppföljning under 2025.

Vid en jämförelse mellan åren 2024 och 2025 framgår att uppgifterna om utfallet för lokalbankens driftskostnader är olika för år 2022 och 2024 med anledning av hur utfall redovisas.

<sup>4</sup> Utfallet avser bortfall av hyresintäkt, vilket från och med 2025 i stället redovisas som driftskostnad när objekten står outhyrda.

<sup>5</sup> Utfallet avser driftskostnad när objekten står outhyrda.

### 7.3.3 Bedömning

Vår bedömning är att infrastruktur- och servicenämnden **endast delvis** säkerställt en ändamålsenlig budgetering och ekonomisk uppföljning för lokalbanken.

Vår bedömning grundas i att det i styrande dokument finns reglerat hur lokalbanken ska finansieras, genom kommunbidrag. Det saknas dock i styrande dokument eller i annat underlag tydlighet avseende om kommunbidraget för lokalbanken ska omfattas av en fast summa eller de faktiska kostnader som avser lokalbanken. Det går därför mot denna bakgrund att anta att kommunbidraget ska täcka hela kostnaden för lokalbanken.

Vi kan dock konstatera att nämndens målsättning om att halvera kostnaderna för lokalbanken inte överensstämmer med nämndens budgetäskande för år 2025. Det framgår att målvärde för år 2025 är 11 mkr, samtidigt saknas budgeterat medel för detta.

Vi bedömer därutöver att nämnden saknar en systematisk och dokumenterad beskrivning av vilka konsekvenser det får för verksamheten om kommunbidraget inte täcker lokalbankens kostnader till fullo. En sådan beskrivning anser vi behövs för att tydliggöra och lyfta nämndens behov av kommunbidrag till kommunstyrelsen och kommunfullmäktige.

Vi bedömer att nämnden kontinuerligt följer lokalbankens ekonomiska utveckling. Vi kan därutöver konstatera att prognosen för lokalbankens kostnader vid årets slut inte når det uppsatta målet för 2025.

Vi noterar även att redovisningen av utfallet för lokalbankens kostnader för 2022 skiljer sig mellan årsredovisningen för 2024 samt i delårsuppföljningen under 2025. Detta kan göra målet om att halvera kostnaden otydlig i det fall olika belopp utgör målets utgångspunkt.

### 7.4 RISKHANTERING INOM LOKALBANKENS VERKSAMHET

Intervjupersoner lyfter att det inte genomförs någon specifik riskanalys avseende arbetet med lokalbanken.

Vi informeras om att då lokalbanken utgör en del av nämndens verksamhetsplan har nämnden inte heller sett behov av att inkludera lokalbanken i internkontrollplanen.

Dock uttrycks att arbetet med lokalbanken inte är helt utan risker, vilket främst kopplas till ekonomiska risker. Det avser de fastigheter där försäljningen drar ut på tiden eller i väntan på beslut efter genomförd utredning om hur lokalerna ska hanteras (avyttring, uthyrning etc.). Det är då infrastruktur- och servicenämnden som står för driftskostnaderna för outhyrda objekt. Det kan enligt uppgift även förekomma att en verksamhet har identifierat ett framtida behov av en fastighet i lokalbanken, men inte nyttjar den under de år som föregår det faktiska behovet. En nämnd kan, om en sådan situation uppstår, bli beviljad en reducerad hyra genom beslut av kommunstyrelsen i enlighet med allmänna villkor för internhyra. Vår uppfattning är dock att detta inte tillämpas i praktiken. Även i detta fall är det infrastruktur- och servicenämnden som står för driftskostnaderna för outhyrda objekt.

#### 7.4.1 Bedömning

Vår bedömning är att det **inte** finns etablerade arbetssätt för att identifiera risker inom lokalbankens verksamhet.

Då det inte genomförs någon särskild riskanalys eller att arbetet inkluderats i nämndens övriga riskarbete kan det innebära att risker inte identifieras och värderas på ett systematiskt sätt, samt att kontrollmoment och riskreducerande åtgärder därmed inte formaliseras i tillräcklig utsträckning.

## 8 SAMLAD BEDÖMNING OCH REKOMMENDATIONER

---

Granskningen har syftat till att bedöma om kommunstyrelsen och infrastruktur- och servicenämnden säkerställt en ändamålsenlig hantering av kommunens lokalbank.

**Vår samlade bedömning utifrån granskningens syfte är att kommunstyrelsen och infrastruktur- och servicenämnden endast delvis har säkerställt en ändamålsenlig hantering av kommunens lokalbank.**

Se inledning samt respektive rapportkapitel för en mer detaljerad beskrivning.

Utifrån resultatet av vår granskning rekommenderar vi kommunstyrelsen att:

- Upprätta och anta kommunövergripande strategier och mål för arbetet med lokalbanken.
- Genom styrande dokument tydliggöra syftet med lokalbanken i syfte att skapa en samsyn avseende hur lokalbanken ska nyttjas.

Utifrån resultatet av vår granskning rekommenderar vi infrastruktur- och servicenämnden att:

- Utifrån övergripande strategier och mål upprätta nämndspecifika mål med tillhörande aktiviteter för arbetet med lokalbanken.
- Säkerställa att lokalbankens behov och prioriteringar har en tydlig koppling till beslutade mål och planer.
- Att genom nämndens budgetäskande tydliggöra vilka konsekvenser det får på nämndens verksamhet i det fall kommunbidraget inte täcker lokalbankens kostnader till fullo.
- Att genomföra en riskanalys som omfattar arbetet med lokalbanken i syfte att identifiera eventuella risker med arbetet samt säkerställa att riskreducerande åtgärder vidtas vid behov.

Datum som ovan

Azets Revision & Rådgivning AB

Micaela Hedin

*Certifierad kommunal revisor*

Joakim Hackström-Larsson

*Verksamhetsrevisor*

Ida Larsson

*Verksamhetsrevisor*