



LULEÅ KOMMUN

••• Målbild

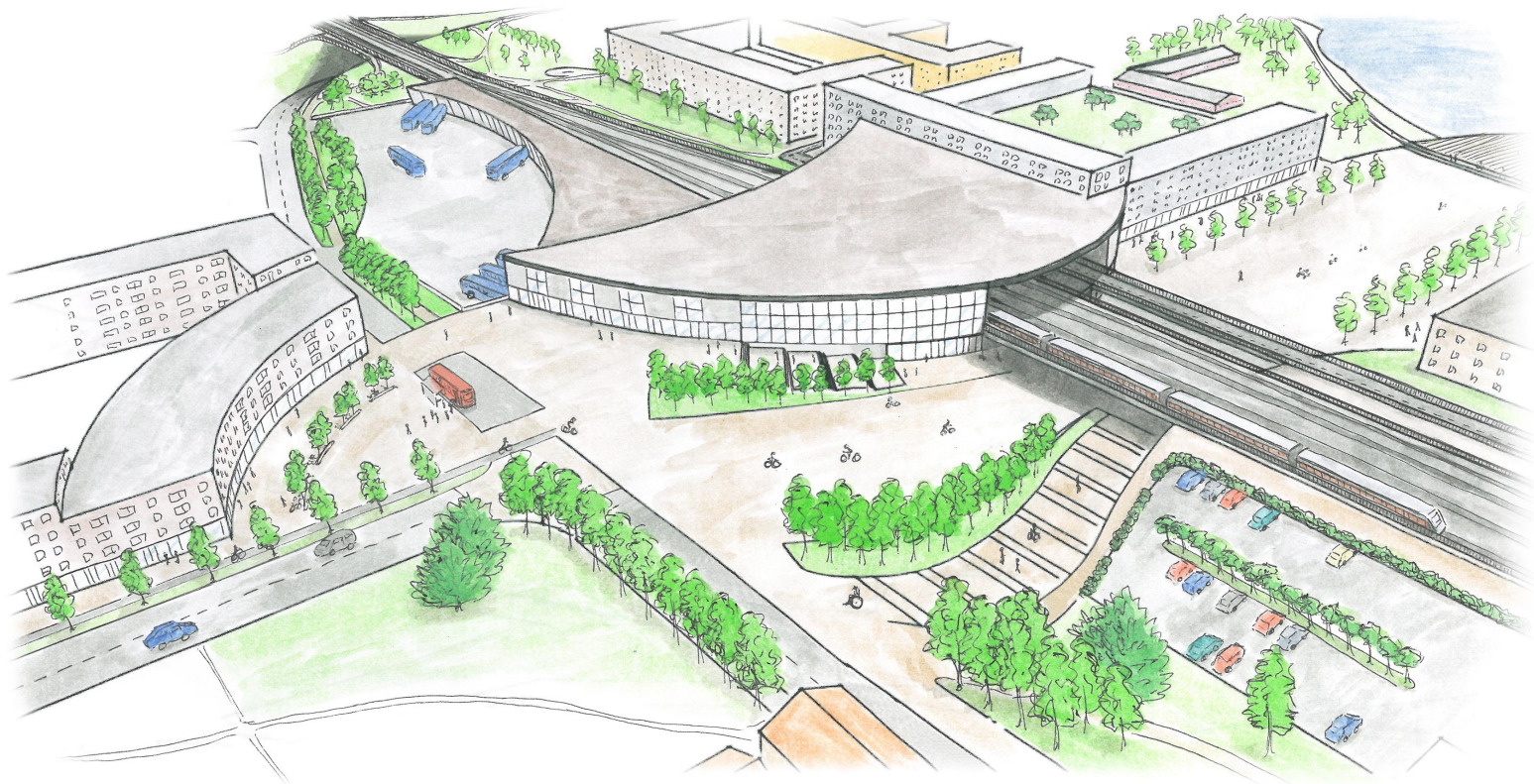


Luleå Resecentrum

- omvandling av östra delen av Luleå centrum

Innehåll

Inledning	5
Bakgrund	5
Syfte	5
Detta dokument	6
Området	6
Målbild	9
Luleå resecentrum	9
Kvarteret Loet	9
Gamla stationsområdet	10
Östra stranden	11
Förutsättningar och krav	15
Mötesplatser	15
Demokrati	15
Speciella värden	16
Arbete, hälsa och trygghet	16
Bostäder och bebyggelse	16
Resor	17
Energi och klimat	18
Näringsliv	19
Service	19
Kvalitet och teknik	20
Genomförande	21
Konsekvenser	22



Inledning

Bakgrund

Järnvägen är viktig för att kunna utveckla mer hållbara sätt att resa och transportera gods. Ett nytt resecentrum behövs i Luleå för att knyta ihop tågtrafik med busstrafik både regionalt och lokalt.

Ett modernt resecentrum är dock mycket mer än en bekväm bytestpunkt för resandet. Det är ett mångfunktionellt centrum som tillgodoser resenärens krav på service samtidigt som resenärsflödet ger underlag till kommersiell verksamhet och samhällsservice. Resecentrum har per definition den bästa tillgången på kollektivtrafik och därför är det rationellt att förlägga funktioner dit som många människor kan nyttja utan att behöva använda bilen.

Luleå kommun har därför, med utgångspunkt i kommunens översiktsplan, startat ett arbete med målet att till 2020 ha ett modernt och attraktivt resecentrum.

Syfte

Huvudsyftet med ett nytt resecentrum i Luleå är att underlätta en ökning av andelen resor med kollektivtrafik och att minska behovet av bil. Resecentrum ska därför vara en knutpunkt för allt kollektivt resande.

För att ett nytt resecentrum ska kunna öka förutsättningarna för hållbara resor och transporter behöver det även vara en knutpunkt för stadslivet i stort. Det ska finnas många anledningar till att vistas i och omkring resecentrumet och det ska ha ett innehåll och en utformning som tillför energi till hela staden. Miljö- och unikitetsprofileringen är viktig och självklar för en byggnad och plats som på många sätt definierar ett hållbart stadsliv.

Illustrationen är tankar på hur ett resecentrum skulle kunna se ut i Luleå från ett examensarbete av Petra Widetun.

Detta dokument

Detta dokument syftar till att samla kommunens förväntningar och krav på ett nytt resecentrum. Det ska ses både som en målbild men också som en kravspecifikation och checklista för hela det omfattande arbete som kommer att ske innan ett färdigt resecentrumsområde finns på plats. Den ska ge vägledning genom den formella planeringsprocessen vidare till projektering, byggande och drift.

Att skapa ett resecentrum och omvandla en del av Luleå centrum kommer att ta lång tid och vara en resa kantad av både ambitiösa förväntningar och tuffa utmaningar. Med detta måldokument kan den röda tråden lättare hållas, och eventuella avsteg lättare konsekvensbeskrivas.

Dokumentet har tre huvuddelar. Den första delen är själva målbilden som visar syftet och sammanhanget. Därefter kommer en mer textrik del som ganska konkret talar om vilka funktioner och värden som ska finnas. Dessa ska vi helst kunna "bocka av" den dagen vi promenerar runt i den nya östra delen av Luleå centrum. Den tredje delen är en kort beskrivning av vad som behöver göras härnäst, och i vilken ordning.

Området

Området ligger i östra delen av Luleå centrum och domineras idag av järnvägsområde och busstation. Området är alltså redan nu en knutpunkt för den regionala kollektivtrafiken men funktionen har uppenbara brister. Sambandet mellan tåg och buss är svagt och inte komplett. Den lokala busstrafiken har sin knutpunkt på Smedjegatan, en bra bit från

Resecentrums plats
i staden.





området. Järnvägen utgör en kraftig barriär mellan östra stranden och övriga centrum. De stora ytorna i området, delvis med eftersatt underhåll, signalerar brist på omtanke och bilden av stadens baksida snarare än stadens välkomnande entré.


I Luleå kommuns översiktsplan 2013 lyfts behovet av ett nytt resecentrum tydligt fram. Denna målbild är en direkt tolkning och konkretisering av översiktsplanens mål och intentioner för området. Ett äldre, men fortfarande gällande, detaljplaneprogram för delar av området från 2006 samt två parallella funktionsutredningar för ett resecentrum från 2011 finns framtagna. Dessa har utgjort underlag till målbildsarbetet.

Ett reservat för en framtida kustjärnväg, del av Botniska korridoren (Norrbotniabanan), ligger genom området. Reservatet är av riksintresse då en utbyggd kustjärnväg är av stor vikt för den internationella, nationella och regionala utvecklingen. En utveckling av östra delen av centrum och ett resecentrum är i sig av stor betydelse för utvecklingen av Luleå och av kollektivtrafiken, oberoende av kustjärnvägens tillkomst. Området dimensioneras och utformas däremot för att kunna klara en framtida ökning av resandet och för att kunna utgöra ett mervärde till kommande Botniska korridoren.

Utvecklingsområde (rastrerat) för resecentrum och östra delen av Luleå centrum. Blå linje visar dagens huvudhållplats för den lokala busstrafiken.

Botniska korridoren





Järnvägsesplanadens utformning fortsätter från Östermalm.

En funktionell stationsbyggnad, en attraktiv mötesplats, ett oförglömligt landmärke och en symbol för ett hållbart Luleå. Fyra önskningsar i en!

Storgatan förlängs till vattnet, med underfart under järnvägen för gående och cyklister, och avslutas med något spektakulärt.

Platser och stråk vid vattnet för alla Luleåbor och besökare.

Kvarteret Loet blir ett nytt stadskvarter med butiker, kontor, bostäder och ett torg i bästa solläge.

Det gamla stationsområdet knyts ihop med Floras kulle.

Östra stranden och gamla stationsområdet byggs på sikt med bl a bostäder och kontor.

Gång- och cykelväg byggs på koncept på befintlig vägbotten

Målbild

Luleå resecentrum

Ett nytt resecentrum i Luleå kommer att ligga i området i Storgatans förlängning österut. Resecentrumet ska vara både en bekväm bytespunkt för resandet, men också en helt integrerad del av Luleå centrum och stadslivet. Det innebär att bostäder, kontor, olika typer av service och kommersiella funktioner ska byggas hela vägen längs Storgatan fram till resecentrum - till och med genom det och vidare ner till vattnet. Resecentrum har per definition den bästa tillgången till kollektivtrafik och är därför en viktig entré till hela Luleå centrum och dess utbud. Resecentrumet och området runt ska leva under årets alla dagar och (nästan) under dygnets alla timmar. Floras kulle blir den nya resecentrumparken och ska utvecklas för att stärka och lyfta hela området.

Stationsbyggnaden med sina funktioner blir navet i östra delen av Luleå centrum. Här ska alla trafikslag mötas - tåg, buss, cykel, gående och bil - som ett monument över det moderna livet där rörlighet och hållbarhet förenas. Självklart behöver en sådan byggnad vara ett av stadens viktigaste och mest minnesvärda landmärken. En byggnad med de allra högsta ambitionerna då det gäller miljöteknik, gestaltning, tillgänglighet och trivsel.

Kvarteret Loet

Byggandet av kvarteret Loet ska ske samtidigt som byggandet av själva resecentrumet. Då skapas de bästa förutsättningarna för att utveckla befintligt centrumstråk längs Storgatan och göra resecentrumet till en viktig mötes- och målpunkt även för andra än de som reser.

Illustrationen är ett sätt att visualisera förnyelsen av östra centrum och tillkomsten av ett resecentrum. Längst bak i dokumentet finns illustrationen i större format. Illustratör är Johan Eriksson, Luleå kommun.

Kvarteret Loet är nyckeln till en lyckad centrumförlängning. Illustratör är Marta Bonesu.



I markplan ska det finnas affärer och andra verksamheter som är möjliga att besöka. Ett torg i det soligaste hörnet blir pricken över i:et, med fin utsikt över Floras kulle.

Utformningen av Loet får stor betydelse - det är den första delen av Luleå centrum som många besökare ser. Kvarteret ska locka människor att ta sig vidare från resecentrum till resten av Luleå centrum, och tvärt om.

Gamla stationsområdet

Den befintliga stationsbyggnaden är relativt enkel vid jämförelse med exempelvis grannkommunen Bodens stationshus. Även om den inte har något formellt skydd är det en gammal och fin byggnad som bör sparas.

Luleås befintliga järnvägsstation. En riktigt gammal byggnad som förtjänar en renässans. Foto av Marta Bonesu.



Läget för byggnaden har trots allt gett namn till Stationsgatan. Byggnaden bör få fortsätta att ha en respektabel inramning då även järnvägsparken är en betydelsefull del av den gamla stationen, även om innehållet förändras då själva resecentrumet istället kommer att ligga i Storgatans förlängning.

Några nya stadskvarter kommer också att rymmas här efter att väsentliga delar av resecentrumet har kommit på plats. Egensinniga kvarter med blandade verksamheter och bostadstyper med respekt för Luleå centrums rutnätsstruktur och för det nya resecentrumet som landmärke.

Östra stranden

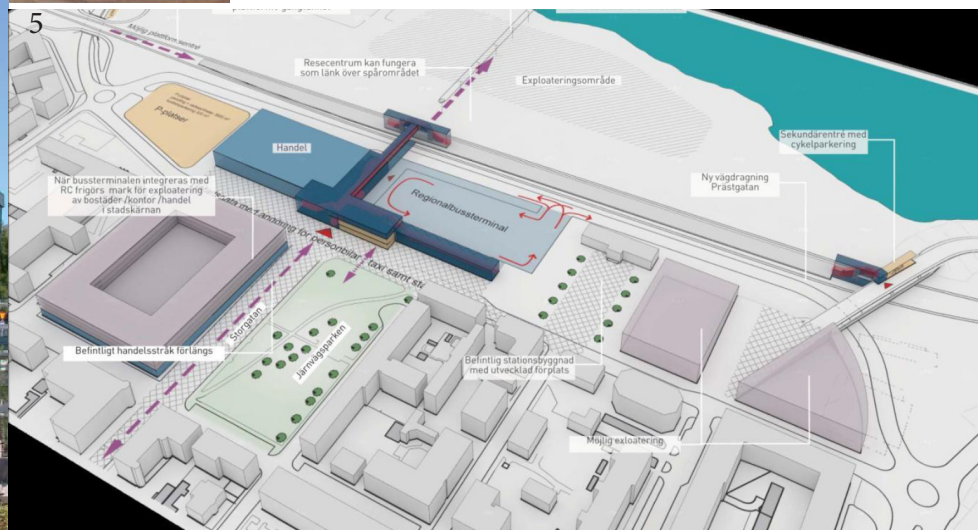
Östra stranden är tillsammans med det gamla stationsområdet den sista etappen av omdaning av östra delen av Luleå centrum ur kommunalt perspektiv. Bygget av kv Loet och resecentrum kommer att ge Östra stranden bra draghjälp och förhoppningsvis kommer det redan att finnas en del service då de första flyttar in.

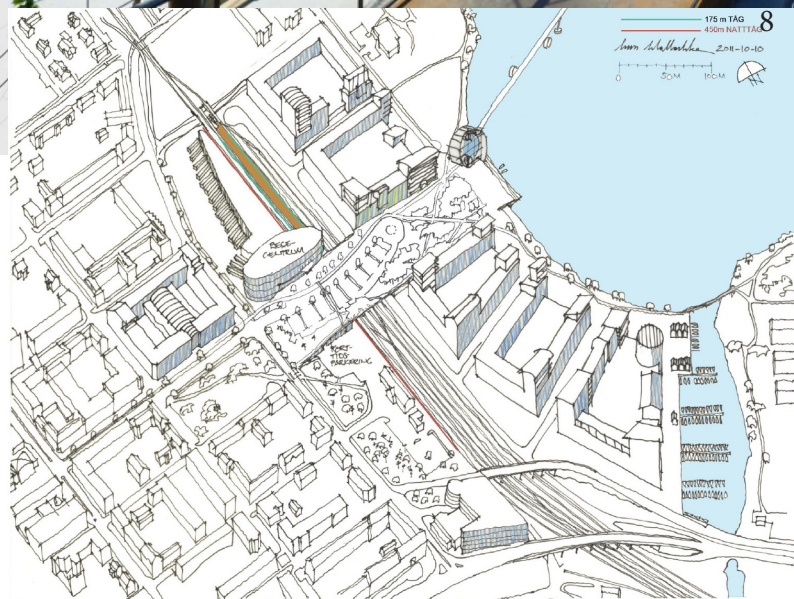
Passagen under järnvägen i Storgatans förlängning kommer att vara en viktig länk till övriga centrum. Passagens utformning behöver därför vara välkomnande, ljus och öppen.

Östra stranden ska bli ett blandat område med olika former av bostäder och arbetsplatser. Strandområdet blir en grön och blå oas för dem som bor och arbetar här, men också för besökande. Det ska vara tydligt att strandområdet är till för alla och det ska vara lätt att ta sig vidare därförån till omgivande stadsdelar.



Ett fint exempel på ett vattennära stråk som är till för alla - Luleås södra hamn. Foto av Per Pettersson.





9



10



Ett inspirationskollage.

1. Uppsala Centralstation.
2. Idébild RC - Jernhusen
3. Luleås ÖP 2013 - Ett transportsystem för alla.
4. Umeå Östra Station.
5. Utredning Luleå resecentrum - Trivector, Struktur & Rundquist
6. Uppsala Centralstation.
7. Hornsbergs strand.
8. Utredning Luleå resecentrum - ÅF och Monarken.
9. Luleås ÖP 2013 - Smarta resor och transporter.
10. Luleås ÖP 2013 - Levande stadsliv



Foto: Luleå kommun

Förutsättningar och krav

Mötesplatser

Flera olika typer av mötesplatser ska finnas i och omkring resecentrum och i de omgivande kvarteren. Mötesplatserna ska vara öppna och tillgängliga för alla. Det ska finnas plats för aktiviteter och lek längs strandstråket och det ska både finnas kommersiella och publika lokaler i området.



Ett litet torg skapas vid korsningen Storgatan - Hermelinsgatan i skyddat och soligt läge, omgivet av handel eller liknande. Dessutom ska det finnas en öppen plats framför resecentrum för att förstärka entréfunktionen.



Utrymmet för gröna värden ska öka inom området. Järnvägsparken är en viktig del av den gröna strukturen i centrum och ska omformas till en grönskande mötesplats i Stationsgatans förlängning. Kopplingen från denna till Floras kulle och Storgatan ska stärkas. Floras kulle ska stärkas som ny järnvägspark.



Vattenkontakten vid östra stranden och möjligheten att vistas vid vattnet för alla Luleåbor och besökare är mycket viktig, området närmast vattnet får inte bebyggas eller stängas in. Det ska finnas en sammanhängande strandpromenad runt Skurholmsfjärden.



Demokrati

Planeringen av ett nytt resecentrum ska ge utrymme för intressent- och medborgardialog. Dialogformer för att särskilt nå barn och unga ska prövas.



Delaktighet, orienterbarhet och tillgänglighet för att göra det möjligt för



alla människor att hitta och vistas i området ska prioriteras. Läs mer om tillgänglighet i kapitlet *Service*.

Speciella värden

Resecentrum ska vara intressant som målpunkt både för resenärer och andra. Utomhusmiljön kring resecentrum ska utformas så att den är trygg, trevlig och fysiskt tillgänglig samt så att den hjälper resenären att hitta rätt. Nivåskillnader ska så långt som möjligt nyttjas som positiva inslag, exempelvis till lek- och rörelseparker. Själva stationsbyggnaden ska tydligt annonsera sig mot Storgatan med entrén nära Prästgatan och Storgatan för att öka orienterbarheten. Byggnaden ska också tydligt synas från långt håll.

Utformningen av Storgatan och Prästgatan är särskilt viktiga för att skapa sammanhängande stråk i hela respektive gatas längd. En allé med lindar planteras längs Storgatan. Storgatan ska ledas under järnvägen och fortsätta fram till Skurholmsfjärden med ett spektakulärt avslut som kan motsvara residenset som fond i andra änden av Storgatan. Passagen som skapas under järnvägen ska vara tydlig, ljus och luftig med uppgångar till spåren och med entré till stationsbyggnaden. Passagen ska vara enbart för gående och cyklister.

Viktiga kopplingar ska tas tillvara och utvecklas, främst kring Skurholmsfjärden, till Ormbergets rekreationsområde, mot Gråsjälkfjärden och till båthamnarna vid Södra hamn. Även kopplingen till Lulsundsbadet ska säkras.

Möjligheten att bada vid Östra stranden ska utredas.

Den gamla stationsbyggnaden ska bevaras och ges utrymme att utvecklas för ny användning. Verksamheten bör vara öppen för allmänheten.

Strandzonen innehåller naturvärden vilka försvinner vid en utfyllnad av vattenområdet. Om det finns naturvärden som bedöms som mycket höga ska dessa prioriteras. Om naturvärden som bedöms som höga berörs ska åtgärder tas för att först minimera och sen kompensera förlust.

Specifika kvalitetsöverenskommelser gällande arkitektur, energieffektivitet, materialval och funktionalitet ska utarbetas i planeringsskedet för bebyggelse och utemiljöer för att säkra målbildens intentioner.

Arbete, hälsa och trygghet

Området ska planeras för hög grad av orienterbarhet och det ska vara möjligt både att se vad som händer och att synas.

Planering ska också ske så att biltrafikflöden blir minimala och så att det är möjligt att få tillräckligt skydd mot buller och vibrationer från väg och järnväg. Miljökvalitetsnormer ska klaras.

Bostäder och bebyggelse

Inom området ska alla upplåtelseformer finnas; hyres-, bostads- och äganderätter. Den dominerande upplåtelseformer ska ha högst 45% av utbudet. Det ska finnas bostäder av olika storlekar (1 till 5 rok). Ytor ska reserveras för det kommunala bostadsbolaget.

Boende för äldre och funktionsnedsatta ska finnas. Ett inslag av hyresrätter med hyra på basnivå (börhyra) är eftersträvarsvärt.

Boendetätheten ska motsvara övriga centrum (över 40 boende/hektar), vilket innebär att det bör kunna tillkomma 1200-1500 bostäder.

Området ska planeras för en blandning av bostäder, kontor, service och kommersiella verksamheter. Bottenvåningar ska medge publika lokaler, främst i kv Loet och bebyggelse inom gamla stationsområdet. Särskilt viktigt är publika lokaler i markplan längs hela Storgatan och dess förlängning till östra stranden samt vid torg och parker.

Bebyggelsen i området ska placeras i slutna kvarter med entréer mot gatan. Fasader i fastighetsgräns bör kombineras med gestaltad förgårdsmark för att nå variation i bebyggelsen. Brutna hörn är tänkbart för att exempelvis skapa riktning eller tydliga platser. De olika kvartersdelarna ska ha varierade uttryck. Våningshöjden ska huvudsakligen vara 4-5 våningar med utrymme för högre accenter, t ex delar av stationsbyggnaden och fondbyggnad i slutet av Storgatan. Inom östra stranden är det särskilt viktigt att det tydligt ska framgå vilka ytor inom området som är offentliga respektive privata.

I kvarteren närmast järnvägen ska kontorsbyggnader eller liknande lokaliseras närmast järnvägen för att skydda bostäder från ljud- och ljusstörningar. Längs järnvägen dras en lokalgata, delvis för att öka avståndet från bullerkälla och andra riskfaktorer kopplade till järnvägen men också för att få ett gent transportstråk för bil-, cykel- och gångtrafik.

Grönytefaktor ska tillämpas i området för att bli säkra dagvattenhantering och tillgång till grönska och gröna vistelseytor. Behovet av solbelysta utemiljöer och gårdar ska säkras.

Resor

Luleås nya resecentrum ska göra det möjligt att enkelt och trevligt ta sig till och från staden och byta mellan olika färdsätt. Det ska gå att ta sig dit och vidare till fots, med tåg, buss, cykel och bil. Tillgänglighet och orienterbarhet är grundförutsättningar.

Resecentrum ska dimensioneras för ett flöde på minst 5200 personer per dygn. Fler förväntas resa till Luleå än från.

Utformningen av Prästgatan och omkringliggande gator ska anpassas för gående, cyklister och busstrafik samt bidra till låga hastigheter för biltrafiken. Särskild hänsyn ska tas till trafiksäkerheten på Prästgatan

samt möjligheten att korsa järnvägen.



Stråk för gående och cyklister ska finnas längs stranden och genom östra stranden kopplat till centrum, Kronan, Malmudden och Östermalm. Minst tre anslutningspunkter till stationsbyggnad/plattformer ska finnas för dessa trafikanter varav en av dessa innebär att Storgatan förlängs fram till Skurholmsfjärden med underfart under järnvägen för gående och cyklister.



Det ska finnas utrymme för 700-900 tydligt anvisade cykelparkeringsplatser vid resecentrum varav hälften väderskyddade. De ska finnas på båda sidor av järnvägen och helst placeras inom 10-30 m från entréer eller plattform. Cykelparkeringarna ska vara väl upplysta.



Alla boende/verksamheter inom området ska ha mindre än 300 m till GC-huvudstråk eller separerad GC-väg.



Länstrafiken ska angöra i eller i anslutning till resecentrumet med 10 hållplatslägen med utrymme för ytterligare 2. Angöring ska vara möjlig från två håll. Busslinjerna ska så långt som möjligt ha fasta hållplatslägen. Bussgodsterminal ska finnas nära hållplatserna. Utformningen ska vara trafiksäker och tydligt visa att platsen är till endast för bussar. Utrymme för länstrafiken ska kunna finnas under kvarteret Loets byggtid.



Lokaltrafiken ska ledas längs Prästgatan. Det ska finnas utrymme att angöra med samtliga linjer.



Alla boende/verksamheter inom området ska ha mindre än 300 m till busshållplats. Alla hållplatser ska vara tillgänglighetsanpassade. Cykelparkering ska finnas även vid eventuellt ytterligare busshållplatser än de i/vid resecentrum.



Det ska finnas ca 20 angöringsplatser för bil - inklusive plats för taxi och handikapparkeringar - inom 5-25 m från resecentrums entré. Pareringshus ska finnas i den södra delen (140 platser för långtidsparkering). Nergrävda korttidsparkeringar alternativt parkeringshus ska finnas på i den norra delen med 140 platser för pendling (2800 kvm) samt 60-120 platser för besökare (1200-2400 kvm). Parkeringshusen ska ha utrymme för cykelparkeringar.



För kv Loet, gamla stationsområdet och Östra stranden ska tal för bilparkering sättas utifrån den övergripande parkeringsstrategin.

Energi och klimat



Hela området ska vara ledande för utvecklingen av hållbart byggande i kallt klimat. Flerfamiljshus ska kopplas till fjärrvärme och bör ha "smarta hus"-system för att underlätta en effektiv energianvändning.



Delar av området bör vara experimentområde för byggande med minimal energianvändning, kanske till och med plusenergihus.

Resecentrumbyggnaden ska motsvara dagens nivå för guldklassad Miljöbyggnad, byggas av trä och ha en energiförbrukning nära noll. Särskild hänsyn ska tas till inomhusmiljön då det gäller materialval, ljud och ljus. Byggnaden bör utrustas för produktion av egen energi.

Minst 50% av de boende ska ha högst 500 m till återvinningsstation. Lokal eller utrymme för återanvändning bör finnas i området.

Flera ytor för snöupplag ska finnas inom området. Anläggningar för att fördröja dagvatten ska finnas på östra stranden. Inga byggnader/viktig infrastruktur ska finnas inom riskzonen för 100 års flöde och vattenstånd. Generellt ska kommunens riktlinjer för klimnatanpassning följas.

Utrymme för odling ska finnas på östra stranden.

Vegetation från järnvägsparken bör i viss utsträckning bevaras.

Överskottsmassor ska i första hand användas inom området.

Näringsliv

Området ska planeras för en blandning av bostäder, kontor, service och kommersiella verksamheter. Ett riktvärde för blandning är 2 boende/ arbetstillfälle.

Publika lokaler prioriteras i markplan längs Storgatan hela vägen till Skurholmsfjärden samt vid torg och parker. Det bör finnas utrymme för kommersiell vattenaktivitet som exempelvis uthyrning av kanot eller trampbåt.

Det ska finnas utrymme för dagligvarubutik, helst i resecentrumbyggnaden. Annan prioriterad samhällsservice i eller i anslutning till resecentrum är exempelvis turistinformation, bibliotek och apotek.

Kommersiella lokaler av olika typer och storlekar ska finnas i resecentrumbyggnaden. Prioriterade verksamheter i eller i anslutning till resecentrum är café, kiosk, systembolag, konferensanläggning, cykeluthyrare och dyl.

Service

Utrymme ska finnas för förskola/skola på östra stranden.

Resecentrumbyggnaden ska vara flexibel och kunna anpassas till verksamheternas skiftande behov då det gäller ytor och placeringar. Delar av byggnaden ska kunna hållas öppen för allmänheten dygnet runt.

Generella krav på resecentrum från såväl Sverige som EU ska följas, exempelvis Tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD), Boverkets byggregler (BBR) och Boverkets Tillgänglighet på allmänna platser (ALM). Luleå resecentrum kan jämföras med exempelvis Örebro södra och Sundsvall C enligt Trafikverkets stationshandbok.



Byggnaden ska vara möjlig att röra sig och hitta i för alla. Särskilt viktigt är placering och utformning av entréer, reception och toaletter. Utrymme för transportband bör finnas om avstånden blir långa. Högre tillgänglighetskrav än TSD ska ställas för framförallt placering och utformning av informationsskyltar samt markering av trappor och glasytor. Certifierad sakkunnig inom tillgänglighet ska finnas med i hela genomförandefasen.



Plattformarna ska vara lätta att hitta och ta sig till samt vara lätta att underhålla. De ska också vara uppvärmda och ha minimala nivåskillnader. Hållplatslägena ska om möjligt vara fasta.



Ytorna i resecentrumet ska samnyttjas av samtliga trafikslag. Funktioner som ska finnas är:

- * Mötesplats för ledsagning tillika informationsknutpunkt med sittplatser.
- * Uppvärmd väntsal.
- * Resenärsservice som biljettautomat, bagageboxar, bagagevagnar samt utrymme för manuell biljettförsäljning/servicedisk.
- * Vädskydd och sittplatser vid plattform och busshållplatser.
- * Ljusinsläpp, vädskydd, trappa och hiss vid planskilda förbindelser. Om lyfthöjden är över 5 m behövs även rulltrappa.
- * Bänkar vid angöringsytor.

Kvalitet och teknik



Förorenad mark ska saneras till nivå för känslig markanvändning där bostäder ska byggas. Ytterligare markprover för att kunna slå fast saneringsbehovet ska tas.



Delar av vattenområdet vid östra stranden kan behöva fyllas ut för att rymma bostäder och strandpark.



Trafikverket har definierat utrymmet för järnvägsanläggning vilket ska säkras. Detta utrymme medger bland annat en sidoplattform med två plattformslägen, en mellanplattform med två till tre lägen samt möjliggör att godstrafiken får ett avskilt spår och därmed inte behöver passera plattformarna. Utrymme finns också för dubbelspår i riktning mot Boden.



Området består till vissa delar av lera och grundläggning ska därför ske på ett för detta lämpligt sätt.



VA-ledningen genom Östra Stranden ska dras om.



Fjärrvärme ska anslutas.



Gång- och cykelbron vid Malmuddsviadukten ska rivs för att ge utrymme för en mer funktionell spåranslagning. En ny GC-anslutning ska

tillkomma antingen i anslutning till Hertövägen eller som en fristående bro beroende på förutsättningarna att skapa godtagbara lutningar och en trygg miljö.

Storgatans förlängning till östra stranden ska vara enbart för gc-trafik och dras via en bred och ljus underfart/tunnel under järnvägen.

Lulsundsgatan ska byggas om till en planskild korsning med tunnel för bil- och gc-trafik under järnvägen från Lulsundsgatan mot Prästgatan.

Åtgärder ska göras för att klara hanteringen av farligt gods på järnvägen.

Genomförande

Till detta dokument fogas också ett direktiv för genomförandet av målbilden med följande övergripande etapper:

Etapp 1: Resecentrum och kv Loet. I Resecentrum ingår byggnad, plattformar, passage under järnväg samt anslutnings- och uppställningsytor för buss, cykel och bil.

- Upphandling för utformning av resecentrum, ev fördjupade utredningar (2015/2016).
- Ägande- och finansieringsfördelning för resecentrum klaras ut (2016).
- Rivning av gamla ASG-byggnad och gamla personbangården (2016-2018).
- Detaljplaneläggning kv Loet och Resecentrum, kvalitetsöverenskommelser mm (2016/2017).
- Inarbetning av objekten i transportplanen (2017).
- Projektering och genomförande av Resecentrum samt spårrombyggnad (2019/2021).

Etapp 2: Området väster om järnvägen och Östra stranden

- Markägarförhållanden och ev behov av marksanering klaras ut (2017).
- Marksanering (2018/2019).
- Detaljplaneläggning och kvalitetsöverenskommelser (2019/2020).



Konsekvenser

Beskrivningen av krav och förutsättningar är framarbetad med hjälp av ett verktyg för hållbarhetsbedömning (sk Håsta) vilket innebär att kraven/förutsättningarna är avvägda utifrån ett hållbarhets- och helhetsperspektiv med tydlig utgångspunkt i översiktsplanen.

Den kvarstående konsekvensen är att utvecklingen av östra delen av Luleå centrum riskerar att leda till en centrumförskjutning österut. För att istället skapa en centrumförlängning är det därför av stor vikt att göra utvecklingsinsatser även i den västra delen av centrum.

Beskrivningar av hur förutsättningarna och kraven har hanterats samt av bedömda konsekvenser ska göras kontinuerligt genom planerings- och utförandefaserna.