



DETALJPLANPROGRAM
FÖR DEL AV
SÖDRA HAMN

Godkänt av kommunfullmäktige 2013-09-30 § 203

Programförfattare

Agneta Laitila, Stadsbyggnadskontoret (SBK)
Nikara Movafaghi, SBK

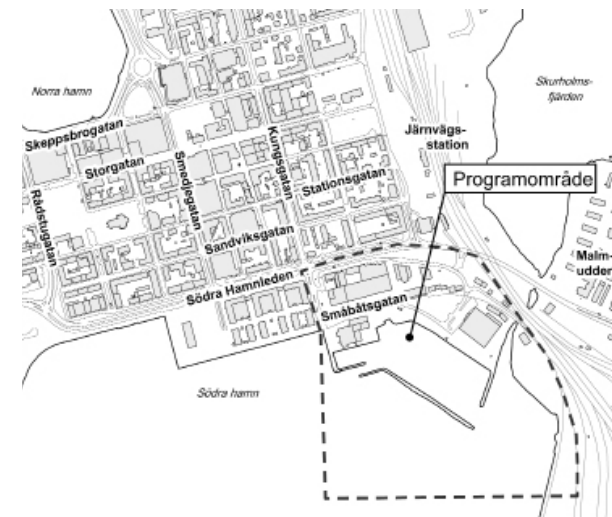
Medverkande tjänstemän

Gunilla Selin, SBK
Henrik Sjöberg, SBK
Jonas Nilsson, SBK
Tina Almgren, Tekniska förvaltningen (TF)
Kristina Francki, TF
Mikael Sundvall, TF
Per Andersson, Miljökontoret

Medverkande konsulter

Tyréns AB

Stadsbyggnadskontoret 2013-07



Inledning 4

Programområdet 5

Förutsättningar 9

Programförslag 21

Bilaga: Trafikalstringsverktyg Södra Hamn, 2013-07-19

Tillhörande utredningar och övriga refererade skrifter:

- PM- -Geo- och miljögeoteknik (2013-07-03), Tyréns
- PM - Södra Hamn, Luleå Samhällsbuller, (2013-06-26), Tyréns
- Riskhantering i detaljplaneprocessen, Länsstyrelsen, sep 2006
- PM - Trafikmatning Svartöberget, Ramböll 2011
- Klimatförändringar i Norrbottens län, konsekvenser och anpassning, Lst BD, jan 2012
- Bättre plats för arbete, Boverkets allmänna råd 1995:5
- Hantering av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstationer, Räddningsverket, maj 2008



Visionsbild över Södra Hamn



Inledning

Syfte och huvuddrag

Programuppdraget innebär att utreda förutsättningarna att förtäta och tillskapa en funktionsblandad bebyggd miljö med bostäder, verksamheter, service och kontor på östra sidan av Södra Hamn. Uppdraget innebär även att ange grundprinciperna för en framtida kvartersutformning.

Programmet har ett långsiktigt och kortsiktigt förhållningssätt: I det längre tidsperspektivet är programområdet helt omvandlat, från dagens område med industrikaraktär till ett funktionsblandat stadskvarter med en helt ny kvartersstruktur. I det nära perspektivet är området i och omkring Ettans båthamn bebyggt med i huvudsak nya bostäder och en ny fritidsbåtshamn.

Den samlade målbilden för området följer kommunens intentioner, uttryckta i översiktsplaneprogrammet C, enligt följande:

Målbild

- Den bebyggda miljön ska vara tät och funktionsblandad.
- Sammanhängande promenadstråk ska utvecklas längs centrumstränder.
- Vattennära lägen ska ge rum för boende och aktiviteter.
- Angöring för båtar ska möta fastlandets kollektivtrafik.
- Gator ska ha en stadsmässig karaktär.
- Parkeringsplatser ska så långt som möjligt förläggas under marknivån,
- Högre bebyggelse än 4-5 våningar kan tillåtas beroende på arkitektonisk gestaltning.

Program till detaljplan

En detaljplan kan inledas med ett program, (detaljplaneprogram) om kommunen bedömer

att det kommer att underlätta kommande planläggningsarbeten. Det kan ske i de fall planen berör flera motstående intressen, samt att det finns skäl att anta att flera komplicerade planfrågor kommer att behöva hanteras. Om kommunen anser att det inte behövs, påbörjas arbetet med att ta fram en detaljplan direkt.

Plan- och tillväxtutskottet beslutade 21 maj 2012 § 42 att påbörja ett planarbete som även ska omfattas av ett detaljplaneprogram.

Planprocessen

Hur en detaljplan tas fram, från beslut om planstart till detaljplanens laga kraft, regleras i plan- och bygglagen (PBL). Det är en demokratisk process som möjliggör för berörda att framföra sina synpunkter om planförslaget i samband med skeden för samråd och för granskning. Samråd om förslaget hålls med myndigheter kommunala förvaltningar och andra berörda.

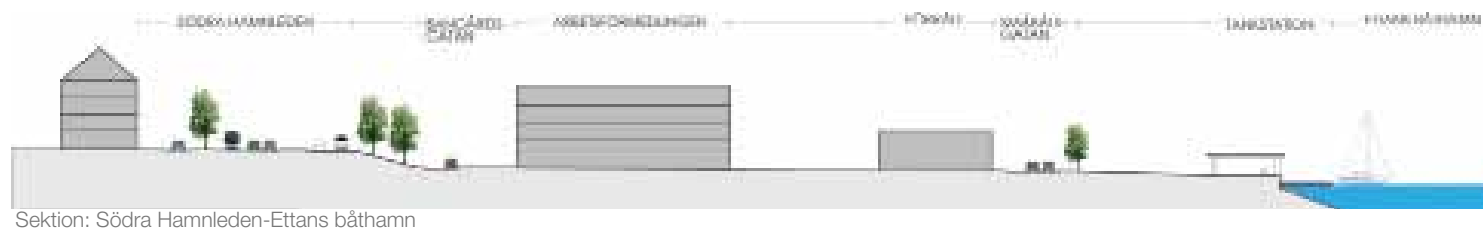
Föreliggande detaljplaneprogram kommer att godkännas av kommunfullmäktige (KF) hösten 2013.



Programområdet

Programområdet är beläget i centrala Luleå på centrumhalvöns södra sida. Området är i stort sett bebyggt och omgärdat av barriärer i den meningen att Södra Hamnleden, järnvägen och Gråsjälffjärden begränsar möjligheten till ny bebyggelse. Bebyggelsen i området består i huvudsak av industri- och handelsbyggnader om en till två våningar höga. Marken inom programområdet sluttar mot söder, och fritidsbåtshamnen och ligger generellt på lägre nivå än Södra Hamnleden. Höjdskillnaden mellan Bangårdsgatan och Södra Hamnleden medverkar till att området idag inte kan anses bidra till stadens rutnätsstruktur.

Verksamheterna i området består i huvudsak av handel, kontor och tjänsteföretag. Idag finns det inga bostäder i området. Till de mer besöks- och personintensiva verksamheterna hör Willys stormarknad, Ångsågen Byggvaruhuset, Arbetsförmedlingen och restaurang Södra hamn.



Sektion: Södra Hamnleden-Ettans båthamn

Programområdet omfattar även en fritidsbåtshamn, Ettans båthamn. Hamnen rymmer ca 450 båtar och under somarmånaderna har turbotrafiken i skärgården fram till nu utgått härifrån. Inom hamnområdet finns även en drivmedelsanläggning, OK, som möjliggör tankning av såväl båtar som bilar och skotrar.

Områdets bebyggelsehistoria, sett från början av 1900-talet, har präglats av sågverksverksamhet. Luleå Ångsåg var bland den första verksamheten på området. Sågverket var vid den tiden placerat vid dåvarande strandkant, i Hermelinsgatans



Ettans båthamn

förlängning. Vid inledningen av 1940-talet brann dock sågen ned och ny placering är den nuvarande. Med tiden har området fyllts ut med massor och strandlinjen har förskjutits mot söder till dagens läge.

Programområdet omfattar ca 32 ha, varav ca 20 ha utgör vatten.



Hamnspåret, år 1977.

Stadsarkivet, Luleå kommun

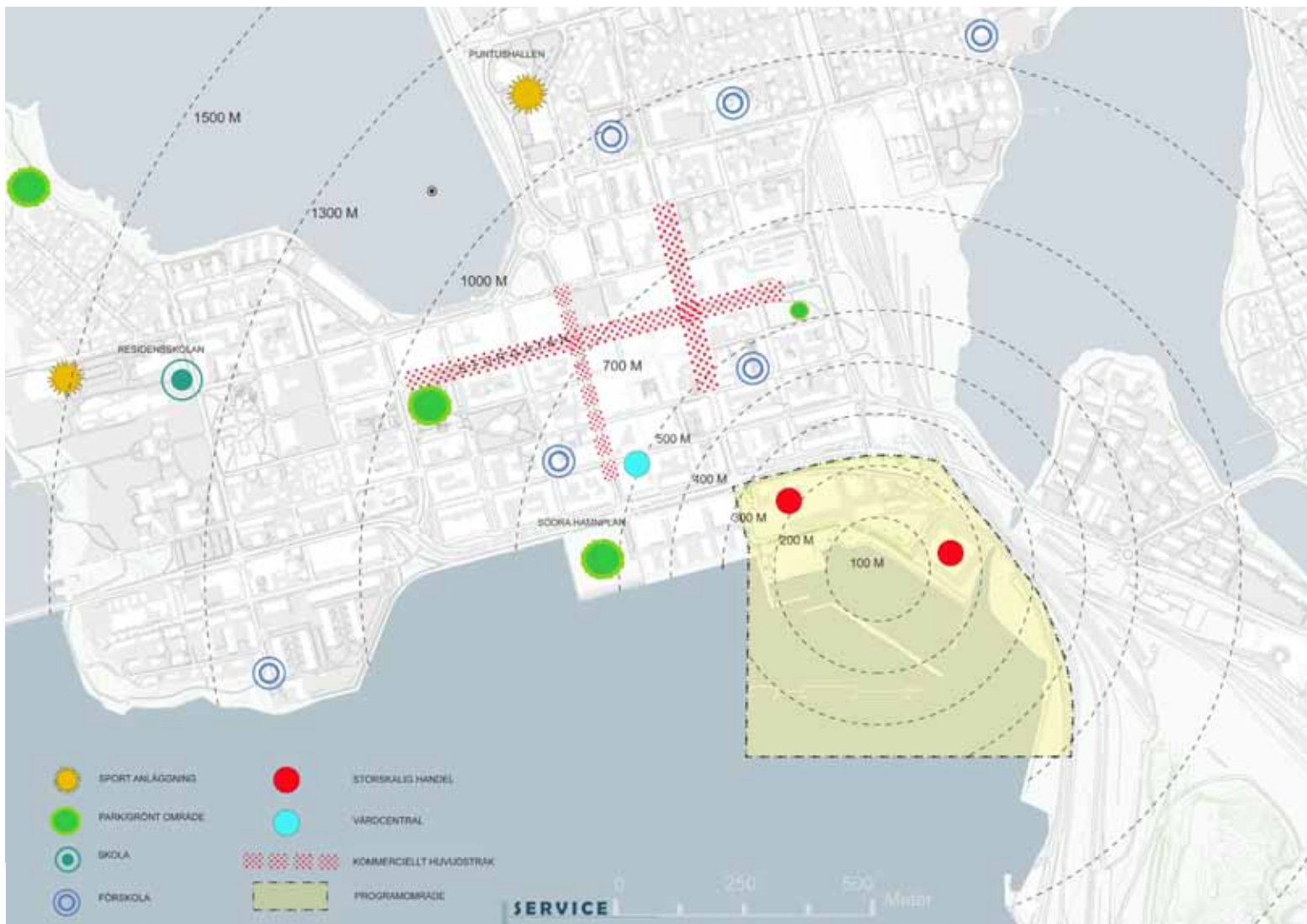


I förgrunden Luleå Ångsåg med brädgård och bostadshus. Året är 1929.

Stadsarkivet, Luleå kommun



Ett tjugotal fastigheter ingår i programområdet, de flesta privatägda. Kommunen äger gatumarken, det öppna vattenområdet samt en fastighet i programområdets mitt, som idag nyttjas för parkering.



Kartan visar avstånd mellan programområdet och samhällsservice.

Förutsättningar

Kommunala planer och program

Översiktsplan

I kommunens översiktsplan, antagen maj 2013, är programområdet utpekad som ett förtätnings- och utvecklingsområde; ett framtida exploateringsområde med plats för bostäder och verksamheter. Kommunens huvudsakliga viljeinriktning för området redovisas i punktform under rubriken Mål, sid 4.

Detaljplaner

Programområdet är till största delen detaljplanelagt och berör eller angränsar till detaljplaner antagna mellan åren 1984-2010. Gällande detaljplaner anger i huvudsak, småbåtshamn, småindustri, centrumverksamhet, parkering och båtupplag.

Ett detaljplaneprogrammet för Östra Stranden är framtaget som anger i likhet med aktuellt program att Östra stranden i en framtid kan bebyggas med både bostäder och verksamheter och att gatan under Södra Hamnleden utgör en möjlig framtida gata som knyter samman de båda områdena.



Schematisk bild av gällande detaljplaner, antagna mellan åren 1984-2010. Bokstavsbezeichnungarna visar tillåten markanvändning med följande innebörd: W: öppet vattenområde, WV₁: småbåtshamn, Jm: småindustri, Tp: parkering, V: vattenområde, Tj: järnväg, Ub: båtupplag, Es: transformatorstation, C: Handel, restaurang, service, förråd.

Avvägningar enligt miljöbalken och plan- och bygglagen

Riksintressen

Programområdet omfattas av riksintresse för: kommunikation, totalförsvaret, friluftslivet samt för kustområde och skärgården. Det innebär att kommunen i samband med ändrad markanvändning ska ta ställning till i vilken grad riksintresset berörs och om det finns risk för påtaglig skada. Det är i första hand påverkan på riksintresset för kommunikation - järnväg, sjöfart, hamn - som måste utredas vidare, dvs påverkan på befintliga järnvägen Malmbanan, en framtida Norrbotniabana och Luleå Hamns verksamhet.

I översiktsplanen tar kommunen ställning till att järnvägsintresset liksom totalförsvarets intressen ska prioriteras.

Strandskydd

Det generella strandskyddet omfattar land- och vattenområdena intill 100 meter från strandlinjen vid normalt medelvattenstånd (strandskyddsområde).

För området gäller detaljplaner antagna mellan åren 1984-2010. Strandskyddet återinträder automatiskt när en detaljplan upphävs eller ersätts. Det innebär att för varje ny detaljplan

som upprättas ska en ny strandskyddsprövning göras. Fri passage längs stranden ska säkerställas i detaljplanen så att allmänheten kan gå utmed stranden.

Miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormer är föreskrifter om viss lägsta miljö kvalitet för mark, vatten luft eller miljön i övrigt. Miljö kvalitetsnormer anger de föroreningsnivåer eller störningsnivåer som människor kan utsättas för utan fara för olägenheter av betydelse, eller som miljön eller naturen kan belastas med utan fara för påtagliga olägenheter.

De miljö kvalitetsnormer som måste uppmärksammas för varje ny detaljplan som upprättas är normerna för luft och för vatten. Särskilt i de fall kommande planförslag innebär utfyllnader i vatten, ny anläggning för fritidsbåtar och en ökad trafik.



Den gula ytan visar markreservatets för Norrbotniabanans omfattning av programområdet.

Normer för luftkvaliteten framkommer i luftkvalitetsförordningen (SFS 2010:477) och för vatten: Vattenförekomst Yttre Lulefjärden, SE728806-179329.



Hälsa och riskhänsyn

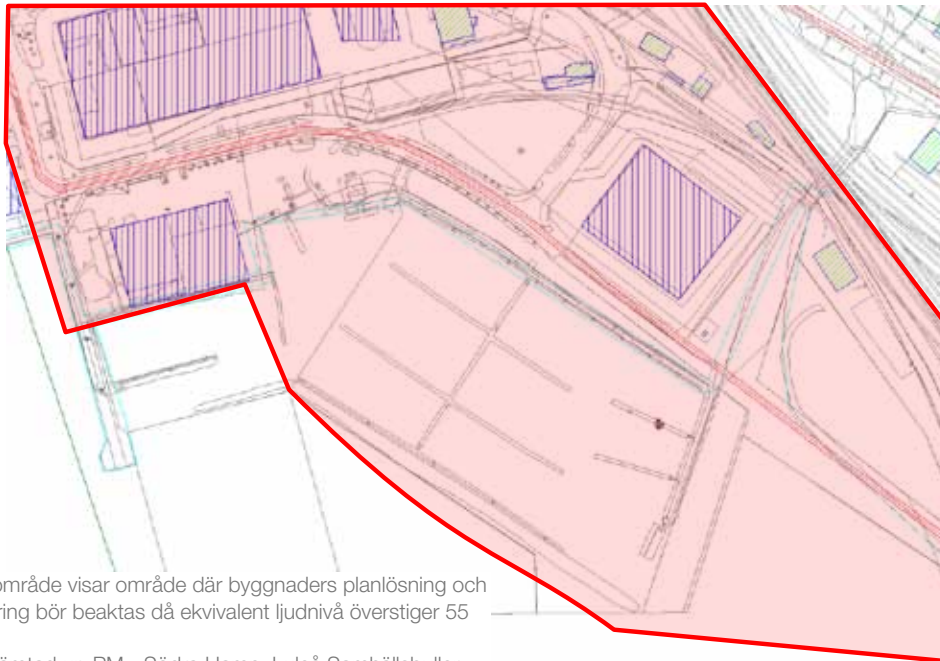
Buller

Programområdet är utsatt för buller från en rad olika bullerkällor, sk samhällsbuller. Med ett antagande att tågtrafiken och biltrafiken kommer att öka, dvs Norrbottniabanan förverkligas och trafikmängden på framför allt Småbåtsgatan och Malmhamnsvägen ökar,

så följer att stora delar av programområdet kommer att överskrida ekvivalet ljudnivå om 55 dBA. Det innebär i sin tur att byggnaders planlösning och placering kommer behöva beaktas, exempelvis att bostaden har tillgång till minst en tyst sida och att husfasaden i sig

utgör bullerskydd för andra delar av egna och andra byggnaders fasader. Det är tveksamt att en bra ljudnivå kan säkerställas i de fall området bebyggs med punkthus. Andra åtgärden kan vara att förse balkonger med glasade eller tätade bullerskyddsskärmar och att uppföra bullerplank och spårnära bullerskydd med och utan absorberande sida.

(Södra Hamn, Luleå Samhällsbuller, Tyréns, daterad 2013-02-22)



Rött område visar område där byggnaders planlösning och placering bör beaktas då ekvivalent ljudnivå överstiger 55 dBA.

Bild hämtad ur: PM - Södra Hamn, Luleå Samhällsbuller, (2013-06-26), Tyréns

Ekvivalent ljudnivå: medelljudnivån under ett dygn.

Medelljudnivån utomhus under ett dygn bör inte överstiga 55 dBA.

Drivmedelsanläggning

I programområdets mitt finns idag en drivmedelsanläggning för bilar, skotrar och båtar. Anläggningen uppfördes 2006 med huvudsyftet att förättra servicen till fritidsbåtägarna i småbåtshamnen. Det föreligger dock vissa risker med hantering av drivmedel. För att ändå kunna skapa en trygg boendemiljö förutsätter det hänsyntagande till angivna riktvärden på skyddsavstånd:

Boverket rekommenderar ett riktvärde på skyddsavstånd på 100 meter, där 50 meter motiveras av riskhänsyn och det resterande skyddsavståndet beror på buller, lukt, ljusstörningar och luftföroreningar. Hur



Drivmedelsanläggningen mitt i programområdet. Skotertrafik till anläggningen är idag möjliggjord genom bestämmelse i detaljplan.

stort skyddavstånd som behövs beror bl a på lokala förutsättningarna. Avståndet kan ibland reduceras till omkring hälften med olika skyddåtgärder men med kortare avstånd än 50 meter bedöms det vara svårt att skapa en bra boendemiljö ur risk-, hälso och miljösynpunkt. (Bättre plats för arbete, Boverkets allmänna råd 1995:5)

Av Räddningsverkets handbok från 2008 framgår att brandrisken med bensin bedöms vara större vid en marintapp än vid en tankstation på land, bl a för att bensinspill sprider sig snabbare och över större avstånd, på vatten än på land. Skyddsavstånd mellan bensinpump och båtplater är satt till 25 meter, motsvarande skyddavstånd på land är 18 meter.

(Hantering av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstationer, Räddningsverket, maj 2008)

Räddningsverket gör således en mindre sträng bedömning vilket kan bero på att de olika verken är satta till att bevaka olika aspekter av frågan. Boverket ska se till att bra boendemiljö skapas i den fysiska planeringen, medan Räddningsverket ska se till att områdena är säkra från brandsynpunkt.

Klimatanpassning

I framtiden förväntas högre temperaturer, ökad nederbörd och högre havsnivåer. Då bebyggelse har lång livslängd är det viktigt att de förändrade hydrologiska förutsättningar beaktas och konsekvenserna för markens användbarhet för bebyggelse.

Enligt myndigheten för samhällsskydd och beredskaps översiktliga översvämningsskartering är Södra Hamn klassat som översvämningssområden vid beräknat högsta flöde. I Norrbotten och norra Bottenviken bedöms medelvattnståndet vid slutet av seklet bli 15 cm högre jämfört med dagens förhållanden.

(Klimatförändringar i Norrbottens län, Lst BD, jan 2012)

Ett fast höjdmått att förhålla sig till är att inte uppföra byggnader på en nivå under ca + 2,0 meter.

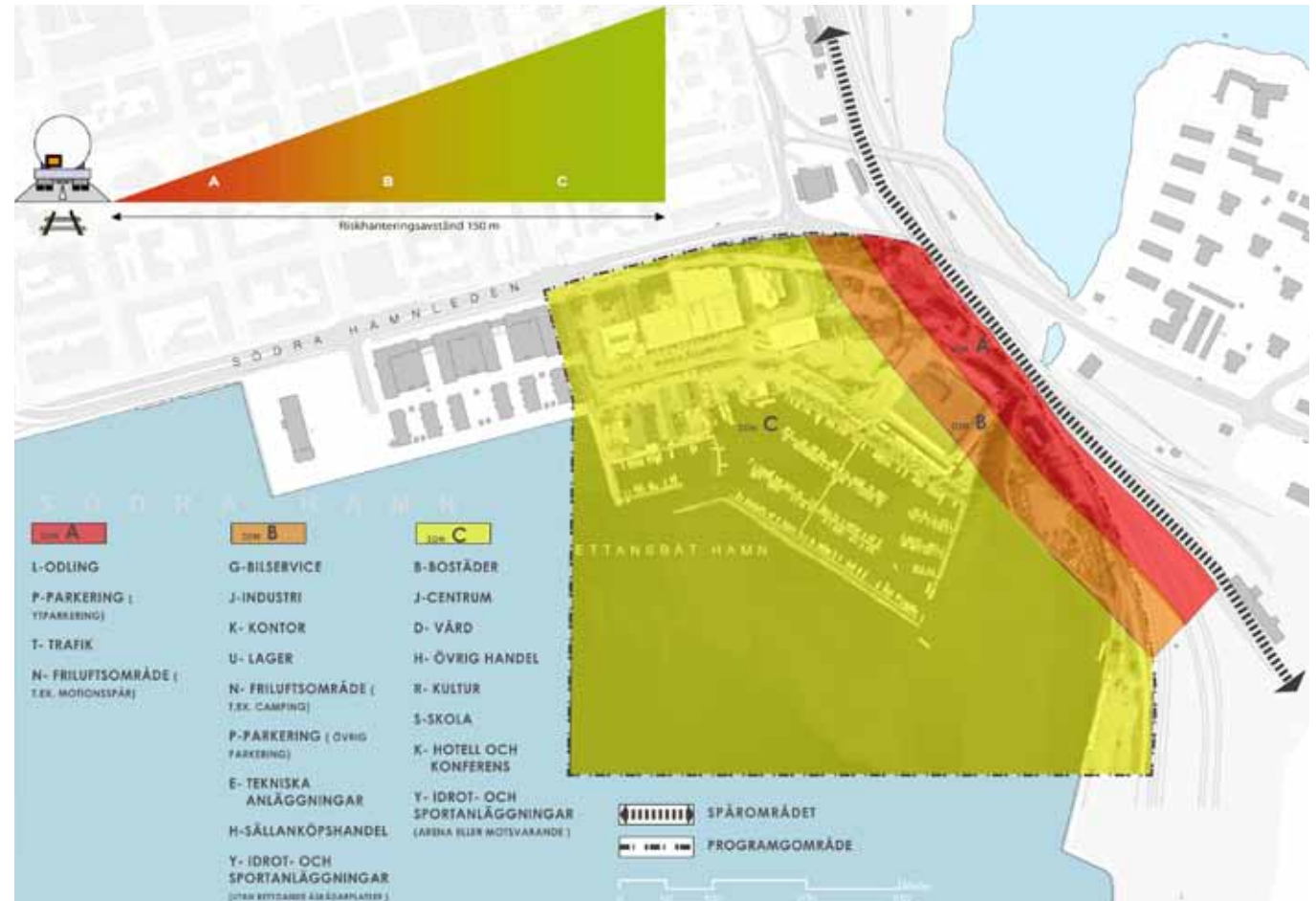
Farligt gods

Programområdet ligger i nära anslutning till befintlig järnväg. Generellt sett omnämns 150 meter som ett riktvärde för inom vilket avstånd som riskerna med farligt gods bör undersökas närmare. Konsekvenserna av en farligt gods olycka är beroende av i vilken utsträckning som människor vistas inom riskzonen.

De principer som ligger till grund för i planering med hänsyn till riskerna med farligt gods är:

- Lämplig lokalisering och utformning av bebyggelse
- Skyddsavstånd
- Åtgärder

Länsstyrelsen har tagit fram en vägledning i hur markanvändning, avstånd och riskhantering bör beaktas i samband med planering. (Riskhantering i detaljplanprocessen, Länsstyrelsen, sep 2006)



Bilden visar riskhänsyn omsatta i programområdet.

Gator

Bil, gång, cykel

Angöring till programområdet sker från Södra Hamnleden via Södra Kungsgatan. Det är även möjligt att nå området från Prästgatan via gång- och cykelväg under Södra Hamnleden/Hertsövägen. Gatorna i området, Småbåtsgatan och Bangårdsgatan, har traditionella trottoarer för gående. Cykeltrafiken är oseparatorad från biltrafiken och sker på samma gatuutrymme.

I områdets östra del ansluter Malmhamnsvägen, en icke kommunal återvändsgata som

i första hand nyttjas av arbetsfordon med bl a Cementa som målpunkt. Malmhamnsvägen nyttjas även av gång- och cykeltrafikanter som bor på Svartöstanen och på Svartöbrinken.

Gång- och cykelvägen längs Kungsgatan har ingen fortsättning in i programområdet utan bryts i och med korsningen med Södra Hamnleden. Detta får till följd att gående och cyklister rör sig på parkeringsplatsområdet framför Granec och Willys. En strandpromenad ansluter till programområdet i väster och kv Thule. Vidare går promenadstråkets söder om

Granec, invid småbåts-hamnen för att sedan ansluta till Småbåtsgatan. Ståket längs Granec kan dock uppfattas av allmänheten som privat och har rent praktiskt en dålig tillgänglighet.

Nedfart till isbanan är möjlig invid Södra Hamnrestaurangen.

Centrumhalvöns gatubredder följer i huvudsak 1888 års stadsplan, dvs gatubredder om 12, 18 och 24 meter.



Områdets gatutyper



Befintligt promenadstråk genom kv Thule.



Det finns planer på att området i en framtid ska anslutas till Svartöstan och en framtida bebyggelse på Svartöberget. De alternativ som framförts innebär i korthet att Småbåtsgatan förlängs mot Svartön antingen :

- genom ny gatustäckning på parkeringsområdet och vidare anslutning till Malmhamnsvägen via befintlig bro, eller,
- genom ny gatusträckning mellan Ångsågen Byggvaruhuset och fritidsbåtshamnen via ny bro över Svartholmsundet.

(PM - Trafikmatning Svartöberget, Ramböll, 2011)

Den senare är även i överensstämmelse med gällande detaljplan, A416.

Trafik

Enligt trafikmätningar från år 2007 trafikeras Småbåtsgatan med ca 6 900 fordon per vardagsmedeldygn. Bland verksamheterna är det främst Willys stormarknad, Ångsågen Byggvaruhuset och Ettans båthamn som genererar den största mängden trafikrörelser.

Spårtrafik till och från Svartön och bangården innebär ca 30 tågpassager per dag (öster om Luleå C)

Närmaste hållplatsen ligger längs Södra Hamnleden, öster om Södra Kungsgatan. Även lokaltrafikens närlinje trafikeras området med busshållplats invid Willys stormarknad. Inom kollektivtrafiken är ett avstånd på 300-400 meter till närmaste busshållplats normalt accepterat.



Avstånd inom programområdet i förhållande till befintliga hållplatser.



Trafikflöden i och kring programområdet. Siffrorna anger 1000 fordon per vardagsmedeldygn.



GC-stråk mot Prästgatan



Bangårdsgatan med närliggande hållplats invid Södra Hamleden



Malmhamnsvägen mot Svartön.



Småbåtsgatan med Willys stormarknad till vänster



Nedfart till isvägen



Mark och topografi

Geo- och miljögeoteknik

Av tidigare utförda geotekniska undersökningar framkommer att förutsättningarna för byggande på fast mark är goda. Där marken utgörs av fyllningsmassor, ovan naturligt lagrade sediment eller morän, bedöms det inte krävas några förstärkningsåtgärder. Jordarna här kan vara tjällyftande vilket bör beaktas vid anläggandet av plana och hårdgjorda ytor som gator, torg och parkeringar. Grundläggningsförhållandena bedöms mindre goda i vattenområdet med löst

lagrade sediment. De lösa sedimenten kräver förstärkningsåtgärder innan grundläggning av byggnader och liknande kan ske. Förstärkning av botten kan utföras genom exempelvis pållning, urgrävning eller nedpressning.

(PM-Geo- och miljögeoteknik, Tyréns, daterad 2013-02-06)

Med ledning av de branscher som funnits tidigare i området kan förekomst av branschvisa föroreningar i marken eller i

sedimenten inte uteslutas. Av de tänkbara så omnämns PAH, bly från bränder samt pentaklorfenol och kvicksilver som de med relativt hög föroreningspotential. Föroreningar som förekommer idag innehåller oljor och tungmetaller och sprids via dagvattnet längs hårdgjorda ytor, via dagvattenledningar med utlopp ut i Gråsjöfjärden. Föroreningar som skett en bit bakåt i tiden är i allmänhet täckta av

den hårdgjorda ytan och eventuell urlakning har troligen redan skett. (PM-Geo- och miljögeoteknik, Tyréns, 130703)



Jordarter inom programområdet. Gränserna är ungefärliga. Bild hämtad ur: PM-Geo- och miljögeoteknik, Tyréns, 130703



Jämförelser mellan strandlinjer. Den blå linjen visar strandlinjen 1927 och den röda visar strandlinjen idag. Bild hämtad ur: PM-Geo- och miljögeoteknik, Tyréns, 130703

Topografi

Marken sluttar mot söder och hamnen och ligger generellt på lägre nivå än Södra Hamnleden. Inom industri- och handelsområdet ligger markytan relativt plan. Södra hamnledens nivå ökar i riktning mot viadukten över bangården och därmed blir skillnaderna i marknivåer mellan industri och handelsområdet och Södra hamnleden större.



Bangårdsgatans marknivå i förhållande till Södra Hamnleden vid gc-vägen mot Prästgatan.

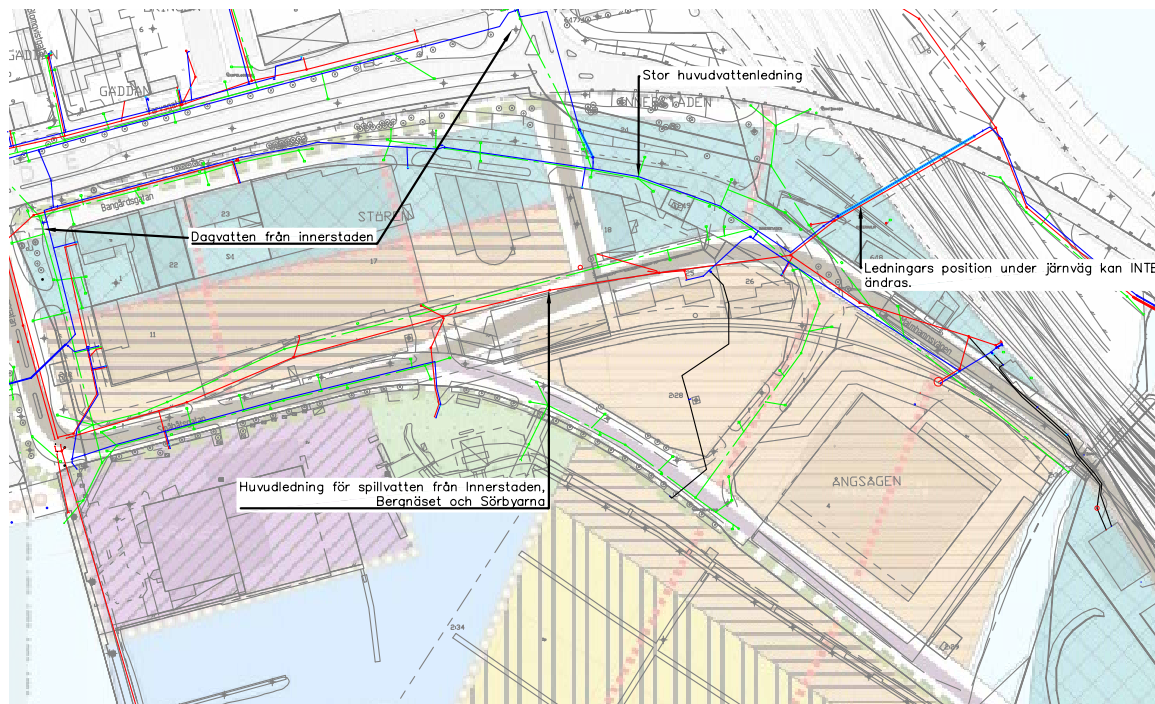
Topografisk karta över programområdet. Höjdskillnaden mellan områdets högsta och lägsta punkt är ca 7 meter som högst.



Teknisk försörjning

Genom programområdet löper en huvudledning för spillvatten, en huvudledning för dricksvatten samt ett flertal större dagvattenledningar. Spillvattenledningen ligger på privat mark och nära befintliga byggnader, vilket kan medföra problem om en ledning går sönder. Av den anledningen bör framtida ledningar förläggas på kommunal

mark och samförläggas med huvudledning för dricksvatten och ledning för dagvatten. Dagvattenavrinningen sker från centrumhalvön via programområdet då marken sluttar ned mot programområdet. Ett 15-20 meter brett markreservat för ledningarna bör planläggas i kommande detaljplaner.



VA-ledingar i området

Stadsbild - stråk och utblickar

(Siffrorna refererar till bilden på nästa sida.)

- 1 Kungsgatan kan anses vara en typisk traditionell boulevardgata med inrymmande funktioner som: ett viktigt kommersiellt stråk i centrum, ett trafik/promenad-stråk, ett grönt stråk. Södra Kungsgatan och Småbåtsgatan bör ses som en förlängning av Kungsgatan liksom boulevardkänslan. Södra Hamngatans förlängning med utblickar mot vattnet är viktig och bör bevaras.
- 2
- 3
- 4 Områdets topografi, tillsammans med
- 5 bebyggelsestrukturen medger utblickar mot vatten från Södra Hamnleden. Denna möjlighet kan utnyttjas vid planering av ny bebyggelse på området.
- 6 Från dessa områden är domkyrkan eller hamnkranen synliga, två viktiga landmärken i centrum. Hänsyn till dessas synlighet bör tas
- 8 vid utformning och placering av ny bebyggelse i området.
- 9
- 7 Detta område kan fungera som en nod. Utblicken mot vattnet tillsammans med Småbåtsgatans sväng ger en fin och direkt utblick.



Programförslag

Grunprinciper

Programförslaget har ett långsiktigt och kortsiktigt förhållningssätt: I det längre tidsperspektivet är programområdet helt omvandlat, från dagens område med industrikaraktär till ett funktionsblandat stadskvarter med en helt ny kvartersstruktur. I

det nära perspektivet är området i och omkring Ettans båthamn bebyggt med i huvudsak nya bostäder och en ny utökad fritidsbåthamn.

På vilket sätt området utvecklas i framtiden är till stor del avhängigt av hur järnvägstrafiken utvecklas i framtiden, liksom i vilken omfattning

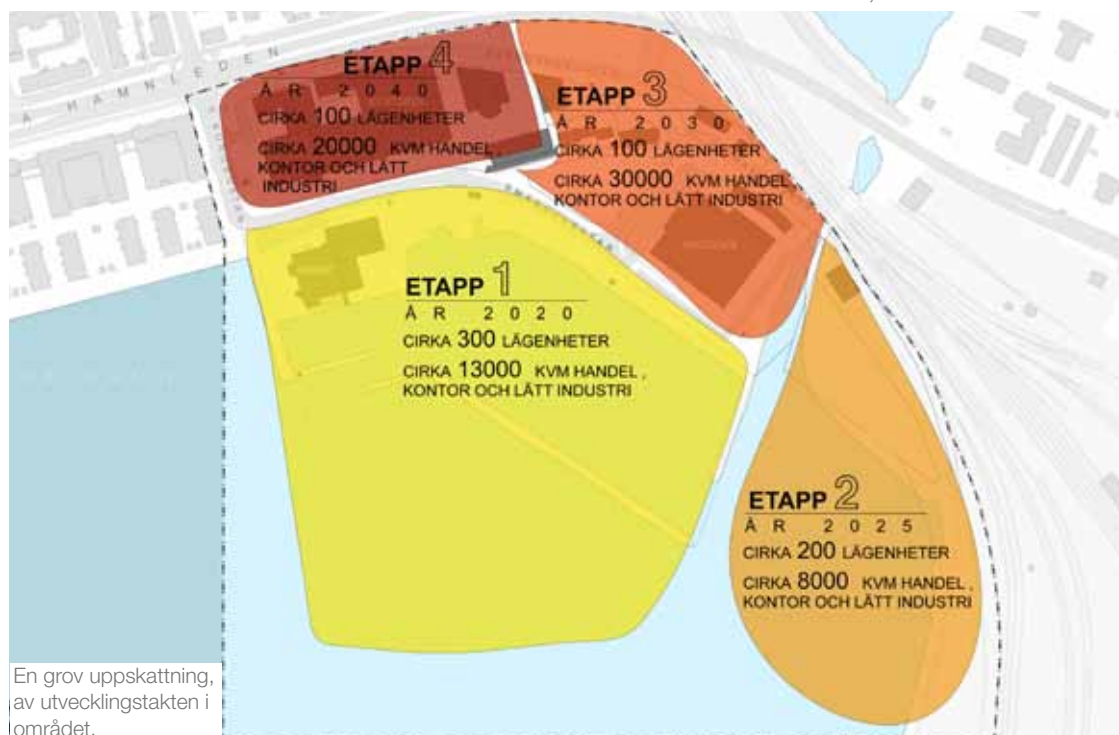
befintliga verksamheter väljer att finnas kvar i området. Om exempelvis Ångsågen i en framtid väljer att flytta sin verksamhet kan det ge utrymme för att tillskapa fler bostäder.

Det nya stadskvarteret uppskattas i en framtid om ca fyra decennier inrymma ca 700 nya lägenheter och ca 70 000 m² bruttoarea för handel, kontor och serviceverksamheter.

Huvudutgångspunkten är att den nya stadsdelen blir tät och funktionsblandad. Den ska bidra till stadens rutnätsstruktur och upplevas som en del av centrum.

Gatu- och kvartersstrukturen ska vara tydlig med väldefinierade mötesplatser. Det ska även finnas tydliga gränser mellan privata-, halvprivata- och offentliga områden.

Det ska även vara intressant för andra än boende att besöka området och därigenom skapa goda grundförutsättningar till att området utvecklas.



En grov uppskattning, av utvecklingstakten i området.

Mark- och vattenanvändning

Ny byggbar mark kan tillskapas genom utfyllnader av vattenområden. Genom utfyllnad av vattenområde tillskapas ny byggbar mark. På de områden som föreslås fyllas råder ett vattendjup om ca 2,4 meter.

Parkering ska i första hand ske i parkeringsgarage under mark, eller i parkeringshus. Ytkrävande markparkering ska så långt som möjligt undvikas. En ny och utökad fritidsbåtshamn kan tillskapas, i det nära tidsperspektivet med ca 600 båtplatser.

Framtida detaljplaner ska möjliggöra kombinerad markanvändning: bostäder, kontor, handel samt verksamhet för småbåtshamn.



Vattendjup

Bebyggelseområdena, särskilt bostadsområdena, har grönområden för utevistelser och möten. En grönytefaktor på 0,6 och gröna punkter typ BO01 rekommenderas.

Kvartersstruktur

Stadskvarteret utformas med små kvarter, mellan 50*50 m och 100*100 m, och finmaskiga gatustrukturer. I likhet med centrumhalvöns traditionella kvartersutformning så utformas området med halvslutna kvarter och innergårdar som möjlig-gör för utevistelse och lek. Kvartersfasader mot gatorna bör ha en formell karaktär vilket bidrar till att förtydliga gaturummen. Fasaderna mot gårdarna kan ha en friare utformning.

Byggnaderna placeras i kvartersgränsen eller med indrag och förgårdsmark. Indragna med en tydlig förgårdsmark. Våningshöjderna kan variera, i huvudsak mellan tre till sex våningar men kan i enstaka fall tillåtas vara högre. Exempelvis kan en byggnad upp till 12

våningar befästa korsningen Bangårdsgatan-Småbåtsgatan som områdets centrala punkt och landmärke.

BO01: bomässa som hölls i Västra hamnen i Malmö år 2001

Grönytefaktor: ett relationstal för att mäta fördelningen mellan växtlighet och dagvattenhantering i förhållande till bebyggd kvadratmeteryta

Gröna punkter: förteckning som stöd vid utformning av bostadsgård.

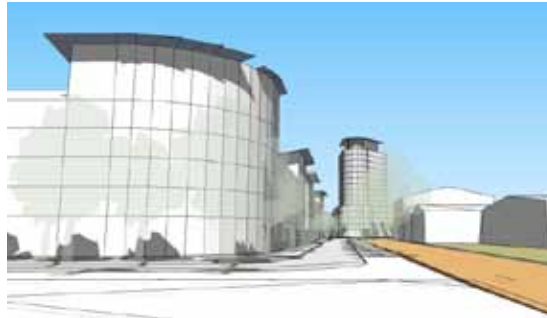


Förslag på en möjlig framtida kvartersstruktur.

Gatustruktur

Gatorna i området ska utformas som stadsgator. Det innebär att byggnaderna placerats på båda sidorna om gatan med entréer mot gatan. Det medför att det finns gångbanor på gatans bägge sidor. Träd kan planteras som också bidrar till ett stadsmässigt intryck.

Gatumarken bör vara så pass bred att den inrymmer underjordiska ledningar för vatten och avlopp, dvs ca 15-20 meter bred.



Visionsbild: Småbåtsgatan med en karaktär av stadsgata så tillvida att husen är placerade längs kvartersgräns med entréer mot gatan.

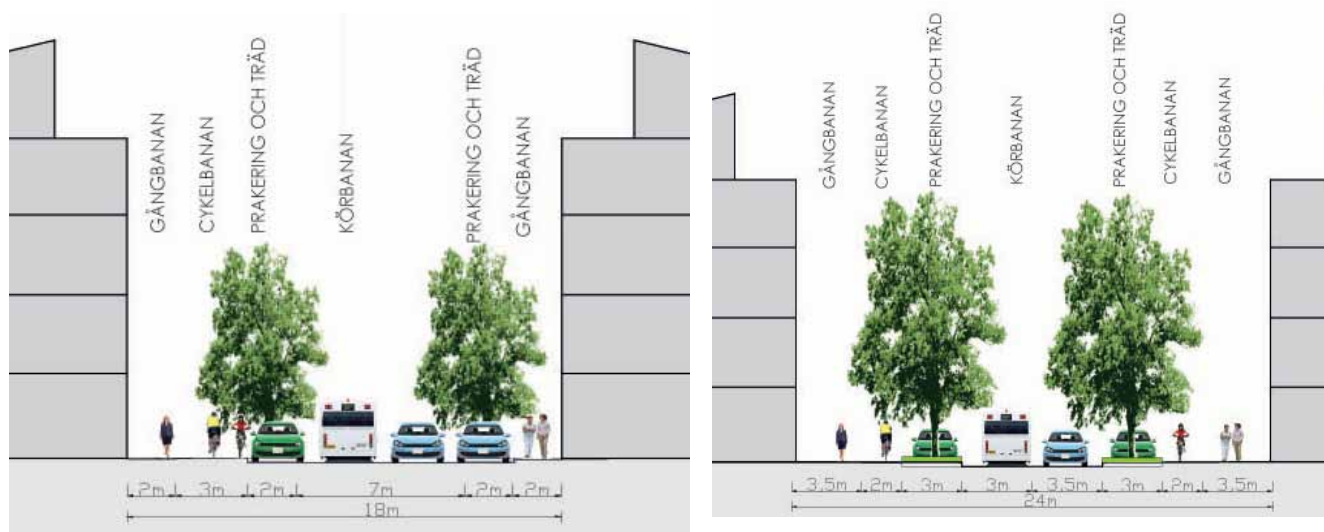
Offentliga rum

Gatorna tillsammans med strandpromenaden och föreslagen torgplats är den stadskvarterets offentliga rum. Det innebär bl a att allmänheten ska ha enkelt tillträde till dessa.

Strandpromenaden ska vara ett offentligt stråk som visuellt och fysiskt möjliggör vattenkontakt. Promenaden har utformas och dimensioneras så att den är tillgänglig året runt samt på ett sådant sätt att privatisering undvikits.

Längs Småbåtsgatan, i området kring tankstationen, möjliggörs utblickar mot vattnet.

På sikt kan området omvandlas till en park, torg eller liknande mötesplats och därmed utvecklas till ett än tydligare och inbjudande offentligt rum.



Exempel på utformning av gaturum med 18 respektive 24 meters gatubredd. Det bredare gaturummet ger möjlighet till separat cykelbana på bägge sidor om körfältet.

Möjlig framtidsbild år 2025

- 1 Södra Kungsgatan, hela Småbåtsgatan och Malmhamnsvägen bildar en ny huvudgata. Den nya huvudgatan utgör, dels huvudinfart till området, dels en ny länk mellan centrum och Svartöstaden. Huvudgatan bör även klara viss trafik från östra delarna av Luleå.
- 2 Befintligt gång- och cykelstråk ersätts med ett separat sammanhängande stråk längs Södra Kungsgatan, Småbåtsgatan och vidare mot Svartön.
- 3 Ny strandpromenad genom området. Strandpromenaden blir en fortsättning av den befintliga promenaden söder om kv Thule. Förutsättningarna att i en framtid förlänga den mot Svartöstaden ska beaktas.
- 4 Bebyggelsen och verksamheterna bedöms i huvudsak motsvara dagens förhållande.
- 5 Marken är reserverad för Norrbotniabanan. Endast enklare bebyggelse kan tillåtas såsom förråd, lagerlokaler etc.

5-1 Ett 15-20 meter brett område reserveras för vatten- och avloppsledning.
- 6 Området nyttjas idag för handel och restaurangverksamhet och kan på sikt förtätas för att bli en ännu större tillgång för fritidsbåtshamnen.
- 7 Befintlig drivmedelsanläggning finns kvar men kan på sikt komma att flyttas. Området möjliggör i stort sett fri sikt ut mot vattnet vilket bör bevaras
- 8 Vattenområde som fylls ut med massor. En funktionsblandat markanvändning med bostäder, handel och kontor möjliggörs. Längs Småbåtsgatan placeras med fördel bostäder med verksamheter i bottenplan. Bebyggelsen ska vara tät och av stadsmässig karaktär. Parkering ska i första hand ske i garage under mark, eller i parkeringshus.
- 9 Kommunalt vattenområde som fylls ut med massor. En funktionsblandat markanvändning med bostäder, handel och kontor möjliggörs. Områdets tillkomst är dock avhängigt av bangårdens utveckling.
- 10 Område för ny fritidsbåtshamn.
- 11 Kommunalt vattenområde som möjliggör en förbindelse med Skurholmsfjärden.



Kanaler kan med fördel anläggas för att på så vis föra in mer vatten i området och samtidigt ge området en unik karaktär. Referensbilder från Gävle

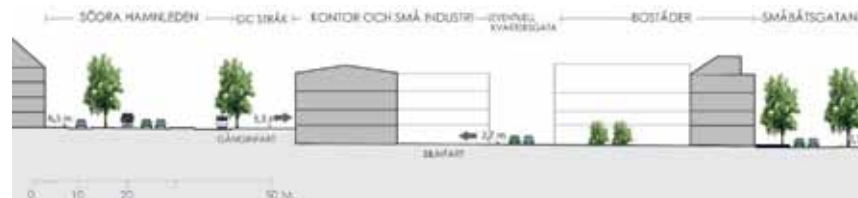
Antal resor (totalt, exkl. nyttotrafik)

Bästa skattning: 7 641 resor / dygn

Skattad färdmedelsfördelning



Skattad färdmedelsfördelningar framtagen med trafikverkets trafikstringsverktyg (Bilaga)



Sektionsförslag: Södra Hamnleden-Småbåtsgatan



Kartan visar en möjlig framtida markanvändning med ett tidsperspektiv till år 2025.

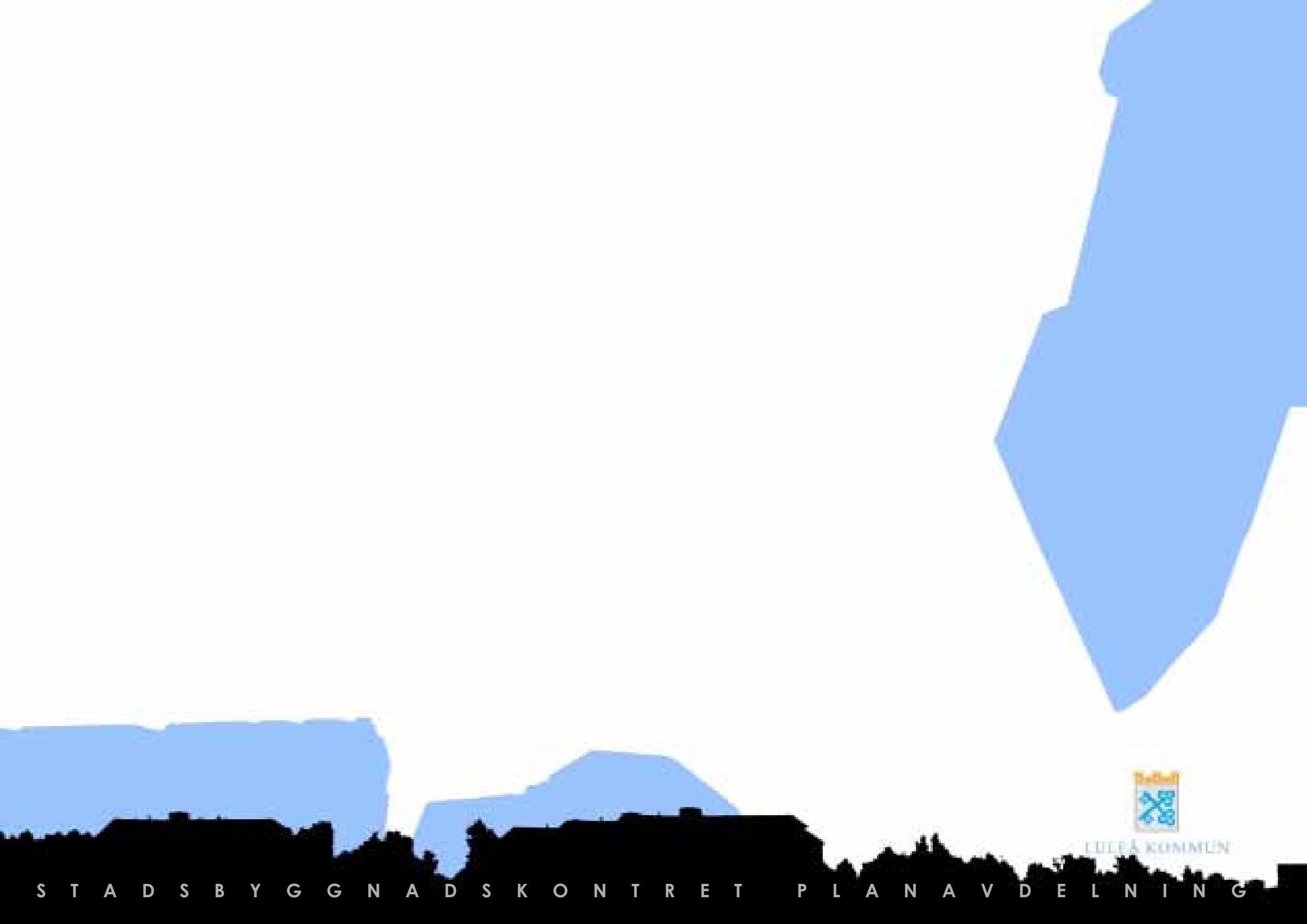


Möjlig framtidsbild år 2040

- 1 Södra Kungsgatan, del av Småbåtsgatan och Malmhamnsvägen bildar en ny huvudgata. Den nya huvudgatan utgör, dels huvudinfart till området, dels en ny länk mellan centrum och Svartöastaden. Huvudgatan bör även klara viss trafik från östra delarna av Luleå.
- 2 Ny infart till området som förbättrar områdets tillgänglighet. Höjdskillnaden kan försvåra infartens tillkomst men en tidig bedömning gör gällande att det är tekniskt möjligt.
- 3 Småbåtsgatan blir lokalgata som i första hand ska betjäna bostäderna och verksamheterna på utfyllnadsområdena. Gatan utformas med en stadsmässig karaktär som innebär gång- och cykelstråk samt träd längs sidorna.
- 4 Befintligt gång- och cykelstråk ersätts med ett separat sammanhängande stråk längs Södra Kungsgatan och vidare längs Småbåtsgatan mot Svartöastaden.
 - 4-1 Befintligt stråk bevaras och förbättras och ansluts till en eventuell förlängning av Prästgatan.
 - 4-2 Befintligt stråk längs Södra Hamnleden förlängs fram till en eventuell förlängning av Prästgatan.
- 5 Ny strandpromenad genom området. Strandpromenaden blir en fortsättning av den befintliga promenaden genom kv Thule. Förutsättningarna att i en framtid förlänga den mot Svartöastaden ska beaktas.
- 6 Området omvandlas från dagen kompakta bebyggelsestruktur till ett område med kvartersgator och småkvarter. En funktionsblandat markanvändning med bostäder och serviceverksamheter möjliggörs, exempelvis med småindustri längs Södra Hamnleden, och bostäder mot Småbåtsgatan. Bostäderna skyddas därmed från trafikbuller från Södra Hamnleden.
- 7 I de fall Bangårdsgatan avvecklas/dras om kan området nyttjas för småindustri eller liknande med parkeringsgarge i källarplan.
 - 7-1 Ett 15-20 meter brett område reserveras för vatten- och avloppsledning.
- 8 I de fall Ångsågen i en framtid väljer att flytta sin verksamhet kan området bebyggas med en tät och funktionsblandad byggelse. I området närmast järnvägen placeras verksamheter för handel, kontor, service och liknande. Längs Småbåtsgatan placeras bostäder med verksamheter i bottenplan. Parkering ska i första hand ske i garage under mark, eller i parkeringshus.
- 9 Området nyttjas idag för handel och restaurangverksamhet och kan på sikt förtätas för att bli en ännu större tillgång för fritidsbåtshamnen.
- 10 Området har omvandlats till en mötesplats för allmänheten, torg, park eller likande, och drivmedelsanläggningen har fått en ny placering.
- 11 Vattenområden som fylls ut med massor. En funktionsblandat markanvändning med bostäder, handel och kontor möjliggörs. Längs Småbåtsgatan placeras med fördel bostäder med verksamheter i bottenplan. Bebyggelsen ska vara tät och av stadsmässig karaktär. Parkering ska i första hand ske i garage under mark, eller i parkeringshus. Kanaler kan med fördel anläggas för att på så vis föra in mer vatten i området. Det östra områdes tillkomst är dock avhängigt av bangårdens utveckling.
- 12 Område som på sikt kan bebyggas med handel, kontor, parkeringshus och liknande.
- 13 Område för ny fritidsbåtshamn.
- 14 Kommunalt vattenområde som möjliggör en förbindelse med Skurholmsfjärden.



Kartan visar en möjlig framtida markanvändning med ett tidsperspektiv till år 2040.



UUSIKAUPUNKI

S T A D S B Y G G N A D S K O N T R E T P L A N A V D E L N I N G