

Detaljplaneprogram för del av innerstaden,
Östra Stranden, f d järnvägsstationsområdet
Luleå kommun Norrbottens län



antagandehandling 2006-05-15

Innehåll:					
<i>Inledning</i>	3	<i>Rekreation</i>	11	Skala och utformning	22
<i>Planeringens syfte</i>	3	<i>Markförhållanden</i>	11	Bullerskydd	22
<i>Programområdet</i>	3	Geoteknik	11	<i>Resecentrum</i>	23
<i>Arbetsorganisation</i>	3	Markföroreningar	12	<i>Exploateringsekonomi</i>	24
<i>Strategisk miljöbedömning</i>	3	<i>Vattenanvändning</i>	12	<i>Energiförsörjning</i>	24
<i>Sammanfattande rekommendationer</i>	4	<i>Kulturmiljö</i>	13	<i>Planarbetets bedrivande</i>	24
<i>Historik</i>	5	<i>Järnvägsspår</i>	13		
<i>Planförhållanden</i>	5	<i>Buller</i>	13		
<i>Översiktsplaner</i>	5	Biltrafikbuller	15		
<i>Detaljplaner</i>	5	Järnvägsbuller	15		
<i>Strandskydd och riksintressen</i>	5	<i>Vibrationer</i>	16		
<i>Bostadsförsörjningsplan</i>	6	<i>Olycksrisker</i>	16		
<i>Stadsmiljöprogram</i>	6	Säkerhetsavstånd	16		
<i>Utredningar om framtidens järnvägstrafik</i>	6	<i>Teknisk försörjning</i>	17		
<i>Tidplan</i>	6	Vatten och avlopp	17		
<i>Sammanfattning av miljökonsekvensbeskrivning</i>	6	Dag- och ytvatten	17		
<i>Nulägesbeskrivning</i>	8	Fjärrvärme	17		
<i>Markanvändning</i>	8	<i>Bebyggelseförutsättningar</i>	17		
<i>Service</i>	8	<i>Trafik</i>	17		
Kommersiell service	8	Biltrafik	17		
Social service	8	Järnvägstrafik	18		
Övrig offentlig service	8	Gång- och cykeltrafik	18		
Arbetsplatser	8	Båttrafik	18		
<i>Markägoförhållanden</i>	8	Konflikter mellan olika trafikslag	19		
<i>Befolkning</i>	8	Behov av grön- och friområden	19		
<i>Områdesförutsättningar</i>	9	<i>Programskisser</i>	20		
<i>Områdesbeskrivning</i>	9	<i>Markanvändning</i>	20		
<i>Landskaps- och stadsbild</i>	9	<i>Relation till omgivande stadsbygd och stadsbild</i>	20		
Vegetation	11	<i>Stadsbyggnadsprincipiella överväganden</i>	21		
Lokalklimat	11	En del av centrum	21		
Naturvård	11	Allmänna trafikstråk	21		
		Parker	22		
		<i>Bostäder</i>	22		
		Integration	22		

Inledning

Planeringens syfte

Syftet med planarbetet är att omvandla det tidigare stations- och terminalområdet till en stadsdel med bostäder och verksamheter. I planarbetet ingår att skapa förutsättningar för ett resecentrum i Luleå i samband med en framtida Norrbotniabana. Ett mål med planarbetet är att säkra allmänhetens tillgång till strandområdet och att skapa ett kontinuerligt promenadstråk runt Skurholmsfjärden.

Programområdet

Programområdet omfattar ca 2,3 hektar mark i centrala Luleå.

Arbetsorganisation

Detaljplaneprogrammet har tagits fram på uppdrag av en arbetsgrupp bestående av representanter för Banverket, Jernhusen AB, Länstrafiken, Riksbyggen ekonomisk förening och Luleå kommun. Arbetsgruppens arbete leds av en styrgrupp med en representant från varje organisation som nämns ovan.

Strategisk miljöbedömning

Programområdet utgör den största, sammanhängande markytan på centrumhalvön som är obebyggd. Programområdet är därför en viktig resurs för Luleås framtida utveckling. Inom programområdet kan en rad av stadens framtida behov av grön- och friytor, nya bostäder, bättre kollektivtrafiktransporter och mer verksamheter tillgodoses vilket gynnar Luleå i sin helhet.

Att omvandla programområdet till en del av staden gynnar rekreationsintressen, minskar behovet av biltransporter och har alla möjligheter att ge de kvaliteter som ges av att bo i en stad.



Programområdet för Östra Stranden avgränsas av den vita linjen och gränssar mot centrum, Östermalm och Malmudden.

Inom programområdet finns ett antal miljöproblem som måste hanteras i det fortsatta planarbetet. Det handlar framförallt om miljöföroreningar i marken och bullret från järnvägen. Dessutom måste man särskilt studera planområdet med hänvisning till trafik, hälsa, säkerhet och bekvämlighet. Avgörande för att lösa detta problem är att övervinna den barriär som järnvägen utgör i programområdet. Med hänvisning till den totalt sett omfattande förändringen i planområdet har en särskild miljökonsekvensbeskrivning upprättats efter samråd med länsstyrelsen.

Sammanfattande rekommendationer

Inom programområdet ska ny bebyggelse prioriteras som innehåller både bostäder och verksamheter. Programområdet är strategiskt intressant för Luleå centrum utveckling eftersom det utgör den största samlade markresursen på centrumhalvön. Inom programområdet utgör stranden, järnvägsparken och förbindelser över järnvägsspåren ett stort allmänt intresse, liksom att knyta samman befintligt gång- och cykelnät för centrum genom att komplettera med ett strandstråk och ett stråk över järnvägen. För hela programområdet gäller att området inte får användas på ett sådant sätt att de krav som riksintresset för tågtrafik och kommunens intresse för väl fungerande kommunikationer hindras.

Marken inom programområdet föreslås få nedanstående användning:

- 1) Järnvägspark
- 2) Resecentrum/handel/service
- 3) Spår område för genomgående tågtrafik
- 4) Utredningsområde för verksamhet/kontor/bostadsändamål och reservområde för framtida behov i samband med ny Norrbotniabana
- 5) Bostäder/park/förskola
- 6) Park/strandpromenad, utredningsområde för bostäder



7) Verksamhet/kontor/utredningsområde för bostäder
X) utredningsområde för framtida planskild korsning med tåg. Detaljplan finns för att genomföra en planskildhet. Alternativa lägen för en planskild korsning söder om Lulsundsgatan bör studeras i framtida trafikplanering.

Blå streck visar viktiga gång och cykelstråk idag

Orange streck visar förslag till nya gång- och cykelstråk där (a, b, c) är tre alternativa lägen för en ny gång- och cykelbro eller cykelviadukt. Att binda samman centrum och Skurholmsfjärdens strand är av stort allmänt intresse, liksom att göra stranden allmänt tillgänglig.

Ljusgröna pilar visar tillgänglighet för bil till programområdet. Vid Prästgatan behöver troligen busstrafikens tillgänglighet studeras särskilt och ytterligare infarter ordnas. För trafik till området öster om järnvägen sker infart enbart via Sundsbacken.

Historik

Programområdet ligger utanför centrumets rutnätsplan och hör inte heller egentligen till Östermalm. Området är låglänt och skapat genom landhöjning och utfyllnader under 1900-talet. Utfyllnaderna motiverades av att skapa goda grundläggningsförhållanden för terminalverksamheten.

Området har präglats av storskalig infrastruktur ända sedan järnvägen byggdes under 1890-talet. Person- och godstrafik och omlastningsverksamhet har skapat områdets karaktär. Bilismens framväxt under mitten av 1900-talet har gett de bägge viadukterna i områdets södra del. Den norra av dessa bägge bilviadukter är idag reserverad för fotgängare och cyklister och utgör ett huvudstråk för dessa trafikanter. I detaljplanen för Södra hamnleden föreslogs en stor trafikled längs stranden i nord-sydlig riktning, men denna kom aldrig till utförande.

Förutom att användas för järnvägens behov har områdets norra del använts för "kommunalhem" på den plats där kommunen idag har ett korttidsboende. Under 1980-talet tillkom Vägverkets kontorslokaler och Sundsbackens äldreboende byggdes 1993. Söder om Sundsbackens äldreboende anlades ytterligare park 2004.

Planförhållanden

Översiktsplaner

Programområdet behandlas i fördjupad översiktsplan för tätorten från 1993 som en del av centrum. Området utpekades som "viktigare centrumområde". I övrigt hänvisas till en kommande fördjupad plan för centrum. Den fördjupade planen för centrum har ännu inte blivit klar. Ett program för centrum finns antaget av kommunstyrelsen från 1993. Där utpekades området som "utredningsområde".

Detaljplaner

I programområdet gäller följande detaljplaner:

Planens nummer:	Huvudsakligt ändamål:	Laga kraft:
A 373	Järnvägsändamål, Södra hamnleden	1978-03-29
Pl 82	Kontor och handel, idag Vägverket	1991-09-26
Pl 113	Kontor, ej genomförd	1993-03-26
Pl 274	Kvarteret Sillen mm, bostäder och parkering	2004-09-16

Strandskydd och riksintressen

Inom programområdet gäller strandskydd 100 meter från strandkanten in mot land och 100 meter ut i Skurholmsfjärden. Vid planläggning ska strandskyddsfrågan prövas av Länsstyrelsen.

Järnvägen genom Luleå är en del av stambanan genom övre Norrland och utgör ett riksintresse för kommunikationer enligt miljöbalken 3 kap 8§. Även en framtida Norrbotniabana är ett riksintresse för kommunikationer och ska skyddas mot förändringar och åtgärder som kan hindra framtida användning och tillkomst av anläggning.

Bostadsförsörjningsplan

Luleå kommuns bostadsförsörjningsplan antogs den 29:e augusti 2005. Utbyggnad av bostäder inom programområdet ligger i linje med bostadsförsörjningsplanens intentioner.

Stadsmiljöprogram

Området väster om järnvägsspåren omfattas av de riktlinjer för möblering, belysning etc. som behandlas i Stadsmiljöprogrammet.

Utredningar om framtidens järnvägstrafik

Området är föremål för en förstudie inför en framtida kustjärnväg, Norrbotniabanan. Förstudien upprättas på uppdrag av Banverket. Det pågår en utredning om nya resecentra längs Norrbotniabanan på uppdrag av Norrbotniabanegruppen. Norrbotniabanegruppen är en sammanslutning av bl a kustkommunerna längs övre norrlandskusten och länsstyrelserna i Västerbotten och Norrbotten.

Tidplan

Programområdet kommer att förändras under mycket lång tid, vilket gör planarbetet särskilt komplicerat. En rad osäkerheter finns inte minst om hur järnvägstrafiken utvecklas i framtiden. Det är inte säkert att Norrbotniabanan byggs eller att den passerar Luleå centrum. Passerar banan centrum kan det antingen bli en genomgående- eller säckstation. Om Norrbotniabanan byggs kommer den att påbörjas tidigast 2010 och då troligen med en etapp mellan Skellefteå och Piteå.

Fram till ett eventuellt byggande av Norrbotniabanan kan tågtrafiken komma att förändras på många sätt – den kan öka eller minska, malmtågen kan bli längre och frekvensen av transporter kan komma att öka. Området väster om järnvägen kommer att genomgå stora förändringar då den nya järnvägen byggs.

För området mellan spåren och Skurholmsfjärden sker troligen stora förändringar betydligt tidigare, från 2006 och framåt. Det första steget är flytt av befintliga frilastspår och tillhörande verksamhet öster om järnvägen.

Sammanfattning av miljökonsekvensbeskrivning

En miljökonsekvensbeskrivning har upprättats för planprogrammet och ingår som en fristående programhandling.



Området öster om järnvägsspåren består av utfylld mark. Stranden har trots detta vissa biologiska värden.

För programområdet bedöms att förändringar som innebär ny bebyggelse med tonvikt på bostäder har en samlat positiv inverkan på miljön och på resurshushållningen. Ett centralt boende underlättar för en minskad biltrafik, en god energiförsörjning och ett klokt nyttjande av gemensam service.

Det finns två avgörande miljö- och hälsoproblem som måste hanteras för att området ska kunna bebyggas. Det första är att förorenad mark måste saneras. Det andra problemet är att buller från både järnvägs- och biltrafik måste skärmars av från de nya bostäderna. Till detta tillkommer att de olycksrisker som finns i samband med järnvägens verksamhet, ska minimeras. Detta innebär att speciella krav kan komma att ställas på den framtida bebyggelsen för att klara kraven för människors hälsa och säkerhet.

Området kommer att förändras på ett sådant sätt att Luleåborna får mer tillgänglig friyta och ett viktigt promenadstråk sluts runt Skurholmsfjärden. Att utöka grönområdena i centrala lägen är viktigt för att förbättra den bebyggda miljön och blir nödvändigt när centrum ökar sitt invånarantal.

Att bebygga programområdet innebär att förorenad mark måste saneras, vilket är positivt ur miljösynpunkt.

Området är viktigt ur stadsbilda- och stadsmiljösynpunkt. Området har stor potential för att bli ett samband med centrum och bebyggelsen runt Skurholmsfjärden. Visuella samband är mycket viktiga, men ännu viktigare är rörelsesamband mellan det nya området och omgivningen. Framförallt gäller det möjligheterna att gå och cykla till, i och igenom området. Området har ett centralt läge och kommer inte minst i framtiden bli en viktig målpunkt för alla resenärer som ska ta sig till och från resecentret.

Preliminärt bedöms inte några miljökvalitetsnormer för området överskridas, men eftersom kommunen är medveten om problemen med framförallt fina partiklar i luften (PM10) måste frågan följas upp i det fortsatta planarbetet. Fina partiklar härrör framförallt från biltrafiken. Det innebär att ökade trafikmängder (och ett därigenom ökat bruk av dubbdäck) förvärrar situationen. Vid överskridande av miljökvalitetsnormerna ställer staten krav på att åtgärder ska vidtas.

Även om stora totala miljövinster kan uppnås för området är det viktigt att miljöaspekterna hanteras under hela planprocessen. Miljökonsekvensbeskrivningen som har upprättats för detta planprogram kan behöva utvidgas och fördjupas i senare detaljplaneskedan.



Parken i programområdets östra hörn har stora potentiella värden som ett del av ett sammanhängande stråk runt Skurholmsfjärden. Parkmiljön behöver utvecklas mot större användbarhet och biologisk variation för att bli en verkligt bra park.

Nulägesbeskrivning

Markanvändning

Marken inom planområdet är framförallt industrimark som används för järnvägens behov. Se bild och bildtext nedan för ytterligare detaljer.

Service

Kommersiell service

Inom programområdet finns ett grillkök vid järnvägsstationen. I stationsbyggnaden finns Luleå turistbyrå, resebyrå och jazzrestaurang.

Social service

Inom själva programområdet finns idag ingen social service, men i direkt anslutning till programområdet i nordost finns två äldreboenden, Sundsgården och Sundsbacken och ett korttidsboende. De tre punkthusen vid vattnet innehåller bostadsrättslägenheter för åldersgruppen 55+. Dessutom finns i samma område en restaurang och dagverksamhet för äldre.

Övrig offentlig service

Vägverket Region Norr har sina kontorslokaler i områdets norra del. Busstation för länstrafiken finns i kvarteret Loet, direkt väster om programområdet.

Arbetsplatser

Inom programområdet finns i huvudsak arbetsplatser med anknytning till transporter och godshantering, samt Vägverkets kontor. DHL:s terminalverksamhet kommer att flytta till godsterminalen i Gammelstad under 2006 och deras verksamhet inom programområdet upphör.



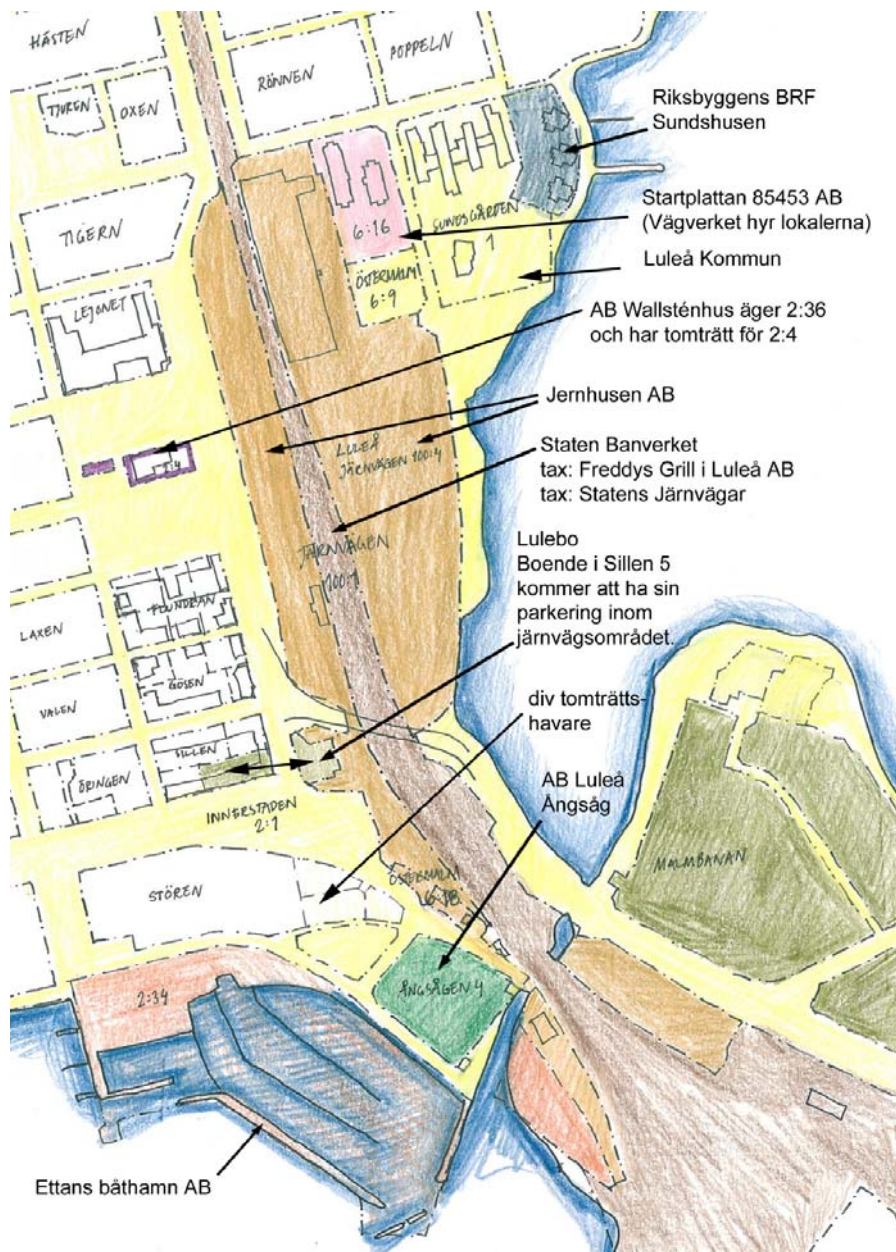
Programområdet sett från söder. Gula stråk är viktigare gång- och cykelstråk. Rosa områden är spårområden som avses flyttas på kortare (frilastspår) och längre (tåguppställning) sikt. En stor del av verksamheten mellan stambanan och stranden har redan flyttat eller kommer snart att flytta till den nya terminalen i Gammelstad.

Markägoförhållanden

Marken inom programområdet ägs i huvudsak av Jernhusen AB, fd SJ fastigheter och Banverket. Övriga fastighetsägare redovisas i kartan på nästa sida.

Befolkning

Ingen bor inom programområdet idag.



Fastighetsägare inom programområdet i maj 2005. Angiven fastighetsägare är lagfaren ägare om inte annat anges.

Områdesförutsättningar

Områdesbeskrivning

Järnvägsstationsområdet ligger centralt i Luleå, men avskiljs från omgivande stadsdelar av kraftiga barriärer. Området gränsar i öster mot Skurholmsfjärden, vilket ger goda förutsättningar till vattenkontakt för ny bebyggelse och för övriga stadsbor. Runt Skurholmsfjärden löper "Hälsans stig" som troligen är det mest använda promenadstråket i Luleå. Järnvägsstationsområdet skär idag av rörelsen runt fjärden eftersom gångstigar saknas och området i princip varit avspärrat.

Landskaps- och stadsbild

Området är en del av stadslandskapet och viktiga landmärken som Domkyrkan och Shopping är synliga från delar av programområdet. Programområdet utgör idag en barriär mellan centrum och Skurholmsfjärden, där framförallt järnvägsspåret utgör ett fysiskt hinder för människor att röra sig mellan centrum och Skurholmsfjärden. Den flacka terrängen bidrar till att accentuera de byggnader som finns inom programområdet, t ex framstår äldreboendet i områdets norra del som ett tydligt landmärke.

En viktig del i områdets karaktär är mötet med Skurholmsfjärden. Strandzonen är i huvudsak skapad genom utfyllningar, men har ändå inte karaktären av en skapad strand. Stranden befinner sig idag i ett mellanläge mellan parkstrand och natur. Stranden kommer att förändras kontinuerligt som en följd av landhöjningen.

Landskapsanalys

En sammanfattning av områdets topografi, relation till omgivningen och huvudsakliga karaktär redovisas på sidan 10.

Programområdet är låglänt och sluttar svagt mot Skurholmsfjärden.

Luleås innerfjärdar med omgivande strandområden är ett mycket viktigt område för rekreation och lek. Från vänster syns Björnsby- Björkskata- och Skurholmsfjärden. Av dessa fjärdar är det bara Skurholmsfjärden som står i obruten kontakt med havet.

Godsterminalbyggnaden är storskalig och utgör en barriär i området.

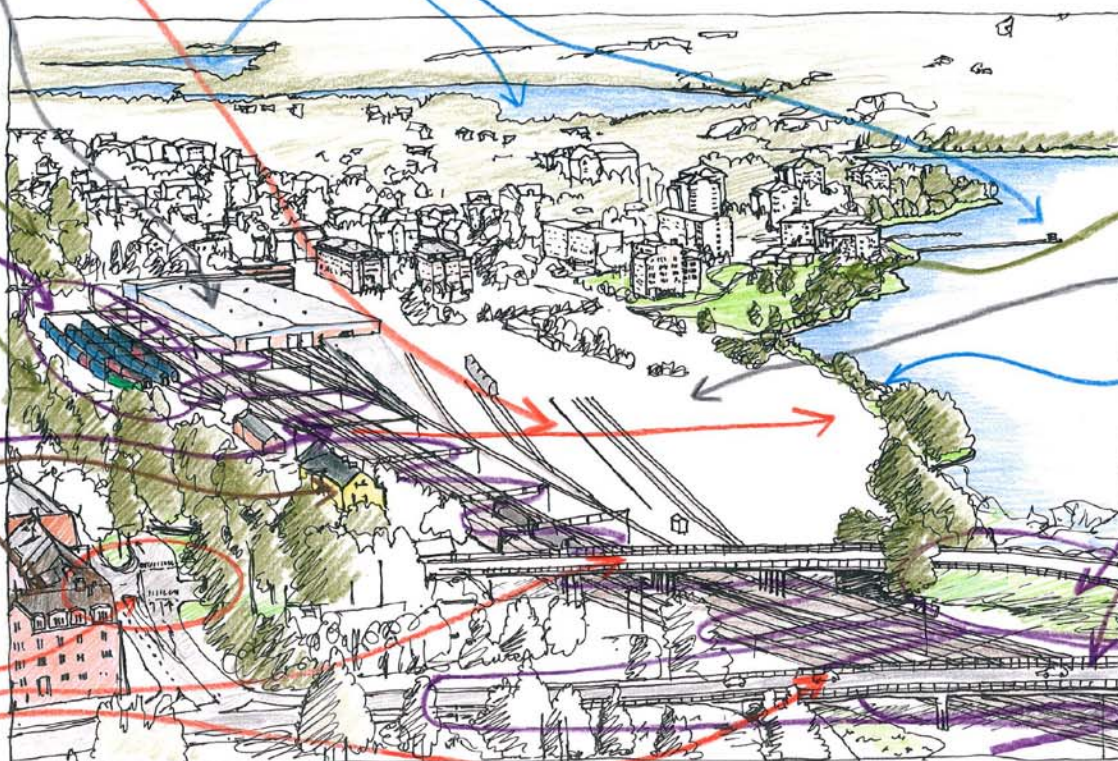
Järnvägsparken och alléerna längs Prästgatan bildar ett viktigt grönstråk och är också värdefulla ur kulturhistorisk synpunkt.

Tåguppställningen är en visuell barriär och bryter kontakten mellan Storgatan och Skurholmsfjärden.

Hela spårområdet är en mycket kraftig barriär som hindrar människor från att röra sig mellan Skurholmsfjärdens strand och centrum.

Järnvägsstationen och de tre kvarteren i Prästgatan södra del är kulturhistoriskt värdefulla.

De högsta punkterna i programområdet är Malmuddsviaduktens korsning med Prästgatan, Malmuddsviadukten och Varvsledsviadukten.



Parkområdet längs stranden är viktigt för rekreation men är biologiskt ensartat.

Stora delar av området är skapat genom markutfyllnad.

Strandkanten är, trots att den är helt och hållet konstgjord, intressant ur ekologisk synpunkt.

Vägbankarna och Varvsleden är barriärer för gående och cyklister.

Landskapsanalys av programområdet som visar områdets huvuddrag.

Vegetation

Området består i huvudsak av hårdgjorda och grusade ytor. I väster finns järnvägsparken med gräsytor och björkar planterade i allé längs Prästgatan. Flera av björkarna längs Prästgatan kommer att behöva bytas inom de närmaste åren eftersom de har blivit för gamla. Längs strandlinjen finns en del växtlighet. I öster finns ett mindre parkområde i anslutning till äldreboendet som framförallt består av gräsytor och enstaka lövträd.

Lokalklimat

Områdets öppenhet mot Skurholmsfjärden gör det utsatt för vindar. Vind- och solförhållanden behöver studeras särskilt för att ge en god utemiljö i området. Av särskild betydelse är nya byggnaders placering och höjd som kan bidra till att förbättra eller förvärpa lokalklimatet beroende på valda lösningar. Luleås nordliga breddgrad gör att solen står lågt under hela året, något som ska tas hänsyn till i planeringen av ny bebyggelse. Boverkets riktlinjer för god dagsljusbelysning i bostäder ska följas.

Naturvård

Skurholmsfjärden är en av Luleås innerfjärdar, men är till skillnad från Björkskata- och Björsbyfjärden inte uppdämd. Det är möjligt att ta sig med kanot eller mindre båt mellan Skurholmsfjärden och Gräsälvfjärden. Innerfjärdarna är områden av intresse för naturvården.

Rekreation

Idag är området otillgängligt och används mycket lite för rekreation. Skurholmsfjärden har ett visst intresse för rekreation. Framförallt strandområdet har en mycket stor potential för rekreation för Luleborna. Skurholmsfjärden är värdefull för rekreation både vinter- och sommartid.

Markförhållanden

Geoteknik

Markundersökningar har utförts av Ramböll AB 2005-04-20 på uppdrag av Jernhusen. Området öster om järnvägen utgörs av utfylld mark. Fyllningen består av sand med okänt ursprung och är frostpassiv, dvs. liten tjälfarlighetsrisk. Utfyllnaden har troligen också inneburit att underliggande lager av sand, silt och lera har konsoliderats,



Programområdet sett från Malmudden med några viktiga byggnader och platser.

men det går inte att säga hur mycket. Leran uppgår som mest till 1 meters mäktighet. Fast botten av morän finns på 3-6 meters djup under markytan på nivåerna -1 till -5 m.

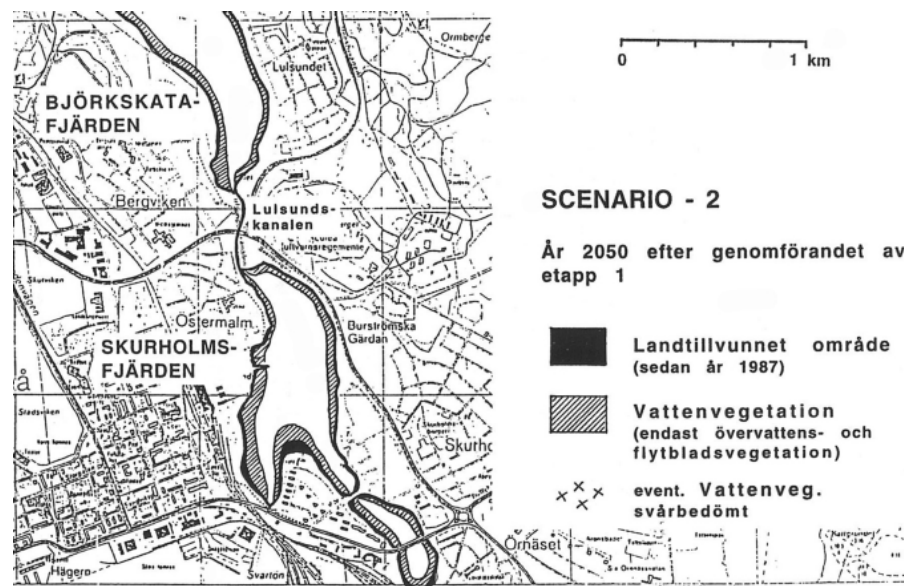
För ny bebyggelse i området rekommenderas grundläggning med spetsburna pålar till fast morän. Endast lätta byggnader som carportar o dyl. kan grundläggas ytligt, men då krävs ytterligare utredningar. Jordmaterialet under fyllningen är mycket tjälfarligt vilket innebär att avschaktningar kan leda till problem. I den fortsatta projekteringen bör samråd ske med geotekniker för att bedöma byggnaders grundläggning och överbyggnad och dimensionering av gator i området.

Markföroreningar

I området har små mängder av miljöföroreningar hittats. I en punkt vid lastbilsterminalens byggnad har olja och polyaromatiska kolväten hittats i en sådan omfattning att området måste saneras. I andra provpunkter har undersökta prover i flera fall visat förhöjda värden av kadmium och vanadin. Misstanke finns därför om att fyllningsmaterialet kan vara förorenat och att ämnen kontinuerligt lakas ur marken.

De förhöjda värdena innebär att det inte kan uteslutas att hälsorisker föreligger i framtiden för t ex odling. Till detta tillkommer risken för att giftiga ämnen förs ut i Skurholmsfjärden med vattnet. Den risken ökar vid nybyggnad eftersom man genom pålning och andra åtgärder kan komma att punktera de lager i marken som idag troligen fungerar som barriärer för spridning av markföroreningarna.

För programområdet ska huvudsakligen riktvärden för känslig markanvändning tillämpas. Marken i programområdet måste saneras i den omfattning och på det sätt som lagstiftning och tillsynsmyndigheten kräver för att området ska kunna få en ny användning.



Landhöjningen medför att strandzonen och vattenvegetationen ändras om inget görs. Inom programområdet kommer förändringen att vara liten eftersom stranden är konstgjord. Scenario framtaget 1996 av Peter Erixon för Luleå kommun.

Vattenanvändning

Skurholmsfjärden är öppen mot Gråsjälffjärden och Bottenhavet. Förbindelsen mot söder utgörs av en trång kanal med låga broar. Mot norr är fjärden förbunden med Björkskatafjärden genom en kanal som är uppdämd i fjärdens norra del. Detta gör att Skurholmsfjärden är utsatt för samma kraftiga variationer i vattenståndet som norra Bottenviken i övrigt. Det finns därför risk för översvämning i låglänta områden.

Landhöjningen gör att strandområdet kommer att utvidgas något med tiden. Eftersom en stor del av markområdet är utfyllt blir effekten av landhöjningen mindre än den annars skulle ha varit eftersom stranden fått en brantare lutning. Uppgrundning kommer dock att

leda till tillväxt av vattenväxter. Det kan bli ett estetiskt problem eller en ekologisk tillgång, beroende på hur man väljer att se på stranden.

Området har potential för badplatser, men i dagsläget har kommunen inga planer på att anlägga några offentliga bad längs stranden.

Kulturmiljö

Inom programområdet är järnvägsstationens huvudbyggnad och de tre kvarter som tillkommit i samband med järnvägsutbyggnaden väster om järnvägsstationen kulturhistoriskt intressanta. Järnvägsparken längs Prästgatan är ett viktigt stadsrum och en viktig del av kulturmiljön.

Järnvägsstationen kan i framtiden antingen bli en del av ett nytt resecentrum eller upphöra att fungera som stationsbyggnad. Även om stationen i framtiden inte kommer att fungera som station ska byggnaden bevaras eftersom den berättar om järnvägstrafikens utveckling och om en historisk epok. Ett bevarande kräver också att byggnaden får en användning, i stationsbyggnadens fall kan många alternativa användningar tänkas, dock inte bostäder. De kulturhistoriska värdena ska beaktas och skyddas i framtida detaljplaner.

Järnvägsspår

Programområdet delas i princip i två delar i nord-sydlig riktning av järnvägsspår. Luleå järnvägsstation är idag en säckstation, dvs. persontåg kör inte igenom stationen på sin väg mellan olika orter. Spårren inom programområdet kan grovt uppdelas i tre typer: 1) Frilastspår som använts för lastning och lossning av godståg 2) Genomgående spår som för vidare till rangerbangården på Svartön och till SSAB och Malmhamnen 3) Stickspår som i huvudsak används som parkering för persontåg (se bild s. 14).



Järnvägsparken och björkalléerna längs Prästgatan är värdefulla grönstråk och viktiga ur kulturhistorisk synpunkt.

Hur spårren och behovet av utrymme för järnvägen ser ut i framtiden är mycket osäkert. Framtida behov är beroende av framtida järnvägslösningar, om en Norrbotniabana tillkommer och av flera andra faktorer. Det är önskvärt att alla stickspår tas bort, men om och när det är möjligt är inte klarlagt. Det är enklare och billigare att ta bort frilastspår än parkeringen för persontåg. Man kan därför flytta frilastverksamheten före man flyttar tåguppställningen. En flytt av frilastverksamheten beräknas kosta 1-2 miljoner kronor. Att flytta tåguppställningen kostar i storleksordningen 800 miljoner kronor i ombyggnader av andra rangerbangårdar i Luleå.

Buller

Buller utgör både ett miljö- och hälsoproblem. Buller orsakar koncentrations- och inlärningssvårigheter hos barn och stress som leder till



Blåmarkerade järnvägsspår hör till godshanteringen. Röda spår används för tåguppställning vid städning mm. Gröna spår är genomgående.

hjärt- och kärlsjukdomar hos vuxna. Buller utgör den största hälsorisen inom programområdet. Vid planering måste hänsyn tas till både bil- och järnvägsbuller, där järnvägsbullret p g a volym och närhet till framtida bebyggelseområden utgör den allvarligaste bullerstörningen i området.

Riksdagen har antagit riktvärden för trafikbuller 1997 i samband med antagandet av proposition om "infrastrukturinriktning för framtida transporter". I programområdet skall gällande bullerriktvärden tillämpas vid nybyggnad av bostäder och verksamhetslokaler. Vid nybyggnad av bostäder gäller följande:

- 30 dBA ekvivalentnivå inomhus
- 45 dBA maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dBA ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)
- 70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad.

Vid åtgärd i järnväg eller annat spåranläggning avser riktvärdet för utomhus 55 dBA ekvivalentnivå vid uteplats och 60 dBA ekvivalentnivå för utemiljön i övrigt. För samtliga nivåer är det frifältsvärde som avses, man räknar alltså inte med reflexer från byggnader. Vid tillämpning av riktvärdena vid åtgärder i trafikinfrastrukturen bör hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I de fall utomhusnivåerna inte kan reduceras till nivåer enligt ovan bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids.

För verksamhetslokaler såsom kontor mm gäller 65 dBA ekvivalentnivå. Denna skillnad i krav på ljudmiljön bör ses som en tillgång i det fortsatta planarbetet.

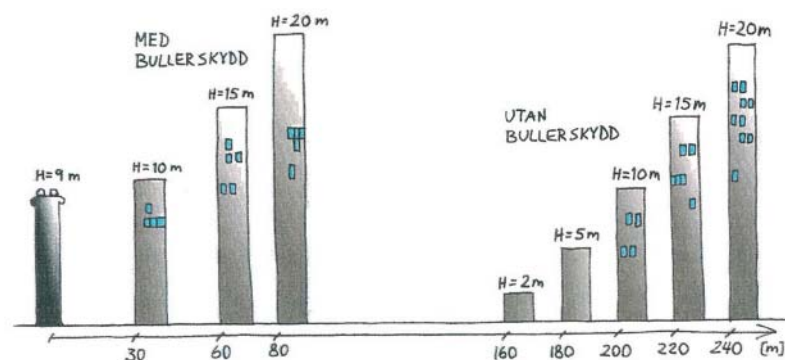
Innan detaljplaner kan utarbetas måste föreslagen bebyggelse analyseras ur bullersynpunkt och godtagbara lösningar presenteras. Bedömningen måste göras utifrån flera framtida trafikscenarier för både bil- och tågtrafiken.

Vid analys av bullersituationen måste en sammanvägd bedömning av bullersituationen göras, dvs av allt buller i området från biltrafik, tåg och eventuella övriga källor. För tågtrafiken måste man bedöma konsekvenserna av en framtida Norrbotniabana, med och utan genomgående station samt ett alternativ utan någon Norrbotniabana. Ansvar för att ta fram framtidsscenarioer och bulleralternativ åligger exploatören med stöd av Banverket.

Biltrafikbuller

Beräkningar visar att utan bullerdämpande åtgärder på Södra hamnleden bör bostäder inte placeras närmre än ca 200 m. Om man sätter upp en bullerskärm på vägbron kan bebyggelse som är upp till 20 meter hög (ca 7 våningar) i princip placeras intill Malmuddsviaduktens bank. Förutsättningen är då att ett 1,5 meter högt plank placeras direkt i anslutning till Södra hamnleden.

För hus högre än 20 meter kommer avståndet till Södra Hamnleden att behöva ökas, alternativt måste mer omfattande bulleråtgärder vid-



En byggnads höjd har stor betydelse för hur nära den kan placeras en bullerkälla. Bilden visar hur olika hushöjd innebär olika minsta avstånd till bullerkällan Södra hamnleden för att kunna klara riktvärdet 55 dBA, med och utan bullerskydd vid vägen.

tas. Utan bullerdämpning vid Södra hamnleden blir det svårt att alls bebygga södra delen av programområdet med bostäder. Övriga trafikstråk i anslutning till programområdet, Svartöleden, Prästgatan och Lulsundsgatan kommer troligen inte få en trafik i framtiden som innebär bullerstörningar.

Järnvägsbuller

Utförda beräkningar baserade på en framtida Norrbotniabana visar att i stort sett hela programområdet överskrider riktvärden för utemiljö i bostadsbebyggelse. Beräkningarna visar att bullret blir högst om Luleå får en genomgående station, något mindre med en säckstation.

Redan idag är området bullerstört, främst från godstågtrafiken. Åtgärder är nödvändiga för att kunna bygga bostäder i området. Utformningen av bebyggelsen kommer att ha avgörande betydelse för hanteringen av bullerproblematiken. Det krävs troligtvis åtgärder i flera steg, nära bullerkällorna och när det gäller placering, höjd och utformning av husen.

Det är angeläget att hänsyn tas också till det buller som uppstår vid växling av tåg, sk koppelsmällar. Kunskap och underlag för att ta hänsyn till koppelsmällar i bullerutredningen för programområdet måste inhämtas.

Eftersom området kommer att förändras under lång tid är det av central betydelse att föreslagna bullerlösningar inte hindrar framtida markanvändning inom det föreslagna verksamhetsområdet. Bullerskydd skall alltså vara lätta att ta bort eller förändra när nya krav ställs på markanvändningen.

Vibrationer

Vibrationer från tågtrafiken kan både medföra störningar för människor och risk för att byggnader skadas. Inom programområdet är det framförallt de störningar vibrationerna ger som ska hanteras, eftersom riskerna för husskador bedöms som mycket liten.

Utredning av buller och vibrationer har utförts under våren av Ingemanssons och visar att i alternativet med säckstation uppstår inga vibrationer som överskrider Banverkets planeringsmål om $0,4 \text{ mm/s}^2$. Med genomgående spår kan konstruktioner behöva utformas med hänsyn till riskerna med att vibrationer fortplantas och förstärks i byggnaden. Ett krav när det gäller vibrationer är att ingen ska utsättas för vibrationer större än $0,7 \text{ mm/s}^2$ i sitt sovrum nattetid.

Olycksrisker

I programområdet finns en risk för olyckor med farligt gods. Transporter sker idag framförallt av petroleumprodukter och kemikalier till SSAB. Riskerna med detta är t ex bränder som en följd av en tågurspårning. För att minska riskerna för allvarliga skador och dödsfall bör nya bostadshus inte placeras för nära järnvägen. Förstärkningar och skydd mot olyckor blir troligen nödvändigt för ny bebyggelse. Åtgärder för att minska riskerna för tågurspårningar kan också bli aktuella. För att undvika att människor skadas och dödas av tåg i området kommer troligen fysiska hinder att krävas av något slag såsom staket, byggnader eller liknande lösningar längs järnvägsspåren.

Säkerhetsavstånd

En ny gata inom Östra Stranden-området ska förläggas minst 9 meter från spårmittpunkt i de fall kontaktledningsstolpen är på samma sida, och 6 meter från spårmittpunkt då stolpen finns på motsatt sida. Parkering ska inte anordnas närmare än 15 meter från spårmittpunkt av säkerhetsskäl. Ytterligare begränsningar kan bli aktuella, men får prövas i det fortsatta planarbetet.



Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Genom området löper en stor spillvattenledning i nord-sydlig riktning. Spillvattenledningen är en huvudledning i Luleås avloppssystem och måste alltid vara tillgänglig för reparationer. Ingen byggnad eller annat större hinder får placeras inom en minst 10 meter bred zon ovanpå ledningen. Ledningen kan flyttas, men den kan inte stängas av. Spillvattenledningen byggdes 1968-1969 och redovisas som u-område i gällande detaljplan från 1978-03-29.

Dag- och ytvatten

Dagvattenflöden ändras i området när det bebyggs. Dagvatten kommer troligen att ledas till Skurholmsfjärden, men effekterna av detta på fjärden måste utredas ytterligare. Det är den framtida exploatörens ansvar att utreda och redovisa konsekvenserna av ny bebyggelse för Skurholmsfjärdens vattenkvalitet. Det kan idag inte uteslutas att markföroreningar inom programområdet sprids vid byggandet.

Fjärrvärme

I området finns fjärrvärme på flera punkter. Fjärrvärme finns i Sundsbacken, till järnvägsstationen och i Södra Hamnleden, i bron över järnvägen. Ny bebyggelse Öster om järnvägen ansluts enklast till nätet i Sundsbacken.

Bebyggelseförutsättningar

Trafik

Biltrafik

Tillgänglighet med bil till järnvägsstationsområdet kan i princip ske från tre olika håll. Från norr kan man skapa tillgänglighet från Lulsundsgatan, från öster direkt från Prästgatan om man bygger en ny järnvägsbro, och från söder om man på något vis lyckas skapa en förbindelse från Hertsöleden in i området.

Av dessa tre alternativ bedöms en anslutning till Lulsundsgatan vara den mest ekonomiska och enklaste att genomföra. Denna lösning innebär då förstås att Lulsundsgatan då får ökad trafik från dagens 4500 fordon/årsmedeldygn. Ökningen som kommer av att bebygga Östra Stranden är dock liten i förhållande till den ökning av trafiken som blir följd av den planerade öppningen av Backgatan för genomfartstrafik. De trafikprognoser som har gjorts för ett fullt utbyggt Kronan tillsammans med en öppning av Backgatan och ett utbyggt terminalområde skulle ge en trafikmängd på 7900 fordon/årsmedeldygn. Det motsvarar dagens trafikmängd på Smedjegatan.

Eftersom korsningen mellan järnvägen och Lulsundsgatan är i ett plan med järnvägsbommar kan köer uppstå på Lulsundsgatan om trafiken ökar. Järnvägsbommarna fälls ungefär 40 ggr/dag idag för att släppa fram godståg, persontåg och arbetsfordon. De flesta av bomfällningarna inträffar under vardagar mellan kl 6-17 och de varar ca 1,5 minut.

Den ökade tågtrafiken som följer av en utbyggd Norrbotniabana tillsammans med en ökad biltrafik innebär troligen krav på en planskild korsning. En planskildhet löser problemet med köer vid bomfällningar men innebär ett stort ingrepp. För att bygga en planskildhet vid Lulsundsgatan måste man riva flera hus, alternativt stänga Prästgatan. Man bör därför för framtiden utreda andra lägen för en plan-



Trafiken på Lulsundsgatan och genom Östermalm påverkas i betydligt större utsträckning av om Backgatan (ovan) är öppen för genomfartstrafik som är föreslaget, än av de planerade nya bostäderna på Östra Stranden.

skild korsning till Östermalm, t ex vid Magasins- eller Skeppsbrogatans förlängning.

Enbart tillkomsten av nya bostäder på Östra stranden motiverar inte en planskildhet. Detta är därför inte aktuellt vid planens genomförande. Planering för en ny planskildhet ska ske i samband med planeringen för en framtida Norrbotniabana.

Järnvägstrafik

Järnvägstrafiken i Norrland står inför stora förändringar. Just nu byggs Botniabanan mellan Nyland och Umeå, och avsikten är att bygga en kustjärnväg som knyter ihop hela Norrlandskusten från

Haparanda till Stockholm. Den planerade järnvägen mellan Umeå-Luleå kallas Norrbotniabanan och ska påbörjas i sin första etapp när Botniabanan är klar, tidigast 2015. Troligen byggs den första etappen mellan Piteå och Skellefteå för att avlasta stambanan.

Norrbotniabanans utveckling är en central planförutsättning i järnvägsområdet. Idag är det för tidigt att fastställa exakt vilka konsekvenser den nya järnvägen kommer att få för området. Banverket har påbörjat en förstudie för sträckan Piteå-Luleå som väntas bli klar under våren 2006. Osäkerheten i järnvägstrafikens utveckling inom programområdet bedöms kvarstå under lång tid.

Gång- och cykeltrafik

För att ny bebyggelse öster om järnvägen ska kunna knytas samman med centrum måste goda gång- och cykelförbindelser skapas över järnvägsspåren. Idag finns endast en plankorsning i norr vid Lulsundsgatan och en viadukt över spåren i söder. För att Östra Stranden ska bebyggas är det en förutsättning att ytterligare en trafiksäker förbindelse för gång- och cykeltrafik mellan centrum och Östra Stranden tillskapas.

Malmuddsviadukten var huvudstråk för trafik från de Östra stadsdelarna till centrum innan Södra Hamnleden byggdes som flyttade huvudtrafiken ett kvarter mot söder. Idag är Malmuddsviadukten huvudstråk för gång- och cykeltrafik till centrum. Mätningar har utförts som visar att mellan 3000 (januari) -18000 (sommarmånaderna) cyklar passerar över bron varje dag.

Båttrafik

Skurholmsfjärdens tillgänglighet för båttrafik är begränsad och svår att öka om man så skulle vilja. Järnvägsbron över kanalen i söder innebär en begränsning som är mycket svår att förändra. De krav på lutningar mm som järnvägen ställer innebär att det är mycket svårt



Tågtrafiken är en barriär i området. Av trafiksäkerhetsskäl, för bekvämlighet och bästa funktion i området öster om järnvägen måste man bygga en lämplig ny förbindelse över spåren för fotgängare och cyklister.

att ändra dess höjder utan extrema konsekvenser på andra ställen. Skurholmsfjärden kommer därför även i framtiden att i huvudsak vara intressant för mindre båtar, kanoter och kajaker.

Behovet av ytterligare båthamnar och bryggor i Skurholmsfjärden är därför begränsat. Enstaka ny brygga kan accepteras, men inga nya båthamnar i Skurholmsfjärden. Den nuvarande järnvägsbronns underkant finns 2,10 m över nollplanet.

Konflikter mellan olika trafikslag

Längs Lulsundsgatan förväntas i framtiden en ökad bil- och cykeltrafik. Samtidigt är det redan idag många stopp i korsningen med

järnvägen eftersom bommarna faller så ofta. Ökar dessutom tågtrafiken finns det stor risk att situationen blir ohållbar och att en planskild korsning krävs. Fram tills Norrbotniabanan byggs är det dock inte aktuellt att göra en planskild korsning också för biltrafiken över spåren.

Social service

Inom området behöver en ny förskola tillkomma med plats för 45-75 barn, eller 3-5 avdelningar. Förskolan kan antingen vara en integrerad del i nya bostadshus eller utföras som fristående byggnad.

Förskolan behöver tillkomma för att tillgodose centrumhalvöns behov av förskoleplatser, nu och i framtiden. Centrums befolkning har växt under ett antal år och därigenom också antalet barn som behöver förskoleplats. Samtidigt finns det brist på bra platser att inrymma förskolor i centrum, flera förskolor har brist både på utrymme inomhus och lektytor ute. Inom programområdet finns stora möjligheter att skapa en bra förskola där läget nära strand- och naturområden är en stor tillgång.

Det är därför viktigt att utforma strandområdet så att det passar för människor i alla åldrar.

Behov av grön- och friområden

Skurholmsfjärdens strand är av mycket stor betydelse för rekreation, lek och friluftsliv. Behovet av allmänhetens tillgång till stranden ska säkras. För att stranden inte ska kännas privat krävs att det finns tydliga gränser mellan privat och offentligt och att en tillräckligt bred strand reserveras som allmän platsmark. Ett riktvärde är att den offentliga strandzonen ska vara 30 meter bred. Detta innebär inte ett absolut mått, utan zonen kan variera något. Denna zon ska inte bebyggas med privata byggnader eftersom det innebär en privatisering. Att säkra allmänhetens tillgång till stranden i sin helhet är en förutsätt-

ning för att kunna upphäva strandskyddet i området. Strandzonens utformning ska redovisas i kommande detaljplan. Det är avgörande för strandens rekreativvärde att den är en kontinuerlig allmän plats runt hela Skurholmsfjärden.

Programskisser

Markanvändning

Järnvägsstationsområdet är ett viktigt centrumområde. Järnvägen kommer inom överskådlig framtid att ligga kvar i nuvarande läge, vilket innebär att programområdet påtagligt delas upp i två delar.

Området väster om järnvägen ligger i centrum vid ett välfrekventerat stråk. Det ger goda förutsättningar för kommersiell service. Ökad järnvägstrafik, kombinerat med ökade krav på bekvämlighet för resenärer, gör att Luleå bör arbeta för att ett nytt resecentrum för både tåg- och bussresenärer byggs. Det är mest lämpligt att förlägga detta resecentrum väster om järnvägen, eftersom det då hamnar centralt i staden med god tillgänglighet. Ett resecentrum genererar många trafikrörelser i form av hämtning och lämning, bussar, taxi, arbetsresor för personal och så vidare. Korsningen Lulsundsgatan/järnvägen är känslig för ökad trafik och att nå resecentrat utan att behöva köra över järnvägen är viktigt både för resenärers bekvämlighet och för boende längs Lulsundsgatan.

Centrum har idag få och små gröna ytor. Järnvägsparken är tillsammans med strandzonen en viktig grön resurs på centrumhalvön och ska utvecklas som ett grönt band i kanten av rutnätsstaden. Stranden ska utvecklas mot en allmän park och utgör en viktig länk i att skapa sammanhängande promenadstråk runt Luleå centrums stränder.

Området direkt öster om spåren är bullerstört och är mindre lämpligt som boendemiljö. Verksamheter som inte alstrar mycket trafik prio-



Det är av stor betydelse hur man möter den nya bebyggelsen inom programområdet. Särskilt viktigt är att bevara möjliga utblickar mot vattnet som understryker centrumhalvöns karaktär. Det är också viktigt att siktlinjer och rörelsestråk hänger samman för att det ska vara lätt att hitta i och röra sig genom centrum.

riteras samt behov som ett framtida resecentrum har av cykelparkeringar etc. Med hänvisning till bullret, läget mm är området mindre intressant som rekreativ- och friområde.

Relation till omgivande stadsbygd och stadsbild

Området väster om järnvägsspåren hör nära samman med rutnätsstaden på centrumhalvön. Rutnätsstaden avslutas av järnvägsparken som bildar en grön gräns mellan stad och järnväg. Denna gröna gräns är viktig för stadsbilden, som historisk förklaring till stadens utveckling och också som rekreativstråk. Järnvägsparkens grönska ska därför sparas som ett grönt band längs Prästgatan. Björkalléerna längs Prästgatan är särskilt viktiga att bevara och utveckla.

Järnvägen bildar en påtaglig gräns mellan rutnätsstaden och det f d terminalområdet. Områdets relation till annan bebyggelse runt Skurholmsfjärden och centrum är viktig och måste beaktas.

Ett områdes relation till övrig stadsbygd är beroende av förbindelserna mellan området och den övriga staden. Eftersom järnvägen bildar en barriär blir det f d terminalområdet avskuret från omgivningen. För att det centrumnära läget ska komma till sin rätt är det viktigt att barriären över järnvägen övervinns så att det blir enkelt att röra sig mellan den nya bebyggelsen och centrum. En planskild korsning är nödvändig för gående och cyklister för att erbjuda tillräcklig bekvämlighet och säkerhet. En sådan gång- och cykelförbindelse bör lokaliseras mellan Köpmangatan – Skeppsbrogatan. Det är också mycket viktigt att promenadstråket runt Skurholmsfjärden fullföljs genom Östra Strandenområdet.

Ur stadsbildssynpunkt är det viktigt att de utblickar från gatorna från Lulsundsgatan i norr till Stationsgatan i söder beaktas. Att få visuell kontakt från centrumgatorna ut mot Skurholmsfjärden är en viktig kvalitet som bör tas tillvara i planarbetet.

Stadsbyggnadsprincipiella överväganden

Förändringarna i programområdet ska bli ett positivt tillskott i stadsbebyggelsen som berikar Luleå i sin helhet. Positiva förutsättningar som ett centralt läge, vattenkontakt och närhet till goda kommunikationer ska tas tillvara. Förutsättningarna ger stora möjligheter, men ställer också stora krav på utformning av området.

En del av centrum

Stora delar av programområdet är idag otillgängligt för allmänheten. För att göra programområdet till en del av staden är det av mycket stor betydelse att allmänhetens tillgång till stranden säkras, att en ny allmän förbindelse över järnvägen tillskapas och att man får tyd-



Behovet av grön- och friytor finns året runt. Bilden visar Lulsundskanalens utlopp i Skurholmsfjärden i januari.

liga gränser mellan allmän mark och kvartersmark. Det är önskvärt att alla de förbindelser i, till och igenom området som bedöms vara av stort allmänt intresse blir allmän platsmark. Detta innefattar både parkmark, gång- cykelstråk och även ny gata i nord-sydlig riktning. Eventuella torgytor bör även de vara allmän platsmark.

Allmänna trafikstråk

Storgatan är det mest frekventerade gång- och cykelstråket i staden och Luleås huvudgata. Ur allmänt intresse är en placering av en ny gång- och cykelförbindelse i Storgatans förlängning den bästa. Andrahandsalternativ är att ansluta i Köpmangatans eller Skeppsbrogatans förlängning.

Det skulle naturligtvis vara önskvärt att även biltrafiken kunde köra mer direkt till området öster om järnvägen utan att passera Lulsundsgatan. I dagsläget är sådana alternativ orealistiska med hänvisning till kostnader och omfattningen av ingreppet.

Parker

I området öster om järnvägen ska tillgången till utblickar mot vatten, solinfall, tillgången till gröna ytor, bra lokalklimat m fl boendekvaliteter prioriteras högt. Strandzonen ska vara allmänt tillgänglig mark som används av både boende i det nya området och av alla andra som använder strandpromenadstråket runt Skurholmsfjärden. Stranden kommer att bli områdets viktigaste offentliga rum. För att säkra allmänhetens intressen ska den kommunala parkmarken inte minska i programområdet.

Inom programområdet är det strandområdet och järnvägsparken som är viktiga att sköta och upprätthålla ur allmän synpunkt. Övriga framtida grönområden sköts av respektive fastighetsägare.

Bostäder

Området öster om järnvägen har stora kvaliteter som gör det attraktivt för bostäder. Närheten till vatten och strandområden och närheten till all den service som finns i Luleå centrum är stora tillgångar i programområdet.

Integration

För att de nya bostadskvarteren ska fungera väl är det avgörande att lösa tillgängligheten för gående och cyklister. Både ett kontinuerligt strandstråk, bra gång- och cykelväg upp mot Lulsundsgatan och en ny planskild korsning över järnvägsspåren är viktiga för att integrera bostadsområdet i centrum. Av dessa tre åtgärder är en ny förbindelse över spåren den mest kostsamma och den viktigaste åtgärden för att de nya bostäderna ska upplevas som en del av centrum.

Skala och utformning

Området öster om järnvägen är en del av centrumbebyggelsen, men har också en relation till bebyggelsen på Malmudden, Skurholmen, Östermalm och den framtida bebyggelsen på Lulsundsberget, dvs alla de stadsdelar som omger Skurholmsfjärden. Dessa stadsdelar präglas av en måttlig skala om 3- 5 våningshus i huvudsak. Accenter i form av högre hus finns på flera ställen, på Östermalm finns några 8-våningshus, på Malmudden ett antal 7-våningshus och i centrum finns enstaka hus som är 9 våningar.

Eftersom Östra Stranden är ett exponerat och centralt område i staden krävs stor omsorg om utformning av bebyggelsen. Hus högre än 9 våningar är mindre lämpliga i programområdet med hänvisning till stadsbild, relation till övrig bebyggelse och lokalklimat såvida det inte handlar om ett enstaka objekt med stora arkitektoniska kvaliteter. Vid planering av framtida hushöjder måste man ta hänsyn till att högre hus är svårare att skydda mot buller än lägre.

Bebyggelsen på centrumhalvön i Luleå är mycket varierad med relativt små kvarter. Detta är en kvalitet i staden och ger en omväxlande och rik stadsmiljö. En annan kvalitet som är tydlig i just centrumbebyggelsen är den tydliga uppdelningen i privata, halvprivata och offentliga rum. Dessa bågge kvaliteter bör tillgodoses i den nya bostadsbebyggelsen.

Bullerskydd

Inom programområdet är bullerfrågan ett viktigt miljö- och hälsoproblem. De bulleråtgärder som krävs skall utformas så att barriäreffekten vid järnvägen inte förstärks. Åtgärderna får heller inte försvåra förändrad användning av markområdet närmast järnvägen i framtiden, inte minst med hänvisning till den stora osäkerhet som råder om den framtida järnvägsutvecklingen. De bulleråtgärder som krävs anordnas på kvartersmark.

Bullerskydd bör utformas så hänsyn tas till viktiga utblickar från centrum. Det kan göras på flera sätt, till exempel genom att utföra hela eller delar av en bullerskärm i glas.

Extra åtgärder mot buller kan också komma att krävas i byggnadernas konstruktion. Vid placering av byggnaderna måste även ev. skärmverkan tas med som en faktor vid val av placering för att uppnå god utemiljö på bostadsgårdar och uteplatser.

Resecentrum

Ett resecentrum planeras för Luleå i samband med byggandet av Norrbotniabanan. Ett resecentrum ska förenkla bytet mellan olika transportslag och erbjuda annan form av service till resenärerna. Ett resecentrum med kombinerad läns- och tågtrafik när Norrbotniabanan är utbyggd förväntas få 3100 resenärer/dag.

Ett resecentrum genererar mycket trafik. Bussar, taxi och personbilar behöver alla ha tillgång till resecentrat. Till detta kommer gång- och cykeltrafik som också behöver ha god tillgänglighet. Eftersom Lulsundsgatan helst inte ska belastas med ytterligare trafik bör resecentret placeras väster om järnvägen. Resecentret bör också ligga väster om järnvägen för att ge bästa tillgänglighet för resenärerna.

För att kunna bedöma de behov av mark som finns för ett framtida resecentrum har jämförelse gjorts med Umeå Östra station som byggs i samband med Botniabanan och Umeå Centralstation. Dessa stationer kommer tillsammans att ha 4500 – 5000 resande per dag och är därmed tillsammans ca 50% större än Luleå C. I Umeå planeras sammanlagt för de bägge stationerna 310-430 bilplatser. Till detta kommer ett stort behov av cykelparkeringar, 700- 1000 platser för cyklar bedöms behövas enbart för Umeå Östra station.

Om man överför förhållandena från Umeå C och Ö till Luleås antal resenärer bedöms att det bör finnas 200–250 parkeringsplatser i anslutning till resecentret. Behovet av cykelparkeringar kan troligtvis minskas i jämförelse med Umeå Östra, men behöver minst uppgå till några hundra platser.

För att ge cyklister en god standard i Luleås klimat är det önskvärt att det finns möjlighet till (låsbar) förvaring av cyklar inomhus och/eller under tak. Cyklister behöver ha nära till sin p-plats från tåget och cykelplatser behövs därför på bägge sidor om järnvägsspåren i anslutning till en planskild korsning.

En preliminär bedömning är att man tills vidare bör reservera hela området väster om järnvägen mellan norra Malmuddsviadukten och Lulsundsgatan för ett framtida resecentrums behov. Norrbotniabanegruppen arbetar med en särskild resecentrumstudie längs Norrbotniabanan. Resultatet av detta arbete bör beaktas i kommande detaljplaner.

Länstrafiken har redovisat ett eget förslag till resecentrum. Byggandet av ett nytt resecentrum ligger längre fram i tiden. Det är viktigt att de anspråk ett framtida resecentrum ställer studeras noggrant den kommande resecentrumplaneringen. Erfarenheter från Botniabanan och Norrbotniabanegruppens resecentrumstudier ska beaktas. Den dragning Norrbotniabanan får till Luleå kan också påverka anspråken och utformningen.

Markområden på båda sidor om järnvägen kan komma att behövas när ett nytt resecentrum planeras. Ytkrävande funktioner som krävs i anslutning till resecentrat som cykelparkering, kort- och långtidsparkering av bilar, bussupställningsplatser och platser för taxi och hyrbilar måste beaktas.

Vid planering av resecentret måste man tillskapa en planskild förbindelse till de respektive perrongerna. Denna planskildhet kan vara samma som den planskilda förbindelsen för allmänheten, men det är inte säkert att det kommer att ge en godtagbar lösning. Eftersom vi idag inte med säkerhet vet var detta resecentrum kommer att placeras är det mycket svårt att redan nu hitta en lösning som kan fungera även för ett framtida resecentrum.

Det är inte osannolikt att två nya förbindelser över spåren kommer att behövas, en som tillskapas i samband med att de nya bostäderna byggs och strandområdet görs allmänt tillgängligt, och en förbindelse som tillkommer när det nya resecentrat byggs. Risken är annars att man binder sig vid en lösning som inte fungerar väl vare sig för allmänhetens eller tågpassagerarnas behov.

Om utrymmet inte räcker måste eventuellt vissa funktioner som t ex bussuppställning, långtidsparkering och liknande flyttas till annan plats i närområdet. Frågan måste lösas i kommande detaljplanarbeten.

Exploateringsekonomi

För att kunna förändra programområdet till en väl fungerande del i Luleå centrum krävs stora investeringar på flera områden. Till de åtgärder som innebär stora investeringar hör flytt av tåguppställningen väster om järnvägen, bygge av planskilda korsningar över/under järnvägsspåren, flytt av spillvattenledning, anordnande av bullerskydd mm. Kostnaderna för dessa åtgärder kommer i huvudsak att falla på respektive fastighetsägare/verksamhetsutövare. Exakt fördelning av kostnader och ansvar måste klargöras i det fortsatta planarbetet.

Energiförsörjning

Ny bebyggelse ansluts till fjärrvärmenätet.

Planarbetets bedrivande

Detaljplaneprogrammet redovisar förutsättningar och intentioner för framtida detaljplaner. Både detaljplaneprogram och detaljplaner ställs ut för allmänheten, planprogrammet en gång och detaljplanen vid två tillfällen för att berörda ska kunna lämna synpunkter på förslaget. Både detaljplaneprogram och detaljplaner antas av kommunstyrelsen eller kommunfullmäktige.

Efter att detta detaljplaneprogram har varit utställt kommer det att bearbetas och behandlas politiskt. Antas programmet av kommunfullmäktige kan detaljplaner upprättas för hela eller delar av programområdet. I detta fall kommer området förändras under mycket lång tid, samtidigt som vi idag inte vet hur bland annat järnvägstrafiken kommer att utvecklas. Detta innebär att det här detaljplaneprogrammet kommer att ligga till grund för ett flertal detaljplaner.

Till stöd för framtida detaljplanearbete kommer att finnas de förstudier och övriga järnvägsutredningar som Banverket för närvarande håller på att ta fram samt de utredningar som Norrbotniabanegruppen arbetar fram. Förstudien för sträckan Luleå - Piteå beräknas vara klar under våren 2006.

I första hand kommer detaljplan för området öster om järnvägen att upprättas.

För järnvägsområdet och området väster om järnvägen förväntas inga större förändringar förrän Norrbotniabanan byggs. Först då blir det aktuellt med nytt resecentrum och med en eventuell planskild korsning mellan Lulsundsgatan och järnvägen.



LULEÅ KOMMUN
Stadsbyggnadskontoret