



LULEÅ KOMMUN

# Detaljplaneprogram

## För Södra utvecklingsområdet

Antagandehandling

2024-06-05

Godkänd av Kommunfullmäktige 2024-08-26 § 129

## Uppdrag

Titel	Detaljplaneprogram för Södra utvecklingsområdet
Version	Politiskt antagande
Datum	2024-06-05

## Medverkande

Planchef	Frida Lindberg
Planarkitekt	Sofia Andersson
ISF och KSF	Landskap och trafik, Miljö och bygg, Mark och exploatering
Lumire	Dagvattenstrateg
AFRY	Processledare
Fastighetsägare	Isbrytaren 1, Stören 1, Stören 11, Stören 17, Stören 18, Stören 22, Stören 23, Stören 25, Stören 26, Ångsågen 4

*BILD 1. Utblick mot småbåtshamnen och skärgården från Småbåtsgatan vid sjösättningsrampen.*



# Innehåll

<b>Inledning</b>	<b>4</b>
Bakgrund	4
Syfte och mål	4
Planprogrammets huvudfrågor	4
Vad är ett detaljplaneprogram?	5
Programområdet	6
Kommunala planeringsunderlag	7
<b>Områdets förutsättningar</b>	<b>10</b>
Kvarterstruktur	10
Mobilitet	11
Geotekniska förhållanden	12
Markmiljö	12
Miljö kvalitetsnormer (MKN)	14
Buller	14
Riksintressen och hänsyn	15
Kulturmiljö	16
Vatten och avlopp	16
Farligt gods	17
Drivmedelsanläggning	17
<b>Samverkan och dialog</b>	<b>18</b>
Dialog med fastighetsägare	18
Intresse och förutsättningar	18
Gemensam analys	19
Utvecklingsförslag från dialogträffar	19
<b>Programförslag</b>	<b>21</b>
Målbild: Staden vid vattnet	21
Övergripande struktur och utvecklingsprinciper	22
Delområden och rekommendationer	27
<b>Genomförande</b>	<b>32</b>
Prioriterade behov & funktioner	32
Fortsatt planering	32
Detaljplaneindelning	32
Etapper och åtgärdsbehov	33
<b>Referenser</b>	<b>35</b>

# Inledning

## Bakgrund

En av utgångspunkterna i Luleå kommuns översiktsplan "Vision Luleå 2040" är målet att öka Luleås befolkning till 100 000 invånare och vara en klimatneutral kommun till år 2040. Det innebär större efterfrågan på bostäder, ökat behov av god infrastruktur och service och att ställa om för att minska kommunens klimatavtryck. Samtidigt ska gröna strukturer, kultur och mötesplatser främjas för medborgarnas välbefinnande och stadens attraktivitet.

Södra utvecklingsområdet identifieras som ett område med potential för förtätning till en blandad stadsdel. Det finns dock tydliga utvecklingsbehov i området för att uppnå en enhetlig och lämplig stadsmiljö. Detta inkluderar förbättringar inom infrastruktur, kvartersstruktur, grönområden och andra aspekter för att göra området till en tydligare del av centrum.

Det finns redan ett detaljplaneprogram för Södra utvecklingsområdet från 2013 som delvis är uppfyllt efter genomförandet av bostadskvarteren "Kuststad". Programmet föreslår i ett längre perspektiv att bebyggelsen inom kvarteret Stören rivs och ersätts av en helt ny kvartersstruktur. Eftersom vissa byggnader har potential att omvandlas och påbyggas med fler våningar är det dock viktigt ur genomförande- och hållbarhetsperspektiv att undersöka hur området kan utveckla både ny och befintlig bebyggelse.

Programområdet är detaljplanelagt för småindustri och markparkering men används idag även för kontor och handel. Det består till stor del av privata fastigheter, varför dialog mellan kommunen och fastighetsägarna är central för att helt förstå förutsättningarna och potentialen i området. Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutade den 11 oktober 2021 att Stadsbyggnadsnämnden ska upprätta ett nytt detaljplaneprogram för Södra utvecklingsområdet.

## Syfte och mål

Målet är att Södra utvecklingsområdet omvandlas till en blandad stadsdel med tät, stadsmässig karaktär som inkluderar bostäder, kontor, handel, grönska, med mera.

Detaljplaneprogrammets främsta syfte är att ta fram ett nytt utvecklingsförslag för området som bygger på förtätning där viss bebyggelse bevaras. Planprogrammets syfte är även att kartlägga den fysiska miljöns och fastighetsägarnas förutsättningar, identifiera utmaningar och synliggöra gemensamma frågor. Detta för att få en överblick av samordningsbehov, ansvarsfördelning och tidplan för att främja genomförbarheten.

Målet med planprogrammet är att ta fram en gemensam målbild för hela området där både nya och befintliga strukturer ingår. Det är även att presentera principer för hur bebyggelse, parkering, grönstrukturer med mera kan hanteras i efterföljande skeden.

## Planprogrammets huvudfrågor

- Dialog med områdets fastighets- och sakägare
- Kartläggning av befintliga förutsättningar och viljeinriktningar
- Identifiering av utmaningar och gemensamma frågor
- Nytt utvecklingsförslag för området som bygger på att viss bebyggelse bevaras
- Utvecklingsprinciper för fortsatt planering
- Synliggöra samordningsbehov, ansvarsfördelning och möjlig tidplan

## Vad är ett detaljplaneprogram?

Ett detaljplaneprogram, även kallat planprogram, skiljer sig från en detaljplan genom att det inte är juridiskt bindande. Det genomgår inte en granskningsprocess eller får laga kraft. I stället fungerar det som ett underlag som kommunen kan välja att ta fram för att skapa en övergripande inriktning för områdets utveckling och underlätta detaljplaneringsarbetet i specifika situationer.

Ett program upprättas oftast när det finns behov av att involvera flera berörda aktörer, behovet av en helhetssyn identifierats, genomförandet av projektet ska ske i olika faser eller om det finns

övergripande frågor som kräver utredning. Genom att formulera riktlinjer och mål kan planprogrammet bidra till att styra utvecklingen i en önskad riktning.

Planprogrammet innehåller vanligtvis utvalda motiv och vissa frågor och utredningar överlämnas till detaljplaneskedet. Det innebär att planprogrammet oftast har tydliga avgränsningar och fokuserar på de övergripande aspekterna av utvecklingen, medan mer detaljerade undersökningar och analyser görs i senare skeden.

Efter att planprogrammet antagits kan detaljplanering påbörjas i området.

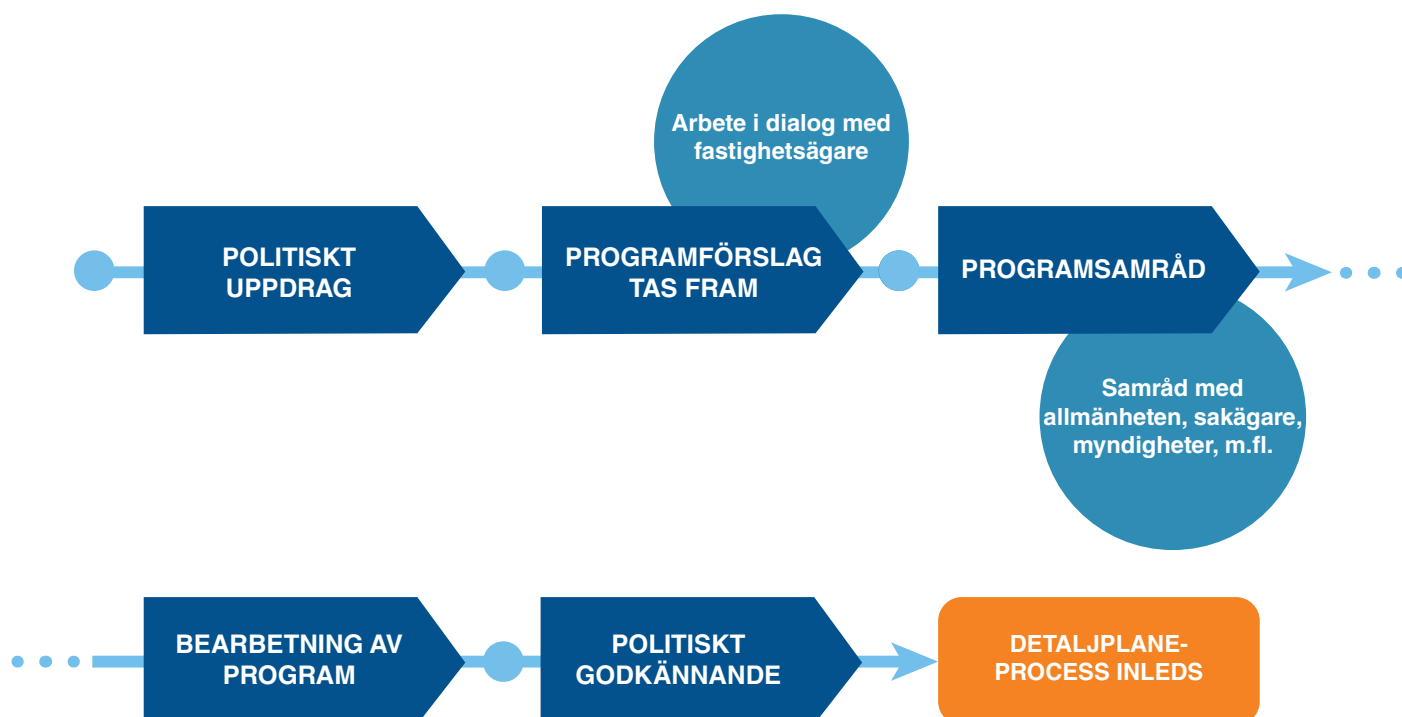


BILD 2. Detaljplaneprogrammets process fram till att detaljplanearbete påbörjas.

## Programområdet



BILD 3 (ovan). Översiktlig karta över centrumhalvön som visar ungefärliga avstånd till kollektivtrafik från programområdet.

### Geografiskt läge

Programområdet är cirka 9 hektar stort och är beläget längs den södra strandlinjen av Luleås centrumhalvö och utgör en del av det som kallas Södra hamn. Vattenområdet intill programområdet kallas Yttre Lulefjärden eller Gråsjälsfjärden och leder ut till Luleå skärgård.

Tack vare programområdets centrala läge har programområdet goda förbindelser till service och flera andra stadsdelar, både via lokalbuss, cykel och gång. Närheten till tåg och regionbussarnas station innebär även goda regionala förbindelser.

### Befintlig användning

Idag används programområdet för handel, kontor, parkering och småindustri. Det finns en småbåtshamn och en tankstation i området. Det finns två bostadskvarter i områdets direkta närhet.



BILD 4. Foto från 1929. Foto: Okänd.

### Historik

Södra hamn inhyste Luleås industrihamn under stor del av 1900-talet efter att verksamheten flyttade från Norra hamn. Det industriella arvet kan fortfarande utläsas i programområdets fysiska struktur och proportioner. Bebyggelse samlas i kluster och omges av ett vägnät som präglas av logistik och tunga fordons framfart. Bredden på gatorna följer den funktionsanpassade struktur som industrin etablerade för sina godståg och strandlinjen följer i huvudsak formen från kajerna som successivt byggdes ut under industritiden.

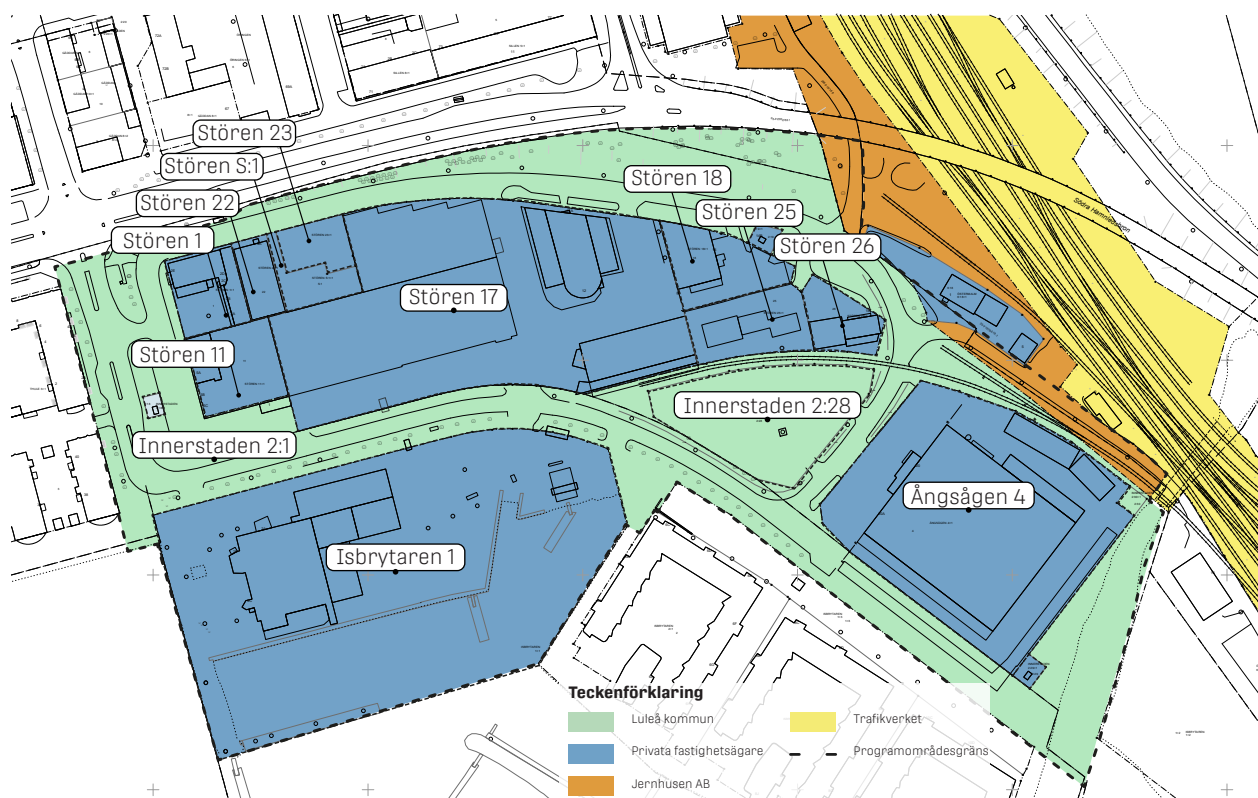


BILD 5. Markägoförhållanden.

## Markägoförhållanden

Programområdet består mestadels av privat mark som ägs av åtta olika fastighetsägare. Kommunen äger en fastighet utöver den kommunala gatumarken. I anslutning till området äger Jernhusen AB och Trafikverket mark som kan komma att omvandlas i samband med Norrbotniabanans tillkomst.

## Kommunala planeringsunderlag

### Antaget detaljplaneprogram

Södra utvecklingsområdet omfattas av ett detaljplaneprogram som antogs 2013. Programförslaget har både ett långsiktigt och ett kortsiktigt förhållningssätt.

I det nära perspektivet är Ettans båthamn och en del av närområdet bebyggt med en ny, utökad fritidsbåtshamn och cirka 300 nya bostäder. Denna del av det gällande planprogrammet är genomfört i utvecklingen av bostadskvarteret Kuststad.

I det längre tidsperspektivet beskrivs programområdet som helt omvandlat från ett område med industrikaraktär till

funktionsblandade stadskvarter med en helt ny kvartersstruktur. Detta bygger på att hela kvarteret Stören rivs och att nya byggnader uppförs.

Vissa förutsättningar, utredningar och analyser som ingick i programmet från 2013 är fortfarande relevanta och kan användas som stöd till det nya planprogrammet. Helhetsgreppet för området som omfattar kvarteret Stören får dock en ny utformning och inriktning i det nya planprogrammet.

## Översiktsplan

Luleås översiktsplan "Program till Vision Luleå 2040" (antagen 2021) består av en vision, nio övergripande mål och sjutton principer för genomförande som är vägledande för kommunens samhällsutveckling för ett ekologiskt, socialt och ekonomiskt hållbart Luleå.

Översiktsplanen anger Södra utvecklingsområdet som ett område med ny/ändrad användning med tät struktur och stads- eller tätortsmässig karaktär, oftast indelad i kvarter. I tät struktur ingår bostäder, kontor, handel, annan verksamhet, gator, parker och fritidsanläggningar. Tidshorisont för ny/ändrad områdesanvändning anger när exploatering kan ske och vad som ligger till grund för det. För detta område anges tidshorisonten till 2020-2040 och är delvis beroende av Norrbotniabanan.

Rekommendationerna för Södra utvecklingsområdet är att det omvandlas till en tätbebyggd stadsdel med en blandning av bostäder och arbetsplatser. Här kan högre bebyggelse än 4-5 våningar tillåtas beroende på arkitektonisk gestaltning, bidrag till stadsbilden och sammanhang. Inom området ska anläggas en stadsdelspark.

## Utvecklingsplan Centrum (ej politiskt antagen)

Luleå kommun arbetar med en utvecklingsplan för centrum (UPC) med syftet att tydliggöra och fördjupa intentionerna för utvecklingen i centrum.

UPC anger likt översiktsplanen att Södra utvecklingsområdet ska omvandlas. Målet är en blandad användning med stadsmässig karaktär genom förlängning av rutnätstrukturen och kopplingar till det befintliga gatunätet. Kvarterstrukturen ska utformas så att byggnaderna definierar kvartersgränserna, med en kombination av halvslutna kvarter och friare strukturer. Byggnadernas bottenvåningar längs huvudgatorna ska vara aktiva och interagera med gatan. Förutom minst en ny stadsdelspark ska det finnas inslag av träd och grönytor i området.

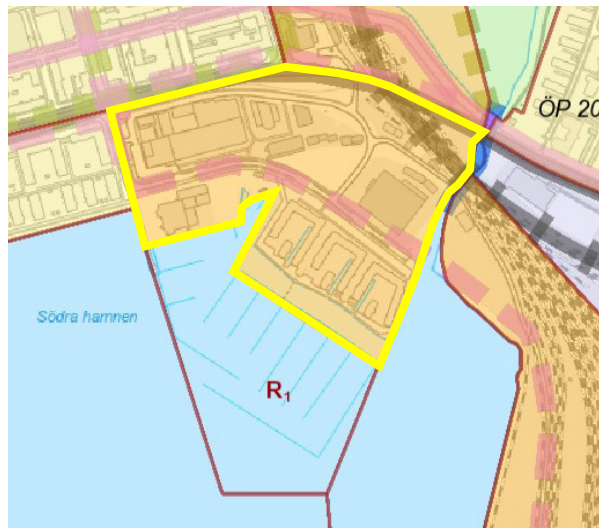


BILD 6. Översiktsplanen (2021) anger att Södra utvecklingsområdet (gul markering) får ny/ändrad användning med tät, stadsmässig struktur.

Ett resecentrum planeras vid Luleås tågstation tillsammans med byggnation av Norrbotniabanan, som kommer öka närheten längs hela regionens kust. Resecentrum kommer utgöra en nod för kommunikation och behöver ges utrymme för utveckling. Starka kopplingar till och från dessa noder genom kollektivtrafik och ett välutvecklat gång- och cykelnät är nödvändiga.

För att stärka kuststadskaraktären och kopplingen till skärgården föreslås strandpromenaden i området utvecklas till ett offentligt stråk som möjliggör visuell och fysisk kontakt med vattnet.

Utvecklingsplanen anger en generell byggnadshöjd på fyra till sex våningar. I vissa fall kan undantag göras för byggnader upp till 15 våningar efter noggrann prövning. Högre bebyggelse placeras på strategiska platser som förstärker centrumets entré och så att siktlinjer från Hertsövägen mot Domkyrkan säkerställs.

När utvecklingsplanen är genomförd beräknas området rymma totalt 700 bostäder, varav cirka 300 redan har



färdigställt. Det utpekade cykelstråket och nya trädplanteringar har färdigställts 2024 i samband med Småbåtsgatans ombyggnation.

Övriga tidplaner för området förväntas till stor del att vara beroende av Norrbotniabanans utbyggnad samt vatten- och avloppsåtgärder.



BILD 7. Övergripande målsättningar för Södra utvecklingsområdet och omnejd från Utvecklingsplan för Centrum (granskningsversion).

## Gällande detaljplaner

Programområdet omfattas av flera detaljplaner som presenteras i bild 8 som en planmosaik.

I den huvudsakliga delen av området gäller planen A416 som antogs 1983. Detaljplanen medger småindustri med maximalt sju meters byggnadshöjd, parkering med prickmark, underjordiskt markreservat, gatumark, järnväg samt strimor av planteringar.

I områdets södra del gäller planen PL430 som antogs 2016 och omfattar ett bostadsområde med maximalt sex våningar, centrumändamål i bottenvåning och parkering i källarvåning.

Planen medger även småbåtshamn, kaj, tankstation och en byggrätt för handel och kontor med maximalt 14 meters byggnadshöjd.

I kanten av eller i anslutning till planområdet är marken detaljplanelagd för gator, bostäder, järnvägstrafik och parkering.



	Plannummer	FRM-akt	Lagakraft
1	A373	25-P78/32	1978-03-29
2	A416	25-P84/61	1984-10-05
3	PL072	25-P91/140	1991-04-25
4	PL274	25-P05/4	2004-09-16
5	PL430	2580-P16/4	2016-01-14
6	PL500	2580-P2023/8	2023-11-03

BILD 8. Planmosaik över gällande planer inom och i anslutning till programområdet

# Områdets förutsättningar

Programområdet är ett så kallat **utvecklingsområde**, vilket innebär att den framtida målsättning skiljer sig mycket från områdets befintliga och historiska användning. Precis som i många andra kustnära städer med en historik av hamnindustri karaktäriseras områdets förutsättningar starkt av arvet från den tidigare användningen för hamn, industri och småindustri. Det innebär en större komplexitet när området ska utvecklas än vid förtätning och stadsutveckling i redan etablerade stadsstrukturer. Det innebär också en stor potential tack vare dess kust- och stadsnära läge.

## Kvartersstruktur

Programområdets kvartersstruktur är avlång och karaktäriseras av den oregelbundna fastighetsbildningen i olika storlekar och för olika verksamheter.

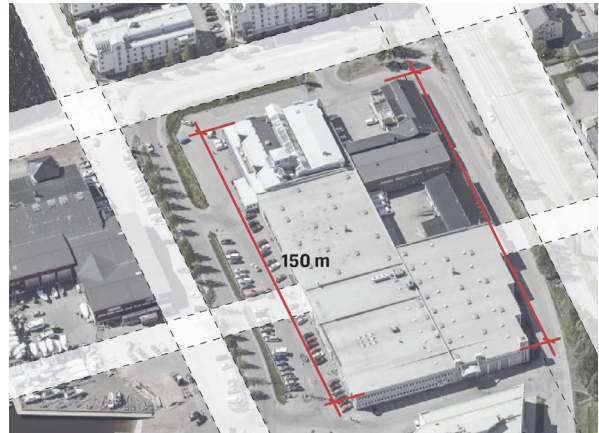
Bebyggelsen omges av bilväg och har asfalterade markparkeringar som förgårdsmark. Handelsverksamheter och kontor har sina entréer vända mot Småbåtsgatan vilket bidrar till gatans funktion som ett huvudstråk.

Gaturummet längs Södra Kungsgatan/ Småbåtsgatan löper i dagsläget mellan 45–60 meter från fasad till fasad. Detta innebär att gatan får ett mycket brett gaturum i förhållande till bebyggelsens höjd. Tillsammans med den stora mängden hårdgjorda och logistiska ytor förstärks områdets industriella karaktär.

## Bebyggelse

Befintlig bebyggelse är uppförd i 1-4 våningar. Den karaktäriseras av sin befintliga användning för kontor och handel och sin historik som hamn och industri. Bebyggelsens varierande uttryck speglas av att ha tillkommit successivt och i olika tidsperioder. Byggnaderna har generellt flacka sadeltak med halvslutna eller slutna fasader i plåt, trä, tegel och puts.

Många byggnader täcker hela fastighetsytan och har utformats utifrån sin specifika funktion, med tyngdpunkt på logistik och framkomlighet för bilar och lastfordon. Flera enskilda byggnader är hopbyggda och det saknas passager genom kvarteren vilket medför att bebyggelsen upplevs som en barriär.



*BILD 9. Området avviker från centrum's tydliga stadsstruktur där gatorna ramar in kvarteren och byggnader placeras i fastighetsgräns. Programområdets indragna bebyggelse med markparkering som förgårdsmark skapar breda gaturum och ytor som förstärker områdets industriella karaktär och bebyggelsen skapar barriärer mellan gatorna.*



*BILD 10, 11, 12. Bebyggelse i området.*



BILD 13. Mobilitetskarta över befintliga förhållanden.

## Mobilitet

Småbåtsgatan och Södra Kungsgatan utgör programområdets pulsåder där majoriteten av personbilstrafiken passerar. Det finns en angöring till området via korsningen Södra hamnleden/Södra Kungsgatan och i dagsläget finns en viss problematik med köbildning vid korsningen Kungsgatan/Södra hamnleden i rusningstid. Räddningstjänsten saknar även en sekundär angöring till området med räddningsfordon som behöver tillgodoses till bostadsområden.

Som fotgängare och cyklist nås området även under Hertsövägens viadukt och Strandpromenaden. Småbåtsgatan och Södra Kungsgatan är försedd med trottoar på ömse sidor samt en cykelväg som ansluter bostadsområdet Kuststad till Södra hamnleden. I övrigt är tillgängligheten begränsad för fotgängare och cyklist. Många gångstråk som används är inte avsedda för gående med en utformning som varken är trafiksäker eller tillgänglig. Detta är problematiskt ur ett barnperspektiv och för personer med funktionsvariationer som kan ha svårt att

ta sig fram till olika målpunkter i området på egen hand.

Det sker även många bilpassager mellan byggnaderna i området som egentligen är privat mark och inte utformad för att användas som gata med anpassad funktionalitet och säkerhet. Här finns behov av att antingen stänga för passagerna eller att anpassa dem så att fotgängare och cyklist kan färdas på ett säkrare sätt.

Det förekommer varutransporter både till verksamheter inom området och som färdas genom programområdet. På grund av gatornas utformning och otydliga mellanrum mellan bebyggelsen hamnar de tunga fordonen ofta i konflikt med övrig trafik genom trängsel, skymd sikt och oförutsägbara rörelser bland fotgängare och cyklist, vilket ökar risken för olyckor.

Idag finns ett underskott av parkeringsplatser för både personbil och cykel sett till fastigheternas nuvarande användning. Fastigheter som är helt bebyggda kan inte tillgodose parkering på egen mark.

## Geotekniska förhållanden

Marken inom programområdet består till stor del av utfyllda massor på naturlig morän och silt.

Grundläggning av byggnader med maximalt en våning bedöms kunna utföras med ytlig grundläggning. Högre byggnader eller byggnader med stort marktryck bedöms behöva grundläggas med djup grundläggning. Vid eventuell pålgrundläggning kan man grovt räkna med pållängder på mellan sex-åtta meter, men detta kräver vidare utredning när laster från planerade byggnader bestämts.

Områdets närhet till Luleälven medför att grundvattennivån troligtvis ligger i nivå med vattennivån i älven. Grundvattennivåerna ligger nära markytan vilket medför att schakt för eventuella källarplan kommer ske under grundvattennivån. Grundläggning kan då behöva utföras inom tät spont.

## Markmiljö

Det har historiskt bedrivits industriverksamhet under större delen av 1900-talet i programområdet, bland annat ångsåg, bygghandel, importverksamhet med mera. Utöver detta har det förekommit bränder i området, exempelvis då Luleå Ångsåg brann ned 1941.

Under grävningsarbete för Småbåtsgatans ombyggnation vintern 2022-2023 upptäcktes bråte, sopor och avgränsade jordmassor i marken som innehöll föroreningar. Bland dessa föremål fanns bräder, slipers, en oljetank och andra material, samt stenkolstjära, olja och svarta massor. Upptäckterna gjordes i marken som till fullo består av utfyllnadsmassor, vilket kan innebära att även övrig utfyllnadsmark potentiellt innehåller fler föroreningar och skräp.

Under 2018 genomförde Sweco en miljöutredning med markprovtagning inom en del av Stören 17. Utredningen analyserade ytliga jordprover som togs från mark som är belägen innanför den ursprungliga strandlinjen och utgör

Ytterligare geoteknisk fältundersökning rekommenderas för att exakt kunna beskriva grundläggningsförutsättningar.

Rekommenderade geotekniska utredningar:

- CPT-sondering, bedömning av den underliggande silten/lerans materialparametrar samt jordprofilen.
- Skruvprovtagning, analys av jordlager samt bestämning av materialparametrar
- Hejarsondering, bedömning av eventuella pållängder samt bestämning av materialparametrar
- Installation av grundvattenrör för mätning av grundvattennivåer; används för att bedöma vattentillströmning till eventuella schakter; sättningsberäkningar och stabilitetsutredningar.

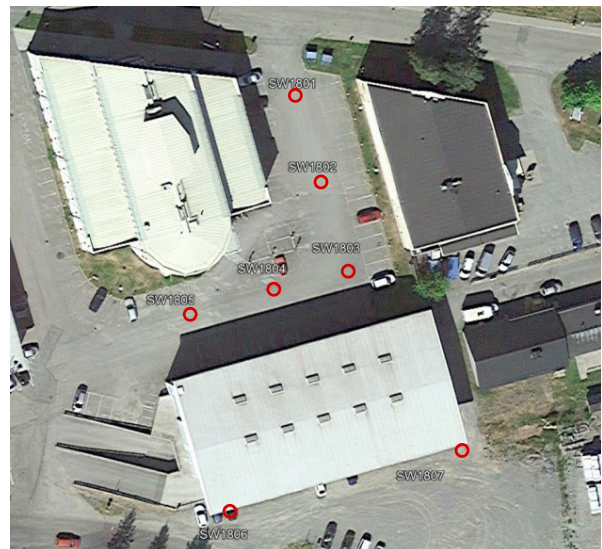


BILD 14. Provtagningspunkter i Stören 17 från markmiljöutredning av Sweco (2018).

därmed en del av programområdet som inte består av enbart utfyllnadsmassor. Analyserna visade att förekomsten av metaller, alifater, aromater, BTEX eller PAH inte översteg riktvärdena för känslig markanvändning.

Golder Associates genomförde en miljöutredning under 2015 med provtagning och analys av jord,

grundvatten och trädved. Analyser av jordprover från denna utredning visade på värden som höll sig inom riktvärden för områdets tänkta användning för hamn och kontor, med undantag från en punkt i Småbåtsgatan där PAH-förening upptäcktes (15GA03). På grund av att föreningen i denna punkt täckts av hårdgjord yta samt med antagandet att platsen fortsatt skulle användas som gata, bedömdes föreningen inte innebära någon risk för framtida markanvändning.

En sammanvägning av resultaten från tidigare utredningar samt grävningsarbetet i Småbåtsgatan indikerar att programområdets markstatus är tvetydig. Det är inte möjligt att göra en generell bedömning av hela området eftersom förekomsten av föroreningar påträffats slumpmässigt. Risk för förekomst av skräp och bråte i marken kan potentiellt finnas i marken som består av fyllnadsmassor. Sett till områdets historiska användning går det inte heller att utesluta att andra slags föroreningar finns i övrig mark.

Vid fortsatt detaljplanering av fastigheter inom programområdet bör det genomföras ytterligare miljöutredningar med provtagning för

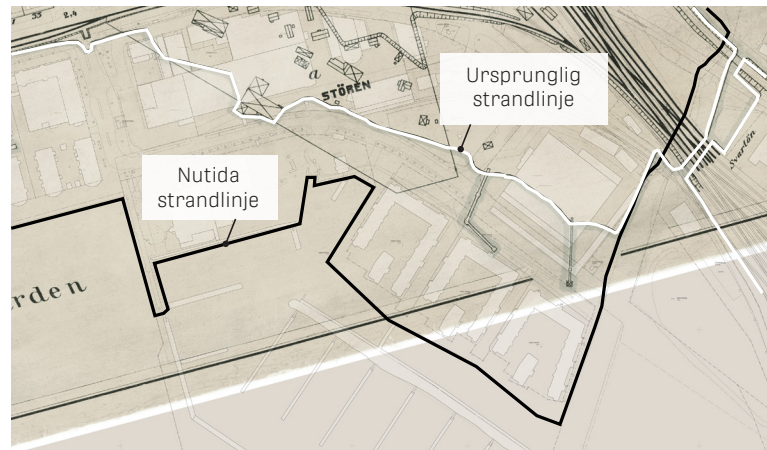


BILD 15. Marken mellan den ursprungliga och nutida strandlinjen består främst av utfyllnadsmassor med stor risk för förekomst av föroreningar och bråte.

att säkerställa att marken är lämplig för den avsedda användningen och att den vid genomförandet av planen hanteras på ett sätt som inte medför risker för miljö och hälsa. Det är viktigt att undersöka mark som ska bebyggas för att möjliggöra eventuell sanering innan byggnaden uppförs. Det kan även vara lämpligt att upprätta en beredskap till genomförandeskedet om föroreningar eller liknande påträffas för att undvika att projekt blir stillastående och fördyras.



BILD 16. Provtagningspunkter i Golder Associates miljöutredning.

## Miljö kvalitetsnormer (MKN)

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 är normerna för luft och för vatten.

### MKN vatten

Programområdet har påverkan på miljö kvalitetsnormerna för Yttre Lulefjärden, som är mottagare för områdets dagvatten. Utöver dagvattnet som uppstår inom programområdet finns även tre utlopp där dagvatten som uppstår utanför programområdet släpps ut.

Yttre Lulefjärden uppnår inte miljö kvalitetsnormen god kemisk ytvattenstatus. Förutom de miljögifter som överskrider gränsvärdet i landets samtliga vattenförekomster, samt dioxiner som överskrids i hela Norrbotten, finns också ett lokalt problem med tributyltenn i en del av vattenförekomsten. Den ekologiska statusen är måttlig, främst beroende på fysisk påverkan med artificiella stränder, angränsande industrimark, muddring och störning på bottenstrukturer från båttrafik.

Vid planering och byggande i programområdet ska dagvatten hanteras på ett sätt så att ytterligare belastning på Yttre Lulefjärden minimeras. I takt med att området detaljplaneras och omvandlas kommer en förbättring av dagvattenhanteringen ske, eftersom fördröjning av dagvatten ska säkerställas inom enskilda fastigheter. Exempel på möjliga fördröjningsåtgärder är att anlägga gröna tak, underjordiska dagvattenmagasin eller genom ytliga fördröjningsåtgärder. Att samordna dagvattenhantering med gestaltningen av gröna ytor ger ofta mervärden i områdesmiljön.

### MKN luft

Programområdet är beläget där trafikintensiteten i centrum är som högst och där risken är störst för att miljö kvalitetsnormerna för luft kan riskera att överskridas. Luftkvaliteten riskerar att påverkas av samhällsförändringar både



BILD 17. Yttre Lulefjärden är mottagare för programområdets dagvatten. Röda markeringar visar utsläppspunkter för dagvatten i området.

inom och utanför området. Inom området ska det säkerställas att förutsättningar för en god luftkvalitet gällande miljö kvalitetsnormer uppnås.

Vid planering och byggande inom området ska gaturummens bredd säkerställas så att luftgenomströmningen inte riskerar att minska i den täta stadsstrukturen. Mer grönska och andra åtgärder inom och utanför området kan också ha betydelse för att säkerställa luftkvaliteten.

### Buller

Enligt PBL 2 kap. 5 § ska bebyggelse och byggnadsverk lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet, bland annat med hänsyn till människors hälsa och säkerhet samt till möjligheterna att förebygga bullerstörningar. Forskning visar att buller kan påverka människors hälsa negativt, och att denna påverkan ofta underskattas. Därför är det viktigt med åtgärder för att minska bullret. (Boverket, 2023)

Enligt "Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader" gäller

att ekvivalent ljudnivå vid bostadsbyggnads fasad ej överstiga 60 dBA. För uteplats eller bostadsgård får maximal ljudnivå ej överskrida 70 dBA.

Om ekvivalent ljudnivå överskrider vid någon fasad måste byggnaders placering och planlösning beaktas för att säkerställa att minst hälften av alla bostadsrum i en bostad är vända mot en "tyst sida".

I samband med det tidigare planprogrammets arbete beställdes ett bullerutlåtande av Tyréns (2013). Bullerutlåtandet visar att området är utsatt för flera olika källor till buller, så kallat samhällsbuller. Hela programområdet kan förväntas överstiga en ekvivalent ljudnivå om 55 dBA med en östlig dragning av

Norrbotniabanan.

Förutsättningarna för buller innebär att buller behöver studeras i kommande detaljplanearbete. Att låta husfasader fungera som bullerskydd för andra fasader kan bidra till en totalt sett bättre bullernivå i området.



BILD 18. Rödmarkering visar var ekvivalent ljudnivå förväntas överskrida 55 dBA. (Tyréns, 2013).

## Riksintressen och hänsyn

Programområdet omfattas av ett antal riksintressen vilket kräver extra hänsynstagande till de värden som riksintressena omfattar. Riksintressena som berör området är för: **kommunikation, totalförsvaret, friluftslivet samt för kustområde och skärgården.**

Riksintresset Norrbotniabanan har ett markreservat som omfattar delar av programområdet, se bild 19. Trafikverket anger att ingen ny permanent bebyggelse eller anläggningar ska tillkomma innan Norrbotniabanan har beslutad järnvägsplan. Byggnader eller anläggningar av tillfällig karaktär och ny infrastruktur som är väsentlig för kommunens utveckling kan tillåtas och byggrätter som finns i antagna detaljplaner ska kunna nyttjas.

Åtgärder som ökar allmänhetens tillgänglighet och bidrar positivt till riksintresset för friluftsliv och turism, som omfattar hela programområdet, kan tillåtas. Det gäller även etableringar som bidrar till en positiv tätortsutveckling eller gynnar det lokala näringslivet. Risk för påtaglig skada på riksintresset ska bedömas från fall till fall.

Riksintresset för flyg gäller inom hela

området och innebär att byggnader och andra objekt över 20 meter ska samrådas med Luftfartsverket. Riksintresset för totalförsvaret innebär att byggnadshöjd inte får överstiga 45 meter.

Det kustnära läget innebär att markanläggningar, byggnader och övrig infrastruktur nära havet ska utformas översvämningssäkra upp till +2,5 eller +3,0 meter i RH 2000 inom riskområden.



### Teckenförklaring

- Översvämningssäkra +2,5 m.ö.h (RH2000)
- Översvämningssäkra +3,0 m.ö.h (RH2000)
- Markreservat för Norrbotniabanan

BILD 19. Karta över markreservatet för Norrbotniabanan samt hänsyn till översvämningssäkring.

## Kulturmiljö

Det finns inga utpekade kulturmiljövärden i programområdet. Däremot är Domkyrkan synlig från programområdet, samt från centrums östra entré via Hertsövägen, vilket är en kvalité ur antikvariskt perspektiv. Det finns dock inte några vystråk mot Domkyrkan som innebär begränsningar för byggnadshöjder. Domkyrkans gestalt är mest framträdande längs en del av Bangårdsgatan.

Det finns en siktlinje mot hamnkranen från Småbåtsgatan. Hamnkranen är ett av Luleås åtta byggnadsminnen.

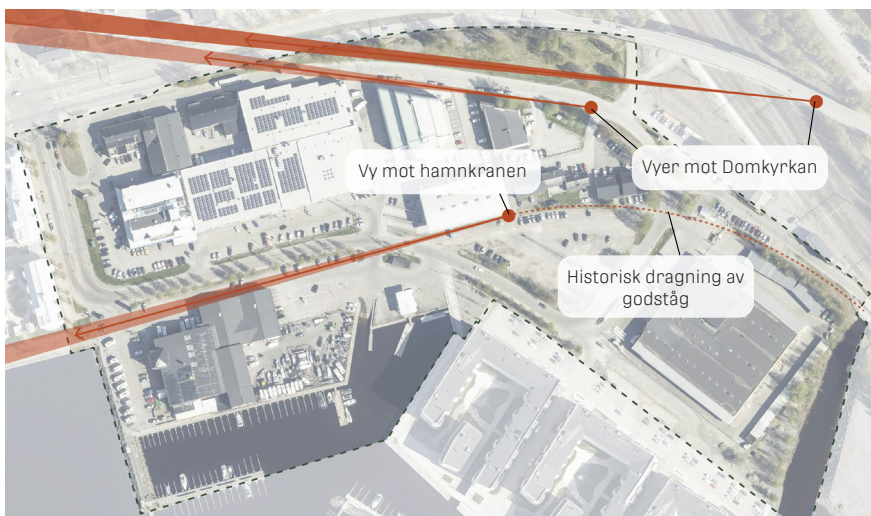


BILD 20. Siktlinjer mot Domkyrkan och lyftkranen på Södra hamnplan sett från programområdet.

Ett utmärkande rumsligt drag är Småbåtsgatan och Bangårdsgatan, som berättar om linjedragningen för industritidens godståg. De krökta gatorna skiljer sig i karaktär från övriga centrums rutnätsstruktur.

Även andra spår kan utläsas i gamla foton eller detaljer i den fysiska miljön så som kvarlämnad räls. Dessa bidrar till förståelsen för områdets årsringar och arv, och kan synliggöras i områdets gestaltning för att bevara områdets minne.



BILD 21. Vy mot Domkyrkan från Bangårdsgatan.

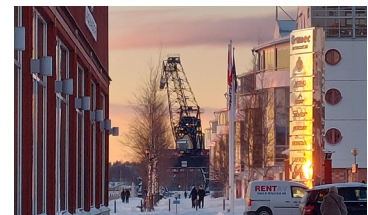


BILD 22. Lyftkranen sett från Småbåtsgatan.

## Vatten och avlopp

Programområdet är anslutet till kommunalt vatten- och avloppssystem.

Det finns kommunala riktlinjer för dagvattenhantering som bland annat anger att privata fastighetsägare har ansvar att fördröja dagvatten inom egen fastighet. Fördröjning av dagvatten innebär i många fall även en renande effekt av vattnet. I nuläget är flera fastigheter helt bebyggda och består i stort av hårdgjorda ytor. Dagvatten leds direkt ner i dagvattenbrunnar till befintligt dagvattennät och vidare till recipient utan fördröjning. Dagvattenhantering behöver utredas fördjupat i detaljplaneskedet då mer konkreta underlag för exempelvis exploateringsgrad är tillgängliga.

Det finns idag en instängningsproblematik i delar av programområdet som medför risk för översvämning vid extrema skyfall. I de fall då dagvattensystemet går fullt är höjdsättningen inom planprogrammet viktig för att säkerställa ytliga avrinningsvägar till recipient. Instängda utrymmen och lågpunkter ska undvikas.

I dagsläget finns majoriteten av VA-ledningarna i kommunal gatumark, med undantag för en ledningsrätt som korsar två privata fastigheter som innebär att denna mark inte får bebyggas. Det finns utrymme och en ungefärlig dragning för att flytta ledningarna inom ledningsrätten till Bangårdsgatan. Ledningsflytten skulle innebära att den privata marken som idag



omfattas av ledningsrätt blir möjlig att exploatera, vilket är en viktig förutsättning för kvarteret Störens utveckling. Flera fastigheter blir annars låsta till sin befintliga utbredning vilket begränsar möjligheterna till förtätning, förbättrad kvartersstruktur och gaturum.

I och med ombyggnationen av Småbåtsgatan har nya VA-ledningar anlagts. Den nya spillvattenledningen

kommer att möjliggöra avledning av spillvatten med självfall från stora delar av programområdet. I sydöstra delen av Småbåtsgatan behöver dock spillvattnet pumpas för vidare avledning. Plats behöver därmed reserveras för en pumpstation i kommande planer. En fristående pumpstation beräknas behöva en yta som är minst 4,5 meter bred och 5,5 meter djup.

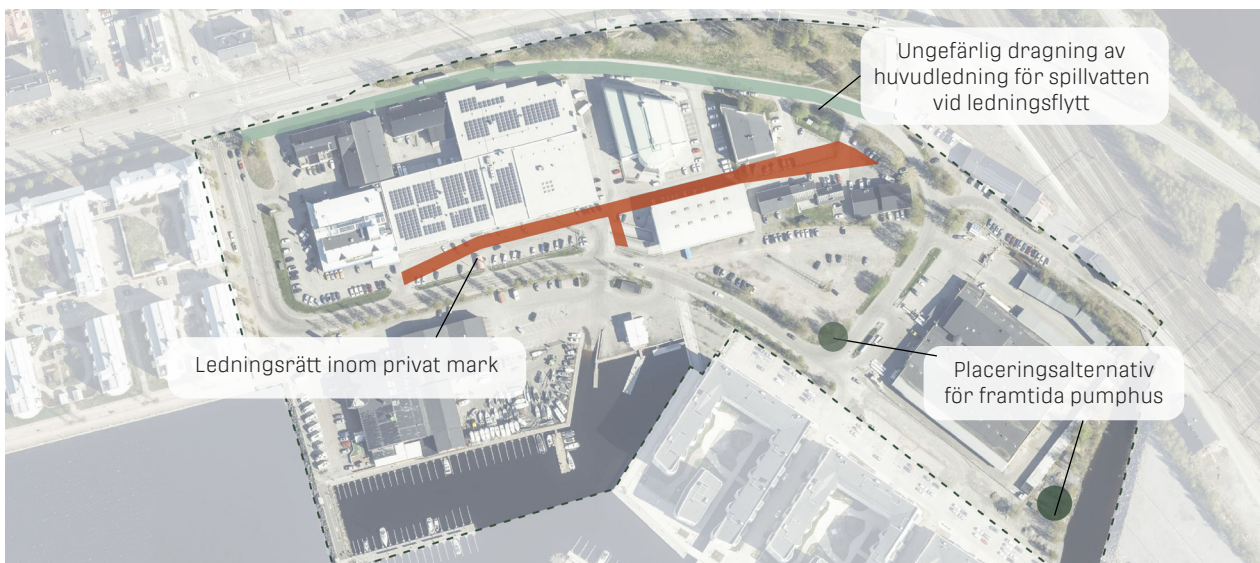


BILD 23. VA-huvudledningens nuvarande dragning, framtida dragning pumphusets ungefärliga placering och ytbehov.

## Farligt gods

Programområdet ligger i nära anslutning till befintlig järnväg som utgör en transportled för farligt gods. Länsstyrelserna för Norrbotten och Västerbotten publicerade år 2019 "Riktlinjer för fysisk planering – Skyddsavstånd till transportleder för farligt gods i Norrbottens och Västerbottens län" som beskriver vilka riktlinjer som gäller för programområdet.

Skyddsavstånden delas in i olika zoner som avser olika slags användning och hur känsliga de klassas som, se bild 24. I vissa fall kan åtgärder som invallning eller brandfasad innebära att skyddsavståndet kan minskas.

## Drivmedelsanläggning

I programområdets mitt finns idag en drivmedelsanläggning för bilar, skotrar och båtar. Anläggningen uppfördes 2006 med huvudsyftet att förbättra 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 stort skyddsavstånd 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)

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap anger i sin handbok från 2015 att skyddsavstånd mellan bensinpump och platser där människor vanligen vistas ska vara minst 25 meter. (Hantering av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstationer, MSB, Mars 2015)



BILD 24. Säkerhetsavstånd med hänsyn till tankstationen och järnvägen (transportled för farligt gods).

MSB 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.

### Zon A och B

**Ej känslig och mindre känslig verksamhet.** Ytparkering, trafik, odling, friluftsområde, tekniska anläggningar, detaljhandel (<3000 m<sup>2</sup>), industri, drivmedelförsäljning, lager, parkeringshus eller verksamhetsområde.

### Zon C

**Normalkänslig verksamhet.** Bostäder (småhus), detaljhandel, kontor, tillfällig vistelse (t.ex. hotell/camping), besöksanläggning utan betydande åskådarp plats, centrumverksamhet

### Zon D

**Känslig verksamhet.** Bostäder (flerbostadshus), vård, skola, större hotell/konferens, besöksanläggning med betydande åskådarp plats

## Samverkan och dialog

### Dialog med fastighetsägare

Med anledning av att marken inom programområdet framför allt består av privata fastigheter är en tidig dialog mellan kommun och fastighetsägare en förutsättning för att förstå hur området kan utvecklas med en god helhetsverkan. Tidplan och ansvarsfördelning är avhängigt fastighetsägarnas vilja och möjligheter till utveckling.

En multidisciplinerad dialogprocess mellan kommun och områdets fastighetsägare har använts som metod för att ta fram programförslaget. Den syftade till att öka samverkan mellan områdets aktörer, förstå gemensamma behov och möjligheter samt att diskutera idéer, mål och ansvarsfördelning.

### Intresse och förutsättningar

Inom fastigheterna råder olika status på den befintliga bebyggelsen. Vissa byggnader är möjliga att påbyggas med fler våningar medan andra saknar den kapaciteten. Flera fastighetsägare uttryckte intresse av att utveckla sina fastigheter med bostäder, centrumverksamhet och en trevligare områdesmiljö.

Fastigheterna Stören 18, Stören 25, Stören 26 samt Ångsågen 4 täcks i stor utsträckning eller fullständigt av markreservatet för Norrbotniabanan, liksom en mindre del av Stören 17. Under tiden som marken omfattas av riksintresset är den inte möjlig att detaljplaneläggas med byggrätter.

## Gemensam analys

Under dialogtillfällena gjordes gemensamma analyser av områdets styrkor, svagheter, möjlighet och risker.

<b>Styrkor</b> Tillgång till isen (vinter) Vattnet - vackra utblickar Småbåtshamn Skärgårdens närhet Läget - korta avstånd till många områden Anslutning till strandpromenad Mod	<b>Svagheter</b> Obefintlig grönstruktur, inga vistelseytor Bullerutsatt Trafikkonflikter och köbildning Industrikänsla Stora ytor för markparkering Markreservat för Norrbotniabanan Behov av stora åtgärdskostnader
<b>Möjligheter</b> Tillväxt i regionen Potential för höga boendekvaliteter Förtätning, bygga på höjden Binda ihop området med närliggande kvarter och centrum Samverkan mellan flera aktörer Attraktivitet, trivsel och funktion	<b>Risker</b> Bristande lyhördhet Norrbotniabanan - Långa processer Olika viljor Sociala och gröna värden nedprioriteras Parkering- och trafikproblem Konjunktursvängningar Skyfallshantering - klimatanpassning

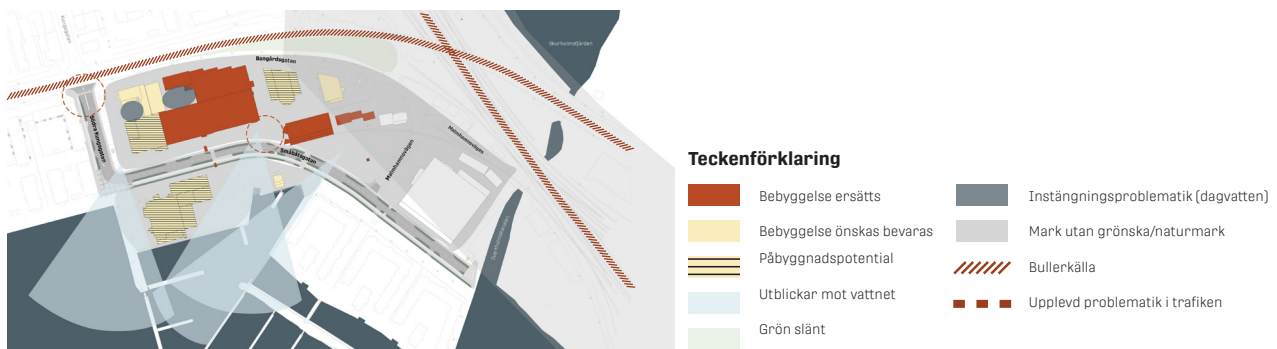


BILD 25. Illustration med sammanställning av den gemensamma analysen av området.

## Utvecklingsförslag från dialogträffar

### Vikten av en bra helhet

Synpunkterna var delade när det gällde att kombinera gammal och ny bebyggelse. Vissa menade att det kan bidra till att skapa identitet, medan andra var oroade över att området skulle upplevas som rörigt. Vikten av att uppnå en god helhet över tid trots en stegvis och långsiktig utveckling poängterades.

### Sjöstadsdel med strandpromenad

Ta vara på områdets läge och närhet till vatten, is och skärgård. Programområdet kan bli en ny sjöstadsdel som binder samman de angränsande bostadskvarteren

”Tutti frutti” och ”Kuststad”. En förbättring av gångstråket längs vattnet kan skapa en sammanhängande strandpromenad. Förlängning av stråket över Svartholmskanalen diskuterades som en möjlig åtgärd i framtiden och ansågs viktigt för staden som helhet.

### Förbindelser

Goda förbindelser till Östra stranden och Svartön är viktigt för att främja hållbara pendlingsmöjligheter och göra området attraktivt för både bostäder och arbetsplatser.

## Trafikåtgärder

Gång och cykeltrafik bör prioriteras i programområdet. För att avlasta korsningen Södra Kungsgatan/Södra hamnleden uppstod samtal om ytterligare in- och utfart i området. Exempel kan vara under Malmuddsviadukten med anslutning till Prästgatan eller från Södra hamnleden.

## Parkering

Samtal kring parkering resulterade i insikten att det finns behov av ett gemensamt parkeringshus. Det poängterades att ett nedgrävt parkeringshus kräver ett antal hundra parkeringsplatser för att vara ekonomiskt gångbart.

## Fortsatt process

Samtliga fastighetsrepresentanter som deltog vid sista dialogträffen meddelade att de fortsatt vill vara med i processen och är positivt inställda till att kommunen fortsätter ta ansvar för att leda processen och samordning i kommande skede.

## Förtätning, bostäder och grönska

Kvartersstrukturen inom Stören 17 bör brytas upp för att ge möjlighet till bättre dagsljusinsläpp. Därmed förbättras även områdets möjlighet till skyfallshantering genom att dagvatten inte riskerar att bli instängt. Detta innebär även att kvartersstrukturen får tydligare likhet till rutnätsstrukturen i centrum och en mer stadsmässig karaktär.

Småbåtsgatans gaturum behöver skapa ett trevligare promenadstråk exempelvis genom ett grönt stråk längs Småbåtsgatan med fortsättning till Svartholmskanalen. Att möjliggöra exploatering till fastighetsgräns i kvarteret Stören skulle smalna av gaturummet och potential för mer liv längs gatan. Att ersätta parkeringen mellan Södra Kungsgatan och Bangårdsgatan med en park, cykelparkering eller en liten byggnad skulle också smalna av gaturummet med en mer trivsam gatumiljö. Inom Innerstaden 2:28

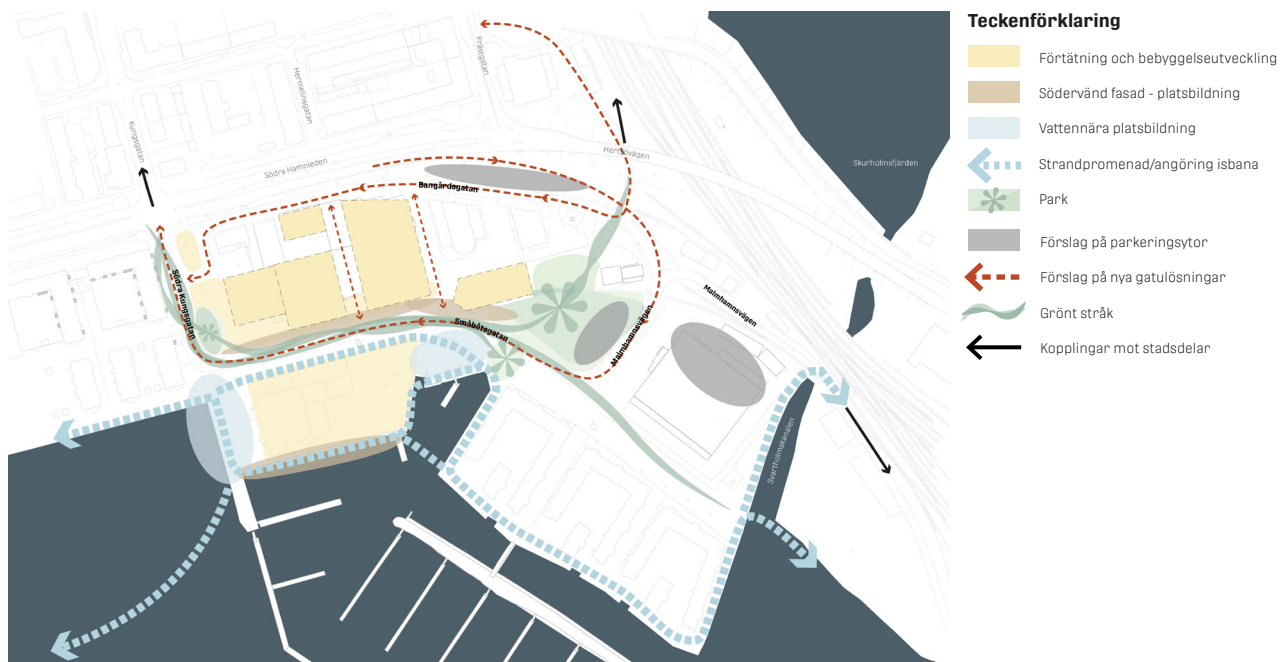


BILD 26. Illustration med de olika utvecklingsidéerna som diskuterades under dialogträffen.

# Programförslag

## Målbild: Staden vid vattnet

Södra utvecklingsområdet är en stadsdel som binder samman södra strandlinjen med omgivningen där både stadens puls och vattnets närhet är en naturlig del av folks vardag. Vattnet är inte bara en del av utsikten utan även en del av livsstilen. Havet och skärgården är nära och en småbåtshamn finns öppen för både lulebor och gäster.

När vintern kommer och vattnet fryser till is öppnas hela skärgården upp för allmänheten. Det är lätt att ta sig ut på isen som bjuder in till promenader, vintersporter och sparkturer på isbanan. Tack vare sitt söderläge har området även förmånen att ta del av de få solstrålar som tar sig över horisonten när solen

står lågt under vintermånaderna. Det gör att människor dras till denna sida av centrumhalvön och gärna vistas där.

Södra utvecklingsområdet är en grön och hållbar stadsdel, där hälsosam livsstil står i fokus och alla åldrar känner sig välkomna. Nöje, kultur, service, regionala kollektivförbindelser och annat som behövs i vardagen finns inom några minuters promenadavstånd. Området är även utformat med medvetenhet om utmaningarna i en kustnära, urban miljö och tar hänsyn till exempelvis klimatpåverkan, biologisk mångfald och resurshantering. Här kan människor bo, arbeta och trivas med en hållbar och kvalitativ livsstil.

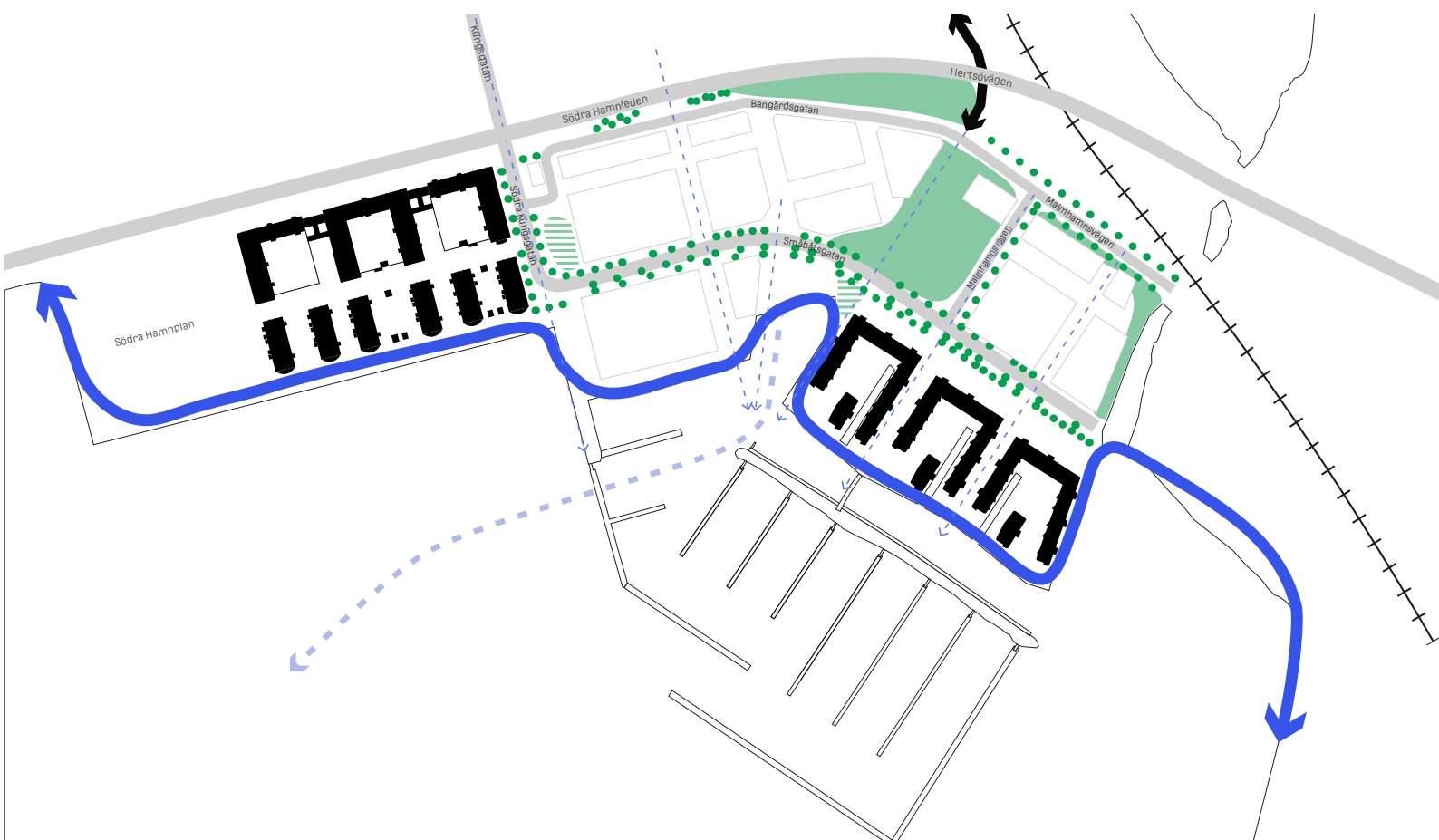


BILD 27. Målbilden för programområdet är att binda ihop södra strandlinjen och stärka kopplingarna till befintliga bostadsområden, centrum och framtidens resecentrum. Att väva in mer grönska, ta vara på sollägen och möjliggöra bostäder och arbetsplatser med visuell och fysisk närhet till vattnet stärker Luleås identitet som kuststad.

# Övergripande struktur och utvecklingsprinciper

Programförslaget formulerar utvecklingsstrategier som gäller för hela området. Därefter följer särskilda rekommendationer för delområden.

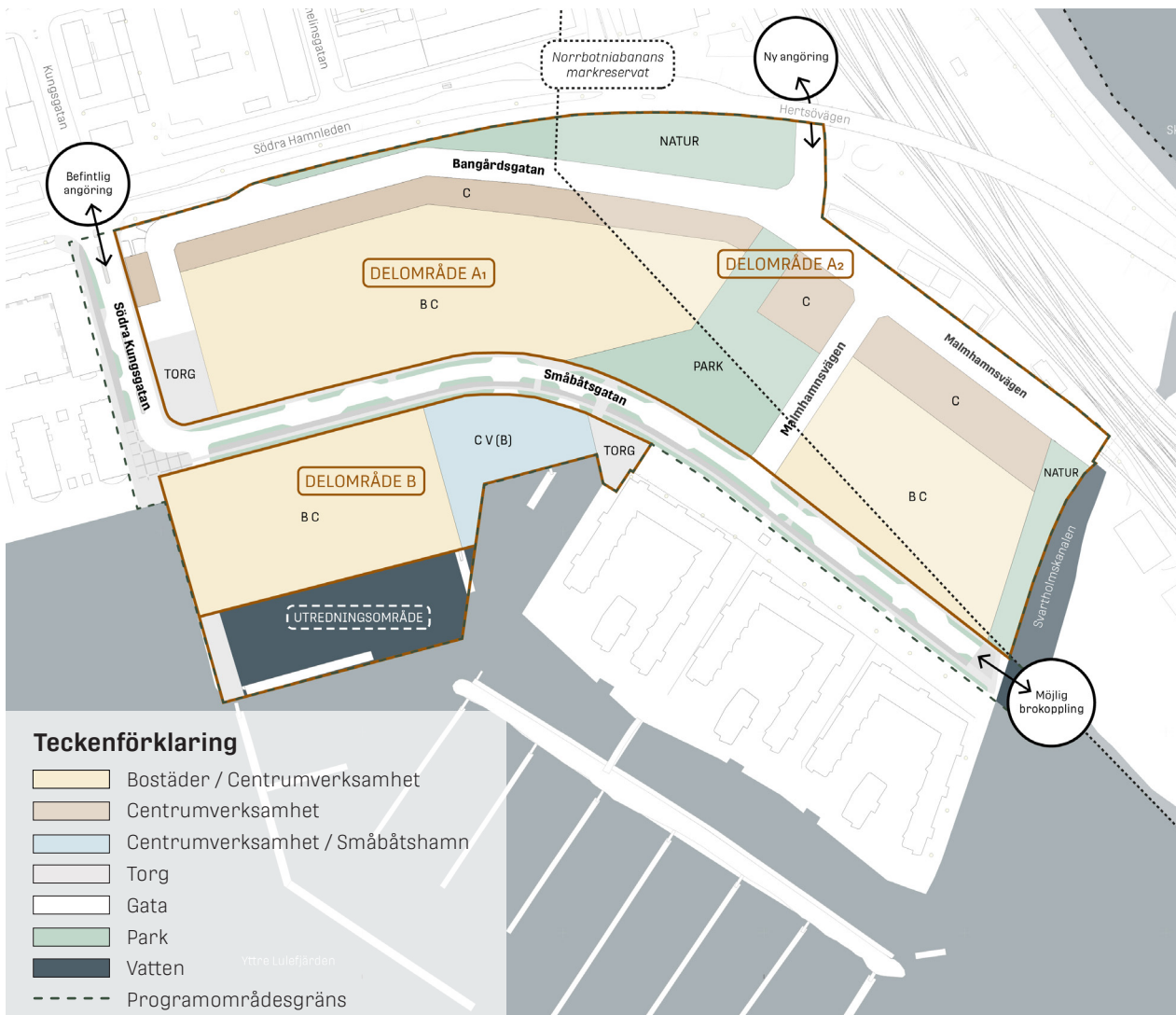


BILD 28. Programförslaget bygger på att hela områdets markanvändning på sikt omvandlas med både befintlig bebyggelse som bevarats och ny bebyggelse som tillkommit. Det eftersträvar en tydligare kvartersstruktur och att marken nyttjas mer effektivt så att bostäder möjliggörs i kombination med centrumverksamhet och befintlig småbåtshamn.

## Att bedriva projekt inom ett utvecklingsområde

Att bygga inom ett utvecklingsområde med komplexa förutsättningar innebär att varje delprojekt måste beakta sitt bidrag till närområdet i högre grad än vad förtätningsprojekt som ingår i en redan etablerad stadsstruktur behöver göra. Programförslaget synliggör behov och principer för att främja en bättre områdesmiljö och kopplingar för att ge stöd och vägledning till varje delprojekt i utvecklingsområdet. Utformningen av varje delprojekt måste ta särskild hänsyn till sin påverkan både på grannfastigheternas *befintliga* situation och deras *utvecklingspotential*. Varje delprojekt måste på så sätt bidra till att främja attraktiviteten för hela området, inte bara den egna fastigheten.

## Kvarterstypologi

Programområdets kvarterstypologi bygger vidare på kvartersstadens struktur som karaktäriserar Luleå centrum där bebyggelse placeras i anslutning till gata och omsluter inre bostadsgårdar.

Kvarterens dimensioner bör efterlikna innerstadens kvartersstruktur för att möjliggöra passager mellan kvarter och goda skugg- och dagsljusförhållanden.

Kvarter ska generellt vara slutna eller halvslutna då den typologin avskärmar de inre fasaderna från omgivande buller så att lämpliga bullernivåer i bostäder kan uppnås. Exploatörer med intresse av att bygga bostäder i lamell- eller punkthustyp ska tidigt redovisa hur lämpliga bullernivåer kan uppnås, även för bostadsgårdar.

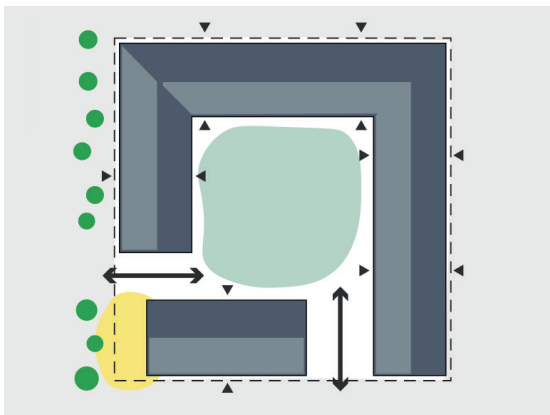


BILD 29. Ett av flera möjliga exempel på halvslutet kvarter, här utformat för aktivitet mot gatan och en inramad bostadsgård.

Slutna kvarter får inte skapa helt instängda utrymmen utan ska med hjälp av höjdsättning, byggnadens placering och byggnadsvolym säkra fria avrinningsvägar mot recipient vid skyfall.

Bebyggelsen mot järnvägen och vid den nya stadsdelsparken förväntas bestå av centrumverksamhet, parkeringshus med mera och kan utföras i en friare struktur som luckrar upp bebyggelsen till fördel för mindre platsbildningar. Byggnadernas utbredning och volymer ska dock bidra till att främja uppfattningen av kvartersstaden och ta hänsyn till siktlinjer mot vattnet, gatukopplingar och påverkan på mikroklimat.

## Siktlinjer

Genom att jobba med kontinuerliga siktlinjer längs med allmänna gator och brutna siktlinjer genom gårdsmiljöer kan offentliga och privata stråk karaktärskiljas.

Småbåtsgatans krökta form speglar historiens industriella påverkan på områdesmiljön. Fasaderna längs dessa gator hamnar tydligare i blickfånget än fasader längs raka gator och bör gestaltas med hög kvalité.

Ny bebyggelse ska placeras för att främja befintliga och nya siktlinjer mot vattnet från Södra Kungsgatan, Bangårdsgatan, Småbåtsgatan och från parken.

## Tillägg av grönstruktur

Att öka mängden gröna och naturliga inslag är en central princip för att området ska bli en attraktiv och trivsamt miljö lämplig för bostäder. Det är särskilt viktigt på bostadsgårdar.

En allmän stadsdelspark föreslås i områdets ungefärliga mitt och ska vara en grön mötesplats med rum för både aktivitet och vila. Det bör även tillkomma fickparker som passar bra att anlägga på mindre och oregelbundna ytor. Med hjälp av Småbåtsgatans allé, tillägg av fler träd med mera kan spridningssamband skapas mellan de olika grönytor. Det bidrar även till biologisk mångfald, ekosystemtjänster, som att stabilisera temperaturen i stadsmiljön och fördröja dagvatten.

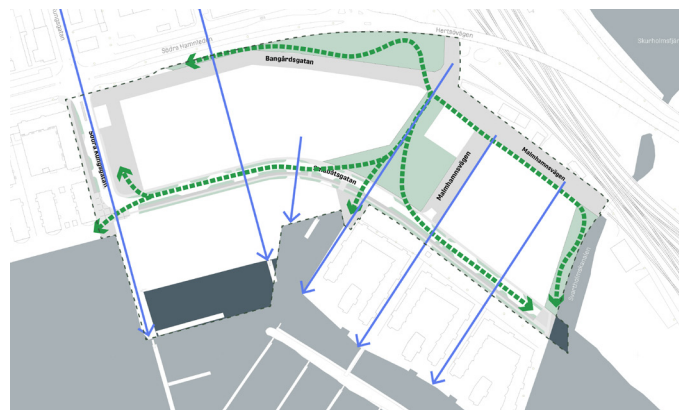


BILD 30. Siktlinjerna ger en känsla av närhet till vattnet och ramar in vackra utblickar. Kontinuerliga grönstråk bildar en finmaskig grönstruktur som ökar trivsel och ekosystemtjänster.

## Gaturum

Gaturum bör eftersträva proportioner där måttet på byggnadshöjden och gaturummets bredd är ungefär lika stora. Detta uppnås vanligen genom att bebyggelse placeras i gräns mot gata för att skapa väl stadsmässiga, väl avgränsade gaturum. Vid nybyggnation bör denna princip efterföljas.

Programområdets befintliga struktur har flera kantzoner mellan bebyggelsen och gatan. Att ersätta markparkeringarna och utveckla kantzonerna med fotgängaren och cyklisten i åtanke är sätt att öka trivseln och trafiksäkerheten i gaturummen. Det kan exempelvis vara att bredda gångstråk, skapa inslag av grönska och sittplatser, anordna cykeltorg eller på annat sätt främja trivsel i området.



## Aktiva bottenvåningar

Aktiva bottenvåningar innebär att det finns lokaler med utrymme för kommersiell eller annan verksamhet som är öppna för allmänheten. De är viktiga för att skapa en levande och trygg stadsmiljö.

I programområdet föreslås lokaler förläggas i södervända fasader och mot Småbåtsgatan. Bebyggelsen längs Södra Kungsgatan och Småbåtsgatan har redan idag aktiva bottenvåningar som utgör målpunkter i området och det är en kvalitet som bör förstärkas där det är möjligt.

Att förlägga olika slags entréer mot gata innebär också en aktivering av gatan. Parkering i bottenvåning bör undvikas då det skapar slutna och inaktiva fasader.



BILD 31. Samma gaturum men med olika funktioner och gestaltning. Bild: Global Designing Cities initiative.

## Angöring och kopplingar

En ny angöring till programområdet föreslås för att tillgodose Räddningstjänstens behov att nå programområdet från två olika håll. Denna föreslås ske från Prästgatan, under Hertsövägen, till Bangårdsgatan. Utformningen av en ny angöring hänger samman med utformningen av Södra hamnleden, utveckling av Luleå resecentrum samt riksintresse för kommunikationer med avseende på Norrbotniabanans korridor.

Avstånden till lokal och regional kollektivtrafik samt fjärrtåg är inte långa, men kopplingarna till stationer och hållplatser behöver förbättras ur genhet och trygghetsperspektiv så att kollektivtrafiken upplevs som lättillgänglig.

Programmet föreslår att Malmuddsviaduktens norra hållplatsläge

flyttas till korsningen Södra hamnleden/Södra Kungsgatan för att resenärer ska ha en direkt och säker passage över barriären som Södra hamnleden utgör och minska smitningar mitt över trafikleden.

Passagen under Hertsövägen ger direkt anslutning till tågstationens område och i förlängning även till regionala bussar. Ett förbättrat gång- och cykelstråk mellan Bangårdsgatan och Småbåtsgatan i anslutning till denna passage är viktig för att skapa en direkt, trygg och intuitiv koppling. I takt med att Östra stranden, Luleå resecentrum och Norrbotniabanan utvecklas kommer detta samband ha stor betydelse för programområdets attraktivitet och möjligheter till klimatsmart resande. Denna passage blir en viktig entré till och från programområdet.



## Gatunät och mobilitet

Småbåtsgatans boulevardkaraktär utgör programområdets huvudgata, med möjlighet att på sikt förlängas med bro över Svartholmskanalen.

Bangårdsgatan är fortsatt viktig i programområdets gatunät för att möjliggöra angöring till samtliga fastigheter. Den behövs även för att möjliggöra att huvudledningar för VA flyttas från privat mark. Mottag för varutransporter och sophämtning för fastigheter inom kvarteret Stören bör i huvudsak ske via Bangårdsgatan. Bangårdsgatan behöver även förbättrad trafiksäkerhet.

Nya kvartersgator föreslås etableras mellan Småbåtsgatan och Bangårdsgatan för bättre orienterbarhet, trygghet och rumsliga samband till omgivande stadsdelar.

Kvartersgator bör prioritera gående och cyklister men med av- och pålastningsmöjlighet exempelvis för boende.

Det finns bra cykelförbindelse genom programområdet i nordvästlig riktning. Cykelförbindelser mot söder och öster bör utvecklas.

## Parkering

Kommunen har en parkeringsnorm som omfattar både personbil och cykel. Parkering för bil ska i första hand lösas i ett gemensamt parkeringshus i programområdet och i andra hand under mark inom egen fastighet. Markparkeringar ska minimeras och parkering i bottenvåningar generellt undvikas.

En samordnad parkeringslösning som tillgodoser behovet av parkeringsplatser är en förutsättning för att möjliggöra en attraktiv och trygg stadsmiljö. Detta ska minska utbredningen av markparkeringar, enskilda lösningar för in- och utfarter och möta framtida parkeringsbehov i samband med ny exploatering och ändrad markanvändning.

Parkeringsgaraget föreslås förläggas i områdets östra del, i närheten av järnvägen, där känslig markanvändning är olämplig och anslutning till områdets angöringspunkter har bäst förutsättningar för att lösas.

Cykelparkeringar bör anordnas på flera platser i området, särskilt nära verksamhetsentréer.

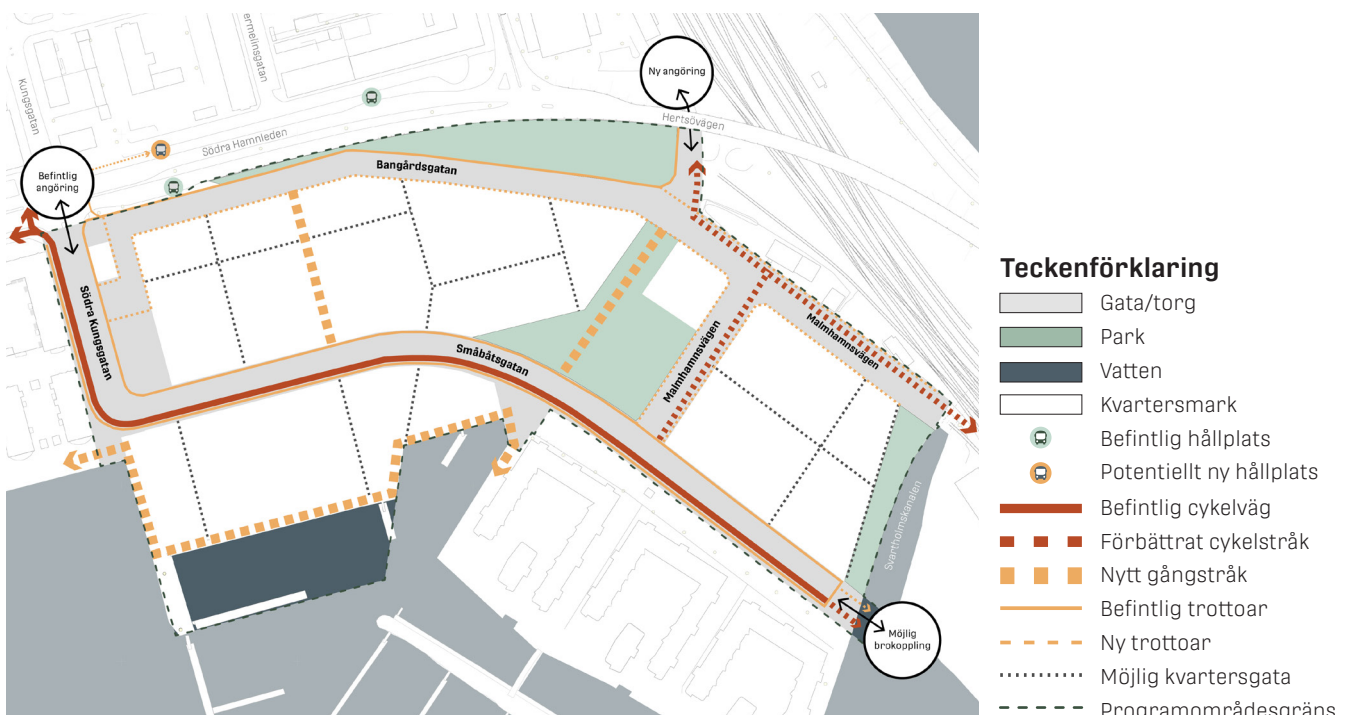


BILD 32. Exempel på hur gatunät och mobilitet kan se ut i framtiden.

## VA-försörjning

En ny pumpstation behöver byggas för att området ska kunna utvecklas. Pumpstationen behöver placeras inom delområde A1 eller A2 för att driftsätta VA-ledningar i Småbåtsgatan. Föreslagna alternativ för placering är vid Småbåtsgatans östra avslut eller vid stadsdelsparken. En fristående pumpstation beräknas behöva en yta som är minst 4,5 meter bred och 5,5 meter djup.

I princip hela programområdet är idag hårdgjort och i takt med att området detaljplaneras och får tillskott av offentliga platser kommer dagvattenhanteringen förbättras. Möjligheterna för dagvattenhanteringen behöver hanteras i detaljplaneskedet och i kombination med markmiljöutredning. Där det är möjligt bör dagvattenhanteringen helst utföras som naturbaserade åtgärder för att främja områdets mikroklimat samt estetiska och renande mervärden. Det är dock viktigt att sådana lösningar gestaltas för att uppnå goda kvalitéer även under torrare perioder.

## Markmiljö

På grund av områdets historia och vetenskap om förekomst av markföroreningar måste markmiljö utredas fördjupat i varje detaljplan med hänsyn till den tänkta markanvändningen. Detta är både för att kunna bedöma detaljplanens genomförbarhet och göra nödvändiga anpassningar i planens utformning, men också för att undvika spridning av föroreningar.

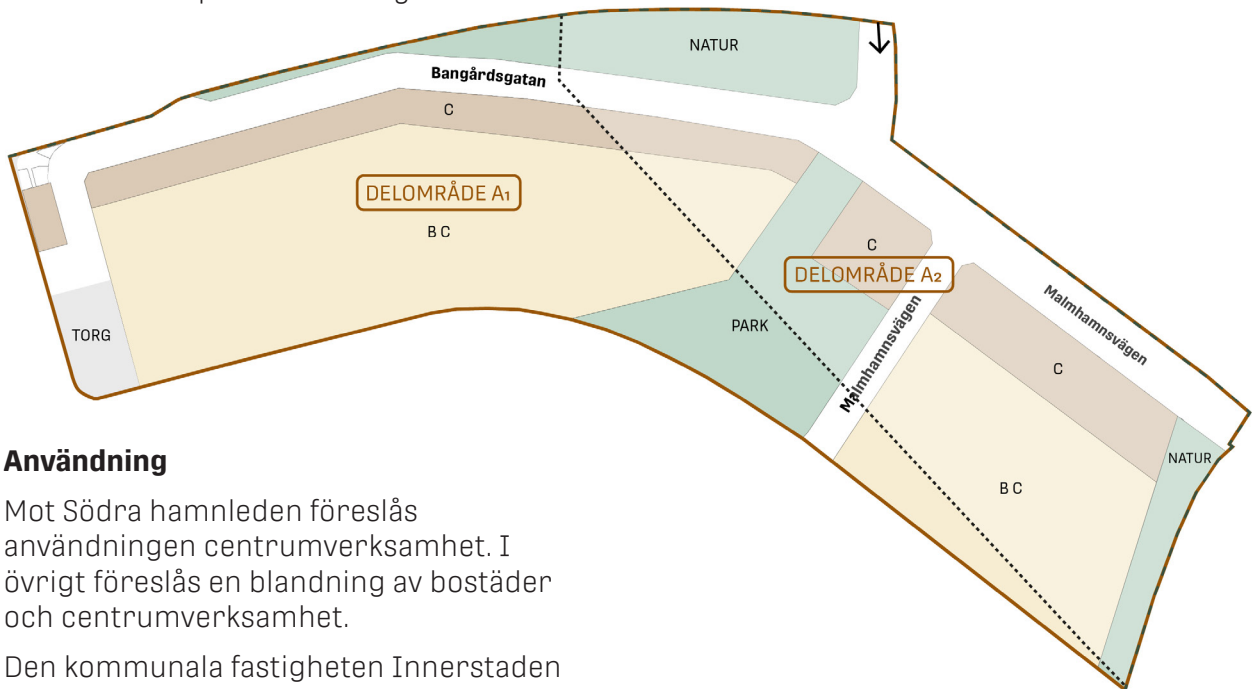
När parkstrukturer eller fördröjnings- och reningsåtgärder för dagvatten planeras är det viktigt att undersöka huruvida infiltration av dagvatten är lämpligt eller inte. Detta för att undersöka risken för spridning av markföroreningar och om eventuella åtgärder kan behövas.

## Delområden och rekommendationer

Förslaget delar in utvecklingsområdet i delområden (A1, A2 och B) samt ett utredningsområde med specifika rekommendationer kopplade till sig. Avgränsningen av områdena baseras på de åtskiljande fysiska förutsättningar samt en uppskattning av tidplan för detaljplanering och genomförande. Delområde A1 och A2 har snarlika förutsättningar men skiljer sig främst åt på grund av Norrbotniabanans markreservat, vilket innebär att genomförandetakten blir olika och strukturen inom markreservatet kan behöva anpassas om en del av marken ianspråk tas av riksintresset för järnväg.

### Rekommendationer för delområde A<sub>1</sub>

Delområde A1 består av många mindre fastigheter där nya och befintliga strukturer kommer samspela under lång tid.



### Användning

Mot Södra hamnleden föreslås användningen centrumverksamhet. I övrigt föreslås en blandning av bostäder och centrumverksamhet.

Den kommunala fastigheten Innerstaden 2:28 omvandlas till park

Förgårdsmark som nyttjas som parkering kan omvandlas till cykeltorg då bilparkering samordnas i parkeringshus

Bottenvåningar som vetter mot parkytor bör utformas för lokalverksamhet.

### Bebyggelse och mikroklimat

Generell byggnadshöjd 4-6 våningar med vissa högre hus. Högre byggnader föreslås placeras i delområdets norra/östra del för att minimera skuggpåverkan på bostäder.

Byggnadshöjderna föreslås vara högre mot Södra hamnleden och trappas ned mot Småbåtsgatan.

Höga byggnader som placeras intill offentliga platser ska utformas för att minimera vindpåverkan i marknivå.

### Ledningsrätt

För att frigöra mark för exploatering inom Stören 17 behöver ledningsrätten för VA som idag går över fastigheten flyttas till Bangårdsgatan. Eventuell utveckling av mark som angränsar ledningsrätten ska samrådats med Lumire.

### Trafik

Varutransporters av- och pålastning till fastigheter bör ske från Bangårdsgatan.

Angöring från Småbåtsgatan till Stören 17 behöver förbättrad trafiksäkerhet.

Genomfart av personbilar och varutransporter inom kvarteret Stören bör minimeras.

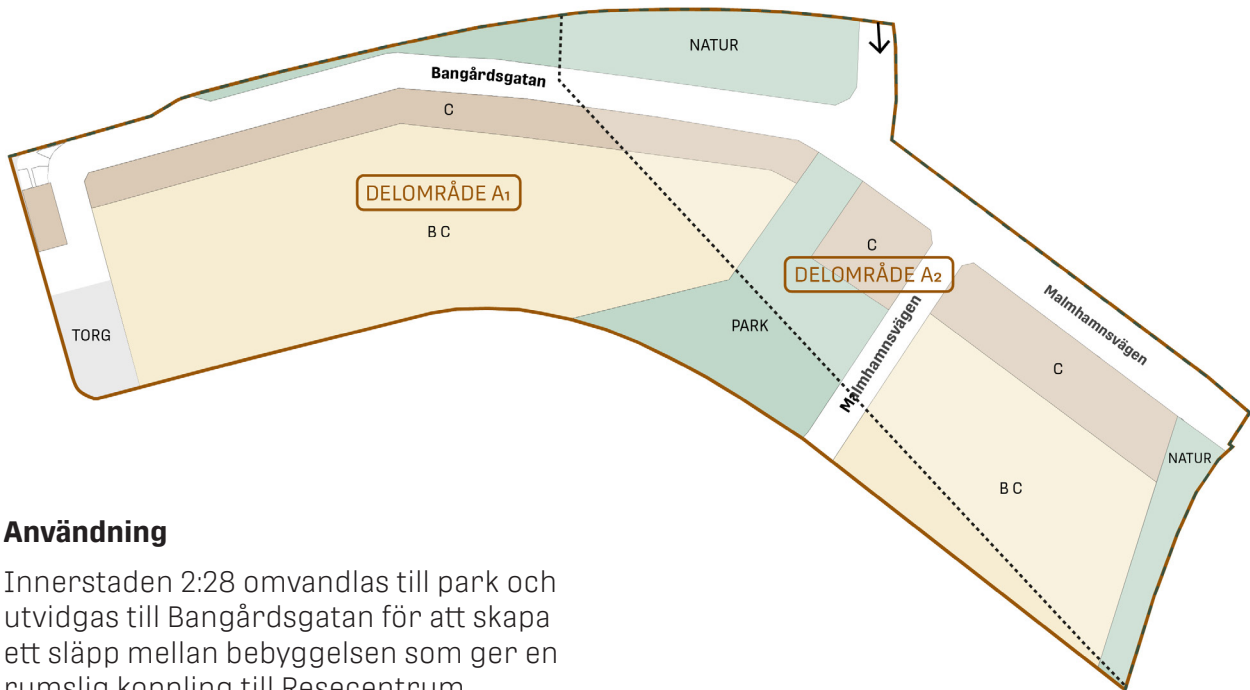
## Strandskydd

Delar av område A<sub>1</sub> ligger inom strandskydd. I efterföljande detaljplan bedöms strandskyddet kunna upphävas i hela delområdet med hänvisning till det särskilda skäl i 7 kap. 18 c § 1 st. MB

som avser mark "genom en väg, järnväg, bebyggelse, verksamhet eller annan exploatering är väl avskilt från området närmast strandlinjen".

## Rekommendationer för delområde A<sub>2</sub>

Delområde A<sub>2</sub> omfattar marken närmast järnvägen och omfattas av Norrbotniabanans markreservat och har därför en mer avlägsen och osäker tidplan än övriga delområden.



## Användning

Innerstaden 2:28 omvandlas till park och utvidgas till Bangårdsgatan för att skapa ett släpp mellan bebyggelsen som ger en rumslig koppling till Resecentrum.

Bebyggelse intill parken föreslås utgöra centrumverksamhet/bostäder som förstärker områdets östra entré.

Kvarteret Ångsågen föreslås få kombinerad användning av bostäder/centrumverksamhet.

Vid järnvägen är centrumverksamhet/parkering lämplig med hänsyn till transportled för farligt gods.

Stråket intill Svartholmskanalen bevaras och kan utvecklas för att vara ett tillgängligt strandstråk längs kanalen.

Vid gestaltning av kv. Ångsågen bör ekologiska spridningssamband eftersträvas mellan park- och naturmark.

## Bebyggelse och mikroklimat

Generell byggnadshöjd 4-6 våningar med möjlighet till enstaka högre hus.

Bebyggelse föreslås vara högre mot Bangårdsgatan och Malmhamnsvägen och trappas ned mot Småbåtsgatan.

Bebyggelse intill parken kan utföras i en friare struktur och ska främja upplevelsen av ett stadsmässigt och grönskande möte med området från den östra entrén.

Bebyggelsen ska främja och rama in blickar mot vattnet från gator och inom kvarteren.

Bebyggelsens skuggning av stadsdelsparken ska minimeras.

Parken bör erbjuda varierade mikroklimat.

## Trafik

Ny angöring för personbilstrafik föreslås från Bangårdsgatan, under Hertsövägen, till Prästgatan. Parkeringshus föreslås placeras i områdets östra del, förslagsvis inom område för ej känslig markanvändning.

Varutransporters av- och pålastning bör ske via Bangårdsgatan/Malmhamngatan.

Ny gång- och cykelpassage etableras mellan Bangårdsgatan och Småbåtsgatan.

## Rekommendationer för delområde B

Detta område omfattar del av Isbrytaren 1 som har sin södra gräns längs strandlinjen.

### Användning

Detta delområde föreslås förtätas med bostäder som komplement till befintlig handels- och kontorsverksamhet.

Området [C V (B)] föreslås fortsättas användas för hamnrelaterad service med sjösättningsramp, en viktig funktion både för småbåtshamnen och för Luleå som helhet.

Marken intill sjösättningsrampen föreslås fortsätta användas för service kopplat till båthamnen. Om drivmedelstationen i framtiden flyttas från området kan även delvis användning för bostadsändamål utredas. Det öppna området vid vattnet intill den lilla viken bör då fortsätta erbjuda utblickar, allmän vistelse och viss hamnrelaterad service intill vattnet, för att bibehålla kontakten till vattnet och småbåtshamnens funktion i området.

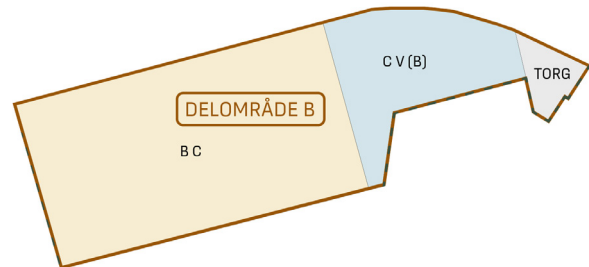
I delområde B finns förutsättningarna för att knyta ihop strandstråket från väst till öst. Ett sådant stråk bör också främja kopplingen mot stadsdelsparken.

Detta område har bäst koppling till vattnet och bör utformas med aktiva fasader i bottenvåningar mot allmänna platser/stråk. Bebyggelsen bör bjuda in till vistelse och aktivitet vid vattnet och undvika att skapa barriärverkan.

Den kommunala triangeln intill kvarteret Kuststad kan fortsatt användas som cykeltorg med inslag av grönska.

## Strandskydd

Delar av området ligger inom strandskydd. Med undantag för den gröna remsan intill Svartholmskanalen bedöms strandskyddet kunna upphävas då marken redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften.



## Strandskydd

Utveckling av denna fastighet innebär ett återinträde av strandskyddet. I efterföljande detaljplan föreslås strandskyddet upphävas inom delområdet enligt särskilt skäl 7 kap. 18 c § 1 st. MB som avser mark som "redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften". Undantag gäller för området som i gällande detaljplan omfattas av bestämmelsen [x1]. Detta föreslås vara fortsatt allmänt tillgängligt.

För att tillgodose strandskyddets syften behöver bland annat allmänhetens tillgänglighet till passage vid vattnet säkerställas i ny detaljplan.

## Trafik

Trafiksituation behöver utredas fördjupat i detaljplanearbetet.

In- och utfarter till detta delområde kan bli problematiska i och med ökade trafikflöden. För att undvika detta är

det fördelaktigt om parkeringar löses i gemensamt p-hus samt att gång- och cykeltrafik främjas för att minska bilanvändandet.

### Bebyggelse och mikroklimat

Generell byggnadshöjd är 4-6 våningar. En uppstickande volym kan vara lämplig i den västra delen av delområdet för att markera Kungsgatans avslut. En byggnad med ett smäckert gavelmotiv i nord-sydlig riktning som reser sig över den generella byggnadshöjden kan skapa dynamik i stadsbilden sett från vattnet i likhet med hur lyftkranarna historiskt har tagit plats längs strandlinjen.

Bebyggelsen föreslås högre mot Småbåtsgatan och lägre mot vattnet. Bebyggelsen utformas för att minimera vindpåverkan i marknivå.

Volymer behöver studeras fördjupat i detaljplaneskedet för att minimera skuggpåverkan på närliggande bebyggelse och på allmänna platser.

Bebyggelsen inom detta delområde ska placeras och utformas så att en genomsläpplighet mot vattnet främjas mellan byggnaderna. Kvarterstypen kan därför vara mindre slutna och "luckras upp" för att rama in blickar mot vattnet från gårdarna.

Bebyggelsen ska främja siktlinjen mot vattnet från Södra Kungsgatan och siktlinjen från Bangårdsgatan genom kvarteret Stören.

### Drivmedelanläggningen

Placeringen av tankstationen innebär ett riskavstånd om 50 meters radie för bostäder och att säkerhetsåtgärder måste utredas för att avgöra lämplig utformning.

Idag utgör tankstationen en viktig serviceanläggning för småbåtshamnen, men utifrån dess riskfaktorer, samt att användningen av fossila bränslen kan förväntas minska, kan denna yta på sikt förväntas utveckla ny service till småbåtshamnen som främjar platsens attraktivitet.

### Tillgänglighet till vattnet

Den lilla viken intill sjösättningsrampen leder vattnet in till området och erbjuder en rumslighet med känsla av närhet till havet och skärgården. Det här vattenrummet har stor potential att bli ett vardagsrum i programområdet. Det kan ske exempelvis genom att erbjuda vistelsemöjligheter och att låta folk komma närmare vattenytan genom terrasseringar och bryggor eller liknande.

Under vinter och vårvinter är isen och strandstråken på södra centrumhalvön de mest populära platserna i centrum. Många nyttjar sjösättningsrampen för att gå ut på isen vilket ger en naturlig entré till vattnet året runt som bör bevaras.

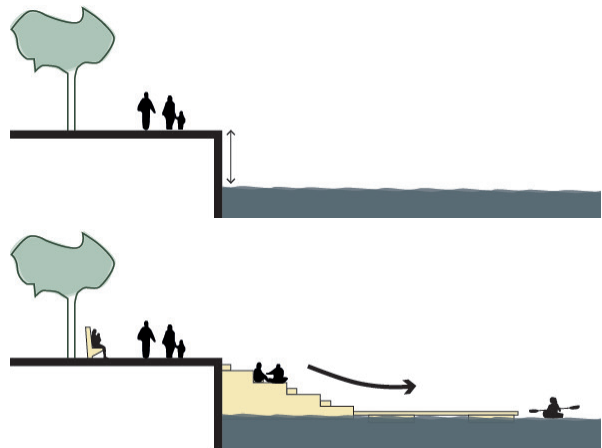


BILD 33. Med hjälp av exempelvis terrasseringar, bryggor och sittplatser blir vattnet mer tillgängligt för allmänheten.

## Rekommendationer för utredningsområde



Inom detta vattenområde finns intresse att fylla ut i vattnet och exploatera med bostäder, mindre andel centrumverksamhet och anläggande av ett nytt strandstråk. För att göra detta krävs att strandskyddet upphävs.

En kommun får enligt 4 kap. 17 § plan- och bygglagen upphäva strandskydd i en detaljplan för ett område, om det finns särskilda skäl för det och om intresset av att ta området i anspråk på det sätt som avses med planen väger tyngre än strandskyddsintresset.

Det särskilda skäl som är relevant i detta område är att marken behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området. En kommuns behov av tätortsutveckling är ett exempel på en sådan åtgärd som kan utgöra ett allmänt intresse. För att intresset ska vara angeläget bör den planerade åtgärden långsiktigt ge fördelar för samhället. Det krävs även att det kan visas att en annan lokalisering är omöjlig eller i vart fall orimlig för att tillgodose det angelägna allmänna intresset.

Med hänsyn till att planering av mark är en kommunal angelägenhet kan en omständighet av betydelse i många fall vara vilken användning av marken som kommunen har avsett eller uttryckt i andra styrande eller vägledande dokument, exempelvis översiktsplan eller fördjupad översiktsplan.

I dagsläget bedöms det inte finnas särskilda skäl för att upphäva strandskyddet inom utredningsområdet.

Med anledning av detta är området inte utrett i samma utsträckning som programområdets delområden.

Om exploatering kan bli aktuell inom utredningsområdet i framtiden bör programmets utvecklingsprinciper vara vägledande för utvecklingen. Rekommendationerna för delområde B gällande VA-försörjning, trafik, tillgänglighet till vattnet samt risk och hälsa kan eventuellt appliceras på utredningsområdet men området behöver utredas fördjupat i flera frågor.

Vid framtida utveckling är även följande rekommendationer vägledande för utredningsområdet:

- Generell byggnadshöjd 4-6 våningar.
- Bebyggelsen ska främja en tillhörighet till centrum till typologi och karaktär.
- Byggnadshöjderna trappas ner mot vattnet och utformas för att minimera vindpåverkan i marknivå längs strandstråket.
- Bebyggelsen inom Isbrytaren 1 ska behandlas som en helhet och utformas med hänsyn till det övriga områdets utvecklingsmöjligheter.
- Bottenvåningar och ytor runt bebyggelsen ska utformas för att främja attraktivitet och vistelse i marknivå. Parkering i bottenvåning är olämplig och markparkeringar bör minimeras.
- Om strandskyddet är möjligt att upphäva i detta område ställer det höga krav på att skapa ett brett strandstråk längs strandlinjen som erbjuder passage och vistelse intill vattnet för allmänheten.
- Föroreningar kan finnas i sedimenten och provtagning behöver göras.

# Genomförande

## Prioriterade behov & funktioner

I det fortsatta planeringsarbetet för programområdet går det att identifiera vissa åtgärder som behöver ske för att möjliggöra programområdets utveckling och att enskilda fastighetsägare ska ha möjlighet att utveckla sin fastighet. Dessa tydliggörs nedan för att underlätta kommunikation och samordning i relation till andra samhällsbyggnadsprojekt samt övriga avvägningar:

- Förbättrad anslutning för fotgängare och cyklister mellan programområdet och nya resecentrum
- Ny angöring för Räddningstjänsten
- Flytt av ledningar från ledningsrätt inom Stören 17 till Bangårdsgatan
- Driftsättning av spillvattenledning i Småbåtsgatan (pumpstation behöver anläggas)
- Fortsatt möjlighet till kommunikationsvägar mot Svartön
- Anläggning av ett parkområde inom fastigheten Innerstaden 2:28

## Fortsatt planering

Det är möjligt att antingen planlägga hela området i en stor detaljplan eller att området delas in i mindre detaljplaner. Det finns för- och nackdelar med båda alternativen. I det här fallet föreslås området delas in i mindre detaljplaner eftersom intresset för omvandling skiljer sig åt mellan fastighetsägarna. En indelning i mindre detaljplaner innebär att olika fastighetsägares intressen värnas samtidigt som utvecklingen kan främjas i större utsträckning.

Eftersom området kommer utvecklas stegvis över lång tid finns en risk med att utvecklingen går i olika riktningar när området planläggs i mindre delar. Som konsekvens kan områdets helhet bli bristande och upplevas osammanhängande.

För att främja en god helhet, att områdets målsättningar förverkligas och att ansvar och roller ska tydliggöras ytterligare är det viktigt med fortsatt samordning mellan områdets fastighetsägare och kommunen. Det är även viktigt att detaljplaneringen sker i linje med den övergripande visionen, utvecklingsprinciperna och rekommendationerna för varje delområde.

Den fortsatta dialogen kan med fördel inkludera alla berörda aktörer inom området, även fastighetsägare som i dagsläget inte har intresse att omvandla sin fastighet. På så sätt kan man säkerställa att områdets potential och förutsättningar tillvaratas och att detaljplaneringen bidrar till en god helhet i området. En god samverkan innebär att fler lösningar och idéer kan synliggöras.

## Detaljplaneindelning

Eftersom större delen av programområdet omfattar privat mark är fastighetsägarnas vilja och förutsättningar avgörande för områdets utveckling. Detta påverkar även detaljplanernas indelning och tidplan.

En annan aspekt som påverkar detaljplaneringen är markreservatet för riksintresset Norrbotniabanan. På grund av osäkerheterna kring Norrbotniabans

tidplan är det svårt att avgöra hur och när området inom markreservatet kan detaljplaneras. Utöver detta är delar av områdets utveckling avhängigt stora investeringskostnader.

Med anledning av ovannämnda aspekter är flera alternativ till detaljplaneindelning möjliga. Bild 34 visar en principiell detaljplaneindelning som är möjlig för den



mark som inte omfattas av riksintresset. Stören 17 föreslås delas upp i olika detaljplaner på grund av att den befintliga bebyggelsen befinner sig i olika skick med olika förväntade livslängder. Del av Stören 17 föreslås planläggas med del av Innerstaden 2:28 för att möjliggöra att en del av stadsdelsparken kan börja växa fram. Isbrytaren 1 har potential att förtätas inom en egen detaljplan.

Kartan visar också att fastigheterna Stören 11 och Stören 23 är i behov av

gemensamma lösningar för att möjliggöra förtätning. För att kunna planläggas för bostäder, centrumverksamhet eller kontor är dessa fastigheter i behov av en samordnad lösning för parkering. Utifrån områdets trafiksituation skulle området gynnas om Isbrytaren 1 och Stören 17 ingick i ett gemensamt parkeringshus. En samlad parkeringslösning i området kan gynna hela området och därför bör en fortsatt dialog föras för att lägga upp en strategi för parkeringsbehovet.

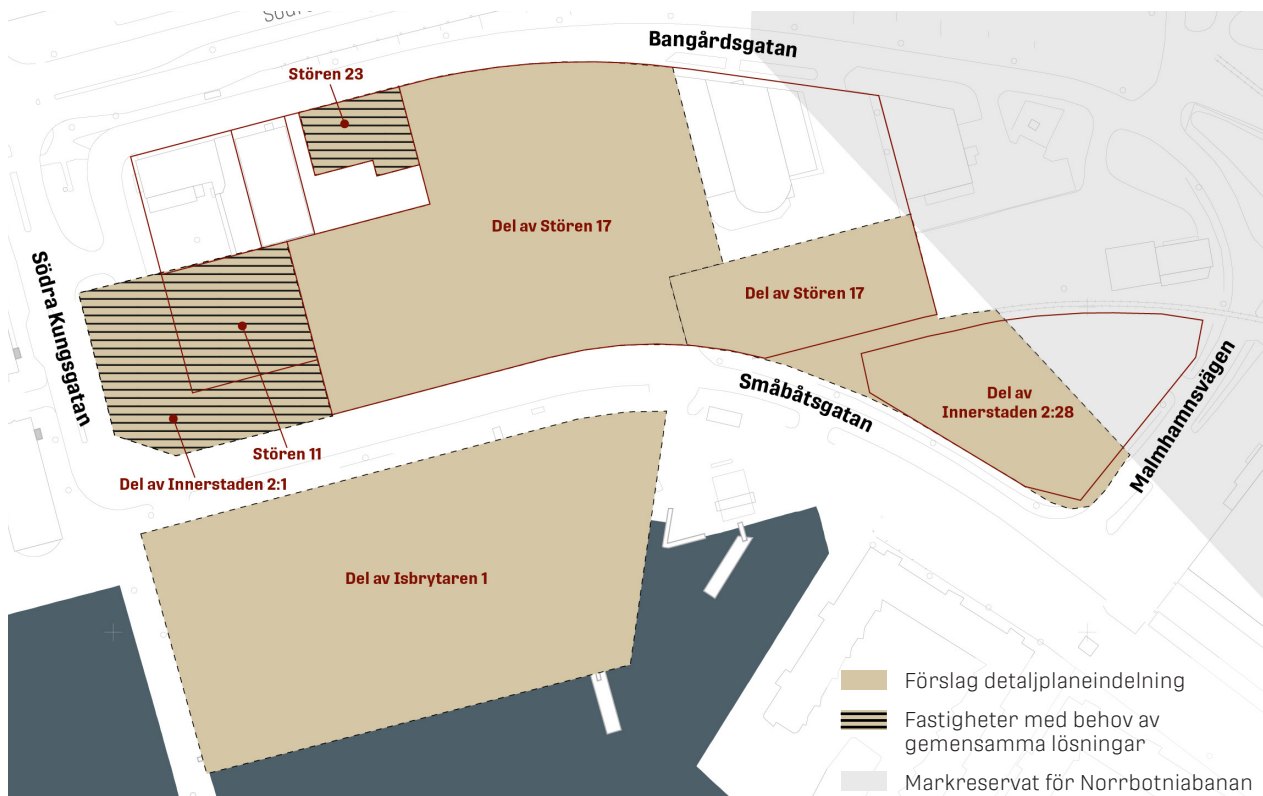


BILD 34 (höger). Illustrationskarta med förslag på indelning av detaljplaner.

## Etapper och åtgärdsbehov

I bild 35 illustreras tre etapper utanför Norrbotniabanans markreservat som är indelade utifrån åtgärdsbehov och unika förutsättningar.

Etapp A inkluderar del av Stören 17 och del av Innerstaden 2:28 vars fortsatta planering kan inledas direkt efter programmets antagande. Ledningsrätten inom Stören 17 illustreras i etapp A för att synliggöra behovet att frigöra denna mark så att resten av Stören 17 (etapp C) kan utvecklas. Etapp A inkluderar

även driftsättning av spillvattenledning i Småbåtsgatan och behovet av en pumpstation.

Etapp B inkluderar Isbrytaren 1, Stören 11 och Stören 23. Dessa är inte avhängiga ledningsflytt för att utvecklas. Däremot behöver en dialog föras mellan fastighetsägarna och kommunen för att se på en samordnad lösning för parkering och användning kommunal mark i anslutning till fastigheterna.



- Etapp A - Innerstaden 2:28, del av Stören 17, Bangårdsgatan
- Etapp B - Isbrytaren 1, Stören 11, Stören 23
- Etapp C - del av Stören 17
- Markreservat för Norrbotniabanans

BILD 35. Exempel på etappindelning utanför Norrbotniabanans markreservat.

# Referenser

## Kommunala styrdokument och riktlinjer

- Grönplan
- Dagvattenplan
- Bostadsförsörjningsplan
- Parkeringsnorm för cykel och bil
- Riktlinjer för klimatanpassning
- Klimatanpassningsstrategi

## Tillhörande utredningar och skrifter

- Utredning - Kommuners möjligheter att upphäva strandskydd genom bestämmelse i detaljplan, Svefa (2024-01-29)
- Geoteknisk arkivsammanställning, DPP Kv. Stören, Norconsult (2022-05-06)
- Rapport - Miljöundersökning Stören 17, Sweco (2018-02-01)
- Miljöteknisk undersökning Ettans båthamn, Golder Associates (2015-08-27)
- Hantering av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstationer, MSB (2015-03)
- PM - Geo- och miljögeoteknik, Tyréns (2013-07-03)
- PM - Södra Hamn, Luleå Samhällsbuller, Tyréns (2013-06-26)
- Riktlinjer - Skyddsavstånd till transportleder för farligt gods i Norrbottens och Västerbottens län, Länsstyrelsen i Norrbottens och Västerbottens län (2019-11)
- Bättre plats för arbete, Boverkets allmänna råd 1995:5