

Detaljplaneprogram för Luleå Centralstation och Östra stranden

Luleå kommun

Norrbottens län

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Bakgrund

Samhällsbyggnadsutskottet beslutade 2025-09-22, § 61 att ge Kommunstyrelseförvaltningen i uppdrag att upprätta förslag till detaljplaneprogram för Luleå Centralstation och Östra stranden. Syftet med planprogrammet är att utveckla Luleå Centralstation som en attraktiv bytesnod för hållbart resande och att hantera stadsutveckling i stationsområdet och Östra stranden som en helhet.

Hur samrådet bedrivits

Planprogrammet handläggs enligt plan- och bygglagen (2010:500) kap 5, vilken bland annat reglerar hur samråd ska bedrivas samt att undersökning ska göras om detaljplaneprogrammet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. För att få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt och för att ge möjlighet till insyn och påverkan ska samråd ske med myndigheter, sakägare och övriga berörda enligt 5 kap. 11 §, plan- och bygglagen.

Ett förslag till planprogram har därför visats för samråd under perioden 1 juni-22 juni 2026. Programhandlingarna har funnits tillgängliga på Luleå kommuns webbplats, Stadsbiblioteket på Kulturens hus samt i Stadshuset. Planhandlingarna och information om samrådet har i detta fall sänts till länsstyrelsen, lantmäterimyndigheten och berörda fastighetsägare (se sändlista).

Den 10 juni anordnades ett samrådsmöte på ISF förvaltningsbyggnad vid Södra hamn dit allmänheten bjöds in för dialog och mer information. Vid mötet deltog cirka 25 personer.

Samråd har under arbetet med programförslaget även skett kontinuerligt med berörda kommunala förvaltningar och bolag.

Under samrådstiden inkom 35 skrivelser.

Skrivelser utan invändningar har inkommit från:

- Vattenfall Eldistribution AB, 2026-06-01
- Gällivare Skogssameby, 2026-06-04

Skrivelser med synpunkter och/eller frågor har inkommit från:

- Privatperson 1, 2026-06-01 (Boende på Östermalm)
- Privatperson 2, 2026-06-01 (Boende på Skurholmen)
- Privatperson 3, 2026-06-01 (Boende på Lulsundet)
- Privatperson 4, 2026-06-01 (Boende på Björkskatan)
- Skanova (Telia Company) AB, 2026-06-02
- Lantmäteriet, 2026-06-02
- Räddningstjänsten, 2026-06-03
- Privatperson 5, 2026-06-04 (Boende på Kronan)
- Privatperson 6, 2026-06-08 (Boende i Centrum)
- Privatperson 7, 2026-06-08 (Boende på Malmudden)
- Swedavia Airports, 2026-06-08
- Privatperson 8, 2026-06-08 (Boende på Östermalm)
- Privatperson 9, 2026-06-08 (Arbetar på Sundsbacken 6)
- Privatperson 10, 2026-06-09
- Privatperson 11, 2026-06-10 (Närboende i Centrum)
- Privatperson 12, 2026-06-13 (Boende i Svartöstad)
- Privatperson 13, 2026-06-13 (Boende i Svartöstad)
- Privatperson 14, 2026-06-17 (Boende i Umeå)
- Privatperson 15, 2026-06-18 (Närboende i Centrum)
- Voodoo Associates, 2026-06-18
- Unga Tankar Om Musik, 2026-06-22
- Fri Kultur Norr, 2026-06-22
- Luleå Lokaltrafik AB, 2026-06-22
- Sjöfartsverket, 2026-06-22
- Specialfastigheter, 2026-06-22
- Privatperson 16, 2026-06-22
- Trafikverket, 2026-06-22
- Privatperson 17, 2026-06-22
- Cykelfrämjandet, 2026-06-23 (förlängd svarstid)
- Miljö och bygg, 2026-06-23 (förlängd svarstid)
- Länsstyrelsen, 2026-07-02 (förlängd svarstid)
- Försvarsmakten, 2026-08-21 (förlängd svarstid)

Synpunkterna sammanfattas och kommenteras nedan.

Inkomna synpunkter med kommentarer

Inkomna synpunkter redovisas här i sammanfattad och förkortad form. Synpunkterna i sin helhet finns att tillgå på Kommunstyrelseförvaltningen. Länsstyrelsens synpunkter redovisas i sin helhet.

Kommunstyrelseförvaltningens kommentarer skrivs med kursiv stil för att tydligt skilja dem från inkomna synpunkter.

Myndigheter

Länsstyrelsen

Länsstyrelsens synpunkter läggs in i sin helhet och kommenteras tematiskt under respektive underrubrik.

Mellankommunala intressen

Luleås framtida resecentrum är en angelägenhet för hela regionen. Det framgår inte av programförslaget hur samverkan med övriga berörda kommuner bedrivits eller avses bedrivas. Att andra kommuner ingår i programförslagets samråds-krets innebär inte ensamt att programförslaget har samordnats mellankommunalt.

Kommentarer: Synpunkten noteras. Kommunen bedömer att det regionala intresset som planprogrammet berör är kopplat till intresset att främja en effektiv bytesnot, där byten mellan tåg och regionbussar sker enkelt och snabbt. Detta bedöms som särskilt relevant för närliggande kommuner som inte är anslutna till järnvägen eller den planerade Norrbottenbanan, för en stärkt resväg till Luleå Airport, samt ur arbetsmarknads- och klimatperspektiv för att främja effektiv och klimatsmart pendling. I dagsläget är tillgängligheten och orienterbarheten för byten mellan tåg och buss i Luleå undermålig. Kommunen har under programarbetet haft en nära samverkan med Regionala kollektivtrafikmyndigheten, Jernhusen och Trafikverket, som alla har ansvar för och stor kunskap om vad som utgör en välfungerande bytespunkt. Programförslaget redovisar en bytespunkt som samlar både region- och lokalbussar i direkt anslutning till tågplattformarna, med en gemensam station och reseinformation för tåg- och bussresenärer. Kommunen bedömer att programförslaget på så sätt har beaktat den regionala nyttan.

Miljö kvalitetsnormer

Programförslaget innebär utfyllnad av vattenområde samt en utvidgning av strandlinjen, i vissa delar upp till cirka 100 meter. Detta medför att befintliga svämplansytor samt naturliga övergångszoner mellan land och vatten tas i anspråk och förändras.

En planerad park i strandzonen kan inte per automatik anses ersätta förlorade närområde- och svämplansfunktioner, eftersom rekreativa grönytor inte i sig säkerställer ekologiska eller hydrologiska funktioner i gränzonen mellan land och vatten. Mot denna bakgrund behöver kommunen tydliggöra hur planförslaget säkerställer att ingen försämring sker av vattenförekomstens status och att möjligheten att följa miljö kvalitetsnormerna enligt 5 kap. miljöbalken inte äventyras, i enlighet med icke-försämringskravet i EU ramdirektiv för vatten (2000/60/EG), artikel 4. Det bör även framgå hur naturvärden inom de områden som avses exploateras och fyllas ut har utretts.

Av tillgängligt underlag framgår en tillkommande hydromorfologisk påverkan på Skurholmsfjärden om cirka 8 procent, från 43 till 51 procent, enligt sida 59 i Dagvatten- och skyfallsutredning till planprogram för Luleå C och Östra Stranden. Förändringen är en konsekvens av planerad utfyllnad och exploatering inom strandzonen. Den redovisade påverkan kan inte anses obetydlig.

Det noteras vidare att bedömningen för närområdet i förvaltningscykel 4 anges till 50 procent i stället för 43 procent (VISS 2.0, opublicerat arbetsmaterial), vilket indikerar en osäkerhet i underlaget som bör beaktas i den samlade bedömningen.

Länsstyrelsen bedömer att planförslaget, utifrån nu föreliggande underlag, medför en sådan påverkan på hydromorfologiska kvalitetsfaktorer att det föreligger risk för att miljö kvalitetsnormerna enligt 5 kap. miljöbalken äventyras och därmed inte följs.

Kommande utredningar för hur miljö kvalitetsnormer kan följas är i det här sammanhanget nödvändiga att tas fram på en övergripande nivå för hela utfyllnadsområdet och åtgärder behöver utredas för hela vattenförekomsten.

Miljö kvalitetsnormer

Kommentarer: Synpunkten noteras. Kommunen delar Länsstyrelsens bedömning om behov av fortsatt utredning avseende miljö kvalitetsnormer. I det fortsatta planeringsarbetet avser kommunen att göra en inventering av påverkat/opåverkat markområde runt Skurholmsfjärdens närområde, samt en naturvärdesinventering på land och vatten. Dessa utredningar syftar till att besvara hur miljö kvalitetsnormerna kan följas avseende hydromorfologisk påverkan och svämplan för all föreslagen utfyllnad. Programförslaget uttrycker att parken längs Östra stranden ska uppnå både ekologiska och rekreationella funktioner, särskilt med hänsyn till att följa miljö kvalitetsnormerna för Skurholmsfjärden. Detta avses studeras vidare i kommande detaljplan för att avgöra en lämplig utredningsnivå och möjlig reglering i detaljplanen/er. Utredningarna ska syfta till att säkerställa att kommande planer inte riskerar att försvåra att uppnå miljö kvalitetsnormer. Kommunen har för avsikt att framgent jobba mer med vattenfrågor.

Människors hälsa

Området antas vara förorenat och det är viktigt att det utreds. Spridning av föroreningar i mark och grundvatten behöver finnas med i utredningarna av dagvattenhanteringen och påverkan på recipienten. Det finns en generell risk för spridning av förorening framför allt vid infiltration och med stora dagvattenflöden som bräddar. Det kan även finnas risk för ökad spridning genom att till exempel nya ledningsgravar, vägkroppar och byggnationer kan komma att fungera som spridningsvägar för föroreningar som finns/lämnats kvar i mark.

I utredningen av dagvatten bör behovet av oljeavskiljare i systemen utredas. Framför allt i de områden där det är intensiv trafik till exempel vid bussgata/station. Det är också viktigt om det planeras för uppställning av bussar kortare eller längre. Dagvattendiken och dammar behöver konstrueras så att det är lätt att komma åt att med jämna mellanrum schakta ur delar där partiklar och föroreningar har sedimenterat för att bibehålla funktionen. De behöver också vara konstruerade så att inte tillfälliga höga flöden tar med sig tidigare sedimenterat material.

Kommentarer: Synpunkten noteras. Kommunen är medveten om att det förekommer föroreningar i området. Kommande detaljplanearbete behöver därför innefatta fördjupade markmiljö tekniska undersökningar, i den utsträckning som är lämpligt för planskedet, för att få en klarare bild av föroreningssituationen. Utredningsarbetet ska svara på behov av åtgärder samt hur dagvatten kan hanteras på ett sätt som inte riskerar miljö eller hälsa. Dagvattenfrågan kommer även utredas vidare i detaljplaneskedet, där kommunen avser utreda systemlösning för områdets dagvattenhantering tillsammans med Lumire. Där kan även behovet av eventuell oljeavskiljare samt driftbehov och driftföresättningar utredas. Programområdet ska anslutas till kommunalt verksamhetsområde för dagvatten och VA.

Råd enligt 2 kap. PBL

Den nya järnvägsstationen

Utformningen av den nya järnvägsstationen ser ut att ha karaktären av en genomgående stationslösning, och därmed även nackdelarna med en sådan, trots att det är beslutat att

Luleå C ska vara en säckstation i Norrbotniabanans persontrafiksystem. Exempelvis ytterligare säckspår för kortare regionaltåg som slutar med stoppbockar framför stationsbyggnaden är tillgänglighetsmässigt överlägsna den typ av tågplattformar med överbryggande gångar med trappor och hissar som programförslaget kräver. Kortare regionaltåg är dessutom inte i behov av möjligheten till tågvändning då dessa har förarhytt i bägge ändar.

Länsstyrelsen anser att programförslaget ger intrycket att av att samma stationsutformning hade varit aktuell om Norrbotniabanans östra alternativ valts. Det behöver framgå hur man landat i föreslagen utformning och vilken påverkan valet av Norrbotniabanans västra alternativ har haft på programförslagets utformning.

Kommentarer: Synpunkten noteras. Förslaget för den framtida stationen vid Luleå C har skett i samverkan mellan kommunen, Trafikverket, Jernhusen och RKM för att främja utvecklingen av ett resecentrum, då samtliga aktörer har ansvar och intresse för olika delar av stationens funktion som i slutändan ska utgöra en fungerande helhet.

Kommunen vill förtydliga att ansvaret för spåranläggningen tillhör Trafikverket, och spåranläggningen är förutsättningsskapande för kringliggande utformning av närliggande stationsfunktioner. Då Länsstyrelsens synpunkter angående den nya stationen berör spåranläggningens utformning hänvisar kommunen till Trafikverket för svar på frågan om bakgrunden till beslutet om genomgående station i stället för säckstation.

Kommunen bedömer att planprogrammets förslag på stationslösning innebär en effektiv, tillgänglig och lättorienterad bytesnod där samtliga kollektivtrafikslag samlas i en kompakt lösning som möjliggör måloppfyllelse dels ur resenärsperspektiv, dels ur ett stadsutvecklingsperspektiv.

Naturmiljövården

Biotopskydd

Så som konstaterats tidigare förekommer det i planprogrammet alléer som omfattas av det generella biotopskyddet enligt 7 kap. miljöbalken, vilket kommunen också har noterat i planprogrammet. I arbetet med kommande detaljplaner behöver kommunen ta hänsyn till skyddade biotoper, och i första hand säkerställa att inga skyddade biotoper skadas eller förstörs, och i andra hand ansöka om dispens från biotopskyddsbestämmelserna.

Kommentarer: Synpunkten noteras. Kommunen bedömer liksom Länsstyrelsen att dispens för biotopskyddsbestämmelserna kan behöva sökas om kommande detaljplaner påverkar alléer som omfattas av det generella biotopskyddet enligt 7 kap. miljöbalken.

Strandskydd

Strandskyddade områden kommer att beröras av kommande detaljplaner. Kommunen har i programförslaget redogjort för att strandområden med ekologiska funktioner ska skapas, vilket är positivt. Kommunen behöver i kommande arbete med detaljplaner beskriva och beakta påverkan på växt- och djurliv, framför allt i vattenområdet, och säkerställa att strandskyddets syften inte motverkas av planerna.

Kommentarer: Synpunkten noteras. Naturvärdesinventeringen som kommunen avser genomföra bedöms kunna utgöra ett stöd för bedömningar avseende strandskydd, utöver miljö kvalitetsnormer. Programförslaget uttrycker att parken längs Östra stranden ska uppnå både ekologiska och rekreationella funktioner, särskilt med hänsyn till att följa miljö kvalitetsnormerna för

Skurholmsfjärden. Detta avses studeras vidare i kommande detaljplan för att avgöra en lämplig utredningsnivå och möjlig reglering i detaljplanen/er. Detta syftar till att säkerställa att kommande planer inte riskerar att motverka strandskyddets syften.

ÅGP-arter (åtgärdsprogram för hotade arter)

I Skurholmsfjärden finns arterna barklöst sträfsse (*Chara braunii*), uddnate (*Potamogeton friesii*) och bandnate (*Potamogeton compressus*). Barklöst sträfsse ingår i programmet "Åtgärdsprogram för sällsynta kransalger längs kusten", Havs- och vattenmyndighetens rapport 2020:17. Uddnate och bandnate ingår i programmet "Kunskapsuppbyggande program – 15 hotade makrofyterarter i permanenta vatten", Havs- och vattenmyndighetens rapport 2017:6.

Åtgärdsprogram för hotade arter är en satsning på arter vars existens inte kan säkerställas genom pågående åtgärder för hållbar mark- och vattenanvändning, eller befintligt områdesskydd. Programmen är ett viktigt verktyg i Havs- och vattenmyndigheten och länsstyrelsernas arbete för att nå det av regeringen beslutade miljö kvalitetsmålet "Ett rikt växt- och djurliv", och övriga sex ekosystemrelaterade miljö kvalitetsmål.

Ökad näringstillförsel, med påföljande ökade mängder trådalger och igenväxning av vass, samt exploatering utgör hot mot barklöst sträfsse i Bottenviken. Barklöst sträfsse är listad som nära hotad (NT) i den nationella rödlistan.

Bandnatens och uddnatens nedgång beror antagligen i första hand på förändringar av vattnets kvalitet, främst av övergödning med ökande kvävebelastning. Bandnate är listad som sårbar (VU) i den nationella rödlistan. Uddnate är listad som nära hotad (NT) i den nationella rödlistan.

Länsstyrelsen ser en risk för negativ påverkan på dessa arter om planprogrammet genomförs i enlighet med programbeskrivningen. Den negativa påverkan kan komma att ske både genom direkt påverkan, då delar av Skurholmsfjärden fylls igen, och genom indirekt påverkan på grund av ändrade förhållanden i vattenkvalitet och grumling. Kommunen behöver i sitt kommande arbete med planprogrammet och detaljplaner inventera och utreda förekomsten av ÅGP-arterna, samt andra förekommande arter, i Skurholmsfjärden. Det behöver även göras en bedömning av hur planerna kan komma att påverka arterna, samt vilka skyddsåtgärder som kan vidtas för att livskraftiga populationer av arterna ska kunna bevaras i Skurholmsfjärden.

Enligt Swecos rapport PM Luleå över föroreningssituationen i planområdet framgår att det i dagsläget saknas tillräckligt underlag för att bedöma omfattningen av eventuell föroreningsspridning via grundvatten till Skurholmsfjärden. Föroreningar inom programområdet bedöms kunna få en förhållandevis stor betydelse för den akvatiska miljön. Av rapporten framgår att framtida markanvändning, exploateringens omfattning samt val av genomförande kan påverka förutsättningarna för spridning av föroreningar till fjärden.

Invasiva arter

Smal vattenpest förekommer i stora mängder i Skurholmsfjärden. Kommunen behöver därför ha en plan för hur dessa ska hanteras, så att arten inte sprids vid eventuella arbeten i och vid vattnet. Enligt det PM om föroreningssituationen som Sweco tagit fram, finns en plan för hantering av den invasiva arten vresros som konstaterats inom planområdet. Det är

viktigt att kommunen även har en plan för eventuell förekomst av andra invasiva arter på land som kan förekomma inom planområdet, och hur dessa ska hanteras.

Övrigt

Som nämnts i tidigare yttranden kan skyddade arter komma att beröras av planerna. Kommunen behöver i arbetet med kommande detaljplaner ta hänsyn till skyddade arter, och i första hand se till att förbuden i artskyddsförordningen inte aktualiseras.

Kommentarer avseende "ÅGP-arter", "Invasiva arter" och "Övrigt": Synpunkterna noteras. Den ovannämnda naturvärdesinventeringen som kommunen avser att genomföra i detaljplaneskedet ska kartlägga förekomsten av hotade arter, skyddade arter och invasiva arter på land och vatten. Beroende på vad naturvärdesinventeringen resulterar i kommer kommunen ta ställning till behov av artskyddsutredning och/eller andra åtgärder.

Kulturmiljövärden

Ett av programförslagets planeringsunderlag är en kulturmiljöutredning daterad 2024-12-03. Den är bra och ambitiöst genomförd, och Länsstyrelsen instämmer i allt väsentligt i dess slutsatser avseende värdebeskrivning och riktlinjer. Programförslaget beaktar dock inte en del av dessa slutsatser.

Då den gamla järnvägsstationen ligger lågt i förhållande till omgivande bebyggelse är det av än större vikt att bevara parkområdet och siktlinjerna mot stationen från Prästgatan. Detta för att den ska behålla sina höga värden, som de beskrivs i kulturmiljöutredningen. I programförslaget är det dock föreslaget en ny relativt hög byggnad söder om befintlig järnvägsstation, exempelvis för hotell med parkering inne i kvarteret. En sådan byggnad skulle troligtvis ha stor negativ påverkan på järnvägsstationens och järnvägsparkens värden av flera skäl. Den skulle bryta siktlinjerna mot gamla stationsbyggnaden från Prästgatan söder om Stationsgatan. Den skulle genom sin skalförskjutning även förminska järnvägsstationens särställning i stadsplanen och som fondbyggnad. Den skulle även ta bort ännu mer av befintlig järnvägsarkitektur, utöver det som i programförslaget föreslås försvinna i den norra delen (ny bussnod). I den lilla del av parken som blir kvar riskerar också skuggning från byggnaden rakt söderut försämra förutsättningarna för växterna och göra det mindre attraktivt att vistas där. Av kulturmiljöutredningen framgår att stationsbyggnaden är mycket känslig för konkurrerande bebyggelse på grund av sin måttliga storlek och att sådan bebyggelse i stationens närhet därför bör undvikas. Parken stärker stationsområdets offentliga karaktär och så mycket som möjligt av den bör därför bibehållas som parkmiljö, och kan med fördel utvecklas som park. Avvägningen att den norra delen av parken behöver tas i anspråk för busstrafiken, då närheten till resecentrum är värdefullt av andra skäl, är förståelig. Att spara mesta möjliga av parkområdet söderut bör därför bli än mer angeläget ur kulturmiljösynpunkt.

Gällande kvarteret Loet framgår av kulturmiljöutredningen att ytan lades ut som torg i stadsplanen och har därefter under lång tid fungerat som torg och samlingsplats. Även sedan busstationen flyttades till kvarteret har det varit en huvudsakligen öppen yta med offentlig funktion. Det framgår av kulturmiljöutredningen att det är betydelsefullt ur kulturhistoriskt perspektiv att Loet går att uppfatta som en lucka i rutnätet längs huvudstråket Storgatan. Det framgår även att det är viktigt att den har en fortsatt publik och tillgänglig karaktär, eftersom det möjliggör läsbarheten av viktiga strukturer i Luleås

stadsplan och historia. Här saknar programförslaget resonemang kring hur avvägning mot dessa värden har gjorts.

Programförslaget föreslår mycket byggrätter och hög exploateringsgrad utan att analysen av olika platsters tålighet framgår. Innerstadens bebyggelsefront mot järnvägsområdet och runt Floras kulle/Loet har höga kulturhistoriska värden och det hade varit önskvärt att planprogrammet redovisade en analys av viktiga karaktärsdrag som bör vara styrande för tillkommande bebyggelse vid den fortsatta detaljplaneringen. Det finns annars en tydlig risk att både befintliga värden förstörs och att den nya bebyggelsen inte får en god helhetsverkan.

Kommentarer: Synpunkten noteras. I samrådsförslaget redovisade kommunen ett förslag om en byggrätt direkt till söder om befintlig järnvägsstation med ställningstagandet att förtätningen ska ske med hänsyn till kulturmiljön (sida 55, samrådsversion). Som konsekvens reduceras järnvägsparkens yta ytterligare utöver den mark som bussterminalen föreslås uppta. Denna del av järnvägsparken är starkt sluttande och ligger norr om Malmuddsviaduktens brofäste. I kombination med att stationsfunktionen föreslås flyttas till Storgatans förlängning innebär det att platsen riskerar att bli en otrygg miljö som inte används eller fyller någon övrig funktion än att bevara platsen som den är.

Kommunen har sedan samrådet studerat hur ny bebyggelse kan bidra med aktivering av platsen för att främja att platsen befolkas och motverka otrygghet, samtidigt som den tar hänsyn till de kulturmiljövärden som Länsstyrelsen lyfter utifrån siktlinjer, öppenhet, skala och volym.

Planprogrammet har reviderats för att tydliggöra behovet av hänsyn utifrån dessa aspekter genom lägre bebyggelsehöjd mot stationsbyggnaden och stationsparken samt ett indrag av byggnadsvolymen mot Prästgatan. Detta bedöms bidra till att bevara stationsbyggnaden som fondmotiv från Prästgatan och en ökad solinstrålning på platsen framför stationen. Platsen bevaras inte som park, men förslaget bevarar en större öppenhet och rymd framför stationen, vilket bedöms öka vistelsekvaliteten på resterande parkyta. Kommunen bedömer att denna anpassning ger förutsättningar för att tillgodose både det allmänna intresset att bevara en kulturhistorisk plats, samtidigt som den nya byggnaden skapar liv och rörelse, vilket främjar det allmänna intresset om hänsyn till människors säkerhet och hälsa.

Kommunens bedömde till samråd att inte föreslå en torgyta på kvarteret Loet då Floras kulle redan erbjuder en offentlig parkmiljö i närområdet, samt att planprogrammet föreslår nya torgbildningar i andra lägen. Utifrån Länsstyrelsens och flera privatpersoners samrådssynpunkter har kommunen sett över frågan på nytt ur ett bredare perspektiv. Centrumhalvön har en stadsstruktur som inte inrymmer några urbana torg utöver Köpmantorget, vilket är ovanligt för en stadsstruktur av Luleås storlek och karaktär. Detta kan delvis härledas till att stadens huvudsakliga torg enligt den historiska stadsplanen som format Luleå, är belägen på kvarteret Loet. Torget på Loet fyllde denna funktion under många år och gav rum åt de offentliga aktiviteter som annars saknar en plats i staden, exempelvis för möten, utställningar, evenemang, torghandel, med mera. När Loet blev bussterminal byggdes denna funktion bort och har inte ersatts av någon ny plats. I granskningsversionen av den fördjupade översiktsplanen för Centrum, "Utvecklingsplan Centrum", studerades behov av platsbildningar för hela centrumhalvön. Där pekades Loet ut som en plats för ett nytt urbant torg. Mot detta som bakgrund har kommunen gjort en ny bedömning och reviderat programförslaget så att kvarteret Loet ska inrymma ett urbant torg i kvarterets sydvästra hörn. Torget blir på så sätt både solbelyst, väl inramat av bebyggelse som kan bidra till aktivitet på torget och i anslutning till Storgatan, stadens handelsstråk. Det tillskapar även en funktion som mellanstor mötes- och evenemangsplats i innerstaden som i nuläget saknas, med god anslutning till kollektivtrafik.

Utformning och gestaltning

Ny bebyggelse

Planprogrammet saknar en stadsanalys över befintlig bebyggelse i det angränsande området. En sådan analys skulle kunna ligga till grund för hur arkitektonisk karaktär, uttryck och kvalitéer tillvaratas i den planerade utveckling av bebyggelseområdet. Exempelvis hur nytt ska integreras med befintligt så att sammanhanget lyfter, förstärker och utvecklar stadens identitet och platsens värden.

Inför det fortsatta planarbetet skulle det behövas gestaltningsprogram innehållande huvudprinciper för utformning och gestaltning av kvartersbebyggelse. Ett genomarbetat gestaltningsprogram kan bidra till att planprogrammets intention efterlevs i efterföljande prövningar genom att ange tydliga huvudprinciper för bebyggelsevariation och säkra att det samspelar harmoniskt och bildar en estetisk helhet även om området genomförs i etapper (hänsynen till intresset av en god helhetsverkan enligt 2 kap 6 § PBL).

Programförslagets intentioner för kvartersbebyggelse bör kompletteras med ett mer konkret resonemang kring gestaltningsprinciper för att skapa fasadvariation, bebyggelse typologier, taklandskap, balkonger, parkering med mera.

Bebyggelsetypologier behöver beakta särskilt vind -och solförhållanden samt värmestress i ett sammanhang för hela planområdet. En genomtänkt disponering av byggnader och byggnadshöjder på kvartersmark kan bidra till att skapa gott mikroklimat och kvalitativa offentliga mötesplatser och kvartersgårdar. Luleås nordliga breddgrad gör att solen står lågt under hela året, något som ska tas hänsyn till i planeringen av ny bebyggelse (text från programförslaget).

Kommentarer: Synpunkten noteras. Planprogrammet har behandlat arkitektur och gestaltningsfrågor som en integrerad och central del av arbetet under hela arbetsprocessen. Ett separat gestaltningsprogram har inte upprättats då planprogrammet hanterar arkitektoniska- och stadsbyggnadsfrågor i den utsträckning som bedömts lämpligt detta skede. Programförslaget bygger på en bred och iterativ stadsanalys som inkluderat både program- och närområdet, Luleås historiska stadsplan, infrastrukturella och topografiska förutsättningar, solstudier och möte med befintlig stadsstruktur. Planprogrammet kompletteras med bebyggelseanalysen av befintlig innerstadsstruktur som legat till grund för den föreslagna utformningen av Östra strandens kvarter.

Utöver detta inkluderar planprogrammet resultaten från trygghetsvandringar, flertalet platsbesök samt analyser/förslag från gymnasieungdomar, vilket finns sammanfattat i kapitlet "Förutsättningar". Planprogrammet inkluderar riktlinjer och ställningstaganden avseende arkitektoniska frågor såsom: bebyggelseskala, volym och typologi; kvartersstruktur; hantering av bottenvåningar; behov av anpassning till kulturmiljö; hantering av gränser mellan offentligt/privat; övergripande fasaduttryck (slutenhet/öppenhet; vertikalitet; variation; entréplaceringar); siktlinjer, vyer och orienterbarhet; gaturum och rörelseflöden; med mera.

Detta redovisas dels främst i kapitlet "Karaktärsområden" (sida 46-65 i programhandlingen), dels i programförslagets beskrivning av "Bebyggelse", "Grön- och blåstruktur", "Torg och offentliga platser". I kommande detaljplaner ser kommunen att det kan finnas behov av gestaltningsprogram för karaktärsområdena som behandlar arkitektur i en mer detaljerad skala, exempelvis gällande taklandskap, material, kulörer, balkonger, anpassning till kulturmiljö, med mera.

Friyta på kvartersgårdar

Friyta föreslås till en fjärdedel av BTA för bostäder. Det är bra och tydligt med kvantitativt mål, men det saknas resonemang och beskrivning hur detta ska uppnås och på vilket sätt det kan säkras. Några föreslagna nya kvarter redovisar parkering i två plan på innergårdar. Resonemang på hur parkering och kvartersgård ska samordnas saknas dock.

Kvalitativa kvartersgårdar behöver definieras. Rekommendationer för minsta kvalitativa egenskaper med särskild beaktande av kvartersgårdens sociala värden saknas.

Rekommendationer för bedömning av kvalitativa kvartersgårdar samt principer för samordning av kvartersgårdens friyta och kraven på kvartersgården för komplementfunktioner så som cykelparkering, avfallshantering, lastning och angöring behövs.

Kommentar: Synpunkten noteras. Planprogrammet föreslår att friyta motsvarar en sjättedel av bruttototalarea för bostäder. Planprogrammet uppdateras för att förtydliga kommunens bedömning och principer av vad "kvalitativa bostadsgårdar" innebär.

Parkering

Programförslaget föreslår att parkeringsbehov för bil ska hanteras genom att anlägga uppsamlade parkeringsgarage inom vissa kvarter. Länsstyrelsen ser att det skulle kunna finnas risk att uppsamlade parkeringsgarage i vissa kvarter skulle kunna riskera att försvåra för små byggaktörer eller byggemenskaper beroende på hur de kvartersgemensamma lösningarna ekonomiskt och projektmässigt då kan behöva samordnas tidsmässigt. Om det i praktiken då krävs att alla kvarter som delar parkeringslösning genomförs samtidigt skulle det kunna leda till att en byggaktör behöver ha ekonomi för att genomföra två eller flera kvarter, vilket riskerar att tränga ut små aktörer och byggemenskaper.

Huvudprinciper för hur behov av cykelparkering ska tillgodoses saknas. Detta är särskilt viktigt i kvarter med hög exploateringsgrad där innegårdar och trottoarer längs med gatufasader tenderar att nyttjas för uppställning/parkering av cykel, moped, elsparkcyklar och dylikt.

Det saknas även resonemang för övergripande samordning hur behov av parkering för rörelsehindrade och hemtjänst ska tillgodoses.

Kommentarer: Synpunkten noteras. I planprogrammet har kommunen redovisat parkering på ett översiktligt sätt för bil och cykel. Beräkningar av parkeringsbehovet har inkluderat bil och cykel, samt tagit höjd för parkeringsplatser för rörelsehindrade i gatusektioner. Utifrån dessa beräkningar bedömer kommunen att det finns ytor för att inrymma behovet för parkering. Kommande detaljplaner kommer innefatta en fördjupad strategi av hur parkeringar ska hanteras och samordnas. Hur parkeringsplatserna ska utformas bedöms inte relevant att preciseras i planprogrammet då det hör ihop med strategi för parkering, utbyggnadsordning för området, slutgiltig exploateringsgrad och utformning, vilket ingår att utreda i detaljplaneprocessen. Kommunen anser precis som Länsstyrelsen att det är viktigt att beakta parkeringsfrågan för att möjliggöra även för mindre byggaktörer. Det finns flera sätt att ta hänsyn till detta vilket ska hanteras vidare i kommande planskede.

Barn och unga

Trygghet, tillgänglighet och jämlikhet behöver även beaktas under genomförandetiden som kan bli lång. Området kommer att byggas i etapper vilket för befintliga och nyinflyttade innebär att bo med en byggarbetsplats som granne.

Kommentar: Synpunkten noteras. Planprogrammets kapitel "Konsekvenser" förtydligas med ett tillägg om att trygghet, tillgänglighet och jämlikhet behöver beaktas även under genomförandetiden.

Grönstruktur

Genomförandet av programförslaget innebär att tillgång till gröna ytor på centrumhalvön minskar i relation till antalet invånare. Då antal personer per m² grönyta bedöms öka avsevärt innebär detta högre slitage och behov av underhåll.

Park och delar av grönstrukturen tenderar att nyttjas som tillfälligt och permanent upplag för snön under vintertid, denna aspekt behöver beaktas inte minst med hänsyn till att snö från snöröjning är att betrakta som avfall.

Kommentarer: Synpunkten noteras. Programförslaget innebär att tillgången på grönytor ökar, främst genom en förbättrad tillgänglighet men även tillskapande av nya grönytor. På Östra stranden föreslås ett nytt parkområde längs med strandlinjen som blir tillgängligt för allmänheten, vilket området inte är idag. Reducering av grönyta sker endast i järnvägsparken, som idag har mycket låg nyttjandegrad och sociala kvalitéer. Programförslaget innebär att främja kvalité och ökad användning av järnvägsparken.

I och med att programförslaget bedöms kunna medföra en ökning med 3000-4000 nya invånare innebär det att andelen grönyta per invånare minskar på totalen då hela Centrumhalvön inräknas. Planprogrammets uppdrag inkluderar dock inte att hantera eller tillgodose hela centrumhalvöns tillgång på offentliga parkmiljöer. Detta bedöms lämpligare att hantera i exempelvis en fördjupad översiktsplan.

Programförslaget inkluderar däremot en ökning av större, sammanhållna parkområden som ökar grönyternas användbarhet och kvalitéer genom att anslutas till torg, vattnet och/eller en strandpromenad. Programförslaget bidrar även till att knyta ihop ett idag avbrutet rekreationellt stråk runt Skurholmsfjärden (Hälsans stig). Tillgängliggörandet av strandområdet innebär också att hela Skurholmsfjärden öppnas upp som en offentlig park/rekreationsyta på ett mer tillgängligt sätt, särskilt när fjärden är istäckt under vinter. Programförslaget innebär också att samtliga nya boende har under 300 meters avstånd till ett större, sammanhängande parkområde, utöver tillgång till bostadsgårdar. Planprogrammet bedöms därmed innebära mycket goda förutsättningar för höga sociala, trivselmässiga och rekreativa kvalitéer inom området.

Länsstyrelsens synpunkter enligt annan lagstiftning

Det bör upprättas en masshanteringsplan för hela programområdet, helst en för hela Luleå stad, om det inte redan finns.

Kommentar: Synpunkten noteras. Massahantering är en aktuell fråga för kommunen som inte kommer hanteras avgränsat i programområdet, utan på ett kommunövergripande plan.

Undersökning om betydande miljöpåverkan

Kommunen bedömer att genomförandet av efterföljande detaljplan/detaljplaner kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning.

En strategisk miljöbedömning ska göras och samråd ska hållas med Länsstyrelsen om miljökonsekvensbeskrivningens avgränsning och omfattning.

Lantmäteriet

Lantmäteriet rekommenderar att kommunen bestämmer sig tidigt i planprocessen om kommunal eller enskilt huvudmannaskap ska gälla i kommande detaljplan, eftersom det har stor påverkan på hur planen ska genomföras.

Lantmäteriet informerar om fastighetsgränsernas lägesosäkerhet och att behov av kontrollmätningar kan uppstå om fastighetsgränser ska användas för lägesplacering av planbestämmelser i kommande plankartor.

Lantmäteriet ser inte om planprogrammet tar ställning till om det ska ingå i kommunalt verksamhetsområde för vatten- och avlopp, eller om det ska lösas genom gemensamhetsanläggningar eller enskilda anläggningar.

Lantmäteriet informerar att om exploateringsavtal ska användas för planens genomförande ska kommunen i samrådsskedet redovisa avtalets huvudsakliga innehåll i planbeskrivningen. Lantmäteriet har vid samrådet en roll att ge råd om exploatörens åtaganden förefaller vara för omfattande i förhållande till reglerna i 6 kap. 40–42 §§ PBL.

Kommentarer: Yttrandet noteras och kommunen tar med informationen till detaljplaneskedet. Utgångspunkten i planprogrammet är att gator, parker och andra offentliga ytor har kommunalt huvudmannaskap, men detta kommer hanteras vidare i detaljplaneskedet. I samband med detaljplanearbetet kommer kommunen se över berörda fastighetsgränser ansöka om fastighetsbestämning där så bedöms nödvändigt. Kommunen avser upprätta exploateringsavtal för områden som ägs av extern fastighetsägare. Exploateringsavtal tecknas inte i planprogramsskedet.

Vid ett genomförande av planprogrammet kommer de delar av programområdet som inte är anslutna till kommunalt verksamhetsområde för vatten och avlopp samt dagvatten att anslutas. Detta finns beskrivet på sida 94 i samrådsversionen av planprogrammet, i kapitlet "Förutsättningar" under rubriken "Teknisk försörjning".

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket har inga synpunkter på planprogrammet. Sjöfartsverket ser positivt på att småbåtstrafiken i Svartholmskanalen och på Skurholmsfjärden anses vara en tillgång och ska bevaras. Vid förändringar av Svartholmskanalen lyfts vikten av fortsatt tillgänglighet och sjösäkerhet för båttrafiken, som tillräcklig bredd, vattendjup samt höjd under broar. Kommunen bör överväga behovet av till exempel tillfälliga förtöjningsplatser för småbåtar längs Östra stranden så att framtida detaljplaner, om behovet finns, kan medge sådana.

Kommentarer: Yttrandet noteras. Kommunen delar bedömningen att Svartholmskanalen har en viktig funktion avseende både tillgänglighet för småbåtstrafiken och ekologisk funktion. Kommunen är även medveten om att det finns behov att så småningom göra åtgärder för att förbättra säkerheten och framkomligheten i kanalen. Det finns idag förtöjningsplatser för småbåtar runtom Skurholmsfjärden och kommunen tar med förslaget om att möjliggöra för fler lägen i anslutning till programområdet som en utredningsfråga för detaljplaneskedet.

Trafikverket

Trafikverket ser att planprogrammet beaktat att någon färdig järnvägsplan eller projektering inte finns framtagen för Norrbotniabanan, vilket är viktigt. Trafikverket anser att planprogrammet kan beakta ett broalternativ för Lulsundsgatan ur dagvatten- och

skyfallshantering och att det är positivt att det avses utredas vidare i fortsatt arbete med detaljplaner. Trafikverket ser behov av en mer detaljerad utredning avseende avledning till recipient, nya ledningsstråk och passager av järnvägen.

Trafikverket förutsätter att utredningar avseende buller och vibrationer, risk för olyckor och närhet till transportled för farligt gods ska föreslå erforderliga åtgärder för att klara riktlinjer för buller från både järnvägstrafik samt om det finns risk för lågfrekvent buller. Vid behov av spårnära bullerskydd ska dess placering ske i samråd med Trafikverket och kostnader, uppförande samt utformning med mera ska hanteras genom avtal med Trafikverket.

Trafikverket lyfter även risken för obehörigt spårbeträdande. Eventuella åtgärder för att minimera risken behöver hanteras i fortsatt arbete med framtagande av detaljplaner.

Vid anläggning av park eller träd i närheten av Trafikverkets anläggningar förutsätter Trafikverket att man säkerställer underhållet av dessa och samråder planeringen med Trafikverket.

Kommentarer: Yttrandet noteras och kommunen tar vidare informationen till detaljplaneskedet. Kommunen delar Trafikverkets bedömning om att teknisk försörjning behöver utredas fördjupat i det fortsatta planeringsarbetet och att detta arbete behöver samordnas med Trafikverkets pågående järnvägsplan för Norrbotniabanan samt projekteringen av Luleå C etapp 1 och 2.

Kommunen ser positivt på en fortsatt dialog med Trafikverket avseende buller, vibrationer, risk för olyckor och närhet till transportled för farligt gods för att diskutera möjliga åtgärder, kostnadsfördelning och genomförande. I samband med fortsatt planering ser även kommunen vikten av fortsatt samverkan kring utformning av stationsnära åtgärder, såsom instängsling. Detta för att hitta en god helhetslösning som dels minimerar risker för obehörigt spårbeträdande och risk för människors liv och hälsa, dels som bidrar till att skapa goda flöden och orienterbarhet till stationen samt en stadsmässig och attraktiv miljö.

Kommunen tar gärna emot information om vilka riktlinjer som finns att beakta vid anläggning av parkytor och/eller träd i närheten av Trafikverkets anläggning.

Försvarsmakten

Detaljplaneprogrammet ligger inom påverkansområden för totalförsvarets militära del. Nedan listas påverkansområden som planen berör:

- Detaljplaneprogrammet ligger inom påverkansområden väderradar tillhörande väderradar Luleå, TM099, vilket är ett utpekat område av riksintresse för totalförsvarets militära del enligt 3 kap 9 § andra stycket miljöbalken.
- Detaljplaneprogrammet ligger inom MSA-område tillhörande Luleå/Kallax flottilflygplats, TM0073, vilket är ett utpekat område av riksintresse för totalförsvarets militära del enligt 3 kap 9 § andra stycket miljöbalken.
- Detaljplaneprogrammet ligger inom stoppområde för höga objekt tillhörande Luleå/Kallax flottilflygplats och Junköns skjutfält TM0073, vilket är ett utpekat område av riksintresse för totalförsvarets militära del enligt 3 kap 9 § andra stycket miljöbalken.
- Detaljplaneprogrammet ligger inom område med särskilt behov av hinderfrihet tillhörande Junkön skjutfält, TM0073, vilket är ett utpekat område av riksintresse för totalförsvarets militära del enligt 3 kap 9 § andra stycket miljöbalken.

Försvarsmakten bedömer att detaljplaneprogrammet i sin nuvarande utformning inte riskerar att påtagligt skada riksintressen för totalförsvarets militära del.

Kommentarer: Yttrandet noteras.

Närboende och privatpersoner

Privatperson 1 (boende på Östermalm)

Yttrandet är positivt till planprogrammets innehåll och ambitionen att utveckla vattenområdet i stort, men uttrycker oro över ökad trafikbelastning på Östermalm och kringliggande gatunät. Särskilt lyfts oro för belastningen på Lulsundsgatan, Backgatan och Prästgatan samt köbildning vid busshållplatser. Synpunktslämnaren efterfrågar även ett attraktivt och levande strandstråk som gärna kopplas samman med Hälsans stig.

Kommentarer: Synpunkten noteras. Planprogrammet föreslår två vägar in till Östra stranden. Den ena är via den befintliga gatan Sundsbacken, som nås via Lulsundsgatan eller Backgatan. Utöver detta föreslås även att en ny väg ansluter till Östra stranden från söder, så att man når området från två håll och därmed minskar belastningen på gatorna norr om programområdet. Exakt hur den nya gatan ska anslutas är inte fastställt utan avses utredas vidare i detaljplaneskedet. Syftet med en ny väg från söder är att skapa bättre tillgänglighet till och från Östra stranden och att avlasta vägnätet norr om området. Trafikpåverkan och vägnät kommer att fortsätta utredas i detaljplaneskedet.

Planprogrammets intentioner för strandstråket är att skapa ett parkområde längs med vattnet som erbjuder platsbildningar i vissa lägen och knyts samman med Hälsans stig. Den slutgiltiga och detaljerade utformningen bestäms längre fram, i samband med detaljplanering och projektering av området.

Privatperson 2 (boende på Skurholmen)

Yttrandet lyfter att planprogrammet innehåller spännande planer och vill göra ett medskick om att underhållet av Skurholmsfjärden behöver tas med i planprogrammet. Behovet av rensning av sly och liknande lyfts som viktigt för att det ska vara trevligt att vistas runt fjärden och att de senaste 5 åren har upplevts ha ett bristande underhåll med mycket uppväxt av sly som resultat.

Kommentarer: Synpunkten noteras. Ansvar för underhåll av den kommunala marken kring befintligt strandområde runt Skurholmsfjärden hanteras inte inom planprogrammet.

Privatperson 3 (boende på Lulsundet)

Yttrandet lyfter vikten av en tydlig och säker utformning av gång- och cykelstråk, med separering mellan gående och cyklister samt tillräcklig bredd för två cyklister att mötas på cykelbanan. Vidare föreslås åtgärder för att stärka kopplingen mellan planområdet och stadskärnan, bland annat genom att begränsa biltrafikens möjligheter att korsa Storgatan. I yttrandet efterfrågas även ett uppvärmt och säkert cykelgarage med flexibla betalningslösningar.

Kommentarer: Synpunkten noteras. Planprogrammet föreslår att huvudcykelstråken ska utformas med separerade ytor för gående och cyklister, vilket illustreras i principsektionerna på sida 34 och 36 i planprogrammet. Föreslagen bredd på cykelbanor längs huvudcykelstråken är tillräckligt bred för att två cyklister ska kunna mötas. Planprogrammet föreslår även att ett inomhusgarage för cyklar ska finnas i kvarteret norr om den nya centralstationen, vilket illustreras i Bild 17 på sida 33.

Kommunen bedömer att en biltrafikens möjlighet att korsa Storgatan inte har någon påverkan på cyklisternas framkomlighet längs huvudcykelstråken. Däremot bedöms det finnas behov av ett övergångsställe vid Storgatans förlängning, för att främja fotgängares framkomlighet till den nya centralstationen. Hela Prästgatan är en viktig bussgata för både regional- och lokaltrafiken och behöver fortsatt kunna användas för genomfart.

Privatperson 4 (boende på Björkskatan)

Yttrandet lyfter en önskan om att ha kvar Floras kulle som den är idag för att värna om grönområden. Vidare lyfts önskan om trevliga promenadstråk, att bebyggelse ska begränsas till 3-4 våningar och gärna byggas i trä. "Fyrkantiga betonghus" beskrivs som tråkiga.

Kommentarer: Synpunkten noteras. Floras kulle avses bevaras som grönområde och parken föreslås få fler inslag som bjuder in till vistelse och aktivitet. Planprogrammet föreslår att delar av järnvägsplanen ianspråk tas för att skapa en effektiv bytesnod för tåg- och busstrafik, samt för att möjliggöra för bebyggelse som kan bidra till att aktivera stationsområdet. Planprogrammet föreslår även att en ny park och strandstråk anläggs längs med Skurholmsfjärden som knyter ihop Hälsans stig. Totalt sett innebär programförslaget att mängden grönytor ökar inom programområdet.

Avseende byggnadshöjder föreslås hus med 4–5 våningar mot Skurholmsfjärden samt mot Storgatan. Mot järnvägen föreslås lite högre hus, generellt upp till 6 våningar, för att husen ska bidra till att avskärma järnvägsbuller från bostadsgårdarna. Ett höghus föreslås uppföras på Östra stranden och intill Hertsöleden på cirka 12-15 våningar. Kommunen bedömer att den totala exploateringsgraden och kvartersutformningen i programförslaget är i likhet med innerstadens stadsstruktur, vilket bedöms bidra positivt till att knyta ihop staden från västra till östra sidan av järnvägen.

Konstruktions- och fasadmateriäl på tillkommande bebyggelse hanteras inte i planprogrammet. Mer fördjupad hantering av framtida byggnaders gestaltning sker i fortsatt arbete med detaljplanläggning för att säkerställa god färg- form- och materiälverkan (8 kap. 1 § plan- och bygglagen) och att kravet på god helhetsverkan uppfylls (2 kap. 6 § plan- och bygglagen).

Privatperson 5 (boende på Kronan)

Den yttrande föreslår en rakare och GC-förbindelse i Storgatans förlängning, exempelvis genom en bro över Prästgatan, för att skapa en kortare och rakare ramp. Vidare framförs att delar av kvarteret Loet bör utvecklas till ett centralt torg från Storgatan till Skeppsbrogatan i stället för att bebyggas fullt ut. Synpunktslämnaren efterfrågar även att terminalen för regionbussar utformas med inomhusvänthall och perronglösning liknande den i Umeå.

Kommentarer: Synpunkten noteras. Under planeringsarbetet har olika alternativ av en ny passage över/under järnvägen studerats, bland annat två där gång- och cykelbron skulle gå över Prästgatan och landa på dess västra sida. Konsekvenserna av en sådan utformning skulle innebära en längre ramp som tar större yta i anspråk, antingen på Storgatan eller Floras kulle, vilket bedöms innebära en negativ påverkan på stadsmiljön. En sådan lösning innebär också att cyklister som ankommer från norr eller söder längs Prästgatan (huvudcykelstråk) inte kan ansluta direkt till cykelbron. I stället skulle dessa behöva korsa Prästgatan och cykla en omväg för att ta sig upp på bron. Av den anledningen har kommunen bedömt att ett sådant alternativ inte är lämpligt. Programförslaget gång- och cykelbro är utformad så att cykelrampen landar innan den möter Prästgatan. Detta bedöms både skapa ett bättre cykelflöde och att ingen negativ påverkan uppstår i stadsmiljön längs Storgatan eller Floras kulle.

Kommunens bedömde till samråd att inte föreslå en torgyta på kvarteret Loet då Floras kulle redan erbjuder en offentlig parkmiljö i närområdet, samt att planprogrammet föreslår nya torgbildningar i

andra lägen. Utifrån Länsstyrelsens och flera privatpersoners samrådssynpunkter har kommunen sett över frågan på nytt ur ett bredare perspektiv. Centrumhalvön har en stadsstruktur som inte inrymmer några urbana torg utöver Köpmantorget, vilket är ovanligt för en stadsstruktur av Luleås storlek och karaktär. Detta kan delvis härledas till att stadens huvudsakliga torg enligt den historiska stadsplanen som format Luleå, är belägen på kvarteret Loet. Torget på Loet fyllde denna funktion under många år och gav rum åt de offentliga aktiviteter som annars saknar en plats i staden, exempelvis för möten, utställningar, evenemang, torghandel, med mera. När Loet blev bussterminal byggdes denna funktion bort och har inte ersatts av någon ny plats. I granskningsversionen av den fördjupade översiktsplanen för Centrum, "Utvecklingsplan Centrum", studerades behov av platsbildningar för hela centrumhalvön. Där pekades Loet ut som en plats för ett nytt urbant torg. Mot detta som bakgrund har kommunen gjort en ny bedömning och reviderat programförslaget så att kvarteret Loet ska inrymma ett urbant torg i kvarterets sydvästra hörn. Torget blir på så sätt både solbelyst, väl inramat av bebyggelse som kan bidra till aktivitet på torget och i anslutning till Storgatan, stadens handelsstråk. Det tillskapar även en funktion som mellanstor mötes- och evenemangsplats i innerstaden som i nuläget saknas.

Kommunen har studerat möjligheten att utforma bussterminalen på liknande sätt som den yttrande föreslår (sågtandsuppställning). På grund av landskapets höjdförhållanden och det smala utrymmet mellan järnvägen och Prästgatan finns inte tillräckligt stor yta för att skapa en funktionell lösning med den typen av bussuppställning. Kommunen bedömer även att en sågtandsuppställning skulle innebära en betydande barriärverkan mellan stationsområdet och stadsstrukturen på ett negativt sätt. Det skulle innebära en långsträckt byggnadskropp som skärmar av och att bussarnas körytor måste stängslas in, vilket alltid krävs vid en sådan terminallösning av säkerhetsskäl.

Privatperson 6 (boende i Skellefteå)

Den yttrande är starkt kritisk till den föreslagna gång- och cykelbron i Storgatans förlängning och menar att dess lutning och skarpa kurvor riskerar att försämra framkomligheten för cyklister. I stället föreslås en passage genom eller under stationsområdet, med hänvisning till lösningar vid Umeå centralstation och Uppsala C som goda exempel.

Kommentarer: Synpunkten noteras. Under planeringsarbetet har olika alternativ av en ny passage över/under järnvägen studerats, bland annat en underpassage för gång- och cykeltrafik, med hänsyn till landskapets höjdförhållanden och Trafikverkets valda spårprofil (höjd på spåren). En tunnel under järnvägen hade inneburit att gång- och cykelbanan skulle få en ännu brantare lutning, som inte är tillgänglig för rullstolsburna och som upplevs obehaglig för cyklister, eller att ramperna skulle få ännu fler, skarpa svängar än vad broalternativet innebär. Kommunen har utifrån detta landat i bedömningen att det är det mer fördelaktigt att anlägga en brolösning för den nya gång- och cykelpassagen än att anlägga en tunnel under spåren.

Privatperson 7 (boende på Malmudden)

Den yttrande är kritisk till planprogrammets föreslagna exploateringsgrad och anser att det skulle medföra en överexploatering av Centrum. Man ser hellre att det byggs på andra platser i kommunen, billigt och för studenter och ensamstående. Vidare uttrycks oro kring framkomlighet för gång- och cykeltrafik under rivning och nybyggnationen av Malmuddsviadukten. Den yttranden lyfter att hen ogillar planprogrammet, men antar att det kommer klubbas igenom ändå. Det lyfts även en frågeställning om varför kommunen avser att ta bort spår, samtidigt som det ska bli mer tågtrafik. Att vattnet bevaras lyfts som

önskvärt i stället för att fylla ut, och den yttrande uttrycker även oro för höga kostnader och hur mycket skattemedel det kommer kräva.

Kommentarer: Synpunkten noteras. Kommunens översiktsplan "Vision Luleå 2040" som beslutades 2021 anger inriktningen för hela kommunens utveckling. Översiktsplanen anger att kommunen ska verka för fler bostäder och lokaler i Centrum genom förtätning. Stadsbygdens förtätning ska prioriteras, då den har en mycket stor betydelse för det långsiktiga behovet av bostäder och är därför ett starkt allmänt intresse. Översiktsplanen anger specifikt att planprogramsområdet ska omvandlas till en tätbebyggd stadsdel med en blandning av bostäder och arbetsplatser, där vissa högre byggnader kan tillåtas förekomma. Utöver detta område sker planering för bostäder i många andra delar av kommunen som innebär en variation av bostadstyper i Luleå. Alla pågående detaljplaner återfinns på Luleå kommuns hemsida. Kommunen bedömer att planprogrammet är utformat i enlighet med översiktsplanen och att den övergripande exploateringsgraden är lämplig.

Malmuddsviaduktens ombyggnation sköts av Infrastruktur- och serviceförvaltningen på Luleå kommun. Under rivning och nybyggnation av Malmuddsviadukten kommer gång- och cykeltrafiken att omledas. Hur omledningen ska gå till är inte fastställt men kommer att kommuniceras ut närmare byggstart (2028). Vid ytterligare frågor, kontakta infrastruktur@service.lulea.se.

Planprogrammet är ett vägledande underlag för fortsatt detaljplanering och utgör inte ett juridiskt bindande beslut. Plan- och bygglagen innehåller således ingen rätt att överklaga beslut om planprogram. Eventuell överprövning kan först ske när kommunen senare fattar beslut om att anta en detaljplan enligt 13 kap. PBL. Under detaljplaneprocessen går det också att lämna synpunkter under samråd och granskning.

Som svar på frågan om järnvägsspår så ansvarar Trafikverket för ombyggnation av spårområdet, för att bland annat tillgänglighetsanpassa plattformar, byta ställverk och göra förberedelser inför Norrbotniabanan. Utöver detta arbetar Trafikverket med att ta fram en järnvägsplan för Norrbotniabanan, som kommer innebära en ökad kapacitet för person- och godstågstrafik. De spår som föreslås rivas är stickspår på Östra stranden som tidigare använts för sidofunktioner till järnvägen som har omlokalisats. Utöver detta ska personvagnsuppställningen rivas och flyttas till en ny plats. Åtgärderna som sker längs järnvägen syftar till att öka dess kapacitet och funktion både för person- och godstrafik. För mer information om Trafikverkets projekt för järnvägen, besök Trafikverkets webbsida eller kontakta Trafikverket.

Vattnet i Skurholmsfjärden kommer att bevaras i stor utsträckning och genom planprogrammet ge bättre tillgänglighet för allmänheten att nå vattnet och ta sig runt hela Skurholmsfjärden. Motivet till att fylla ut mark är för att möjliggöra fler bostäder i ett läge som är i direkt anslutning till en framtida nod för regional och nationell kollektivtrafik. Detta bedöms vara av betydande allmänt intresse och i enlighet med översiktsplanens inriktning. Fortsatta utredningar kommer att genomföras i detaljplaneskedet för att bedöma lämplighet och genomförbarhet i enlighet med gällande lagstiftning.

Utformningen av programmet har konsekvensbedömts löpande under arbetets gång bland annat med hjälp av en grov kostnadsbedömning och exploateringskalkyl för området. Detta arbete kommer att fördjupas under det fortsatta planeringsarbetet. Programområdet omfattar såväl kommunal som statlig och privat mark, och ett genomförande av planprogrammet förutsätter ett flertal separata beslut och prövningar. För kommunens del kan utvecklingen innebära både kostnader och intäkter.

Kostnaderna kan exempelvis bestå av iordningställande av allmänna platser och infrastruktur samt investeringar för att samla transportslag. Kommunen får intäkter genom exempelvis markförsäljning och ersättning för exploateringskostnader via exploateringsavtal samt framtida skatteintäkter.

Planprogrammet visar kommunens övergripande inriktning och redovisar inte den samlade ekonomin. Ekonomiska konsekvenser och finansiering kommer att utredas och hanteras vidare i kommande planering och i samband med framtida politiska beslut.

Privatperson 8 (närboende)

Yttrandet föreslår att programförslaget ska inrymma en hundrastgård som komplement till den som finns på västra sidan av centrumhalvön vid Dykab. Förslaget motiveras med att det skulle underlätta för hundägare och skapa en öppen yta gentemot ny bebyggelse.

Kommentarer: Synpunkten noteras. Luleå kommun har riktlinjer för hundrastgårdar som antogs 2023 och som gäller tills vidare. I riktlinjerna anges tänkbara områden för hundrastgårdar för kommunen, där platsen vid Dykab pekas ut som tänkbar plats för hundrastgård i Centrum. I programområdet finns inga utpekade platser för en hundrastgård och avses därför inte tas med i vidare planering. Däremot föreslår programområdet att ett nytt parkstråk ska anläggas längs Skurholmsfjärdens strand som allmänheten, inklusive hundägare, kan nyttja.

Privatperson 9 (arbetar i närområdet)

Yttrandet lyfter en oro för att ett genomförande av planprogrammet kommer leda till brist på parkeringsplatser för de som arbetar inom fastigheterna Östermalm 6:9 och Östermalm 6:20. Den yttrande önskar att kommunen redovisar hur parkeringsbehovet för befintliga verksamheter ska säkerställas inom ramen för det fortsatta planarbetet.

Kommentarer: Synpunkten noteras. Översiktsplanen anger att fastighetsägare ansvarar för att lösa behovet av parkering för cykel och bil på egen fastighet. Idag finns parkering för fastigheterna Östermalm 6:9 och Östermalm 6:20 delvis på fastigheten Järnvägen 100:4. Verksamheterna inom fastigheterna Östermalm 6:9 och Östermalm 6:20 omfattas av detaljplan PL491 som beslutades 2022. Enligt då gällande parkeringsnorm och gröna parkeringsköp krävdes det i detaljplanen att exploitören skulle iordningsställa 85 bilparkeringsplatser samt att exploitören skulle införa en parkeringspolicy, resepolicy eller grön resplan för sina anställda, att parkeringarna skulle vara avgiftsbelagda samt att möjliggöra för anställda att nyttja tjänstecyklar och omklädningsrum med dusch på kontoret. I detaljplanen redovisas att det är möjligt att inrymma parkeringsbehovet inom den egna fastighetsmarken och därför bedöms inte frågan relevant att hantera i planprogrammet. Finns intresse från närliggande fastighetsägare att eventuellt iordningsställa nya parkeringsplatser inom planprogrammet som servar kringliggande fastigheter får det hanteras genom dialog och avtal mellan respektive fastighetsägare och hanteras i kommande detaljplaneläggning.

Privatperson 10 (Luleå)

Den yttrande föreslår att en gång- och cykelanslutning mellan Malmudden och Östra stranden anläggs från Malmuddsviaduktens befintliga brofäste, för att stärka kopplingarna mellan områdena samt binda samman befintliga motions- och rekreationsstråk.

Kommentarer: Synpunkten noteras. Gång- och cykelbron Malmuddsviadukten kommer att rivas och ersättas med en ny brokonstruktion över järnvägen, så att fortsatt förbindelse finns mellan Malmudden-Centrum. Hälsans stig/Blodomloppen avses även att knytas ihop från Malmudden till Östra stranden, vilket redovisas i mobilitetskartan på sida 35 av planprogrammet.

Privatperson 11 (närboende)

Den yttrande efterfrågar förtydliganden kring trafiklösningar och gatutyper inom resecentrumområdet, särskilt avseende Hermelinsgatan och anslutningen till kvarteret Loet via Storgatan. Vidare framförs synpunkter om behovet av välplacerade cykelparkeringar,

inklusive platser för specialcyklar, samt en översyn av kapaciteten för biluppställning med hämta/lämna-funktion vid stationen, då 7-8 anses för få. Den yttrande lyfter även vikten av väderskyddade förbindelser mellan resecentrumets olika delar, ett mer arkitektoniskt ambitiöst stationshus samt en tydligare roll och integrering av det befintliga stationshuset i det framtida resecentrumet.

Kommentarer: Synpunkten noteras. Så som yttrande påpekar ska inte hela Hermelinsgatan vara öppen för genomfartstrafik. Hur Storgatan trafikeras är inte fastställt utan hanteras vidare i efterföljande skeden. Mobilitetskartan justeras.

Inomhusparkeringar för cykel föreslås anordnas i kvarteret norr om den nya stationsbyggnaden. Detta utesluter dock inte att fler cykelparkeringsplatser uppförs utomhus längs med sidoplattformen.

Planprogrammet utgår från Regionala kollektivtrafikmyndighetens kvalitetssäkring av dimensionering av Resecentrum, där 8 platser för hämta/lämna anges som behov.

Det befintliga stationshuset föreslås användas för annan verksamhet i framtiden som kan skapa liv och rörelse i området för att öka tryggheten. Det föreslås inte användas som ett stationshus. Längs med plattformar föreslås plattformstak finnas för att ge väderskydd längs sträckorna till det nya stationshuset. Plattformsovergången föreslås vara väderskyddad.

Visualiseringarna och ritningarna över stationshusets arkitektur och utformning är tidiga förslag för att visa exempel på hur en ny station kan se ut för att skapa önskvärda funktioner i resenärsmiljön. Gestaltningen av det nya stationshuset kommer att hanteras vidare i det fortsatta planeringsarbetet, inklusive frågan om en arkitekturtävling för stationsbyggnaden skulle kunna vara möjlig att genomföra.

Privatperson 12 och 13 (boende i Svartösten)

Yttrandena sammanfattas då de berör samma fråga. En positiv inställning till planprogrammet uttrycks generellt, men de yttrande har frågor om cykelparkeringar och hur dessa ska hanteras för en ökad trygghet och säkerhet. Problem med cykelstölder vid den befintliga stationer lyfts samt behovet av att kunna parkera sin cykel säkert vid stationen under tiden man är bortrest. Olika tekniska system såsom kameraövervakning och identitetskontroll för passage till låsta cykelrum föreslås.

Kommentarer: Synpunkten noteras. Inomhusparkeringar för cykel föreslås anordnas i kvarteret norr om den nya stationsbyggnaden. Planprogrammets förslag om en mer samlad bytesnod, fler verksamheter och bostäder i området innebär att större flöden av människor förväntas röra sig i området, vilket bedöms skapa bättre förutsättningar för säkerhet och trygghet än i dagsläget, då järnvägsstationen ligger avskilt och är relativt obefolkat stora delar av dygnet. Trygghet och säkerhet kommer att beaktas i fortsatt planering och genomförande.

Privatperson 14 (boende i Umeå)

Den yttrande lämnar förslag på att initiera en förstudie om energibaserad stadsutveckling och en energibaserad genomförandemodell för programområdet.

Kommentarer: Synpunkten noteras. Planprogrammet behandlar i huvudsak övergripande förutsättningar, markanvändning, struktur och utvecklingsprinciper samt övergripande konsekvensbeskrivning. Någon särskild inriktning eller förstudie av en energibaserad genomförandemodell ingår inte inom ramen för det aktuella planprogramsarbetet. Frågor om energiförsörjning och energieffektivitet kommer dock att beaktas i det fortsatta arbetet där så är relevant.

Privatperson 15 (närboende)

Den yttrande är kritisk till den föreslagna förtätningen i centrum och uttrycker oro för ökad trafikbelastning, trängsel och buller. Vidare framförs synpunkter om att ny bebyggelse bör hålla högre arkitektonisk kvalitet samt att befintliga grönområden i centrum bör bevaras. Synpunktslämnaren anser att ny bebyggelse i större utsträckning bör lokaliseras till andra områden nära centrum, exempelvis området kring Coop Arena där bilhandlare och andra verksamheter i stället kan flytta till Storheden. Det lyfts även oro för störningar under byggtiden samt negativa konsekvenser för boendemiljö och fastighetsvärden.

Kommentarer: Synpunkten noteras. Kommunens översiktsplan "Vision Luleå 2040" som beslutades 2021 anger inriktningen för hela kommunens utveckling. Översiktsplanens anger att kommunen ska verka för fler bostäder och lokaler i Centrum genom förtätning och att stadsbygdens förtätning ska prioriteras, då den har en mycket stor betydelse för det långsiktiga behovet av bostäder som är ett starkt allmänt intresse. För programområdet anges specifikt att det ska omvandlas till en tätbebyggd stadsdel med en blandning av bostäder och arbetsplatser. För området kring Coop Arena, Skutviken, så anger översiktsplanen att området ska ha en fortsätta användas för en blandning av handel, industri, kontor och besöksanläggning.

Med anledning av den pågående järnvägsplanen för Norrbotniabanan, som påverkar Lulsundspassagen, är det inte i nuläget möjligt att göra en fullskalig trafikutredning för programområdet innan utformning av planskild passage för Lulsundsgatans bomfällda passage har fastställts. Dock föreslås redan i planprogrammet att Östra stranden ska få en infart även från söder som en åtgärd för att skapa ett välfungerande trafiksystem. Utredning av trafiklösningar och konsekvenser kommer fortsättas i detaljplaneskedet.

Kommunen instämmer i att arkitektonisk kvalitet och omsorgsfull gestaltning är viktiga frågor. Planprogrammets intention är att skapa förutsättningar för en attraktiv och levande stadsmiljö. Frågor om byggnaders och allmänna platser närmare utformning och gestaltning kommer att hanteras i efterföljande planerings- och bygglovsskeden.

Programförslaget föreslår att viss grönyta tas i anspråk, men det föreslår även nya parkytor på östra stranden samt att Floras kulle utökas mot Storgatan.

Kommunen är medveten om att ett genomförande av planprogrammets intentioner kan innebära tillfälliga störningar för närboende i form av buller, damm och byggtrafik. Vid framtida projektering och byggskeden kommer verksamhetsutövare att behöva följa miljöbalkens hänsynsregler samt gällande riktvärden för byggbuller och andra miljöstörningar. Om ni som boende upplever att byggverksamhet orsakar störningar under framtida byggnationer kan ni vända er till kommunens miljökontor som kan utreda klagomål och vid behov ställa krav på verksamhetsutövaren att vidta åtgärder för att begränsa störningarna.

Privatperson 16 (Luleå)

Den yttrande motsätter sig en ytterligare förtätning av stadskärnan och anser att förslaget strider mot översiktsplanens ambition att öka tillgången till grönområden i centrala Luleå. Det framhålls att utfyllnad i vattenområdet och anläggande av ett gångstråk längs vattnet inte kan ersätta ett grönområde samt att åtgärderna kan påverka vattenmiljön negativt. Synpunktslämnaren uttrycker även oro för ökad trafikbelastning och ifrågasätter hur hållbara transporter ska kunna främjas vid en fortsatt förtätning. Som alternativ föreslås att området öster om stationen och järnvägen utvecklas som park, alternativt att en mindre

omfattande bebyggelse uppförs närmast järnvägen medan ett bredare grönstråk bevaras mot vattnet.

Kommentarer: Yttrandet noteras. Kommunens översiktsplan Vision Luleå 2040, antagen 2021, anger inriktningen för kommunens utveckling. Kommunen ska verka för fler bostäder och lokaler i centrum genom förtätning samt prioritera förtätning av stadsbygden, då detta är viktigt för att möta det långsiktiga bostadsbehovet, vilket utgör ett starkt allmänt intresse. För programområdet anges specifikt att det ska utvecklas till en tät stadsdel med en blandning av bostäder och arbetsplatser.

Programförslaget innebär förtätning och ökad bostadsförsörjning. Utöver detta föreslås ett nytt parkområde tillskapas på Östra stranden längs strandlinjen som blir tillgängligt för allmänheten. Samtidigt minskar grönytan i Järnvägsparken, som idag har låg nyttjandegrad och begränsade sociala kvaliteter. Sammantaget bedöms tillgången till grönytor öka genom förbättrad tillgänglighet och ökad mängd grönyta. Planprogrammet bedöms vara utformat i enlighet med översiktsplanen.

Motivet till att fylla ut i vattnet för att tillskapa mer mark är för att möjliggöra fler bostäder i ett läge som är i direkt anslutning till en framtida nod för regional och nationell kollektivtrafik. Detta bedöms vara av betydande allmänt intresse och i enlighet med översiktsplanens inriktning. Fortsatta utredningar kommer att genomföras i detaljplaneskedet för att bedöma lämplighet och genomförbarhet i enlighet med plan- och bygglagen och gällande miljölagstiftning.

Planprogrammet kommer innebära ökade trafikrörelser till och från programområdet.

Planprogrammet föreslår fler passager för gående och cyklister över järnvägen som både ökar tillgängligheten till och från Östra stranden och bidrar till fler stråk för gående och cyklister som passerar programområdet. Genom att förtäta stadsstrukturen på centrumhalvön i anslutning till befintlig service och många arbetsplatser, men även i anslutning till en viktig kollektivtrafiknod som i och med Norrbottenbanan kommer möjliggöra pendlingsavstånd med tåg mellan Luleå, Piteå, Skellefteå och Umeå bedöms programförslaget möjliggöra för fler att använda hållbara transportmedel i sin vardag.

Planprogrammet föreslår även en ny bilangöringsväg till Östra stranden från söder för att avlasta vägnätet norr om området. Utformningen av denna och total trafikpåverkan från bilar kommer att fortsätta utredas i detaljplaneskedet.

Privatperson 17 (boende på Bergviken)

Synpunkt har framförts om att de föreslagna bostadskvarteren mellan järnvägen och vattnet upplevs som storskaliga och enhetliga. Synpunktslämnaren efterfrågar i det fortsatta arbetet större fokus på utformningen av byggnader, gårdar och stråk för att skapa varierade och mänskliga miljöer med privata, halvprivata och publika rum, med referens till Västra hamnen i Malmö (B01-området). Vidare betonas vikten av att bevara och vidareutveckla befintliga gröna strukturer. Synpunktslämnaren uttrycker även tveksamhet till volym, skala och placering av de föreslagna byggnaderna i det södra karaktärsområdet och anser att de borde anpassas mer till den kulturhistoriska miljön. Hen uttrycker även tveksamhet till behovet av ett höghus som landmärke, och framhåller vikten av att det bryts ner i skala där huset möter parken för att skapa en mysig och inte för skuggig miljö.

Kommentarer: Yttrandet noteras. Kommunen bedömer att det är viktigt att utgå från platsens förutsättningar och göra en samlad avvägning mellan olika planerings- och arkitekturfrågor, såsom trygghet, kulturmiljö, identitet och mikroklimat. Detta har varit en utgångspunkt för utformningen av Östra stranden.

Luleå präglas av en tydlig rutnätsstruktur med generellt låg bebyggelse om 2-5 våningar samt ett antal högre byggnader i strategiskt valda lägen. Centrumhalvöns gatunät kännetecknas av breda huvudstråk och stora kvarter med gårdshus och komplementbyggnader, vilket ger en varierad bebyggelsestruktur och goda solförhållanden jämfört med mindre kvarter och smalare gator. Detta bedöms vara särskilt positivt på våra breddgrader.

Planprogrammets utvecklingsinriktning är att förlänga innerstaden österut med en kvartersstruktur som ansluter till övriga innerstaden. Tydligt avgränsade kvarter skapar en klar gräns mellan privat och offentlig mark, men luckras upp mot Skurholmsfjärden med förgårdsmark och mjukare gränser i anslutning till park- och rekreationsstråket. Detta ger rymliga gårdsmiljöer och möjliggör en variation av byggnadstypologier med goda ljusförhållanden. Strukturen tar tillvara Luleås historiska stadsbild, bidrar till avskärmning från järnvägsbuller och stärker kontinuiteten i stadsväven över järnvägen, vilket motverkar att området upplevs som en avskild enklav. Jämfört med det nämnda exemplet i Malmö bedömer kommunen att behovet av att överbrygga infrastrukturbarriärer och stärka sambanden över järnvägen är större inom programområdet. Samtidigt ser kommunen goda möjligheter att i kommande planering och gestaltning främja de kvaliteter som lyfts i yttrandet för att skapa en varierad och attraktiv stadsmiljö.

Planprogrammet redovisar ytor och stråk för stadsgröniska samt en inriktning att knyta samman befintliga och nya grönstrukturer, exempelvis genom parkstråket längs strandkanten och förlängningen av Östra järnvägsplanaden. Programmet anger även att användbarheten och kvaliteten i bevarade grönytor, såsom Floras kulle och Järnvägsparken, ska utvecklas.

Den högre byggnaden i anslutning till Hertsöleden bedöms bidra till att markera och rama in den södra entrén till området. Läget bedöms möjliggöra en högre byggnad utan påtagligt negativa konsekvenser för omgivningen, som i övrigt domineras av infrastruktur och passager. Kvarteret har också potential att aktivera en idag undanskymd plats och bidra till ökad trygghet. Kommunen bedömer däremot att den föreslagna byggnaden söder om den befintliga järnvägsstationen i större utsträckning bör anpassas till de kulturhistoriska värdena i stationsmiljön. Planprogrammet revideras därför inför antagandet för att tydliggöra behovet av kulturmiljöhänsyn i den fortsatta planeringen.

Vid uppförande av höghus ställer kommunen generellt högre krav på arkitektonisk kvalitet, särskilt avseende dess påverkan på angränsande offentliga rum. Detta för att säkerställa goda mikroklimat och att kravet på god helhetsverkan enligt 2 kap. 6 § plan- och bygglagen uppfylls.

Kommunala förvaltningar och bolag

Räddningstjänsten

I detaljplaneprogrammet anges att man kommer att utgå ifrån 30 respektive 50 meters riskavstånd från järnvägen (farligt gods led) till centrumverksamhet/bostäder. Detta avstånd har bestämts utifrån Länsstyrelsen i Norr- och Västerbottens riktlinjer för fysisk planering – skyddsavstånd till transportleder för farligt gods i Norrbotten. Enligt riktlinjer behöver inga åtgärder vidtas när ett skyddsavstånd på 30 respektive 50 meter (beroende på typ av verksamhet) erhålls. I motsvarande riktlinjer (Riskhantering i detaljplaneprocessen) i Länsstyrelserna i Skåne, Stockholm samt Västra Götalands län utgår man från 150 meters riskavstånd mellan farligt gods led och bostäder. Om avståndet är kortare än detta ska en riskbedömning tas fram. Räddningstjänsten anser att det är viktigt att man utgår ifrån vilka ämnen som kommer att transporteras på järnvägen när man bestämmer vilket riskavstånd som gäller mellan farligt gods led och centrumverksamhet/bostäder.

Räddningstjänsten anser inte att det är rimligt att tillämpa ett riskavstånd på 30 respektive 50 meter mellan farligt gods-led och centrumverksamhet/bostäder utan att göra en riskbedömning över vilka ämnen som transporteras på vägen. Räddningstjänsten anser att det behöver tas fram en riskbedömning (inklusive eventuella riskreducerande åtgärder/avstånd) där man utgår ifrån vilka ämnen som transporteras på järnvägen, vilka risker/skyddsavstånd dessa ämnen kräver vid en olycka, områdets topografi och var en olycka kan ske/utbredas utifrån detta.

Vidare lyfter räddningstjänsten att det är viktigt att beakta det framtida behovet av markbrandposter i nya bostads- och verksamhetsområden (skola, förskola, centrumverksamhet, etcetera) och att avståndet mellan brandposter ska vara max 150 meter.

Utöver att räddningstjänsten kommer att ha framkomlighet i området genom infartsvägar i olika väderstreck är det även viktigt att räddningstjänsten har framkomlighet till alla bostäder om räddningstjänsten ska utgöra alternativ utrymningsväg. Räddningstjänsten kan utgöra alternativ utrymningsväg med hjälp av höjdfordon för de byggnader där avståndet från mark till fönstrets underkant/balkongräcke är max 23 meter. Om avståndet är större än detta ska det framgå av planen att räddningstjänsten inte utgör alternativ utrymningsväg.

Kommentarer: Yttrandet noteras. Det finns idag inga nationella riktvärden som slår fast vilka risker eller skyddsavstånd som kan vara tillämpbara i samband med planering av markanvändning i närheten av trafikleder för farligt gods på väg- eller järnvägsnätet (Boverket, 2025).

Rekommendationer för olika län finns framtagna, där riktlinjerna för Norrbotten och Västerbotten är ett exempel som ger riktlinjer för specificerade sträckor längs väg och järnväg. Dessa ska användas för att klargöra behov av särskild riskutredning i den fysiska planeringen. Enligt riktlinjerna finns endast behov av särskild utredning om föreslagen markanvändning ligger innanför det rekommenderade skyddsavståndet. I kommande detaljplanearbete kommer en riskutredning avseende närhet till farligt gods att genomföras om planerad markanvändning ligger innanför det rekommenderade skyddsavståndet.

Kommunen bedömer att det inte finns några hinder planmässigt för att i senare skeden säkerställa behovet av brandposter inom allmän platsmark.

Programförslaget har tagit höjd för att säkerställa framkomlighet för brandbilar genom att som minst ha 8 meters avstånd mellan byggnader. Brandsäkerhet och tillgänglighet för Räddningstjänsten bedöms vara tillgodose på ett strukturellt plan i planprogrammet, men dessa frågor studeras fördjupat i samband med detaljplanering och efterföljande skeden.

Luleå Lokaltrafik AB (LLT)

Allmänt

LLT ser positivt på ambitionen att utveckla området kring Luleå Centralstation till en samlad och attraktiv bytespunkt för tågtrafik, regional busstrafik och lokal busstrafik. Programmet beskriver på ett tydligt sätt områdets stadsutvecklingspotential samt ambitionerna kring orienterbarhet, stadsintegration och utvecklingen av offentliga miljöer. Det är även positivt att vikten av fortsatt passage för lokalbusstrafiken via Prästgatan har beaktats i planprogrammet. Möjligheten att upprätthålla genomgående busstrafik genom centrum är en viktig förutsättning för ett effektivt, attraktivt och robust kollektivtrafiksystem.

LLT har deltagit i dialogen under planprogrammets framtagande och ser positivt på den samverkan som skett mellan berörda aktörer under processen.

Övergripande bedömning

Planprogrammet utgör en god grund för den fortsatta planeringen av området kring Luleå Centralstation och Östra stranden. Samtidigt bedömer LLT att kollektivtrafikens funktion i transportsystemet som helhet behöver utvecklas ytterligare i det fortsatta planarbetet.

Kollektivtrafikens funktion i Resecentrum och trafiksystemet

Resecentrumet kommer att utgöra en av kommunens viktigaste kollektivtrafiknoder med betydelse för såväl lokal som regional trafik. LLT bedömer att planprogrammet i begränsad omfattning beskriver hur busstrafiken påverkas av den föreslagna strukturen och hur resecentrumet integreras i det övergripande kollektivtrafiksystemet. I det fortsatta arbetet bör det särskilt belysas hur:

- lokal- och regionbusstrafikens huvudstråk eventuellt påverkas och effekten av detta på kollektivtrafikens attraktivitet
- busstrafiken tar sig till och från resecentrumet från olika delar av staden
- framtida trafikökningar påverkar kollektivtrafiksystemets funktion
- samspelet mellan buss-, tåg-, gång- och cykeltrafik utformas för att skapa effektiva och trygga byten
- potentiella konfliktpunkter mellan olika trafikslag hanteras

Framkomlighet och robusthet

I planprogrammets konsekvensbeskrivning framgår att framtida trafikökningar kan medföra kapacitetsutmaningar i flera korsningar samt att ytterligare trafikstudier behöver genomföras i kommande skeden. LLT delar bedömningen att dessa frågor behöver analyseras vidare och vill särskilt framhålla vikten av att kollektivtrafikens framkomlighet tydligt inkluderas i kommande utredningar. Det fortsatta arbetet bör särskilt beakta:

- framkomlighet för lokal- och regionbusstrafik
- påverkan på kollektivtrafikens effektivitet (t.ex. kostnader, regularitet, restider) och attraktionskraft
- kapacitet och robusthet i anslutande gatunät och korsningar
- vinterdrift och framkomlighet under vinterförhållanden
- behov av reservkapacitet vid störningar och ersättningsstrafik (t.ex. störningar som uppstår vid avstängning/reparation av broar över järnvägen)

LLT noterar även att vissa redovisade principsektioner innehåller relativt begränsade körbredder för dubbelriktad trafik. Med hänsyn till förväntade trafikökningar inom området bedöms det viktigt att dessa lösningar verifieras genom kommande trafik- och framkomlighetsanalyser ur ett kollektivtrafikperspektiv.

En särskilt avgörande fråga är passagerna över eller under järnvägen. Den befintliga plankorsningen längs Lulsundsgatan kommer på sikt inte att kunna finnas kvar i nuvarande form. Vilken lösning som väljs där får stor betydelse för hela trafiksystemet inom planområdet vilket indirekt kan påverka synpunkterna i detta yttrande. I nuläget kan Loet/Prästgatan och Östermalm trafikeras av stom- och lokallinjer som trafikerar Bergviken samt Björkskatan på ett effektivt sätt tack vare passagen.

Framtida utveckling av kollektivtrafiken

Utvecklingen av Luleå Centralstation och Östra stranden kommer att ske under lång tid och påverkas av såväl Norrbotniabanans utbyggnad som framtida förändringar i resande och

trafikupplägg. Det är därför viktigt att den framtida strukturen utformas med tillräcklig flexibilitet för att möjliggöra:

- framtida kapacitetsökningar inom kollektivtrafiken
- utveckling av stomlinjetrafik och regional trafik
- förändrade linjesträckningar och trafikupplägg
- framtida utveckling av bytespunkten i takt med ökade resandeflöden.

LLT vill särskilt framhålla vikten av att den fortsatta utredningen av passagen över järnvägen vid Lulsundsgatan säkerställer kravet på god framkomlighet och kapacitet även vid framtida ökad järnvägs- och busstrafik. Passagen utgör en viktig länk i kollektivtrafiksystemet och har stor betydelse för den lokala stomlinjetrafikens effektivitet, funktion och utvecklingsmöjligheter. Passagen skapar också en robustare lösning för transporter till och från Luleå centrum som redan idag är begränsat till ett fåtal sträckor (Bergnäbron, Bodenvägen, Malmuddsviadukten, Östermalm och Gammelstadsvägen).

Sammanfattade synpunkter

Kollektivtrafikens förutsättningar behöver analyseras vidare i kommande detaljplaneskeden för att säkerställa att resecentrumet får tillräcklig kapacitet, robusthet och flexibilitet för framtida behov. Det är särskilt viktigt att:

- kollektivtrafikens funktion i det övergripande trafiksystemet tydliggörs
- framkomlighet och robusthet för busstrafiken säkerställs
- kommande trafik- och kapacitetsutredningar tydligt inkluderar kollektivtrafikperspektivet
- framtida passager över järnvägen utformas med hänsyn till kollektivtrafikens långsiktiga behov
- förutsättningar skapas för framtida utveckling av kollektivtrafiken i takt med att resandet ökar.

Kommentarer: Yttrandet noteras. Kommunen delar LLTs bedömning om vikten av en tydlig konsekvensbedömning för lokaltrafikens attraktivitet, flöden och funktion. Detta hör tätt ihop med ersättningen av Lulsundsgatans bomfällda passage, som hanteras i järnvägsplanen för Norrbottenbanan. Ersättningen av denna passage bedöms kunna påverka lokalbusstrafik, biltrafik, cykeltrafik och gångtrafik i större eller mindre omfattning, beroende på hur den planeras och genomförs. Kommunen bedömer att planprogrammet har en tydlig redovisning av hur samspelet mellan buss-, tåg-, gång-, och cykeltrafik avses att struktureras för att skapa en välfungerande bytespunkt för samtliga trafikslag. Detta kommer studeras vidare i detaljplaneskedet. Luleå kommuns översiktsplan (2021) anger principen att gång, cykel och buss ska prioriteras vid konflikter mellan trafikslag. Detta bedöms vara av särskilt stor betydelse vid ett resecentrum för att främja en omställning till ett mer hållbart resande.

Avseende körbredder så anger VGU (Vägar och gators utformning, Trafikverket) 6,2 meter som en väldimensionerad bredd på vägar med hastighetsbegränsning 30-40 km/h. Då planprogrammet föreslår en 6,5 meter bred körbana på gator som trafikeras av buss, såsom Prästgatan, bedömer kommunen att planprogrammet har tagit höjd för en väl dimensionerad körbredd.

Kommunen ser positivt på en fortsatt dialog med LLT för att diskutera och ta höjd för framtida utvecklingsbehov för lokalbusstrafiken.

Miljö- och bygg

Förorenad mark

I PM markrapporten står det att kunskapsläget är osäkert och att riskerna inte kan bedömas fullt ut i nuläget gällande föroreningar i marken. Samtidigt används detta som underlag i planprogrammet. Avdelning miljö och bygg anser att det behöver tydliggöras hur man säkerställer att planprogramområdet är lämpligt för bebyggelse, samt om det är möjligt att hantera dessa frågor först i senare detaljplaner. Är det lämpligt och möjligt att aspekter kopplat till förorenad mark och hantering av dagvatten kan hanteras för varje enskild detaljplan i ett senare skede?

Dagvatten och förorenad mark

Dagvattenlösningarna i dagvattenutredningen bygger i stor utsträckning på generella antaganden om lokalt omhändertagande och i vissa fall infiltration. Det saknas fortfarande en tydlig koppling till den föroreningssituation som beskrivs i markmiljö PM:et, där både konstaterade föroreningar och stora kunskapsluckor ses. Bedömningen att påverkan på MKN inte uppstår känns därför rätt osäker, särskilt eftersom den förutsätter att föreslagna åtgärder kommer att fungera som tänkt. Avdelning miljö och bygg anser att det finns behov av en mer samlad bedömning där dagvatten, förorenad mark och påverkan på recipienten hänger ihop. Avdelning miljö och bygg känner en osäkerhet om det går att hålla ihop dessa frågor på ett bra sätt i flera kommande detaljplaner inom planprogramområdet.

Buller och vibrationer, risk för olyckor närhet till transportled för farligt gods

Avdelning miljö och bygg ser risker kopplat till bostadsbebyggelse intill befintliga och kommande järnvägsspår som är viktigt att man tittar extra på, så att det blir säkert och inte hälsovådligt för människor som bor och vistas i området. Det gäller att i ett tidigt stadie studera och planera så att man bygger bort risker och störningar för de som kommer att bo inom området, med avstånd, utformning och materiel. Avdelning miljö och bygg ser i handlingarna att man avser att ha byggnader närmast järnvägen som ett skydd och att byggnaderna ska vara högre än resterande byggnader, vilket avdelning miljö och bygg tycker är bra. Avdelning miljö och bygg anser att det i dessa byggnader är särskilt lämpligt med parkeringsgarage, verksamheter, service och kontor, men inte bostäder mot järnvägsområdet.

Det är också extra viktigt att planera för utformningen om området byggs i etapper då inte byggnader i angränsande kvarter som ska vara som skydd inte är uppbyggda än.

Gällande buller måste man ta hänsyn till all utökning av trafik såväl på väg som på järnväg och se hur det påverkar såväl befintliga bostäder i närområdet som kommande bostäder. Biltrafiken till området kommer att öka med tanke på alla som kommer att bo och jobba inom området, men också ökning av bussar samt bilar och taxibilar som skjutsar resenärer till resecentret. På järnvägen kommer vi att få mer trafik genom tillkomst av Norrbottenbanan, men också material till och från Stegra, LKAB, SSAB och andra verksamheter på Svartön.

Kommentarer: Yttrandet noteras. Kommunen är medveten om att det förekommer föroreningar i området och avser att i kommande detaljplanearbete göra fördjupade markmiljötekniska undersökningar i den utsträckning som är lämpligt för planskedet, för att få en klarare bild av föroreningssituationen, behov av åtgärder och hur dagvatten kan hanteras på ett sätt som inte riskerar miljö eller hälsa. Dagvattenfrågan kommer även utredas vidare i detaljplaneskedet, där kommunen

avser utreda systemlösning för områdets dagvattenhantering tillsammans med Lumire. Kommunen bedömer att dagvattenfrågan inte bör avgränsas till enskilda detaljplaner, utan fortsätta utredas mer övergripande för att skapa ett väl fungerande system. Detta utredningsarbete hör ihop med att studera höjdsättning av programområdet, vilket inte ingår inom ramen för planprogrammet, utan hanteras i detaljplaneskedet. Dagvattenlösningarna påverkas även av Trafikverkets järnvägsplan för Norrbotniabanan och ersättningen av Lulsundspassagen som är i ett mycket tidigt skede.

Planprogrammet har utgått från Länsstyrelsens riktlinjer för fysisk planering avseende skyddsavstånd till transportleder för farligt gods i Norrbottens och Västerbottens län. För järnvägssträckan som löper genom programområdet anges ett skyddsavstånd på 30 meter till exempelvis kontor, och 50 meter till flerbostadshus. Riktlinjerna ska användas för att klargöra behov av särskild riskutredning i den fysiska planeringen. Enligt riktlinjerna finns endast behov av särskild utredning om föreslagen markanvändning ligger innanför det rekommenderade skyddsavståndet. I kommande detaljplanearbete kommer en riskutredning avseende närhet till farligt gods att genomföras om planerad markanvändning ligger innanför det rekommenderade skyddsavståndet. Kommande bullerutredningar ska inkludera framtida trafikprognoser för att ge en så korrekt bild som möjligt av den framtida bullersituationen. Om den avsedda bullerutredningen visar att det är nödvändigt att uppföra byggnader i en viss genomförandeordning för att avskärma från buller, kan detta exempelvis regleras genom villkor för startbesked för delar av planen. Behov och lämplig reglering av detta studeras vidare i detaljplaneskedet.

Övriga

Skanova (Telia Company)

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet. Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning.

Skanova önskar i ett tidigt skede medverka i planarbetet när detaljplanarbete påbörjas och kallas till samrådsmöten för det aktuella området för att kunna samordna nya ledningar. Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den. För ledningssamordning kontakta telia-natforvaltning@teliacompany.com.

Kommentarer: Yttrandet noteras och tas med i fortsatt arbete med detaljplaneläggning.

Swedavia Airports

Flygsäkerhetsfrågor hänvisas till flygplatshållare Försvarsmakten. Därför är det särskilt viktigt att även de remitteras i ärendet. I övrigt inga synpunkter.

Kommentarer: Yttrandet noteras.

Voodoo Associates

Voodoo Associates efterfrågar att planprogrammet kompletteras med alternativa utvecklingsscenarier som innehåller högre exploateringsgrad. Det framförs att området med sitt stationsnära läge bör utredas för fler funktioner såsom utbildning, forskning, kultur, evenemang och eller en huvudarena för Luleå. Vidare lyfts möjligheten att genom högre täthet och funktionsblandning skapa underlag för en överdäckning eller överbryggning av järnvägen för att stärka kopplingen mellan innerstaden och Östra stranden. Voodoo Associates efterfrågar även en konkret exploateringskalkyl som möjliggör jämförelser mellan olika utvecklingsalternativ.

Kommentarer: Synpunkten noteras. Planprogrammets förslag på utveckling baseras på översiktsplanens inriktning för området, en gemensam målbild för områdets utveckling mellan kommunen, Jernhusen, Trafikverket och RKM, pågående järnvägsprojekt hos Trafikverket och områdets förutsättningar.

Luleå stad präglas av en tydlig rutnätsstruktur med generellt låg bebyggelse, mellan 2-5 våningar och ett antal uppstickande, högre byggnader i strategiskt valda lägen. Maximal totalhöjd för byggnader är 45 meter, på grund av riksintressen kopplat till totalförsvaret. Storgatan är stadens tydliga huvudaxel som löper genom hela staden längs stadshalvöns höjdrygg, med residenset i väst och järnvägen i öst. Planprogrammets utvecklingsinriktning bygger på att förlänga innerstaden österut med en liknande struktur som i övriga delar av centrum, både för att den skapar god avskärmning från järnvägsbuller och för att det främjar kontinuitet och sammanhållning genom hela stadens struktur.

Byggnadshöjderna i programförslaget håller sig generellt mellan 4-6 våningar med vissa lägen där en högre exploateringsgrad har bedömts som lämplig med upp till 15 våningar. Detta är i enlighet med kommunens översiktplan.

Programmet föreslår en stadsmässig funktionsblandning mellan bostäder, kontor och handel och lyfter även fram att det vore positivt med en funktion som gör det till en målpunkt, exempelvis i den föreslagna signaturbyggnaden, med en mer besöksintensiv och offentlig karaktär. Luleå har sitt tydliga evenemangsstråk längs med Norra hamn samt med Coop Arena och Södra hamnplan som större evenemangsplatser för kultur och sport. Det bedöms inte vara aktuellt med en huvudarena eller universitetsrelaterad verksamhet inom planprogrammet då dessa funktioner redan finns på andra platser.

En överdäckning av bangården har studerats i samverkan med Trafikverket, men avfärdats som alternativ på grund av dels ekonomiska skäl, dels att det vore svårt att skapa en god helhetsverkan på grund av de topografiska förhållandena och mötet med vattnet i Skurholmsfjärden. Utformningen av programmet har konsekvensbedömts löpande under arbetets gång bland annat med hjälp av en grov kostnadsbedömning och exploateringskalkyl för området. Detta arbete kommer att fördjupas under det fortsatta planeringsarbetet.

Unga tankar om musik (UTOM)

UTOM lyfter musikens och kulturlivets betydelse för attraktiva och hållbara samhällen, särskilt i samband med den gröna samhällsomställningen. De betonar vikten av att säkerställa tillgång till scener, mötesplatser och andra miljöer för musik- och kulturverksamhet i Luleås fortsatta utveckling. UTOM ställer sig positiva till att den gamla järnvägsstationen föreslås bevaras och få ett publikt innehåll, och önskar att musik, kultur och kreativa verksamheter inkluderas bland de alternativ som utreds för byggnadens framtida användning.

Kommentarer: Synpunkten noteras. Kommunen instämmer i att kulturen har en viktig roll för attraktiva och hållbara samhällen. I och med att den befintliga järnvägsstationens funktion föreslås ersättas med en ny stationsbyggnad, ser kommunen positivt på att aktivera den befintliga stationsbyggnaden med en ny verksamhet, exempelvis kulturverksamhet. Detta bedöms kunna bidra både till aktivering av området, vilket ökar platsens trygghet och attraktivitet, samt att den kulturhistoriska miljön tillvaratas och får ett nytt ändamål. En omvandling av järnvägsstationen förutsätter dock att stationsfunktionen har omlokaliserats från byggnaden.

I efterföljande detaljplaneskede kommer användningsbestämmelser att styra hur mark och byggrätter får användas. Detta kan vara mycket preciserat om det finns motiv till det, eller medge en bredd av

möjliga verksamheter som ger byggnaden en mer flexibel användning. Då kommunen inte äger den befintliga järnvägsstationen kommer dess framtida användning och syfte att hanteras i dialog med aktuell fastighetsägare i detaljplaneskedet.

Fri kultur norr

Fri Kultur Norr välkomnar ambitionen att bevara den gamla järnvägsstationen och ge byggnaden ett publikt innehåll. Föreningen hänvisar till den pågående förstudien Hållbar kulturdriven stadsutveckling under gröna omställningen, som behandlar kulturell infrastruktur och platsutveckling, och anser att dess resultat bör beaktas i det fortsatta planarbetet. De framhåller vikten av att kulturell infrastruktur integreras tidigt i planeringen och att verksamheter inom kulturella och kreativa branscher inkluderas bland de alternativ som utreds för stationsbyggnadens framtida användning. Vidare betonas att kultur och publika verksamheter kan bidra till platsidentitet, folkliv, attraktivitet och långsiktigt levande stadsmiljöer.

Kommentarer: Synpunkten noteras. I och med att den befintliga järnvägsstationens funktion föreslås ersättas med en ny stationsbyggnad, ser kommunen positivt på att aktivera den befintliga stationsbyggnaden med en ny verksamhet, exempelvis kulturverksamhet. Detta bedöms kunna bidra både till aktivering av området, vilket ökar platsens trygghet och attraktivitet, samt att den kulturhistoriska miljön tillvaratas och får ett nytt ändamål. En omvandling av järnvägsstationen förutsätter dock att stationsfunktionen har omlokalisats från byggnaden.

I efterföljande detaljplaneskede kommer användningsbestämmelser att styra hur mark och byggrätter får användas. Detta kan vara mycket preciserat om det finns motiv till det, eller medge en bredd av möjliga verksamheter som ger byggnaden en mer flexibel användning. Då kommunen inte äger den befintliga järnvägsstationen kommer dess framtida användning och syfte att hanteras i dialog med aktuell fastighetsägare i detaljplaneskedet.

Specialfastigheter

Specialfastigheter Sverige AB är positiva till planprogrammets ambition att utveckla stationsområdet, stärka kollektivtrafiken och skapa attraktiva stadsmiljöer. Som ägare till den angränsande fastigheten Lejonet 11, där flera samhällsviktiga verksamheter av rättsväsendet är lokaliserade, betonar de vikten av att den fortsatta planeringen beaktar verksamheternas långsiktiga behov och förutsättningar. Särskilt lyfts frågor om tillgänglighet, framkomlighet, angöring, transporter, säkerhet, robusthet samt framtida utvecklings- och utbyggnadsmöjligheter. Eventuella framtida förändringar av lokalisering eller verksamhetsinnehåll bör inte läggas till grund för programmets konsekvensbedömningar. Specialfastigheter framhåller även att konsekvenser för befintliga verksamheter bör belysas i det fortsatta planarbetet och uttrycker önskemål om fortsatt dialog kring markanvändningen i närområdet.

Kommentarer: Synpunkten noteras. För verksamhetens framkomlighet, angöring, transporter och logistik bedömer kommunen att ersättningen av den bomfällda passagen över Lulsundsgatan potentiellt kan utgöra den största påverkan, då det blir en viktig del i det nya trafiksystemet. Kommunen ser positivt på fortsatt dialog med Specialfastigheter i den fortsatta planeringen för att fördjupa förståelsen för verksamhetens och rättsväsendets behov, så att kommande detaljplaner utformas med hänsyn till samhällsviktiga intressen och baseras på välgrundade avvägningar.

Cykelfrämjandet

Planprogrammet innehåller så omfattande oklarheter, brister, motsägelser och obesvarade frågor att det enligt vår bedömning inte kan utgöra ett tillräckligt underlag för politiska beslut i nuvarande form. Flera av de slutsatser som presenteras saknar stöd i redovisade analyser, samtidigt som avgörande frågor hänvisas till senare skeden i planprocessen. Programmet behöver därför omarbetas, kompletteras med nödvändiga utredningar och kvalitetssäkras innan det kan användas som beslutsunderlag.

Bristerna är av sådan omfattning att ett reviderat förslag bör ställas ut för ett nytt samråd innan fortsatt politisk behandling sker. Om programmet istället förs vidare direkt till detaljplaneskedet riskerar allmänhetens möjlighet att påverka de mest betydelsefulla frågorna att gå förlorad. Detta gäller särskilt utformningen av gång-, cykel- och trafiklösningar, eftersom detaljplaner normalt inte reglerar den nivå av utformningsfrågor som nu saknar redovisning. Ett återkommande problem är att flera centrala slutsatser bygger på underlag som antingen ännu inte är framtagna eller som inte har redovisats för allmänheten. På flera punkter överensstämmer inte programmets texter med illustrationsplanen, samtidigt som vissa lösningar redovisas i illustrationerna utan att deras konsekvenser analyseras i texten. Det försvårar möjligheten att lämna välgrundade synpunkter och innebär att samrådet inte ger en tydlig bild av vilka ställningstaganden som faktiskt görs.

Det är särskilt anmärkningsvärt att programmet inte redovisar hur området ska bidra till kommunens Vision 2040, där det anges att andelen hållbara resor ska öka kraftigt. Programmet saknar både målbild och analys för hur gång-, cykel- och kollektivtrafik ska utvecklas i området och vilka trafikmängder de föreslagna lösningarna är dimensionerade för. Därmed saknas också underlag för att bedöma om trafiksystemet är utformat för att stödja visionens utveckling eller om det i praktiken bygger på dagens resmönster.

Den mest allvarliga bristen är att programmet inte redovisar konsekvenserna av de framtida passagera över järnvägen för gående och cyklister. En av passagera, vid Lulsundsgatan, redovisas inte alls. Först efter särskilda frågor har det framkommit att Malmuddsviadukten avses rivas och ersättas med en ny bro med större lutning än idag. Samma princip uppges gälla för den nya passagen vid järnvägsstationen.

Konsekvenserna av dessa förändringar analyseras inte trots att de påverkar tillgängligheten till centrum för stora grupper av människor. För vissa kan lutningarna innebära en ökad ansträngning. För personer med nedsatt rörelseförmåga kan de innebära behov av pauser eller hjälpmedel, och för vissa användare av manuell rullstol kan självständig framkomlighet bli mycket svår eller omöjlig. Att sådana konsekvenser inte redovisas i ett planprogram vars ambition är att skapa en tillgänglig och hållbar stadsutveckling är enligt vår bedömning en mycket allvarlig brist i beslutsunderlaget.

Kommentarer: Synpunkten noteras. Kommunen vill förtydliga planprogrammets syfte och avgränsning, då många av de synpunkter som lyfts i yttrandet rör frågor som hanteras i senare skeden. Ett planprogram är inte obligatoriskt att upprätta enligt plan- och bygglagen, utan ett vägledande visionsdokument som kommunen kan välja att upprätta. Planprogrammets innehåll och syfte utformas med hänsyn till de behov som kommunen identifierar.

Syftet med detta planprogram är att skapa en gemensam och övergripande målbild av möjlig stations- och stadsutveckling, beskriva hur bebyggelse, grönområden och infrastruktur kan struktureras och

identifiera viktiga frågor som behöver utredas vidare. Planprogrammet syftar således inte till att redovisa ett projekterat förslag, utan en inriktning för hur en mängd olika planeringsfrågor kan hanteras övergripande.

Kommunen bedömer att planprogrammets redovisning utgör ett tillräckligt underlag för att besvara dess syfte och att fortsatta utredningar är lämpliga att hantera i detaljplaneskedet. Kommunen ser därför inte behov av ett förnyat programsamråd. Fortsatt dialog och samråd kommer att ske under detaljplaneskedet i enlighet med plan- och bygglagen (2010:900). Kommunstyrelseförvaltningen välkomnar fortsatt dialog med Cykelfrämjandet i kommande processer.

Programförslaget redovisar en övergripande trafikstruktur men kan inte slutligt utreda, besvara och konsekvensbeskriva denna i planprogrammet på grund av beroenden till Trafikverkets järnvägsplan för Norrbotten och ombyggnationen av Luleå C. Luleå C-projektets tidplan för projektering och genomförande ligger närmare i tid än Norrbotten och ombyggnationen. Kommunen bedömer att det är av stor vikt att tydliggöra kommunens viljeinriktning för programområdet tidigt för att sedan kunna bedriva detaljplanering parallellt med Trafikverkets pågående projekt. Detaljplaneskedet ger bättre förutsättningar för samordning kring dessa frågor än vad som är möjligt inom ramen för ett programskede. Frågor såsom Lulsundspassagens ersättning kommer därför att utredas vidare i efterföljande planeringsskeden i samverkan med Trafikverket.

Kommunen delar bedömningen att tillgänglighet och förbättrade förutsättningar för hållbart resande är viktiga i områdets utveckling. Planprogrammet anger en övergripande inriktning för dessa frågor, medan detaljerade analyser av utformning, kapacitet, framkomlighet, med mera hör till senare skeden.

Kommunen bedömer att utformning och lutning på gång- och cykelrampen intill den nya centralstationen är mest utmanande på västra sidan om järnvägen, sett till det begränsade utrymme som finns mellan järnvägen och befintlig stadsstruktur. Här är rampen en del av många förutsättningar och behov som behöver vägas samman i en slutgiltig utformning. Det presenterade förslaget med maximalt 5% lutning har avvägts utifrån bland annat koppling till huvudcykelstråk och stadsbildspåverkan. Dess exakta utformning kommer fortsätta utredas i kommande skeden.

Kommunen vill betona att tillgängligheten för rörelsehindrade här föreslås säkras med dubbla hissar och är inte avhängig hur rampen utformas.

Malmuddsviaduktens ombyggnation 2028 omfattar endast en ny brokonstruktion över järnvägen, som läggs på befintliga brostöd. För mer information om ombyggnationen, vänligen kontakta Infrastruktur- och serviceförvaltningen.

Programmets förslag om en ombyggd ramp till Malmuddsviadukten på östra sidan av spåren kan inte genomföras utan att upprätta en ny detaljplan. I fortsatt planering som berör detta bedömer kommunen att det är av stor vikt att tillgängligheten inte försämras, sett till Malmuddsviaduktens viktiga funktion som länk till Centrum. Detta bedöms lämpligt att utreda vidare i kommande skeden när denna del av programområdet, som även omfattar utfyllnader i vatten, detaljplaneras. Kommunen ser VGU som ett viktigt planerings- och projekteringsstöd för kommande skeden.

Kommunen bedömer att planprogrammet är förenligt med intentionerna i översiktsplanen Vision Luleå 2040. Genom att möjliggöra för ett resecentrum och en tätare och mer kollektivtrafiknära stadsutveckling bedöms planprogrammet bidra till ett mer hållbart transportsystem med ökade förutsättningar för hållbara resor. Mer detaljerade analyser av trafikmängder, färdmedelsfördelning och dimensioneringsbehov hanteras i kommande detaljplane- och genomförandeskeden.

Ställningstagande och förändringar

Med anledning av inkomna synpunkter görs följande förändringar:

- Kapitlet "Förutsättningar" kompletteras med tidigare genomförd bebyggelseanalys av närliggande kvarter, som legat till grund för programförslagets kvartersutformning. (Länsstyrelsen)
- Programförslaget kompletteras med ett förtydligande om kommunens bedömning av "kvalitativa bostadsgårdar". (Länsstyrelsen)
- Kapitlet "Konsekvenser" förtydligas med att trygghet, tillgänglighet och jämlikhet behöver beaktas även under genomförandetiden. (Länsstyrelsen)
- Planprogrammets mobilitetskarta revideras för att förtydliga Hermelinsgatans befintliga avslut i norr och söder och att Storgatan kan inrymma bil, gång och cykel.
- Inriktningen för den föreslagna byggnaden direkt söder om befintlig järnvägsstation revideras i höjd och utbredning för att tydliggöra behovet av hänsyn till kulturmiljöaspekter i kommande planering utifrån siktlinjer, skala, volym och öppenhet. (Länsstyrelsen, privatperson 17)
- Inriktningen för kvarteret Loet revideras för att möjliggöra en torgbildning i kvarterets sydvästra hörn, med hänsyn till platsens kulturhistoriska värden som öppen offentlig plats och del av stadsvävens rutnätsstruktur. (Länsstyrelsen, Privatperson 5)

Kvarstående synpunkter

Följande skriftliga synpunkter har inte blivit tillgodosedda, det vill säga, har inte föranlett någon ändring i planprogrammet. Kommunstyrelseförvaltningens motivering till varför synpunkten eller frågan inte har kunnat tillgodoses motiveras under respektive yttrande ovan.

- Redovisning av karaktärsdrag på befintlig kulturmiljö som ska vara styrande principer för tillkommande bebyggelse. (Länsstyrelsen)
- Gestaltungsprinciper för taklandskap, balkonger, parkering med mera. (Länsstyrelsen)
- Parkeringsstrategi för cykel. (Länsstyrelsen)
- Framtagande av en masshanteringsplan för hela programområdet och för hela Luleå stad. (Länsstyrelsen)
- Bevarande av järnvägsparken, utöver den yta som behöver ianspråktagas för bussterminalen. (Länsstyrelsen)
- Begränsning av biltrafikens möjligheter att korsa Storgatan. (Privatperson 3)
- Begränsning av bebyggelsehöjd till 3–4 våningar. (Privatperson 4)
- En rak gång- och cykelförbindelse i Storgatans förlängning i form av en bro över Prästgatan. (Privatperson 5)
- Att kvarteret Loet utvecklas till ett centralt torg från Storgatan till Skeppsbrogatan. (Privatperson 5)
- En regionbussterminal med sågtandsuppställning med inomhusvänthall och perronglösning. (Privatperson 5)
- En gång- och cykelpassage genom eller under stationsområdet i stället för en bro. (Privatperson 6)

- En hundrastgård inom programområdet. (Privatperson 8)
- Redovisning av hur parkeringsbehovet för befintliga verksamheter intill planprogramsområdet ska säkerställas. (Privatperson 9)
- Att samtliga befintliga grönområden bevaras. (Privatperson 15)
- En samlad bedömning i planprogrammet om hur dagvatten, förorenad mark och påverkan på recipienten hänger ihop. (Miljö och bygg)
- Att planprogrammet kompletteras med alternativa utvecklingsscenarier som innehåller högre exploateringsgrad. (Voodoo Associates)
- Att planprogrammet ställs ut för ett nytt samråd. (Cykelfrämjandet)
- Att planprogrammet kompletteras med fördjupade analyser av programområdets trafiksystem utifrån samtliga trafikantgruppers förutsättningar. (Cykelfrämjandet)

Kommunstyrelseförvaltningen

Sektor Samhällsbyggnad & demokrati, 2026-10-08

Daniel Rova
Planchef

Sofia Andersson
Planarkitekt