

LULEÅ CENTRUM

KULTURMILJÖUTREDNING

2024-12-03



UPPDRAG

Titel på rapporten: LULEÅ CENTRUM, KULTURMILJÖUTREDNING, 344400

Datum: 2024-12-03

Version: Slutrapport

Utskriftsformat: Liggande A3

MEDVERKANDE

Beställare: Luleå kommun

Kontaktperson: Sandra Viklund

Uppdragsansvarig: Jonas Sundvall, Byggnadsantikvarie, certifierad sakkunnig kontrollant av kulturvärden

Handläggare: Klara Sundlöf, Kulturmiljöspecialist

Kvalitetsgranskning: Emma Hedar, Bebyggelseantikvarie, certifierad sakkunnig kontrollant av kulturvärden

Övrigt: *Bilder och illustrationer är skapade av Tyréns AB om inget annat anges.*

Tyréns Sverige AB

Tel: 010 452 20 00
www.tyrens.se

Säte Stockholm
Org.Nr: 556194-7986



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INLEDNING	4
Bakgrund	4
Syfte	4
Avgränsning	4
Metod	5
FÖRUTSÄTTNINGAR	7
Vägledande dokument	7
Gällande planeringsförutsättningar	7
Pågående planer	10
Vägledande dokument	12
HISTORIK	17
Luleå stad	17
Järnvägen	25
Utredningsområdet	27
NULÄGESBESKRIVNING	51
Centrala Luleå	51
Utredningsområdet	54
KULTURVÄRDEN	75
Värdebeskrivning	75
RIKTLINJER OCH POTENTIAL	79
KÄLLHÄNVISNING	81

INLEDNING

Bakgrund

Luleå kommun arbetar med en förstudie om ett framtida nytt resecentrum, utveckling av Östra stranden samt förberedande åtgärder inför Norrbottenbanans utbyggnad till Luleå. Geografiskt omfattar förstudien järnvägsstationens område samt kringliggande områden mot Skurholmsfjärden, och några av innerstadens kvarter, inklusive Floras kulle, Loet, Lejonet och Tigern. Målsättningen är att stationsområdet, Östra stranden samt kvarteret Loet ska genomgå en omvandling för att tillskapa ett sammanhållet resecentrumområde och en intilliggande tät stadsstruktur. I samband med detta arbete har Tyréns fått i uppdrag att ta fram en kulturmiljöutredning, som ska utgöra underlag i den fortsatta planeringen.

Syfte

Syftet med utredningen är att:

- Få ett planeringsunderlag och verktyg till pågående och kommande planeringsprocesser som för ett resonemang kring och beskriver kulturmiljövärden i stationsområdet
- Få rekommendationer och vägledning för vidare hantering av stationsområdets kulturmiljövärden i arbetet med att utforma ny strukturplan för resecentrumområdet.

Avgränsning

Det definierade förstudieområdet utgör gränsen för det som primärt har omfattats av mer djupgående kulturhistorisk värdering samt råd och riktlinjer för utveckling. Men för att sätta området i sitt sammanhang har historik och nulägesbeskrivning omfattat hela Luleå på en översiktlig nivå, samt ett något vidare område kring järnvägen, inklusive Södra hamn.



Karta över Luleå centrum. Förstudieområdet ungefärligen markerat med streckad brun linje. Källa: Lantmäteriet.

Metod

Föreliggande utredning har utförts av byggnadsantikvarisk kompetens. Den bygger på befintligt kunskaps- och planeringsunderlag, fältbesiktning, arkivmaterial, referenslitteratur samt analys av historiskt kart- och bildmaterial. Fältbesök har omfattat översiktlig inventering av området med syfte att beskriva och karaktärisera bebyggelsen och miljön. Fotodokumentation har gjorts både med drönare och vanlig kamera. Litteraturen som använts berör Luleås historiska utveckling, arkitektur och industri. Historiska kartor och ortofoto har hämtats från Lantmäteriet, Luleå kommun och Kartbild.com. Historiska bilder har hämtats från Kringla.nu (Riksantikvarieämbetets samlingssida för Sveriges museers och arkivs samlingar), och Luleå kommuns historiska bildarkiv.

Inledningsvis sammanställs förutsättningar såsom gällande planer, program och aktuell lagstiftning.

Utredningsområdets historik beskrivs och området sätts i ett kulturhistoriskt och geografiskt sammanhang. De historiska processer och förutsättningar som utgör grunden till de fysiska uttryck och funktioner som präglar dagens miljö förklaras. I värdebeskrivningen analyseras och tolkas dessa aspekter vidare som grund för bedömning av kulturhistoriska värden och kvaliteter. Slutligen framförs rekommendationer och riktlinjer kring hur identifierade värden kan tas till vara vid förändring och utveckling av området.

Utredningens metodik tar stöd i Riksantikvarieämbetets plattform för Kulturhistorisk värdering och urval (2015) och Boverkets föreskrifter och allmänna råd (BFS 2016:6, 1:2213).

Plattform för kulturhistorisk värdering och urval (RAÄ)

Riksantikvarieämbetets (RAÄ) "Plattform för Kulturhistorisk värdering och urval" från 2015 ligger till grund för den antikvariska värderingsmetodiken. Enligt plattformen (s.37) kan kulturhistoriskt värde definieras enligt följande:

"Kulturhistoriskt värde består i de möjligheter materiella och immateriella företeelser kan ge vad gäller att inhämta och förmedla kunskaper om och förståelse av olika skeenden och sammanhang – samt därigenom människors livsvillkor i skilda tider, inklusive de förhållanden som råder idag".

All fysisk miljö är trots detta inte lika värdefull. Kulturhistoriska värden kan i varierande grad tillskrivas enskilda byggnader, anläggningar och fornlämningar såväl som hela miljöer eller stora landskapsavsnitt. RAÄ förklarar vidare:

"Enkelt uttryckt kan sägas att ju bättre en företeelse bidrar till möjligheterna att utvinna och kommunicera kunskap – desto högre är dess kulturhistoriska värde".

En kulturmiljö kan även värderas utifrån andra aspekter än rent kulturhistoriska. Det kan exempelvis vara estetiska och stadsbildsmässiga värden eller sociala aspekter som handlar om människors personliga relationer till en plats eller att en bekant och historisk miljö bidrar till upplevelse av samhörighet och trygghet.

I begreppet kulturmiljö ligger en värdering av kulturmiljöns kulturhistoriska värde, som kan bedömmas vara högt eller lågt. Värderingen är i sin tur kopplad till lagrum där hänsyn till kulturmiljön är lagstadgad, bland annat kulturmiljölagen och plan- och bygglagen. Plattformen/metoden ger förhållningssätt och riktlinjer i arbetet med att definiera, värdera, prioritera och utveckla kulturmiljön. Denna kulturmiljöanalys innefattar de två inledande stegen, *Beskrivande* och *Analyserande*, samt ger råd inför det tredje steget. Steg tre och fyra, *Planerande* och *Beslutande*, syftar till att ta ställning till framtida hantering av kulturhistoriska värden.

Värdering enligt plattformen görs normalt med utgångspunkt i tre huvudkriterier:

Möjlighet till kunskap och förståelse avser det kulturhistoriska informationsinnehållet och dess läsbarhet – dokumentationspotential respektive kommunikationspotential.

Kulturhistorisk helhet handlar om huruvida företeelsen återspeglar en specifik tidskontext (kortare avgränsad tidsperiod) eller processkontext (längre sammanhängande utvecklingsförlopp), och hur pass "fullständig" företeelsen är med avseende på kvarvarande beståndsdelar.

Kulturhistorisk relevans gäller företeelsens roll som kännetecknande eller på annat sätt särskilt betydande för sin tid och kontext.

Begrepp

Följande begrepp är tongivande komponenter i värderingsplattformen, och belyses därmed som del av den kulturhistoriska värdebeskrivningen.

Kulturhistoriskt sammanhang – är ett visst identifierat och avgränsat historiskt utvecklingsförlopp med ingående verksamheter eller aktiviteter som på olika sätt haft en präglande inverkan på en viss företeelse. En företeelses kulturhistoriska sammanhang och uttrycken för detta bildar utgångspunkter för bedömning av dess kulturhistoriska värden. Flera olika kulturhistoriska sammanhang kan tillskrivas en och samma företeelse.

Läsbarhet – är detsamma som möjligheterna att utifrån företeelsens fysiska innehåll och egenskaper utläsa, förstå och kommunicera väsentliga delar av samhällets kulturhistoriska bakgrund och utveckling – företeelsens kulturhistoriska sammanhang.

Vidare förekommer i värderingen vissa inom kulturmiljövården etablerade begrepp, såsom exempelvis samhällshistoriskt värde, arkitektoniskt värde och traditionsvärde. För definitioner och djupare beskrivning av dessa hänvisas till *Kulturhistorisk värdering av bebyggelse* (Axel Unnerbäck, Riksantikvarieämbetet, 2002) eller *Fem pelare : en vägledning för god byggnadsvård* (Robertsson, S. & Lierud, P, Riksantikvarieämbetet, 2003).

A) Beskrivande

I det beskrivande delmomentet sker inventering och beskrivning av de kulturhistoriska värden som återspeglas.

Svarar på frågorna: Vad har hänt? Vad finns? Vad återspeglas?

B) Analyserande

I det analyserande delmomentet görs den egentliga värderingen, vilka värden finns och i vilken hög grad återspeglas de? I analysen studeras vilka möjligheter till kunskap och förståelse platsen/objektet har, hur fullständig den förmedlade bilden blir, samt hur relevant den förmedlade kunskapen är.

Svarar på frågorna: Vilka är värdena? Vilka är de höga värdena?

C) Planerande

I det planerande delmomentet förs en prioritering och planering, med avseende på eventuella hot och förutsättningar för bevarandet och utvecklingen av de kulturhistoriska värdena.

Svarar på frågorna: Vad krävs? Vad är möjligt?

D) Beslutande

I det sista delmomentet beslutande sker val av styrmedel. • regelverk & bestämmelser • finansieringsformer • åtgärder för vård- och utveckling • kommunikationsinsatser samt • metoder för uppföljning och utvärdering.

Svarar på frågorna: Vad ska göras? Hur ska det göras?

Beskrivning av processen för kulturhistorisk värdering och urval, grundad i RAÄ:s "Plattform Kulturhistorisk värdering och urval" (2015).

Boverkets kriterier för särskilt värdefull bebyggelse

Som en del av den kulturhistoriska värderingen identifieras enskilda byggnader som bedöms motsvara särskilt värdefull bebyggelse enligt PBL 8 kap 13§. Bedömningen görs utifrån en rad kriterier som har beskrivits av Boverket i PBL Kunskapsbanken. Nedan är utdrag ur Boverkets vägledning kring förvanskningförbudet och byggnader som omfattas av detta enligt PBL 8 kap §13.

Förvanskningförbudet

Byggnader, bebyggelseområden och allmänna platser som anses vara särskilt värda att bevara har ett förstärkt skydd. Dessa får inte förvanskas.

Vad får inte förvanskas

Byggnader som är särskilt värdefulla från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt får enligt plan- och bygglagen (PBL) inte förvanskas.

Motsvarande gäller även för:

- Bygglovspflichtiga anläggningar
- Bebyggelseområden
- Allmänna platser
- Tomter i den mån de omfattas av bestämmelser om skydd av kulturvärden i detaljplan eller områdesbestämmelser.

Vad är en särskilt värdefull byggnad?

För att en byggnad ska betraktas som särskilt värdefull krävs det att byggnadens värde är så stort att dess bevarande kan sägas utgöra ett verkligt allmänt intresse. Detta gäller inte bara enskilda byggnader av monumental karaktär eller stort historiskt värde, utan också byggnader och bebyggelsemiljöer som representerar olika tidsepoker eller något karaktäristiskt från skilda sociala miljöer. Bestämmelsen gäller också enskilda byggnader som i sig kanske inte är så värdefulla men som blir det genom samhörigheten i en grupp, ett kvarter, en fasadräcka eller liknande (jämför propositionen 1985/86:1 sidan 510).

En byggnad eller bebyggelsemiljö kan vara särskilt värdefull om den tydliggör tidigare samhällsförhållanden. Exempel på detta är:

- Byggnader som representerar en tidigare vanlig byggnadskategori eller konstruktion som nu har blivit sällsynt.
- Byggnader som belyser tidigare bostadsförhållanden, sociala och ekonomiska villkor, arbetsförhållanden och olika gruppers livsvillkor. Bostadsförhållanden kan även belysas av de ekonomibygnader som tidigare tillhörde en bostad. Med grupper kan avses till exempel kön, ålder, yrke eller minoritetsgrupper.
- Byggnader som belyser tidigare stadsbyggnadsideal och arkitektoniska ideal samt värderingar och tankemönster. Exempel på byggnader som belyser tidigare värderingar kan vara olika typer av institutionsbyggnader som ofta präglas av sin tids människosyn.

Byggnader som har representerat för lokalsamhället viktiga funktioner eller verksamheter. Det kan vara olika samhällsfunktioner som skolan eller järnvägsstationen eller andra verksamheter som fyllt en central roll för lokalsamhället som till exempel smedjan, butiken, biografen, badhuset eller den dominerande arbetsplatsen.

I formuleringen tidigare samhällsförhållanden ligger att det handlar om förfluten tid. Att en verksamhet fortfarande är i drift hindrar dock inte att den kan belysa tidigare förhållanden. En byggnad eller bebyggelsemiljö kan även vara särskilt värdefull om den tydliggör samhällsutvecklingen. Exempel på detta är:

- Byggnader som till exempel illustrerar folkrörelsernas framväxt, massbilismens genombrott, immigration och emigration.
- Byggnader som har tjänat som förebilder eller på annat sätt varit uppmärksammade i sin samtid. Det kan vara byggnader som har erhållit priser eller framhållits som goda exempel i fackpress.
- Byggnader som präglas av en stark arkitektonisk idé.

En byggnad kan också vara särskilt värdefull om den i sig utgör en källa till kunskap om äldre material och teknik.

En byggnad eller bebyggelsemiljö kan vara särskilt värdefull från konstnärlig synpunkt om den uppvisar särskilda estetiska kvaliteter eller har en hög ambitionsnivå med avseende på arkitektonisk gestaltning eller i utförande och materialval eller i konstnärlig gestaltning och utsmyckning.

En byggnad eller bebyggelsemiljö kan även vara särskilt värdefull om den värderas högt i ett lokalt sammanhang. Exempel på detta kan vara byggnader som har haft stor betydelse i ortens sociala liv eller för ortens identitet eller i lokala traditioner.

En byggnad kan anses vara särskilt värdefull från miljömässig synpunkt om den utgör en del av en miljö som uppfyller de ovanstående kriterierna.

De flesta byggnader kan på ett eller annat sätt anses uppfylla något av de angivna kriterierna, men i begreppet "särskilt värdefull" ligger att byggnaden särskilt väl ska belysa ett visst förhållande eller i sitt sammanhang ha få motsvarigheter som kan belysa samma förhållande.

Bebyggelsens ålder

Bebyggelsens ålder utgör i sig inget argument för att en byggnad ska anses vara särskilt värdefull. Byggnader tillkomna före 1920-talets bebyggelseexpansion utgör dock idag en mycket begränsad del av dagens byggnadsbestånd, färre än vad som har byggts under 2000-talet. Av dessa har många genomgått genomgripande förändringar. Sannolikheten för att en till sin karaktär någorlunda välbevarad byggnad tillkommen före 1920-talets bebyggelseexpansion uppfyller något av de ovan angivna kriterierna för en särskilt värdefull byggnad är därför mycket hög. Sådana byggnader bör därför betraktas som särskilt värdefulla om man inte kan motivera varför de inte ska anses vara det.

FÖRUTSÄTTNINGAR

Gällande planeringsförutsättningar

Plan- och bygglag (2010:900)

Plan- och bygglagen (PBL) reglerar hur mark- och vattenområden används samt hur markanvändningen skall utvecklas. Lagen fastställer att planläggningen av mark- och vattenområden är en kommunal angelägenhet och ställer krav på att kommunen upprättar en översiktsplan över hela kommunen. Lagen innehåller föreskrifter om bland annat detaljplaner och bygglov.

Planläggning enligt denna lag ska ske med hänsyn till natur- och kulturvärden, andra miljöaspekter samt mellankommunala och regionala förhållanden. Lagen fastställer att byggnader eller områden som är särskilt värdefulla från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt inte får förvanskas. Dessa kan av kommunerna skyddas genom bestämmelse i detaljplan. Skyddet regleras i PBL:s 8 kapitel och de bestämmelser som läggs in i planen är juridiskt bindande.

Vid planläggning, i ärenden om bygglov och vid åtgärder avseende byggnader som inte kräver lov enligt Plan- och bygglagen är även 2 kap. 6 § tillämplig.

PBL

För kulturhistoriskt värdefulla fastigheter och miljöer är plan- och bygglagens förbud mot förvanskning samt de generella paragraferna om hänsyn, varsamhet och anpassat underhåll tillämpliga.

PBL 2 kap. Allmänna och enskilda intressen

1 § Vid prövningen av frågor enligt denna lag ska hänsyn tas till både allmänna och enskilda intressen.

3 § Planläggning enligt denna lag ska med hänsyn till natur- och kulturvärden, miljö- och klimataspekter samt mellankommunala och regionala förhållanden främja

1. en ändamålsenlig struktur och en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse, grönområden och kommunikationsleder,
2. en från social synpunkt god livsmiljö som är tillgänglig och användbar för alla samhällsgrupper,
3. en långsiktigt god hushållning med mark, vatten, energi och råvaror samt goda miljöförhållanden i övrigt,
4. en god ekonomisk tillväxt och en effektiv konkurrens, och
5. bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet.

6 § Vid planläggning, i ärenden om bygglov och vid åtgärder avseende byggnader som inte kräver lov enligt denna lag ska bebyggelse och byggnadsverk utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till

1. stads- och landskapsbilden, natur- och kulturvärdena på platsen och intresset av en god helhetsverkan.

6 § Tredje stycket

Vid planläggning och i andra ärenden samt vid åtgärder avseende byggnader som inte ingår i ett ärende enligt denna lag ska bebyggelseområdets särskilda historiska, kulturhistoriska, miljömässiga och konstnärliga värden skyddas. Ändringar och tillägg i bebyggelsen ska göras varsamt så att befintliga karaktärsdrag respekteras och tillvaratas.

PBL 8 kap. Krav på byggnadsverk, byggprodukter, tomter och allmänna platser

Plan- och bygglagens åttonde kapitel reglerar krav på byggnadsverk, byggprodukter, tomter och allmänna platser. Vid en bygglovsprövning omfattas byggnader eller områden som bedöms ha särskilt kulturhistoriskt värde av förbud mot förvanskning av kulturvärden, 8 kap. 13§. För alla byggnader gäller även varsamhetskrav och särskilda krav vid underhåll enligt 8 kap. 17§ och 14§.

Förbud mot förvanskning

13 § En byggnad som är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt får inte förvanskas.

Enligt 13 § 1 st. p.4 ska förvanskingsförbudet även tillämpas på bebyggelseområden.

Underhåll och varsamhet

14 § Ett byggnadsverk ska hållas i vårdat skick och underhållas så att dess utformning och de tekniska egenskaper som avses i 4 § i huvudsak bevaras. Underhållet ska anpassas till omgivningens karaktär och byggnadsverkets värde från historisk, kulturhistorisk, miljömässig och konstnärlig synpunkt.

Om byggnadsverket är särskilt värdefullt från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt, ska det underhållas så att de särskilda värdena bevaras.

17 § Ändring av en byggnad och flyttning av en byggnad ska utföras varsamt så att man tar hänsyn till byggnadens karaktärsdrag och tar till vara byggnadens tekniska, historiska, kulturhistoriska, miljömässiga och konstnärliga värden.

PL129, Kv Loet, Saluhall

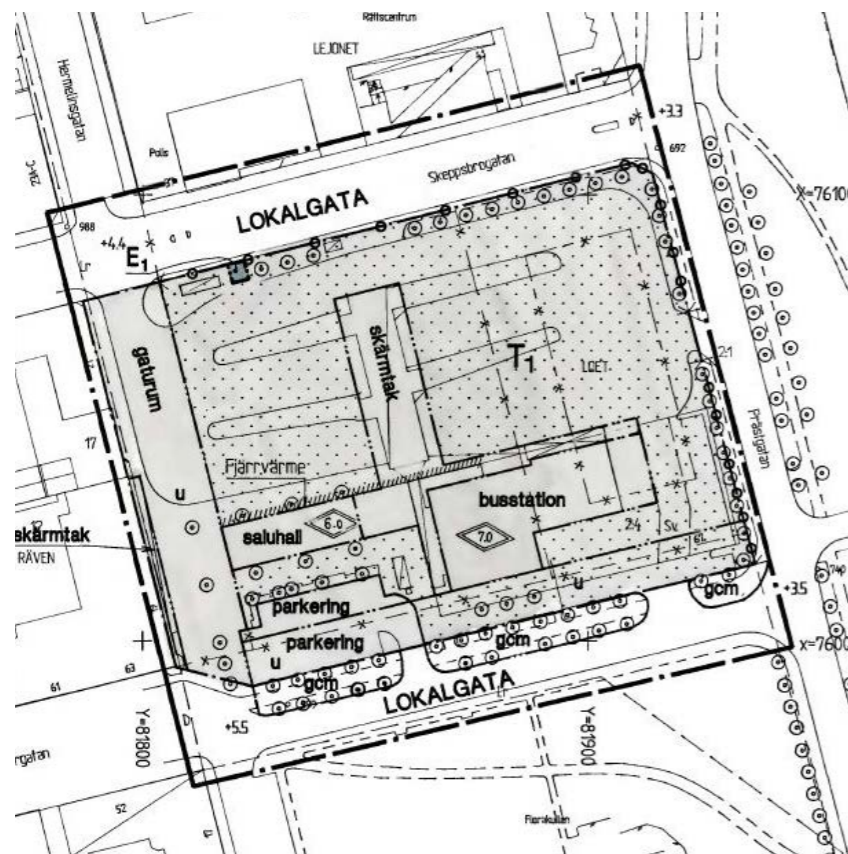
För kvarteret Loet gäller PL129, som vann laga kraft 1994-03-31. Planen upprättades i syfte att ge möjligheter att uppföra en saluhall och en transformationsstation, samt att säkerställa befintliga förhållanden på kvarteret Loet. 1984 lämnades bygglov för den busstation som finns inom kvarteret idag, med dispens från den då gällande stadsplanen. Planen omfattade också en byggrätt i öster mot Prästgatan, för att möjliggöra en utbyggnad av busstationen för bussgodshantering. Följande av relevans anges i planbeskrivningen:

Mark och vegetation

Planområdet är iordningsställt med asfalterade körytor för bussterminalen. Södra delen av Hermelinsgatan och fram emot stationsbyggnaden har gångtytor med marktegel och plattläggningar. Trädplanteringar är gjorda runt hela stationsområdet. Träden är viktiga för denna hårda miljö och skall bevaras.

Bebyggelseområden

Hela kvarteret Loet och den del av Hermelinsgatan som ingår i planområdet blir kvartersmark för busstation. Byggrätter för stationsbyggnad och saluhall med sammanbindande skärmtak begränsas hårt. Saluhallen placeras på den plats som idag upplåts till torghandel. Utformningen av byggnaden skall i materialval och formspråk anpassas till den befintliga busstationen. Saluhallens utformning är, trots sin begränsade storlek, mycket viktig i detta centrala läge.

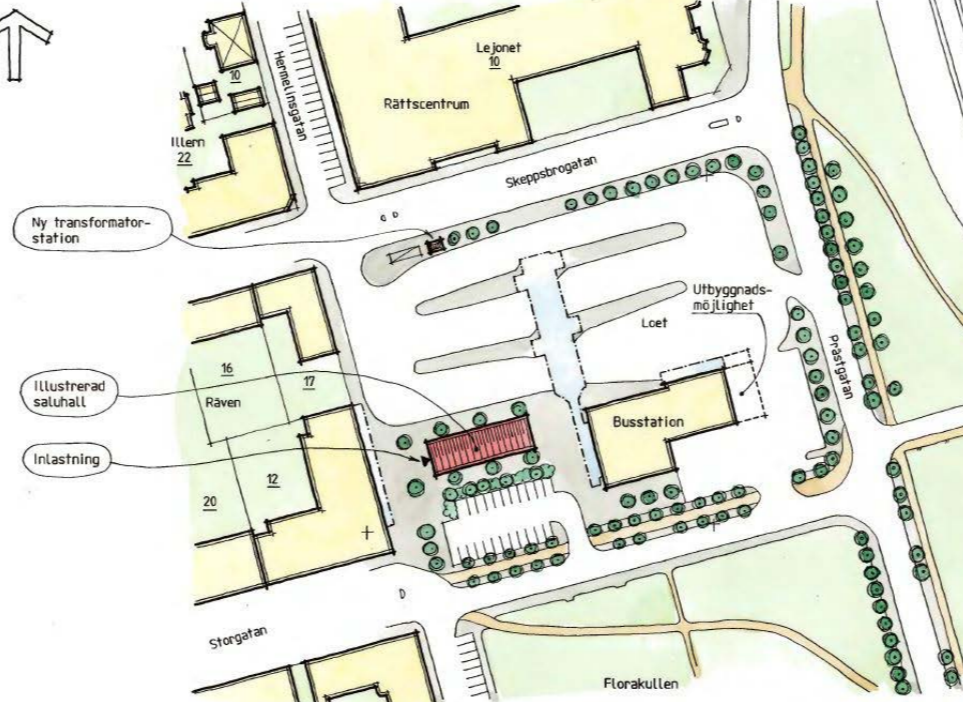


Utsnitt ur gällande plan PL129. Källa: Luleå kommun

Miljökonsekvenser

Den förändring mot befintliga förhållanden som planen innebär, är att den ger byggrätt för en saluhall och en transformator.

Saluhallens påverkan på miljön är nästan uteslutande en stadsbildafråga. Det centrala läget och den befintliga torgbildningen gör placeringen känslig. Att bibehålla stadens gatamönster har varit en viktig förutsättning. En annan, för stadsbilden viktig förutsättning, är att ge bebyggelsen inom området ett gemensamt formspråk och ett samordnat materialval.



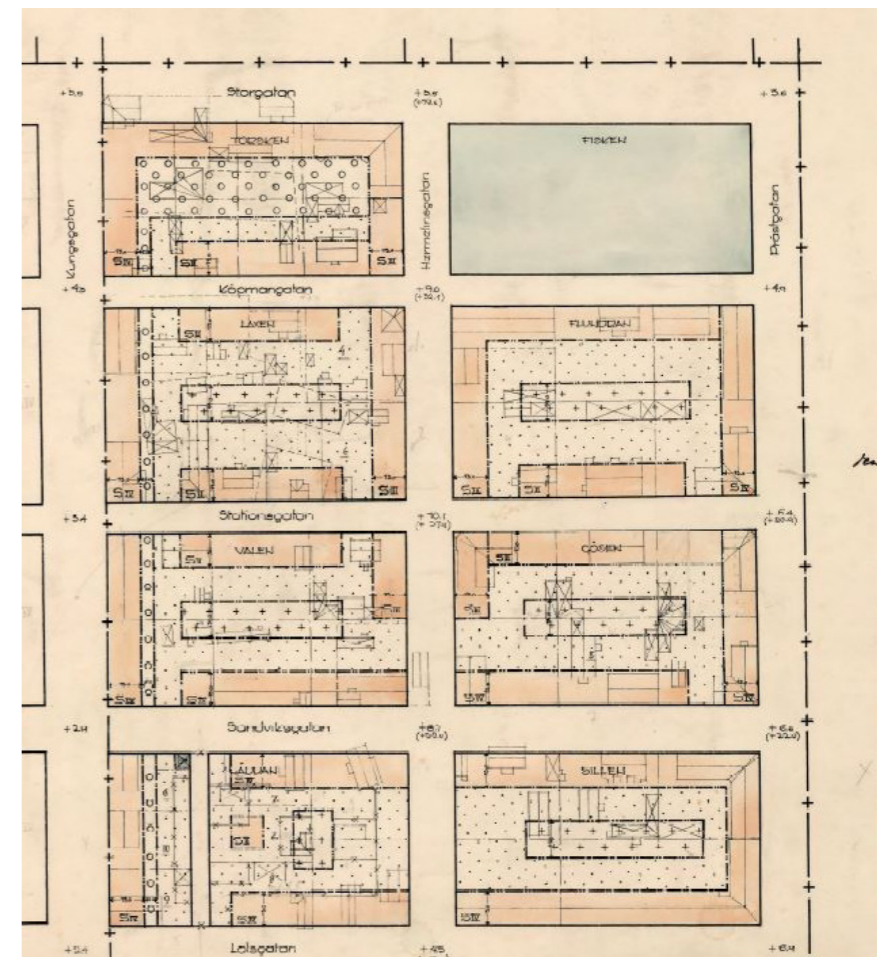
Till PL129 hörande illustrationskarta med förslag till saluhall mot Hermelinsgatan. Källa: Luleå kommun

A066 Förslag till ändring i stadsplan för Luleå stad beträffande kvarteren Torsken, Fisken, Laxen, Flundran, Valen, Gösen, Gäddan och Sillen

För f.d. kvarteret Fisker, nuvarande Floras kulle, gäller stadsplan A066, som upprättades av Bertil Höök 1942 och antogs 1945-10-19. Före detta omfattades kvarteren av ursprunglig stadsplan från år 1888, med tillkomna provisoriska byggnadsföreskrifter från 1935. Kvarteret Fisker är planlagt som *Allmän plats, park, plantering* (grön färg på plankartan). I planbeskrivningen anges att "Kvarteret Fisker bibehålls i enlighet med tidigare gällande stadsplan såsom park".

För övriga kvarter anges användningen bostadsbebyggelse med tillämpning av slutet byggnadssätt.

Planen innehåller inga bestämmelser avseende skydd av kulturvården.



Utsnitt ur gällande plan A066. Kv Fisker, Floras kulle, uppe till höger. Källa: Luleå kommun

Pågående planer

Utvecklingsplan Centrum (FÖP)

Den planerade utvecklingen av östra stranden och Luleås anslutning till Norrbotniabanan ingår som en del av Utvecklingsplan Centrum, en fördjupning av översiktsplanen som håller på att tas fram för stadsdelen Centrum. En granskningshandling för FÖP publicerades 2021, men planen har återremitterades för justeringar under 2022 och är ännu inte fastställd.

Utvecklingsplan Centrum är en fördjupning av Program till Vision Luleå 2050 och ett strategiskt dokument för kommunens verksamheter. Det innebär att utvecklingsplanen ska vara vägledande för hur Centrums byggda miljö ska användas, utvecklas och bevaras på lång sikt.

Inför arbetet med utvecklingsplanen genomfördes under 2015/2016 en översiktlig inventering av kulturhistoriskt värdefull bebyggelse i centrala Luleå.



Skiss över utvecklingsområden för bostäder och arbetsplatser i centrala Luleå. Illustrationen visar ett exempel av flera möjliga scenarion som den framtida bebyggelstrukturen kan utvecklas på i södra och norra utvecklingsområdet samt Östra stranden. Illustrationen är hämtad från granskningshandlingen för Utvecklingsplan Centrum, som inte är fastställd. Källa: Luleå kommun

Miljöbalken (1998:808)

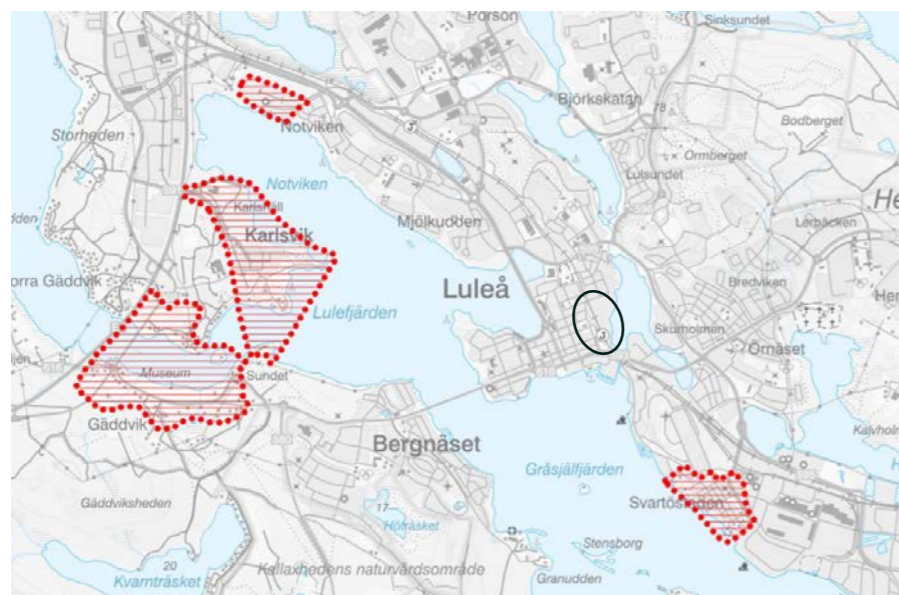
Miljöbalken (MB) syftar till att främja en hälsosam och god miljö för både nuvarande och framtida generationer genom bestämmelser för hushållning av mark och vatten och reglerar bland annat riksintressen för kulturmiljövärden.

Riksintresse för kulturmiljövärden

Områden av riksintresse för kulturmiljövärden är sammanhängande miljöer av särskilt stor betydelse ur ett nationellt perspektiv och regleras i 3 kap 6 § MB. Ett riksintresse för kulturmiljövärden är en miljö eller ett landskap som särskilt väl återspeglar viktiga historiska skeenden och samhällsprocesser.

Inom riksintresseområden väger de kulturhistoriska värdena därför särskilt tungt vid beslut om ändrad mark eller vattenanvändning och den fysiska miljön i övrigt. Att tillvarata kulturmiljövärdens riksintressen handlar dels om att förhindra att värdena skadas, dels om att områdets kulturhistoriska värden och potential ska vara fortsatt tongivande vid förändringar.

Det finns inga riksintressen för kulturmiljö inom utredningsområdet. Närmsta riksintresse för kulturmiljö ligger ca 1,7 km ifrån.



Karta över riksintresse för kulturmiljövärd (röda fält). Utredningsområdets ungefärliga läge markerat med svart ring. Källa: Länskartan Norrbotten, Länsstyrelsen Norrbotten

Kulturmiljölagen (1988:950)

Genom kulturmiljölagen (KML) anger samhället grundläggande bestämmelser till skydd för viktiga delar av kulturarvet. KML är den centrala lagen för kulturmiljövärden. Här anges att länsstyrelsen har tillsyn över kulturminnesvärden i länet och att Riksantikvarieämbetet har överinseende över kulturminnesvärden i landet. Kulturmiljölagen (KML) innehåller bestämmelser för skydd av värdefulla byggnader liksom fornlämningar, fornfynd, kyrkliga kulturminnen, byggnadsminnen och vissa kulturföremål. I kulturmiljölagen står det att det är en nationell angelägenhet att skydda och vårda kulturmiljön och ansvaret delar vi tillsammans: såväl myndigheter som enskilda personer är skyldiga att visa hänsyn och aktsamhet mot kulturmiljön.

Fornlämningar

Fornlämningar är lämningar efter människors verksamhet under forna tider som har tillkommit genom forna tiders bruk och som är varaktigt övergivna och tillkomna före 1850. Lämningar som är yngre än 1850 brukar kallas för övriga kulturhistoriska lämningar.

KML kap. 2, 2 och 6 §§

Det är förbjudet att utan tillstånd enligt kulturmiljölagens 6 § att rubba, ta bort, gräva ut, täcka över eller genom bebyggelse, plantering eller på annat sätt ändra eller skada en fornlämning. Enligt 2 § hör till en fornlämning ett så stort område som behövs för att bevara fornlämningen och ge den ett tillräckligt utrymme med hänsyn till dess art och betydelse. Detta område benämns fornlämningsområde. Fråga om fastställelse av gränserna för ett fornlämningsområde prövas av länsstyrelsen.

Inom utredningsområdet finns inga kända fornlämningar registrerade. Däremot pågår arkeologisk utredning inom den planerade bankorridoren för Norrbottenbanans dragning i Luleå kommun, Norrbotten län.



Utdrag från fornsök som visar kända fornlämningar (röd yta/punkt), övrig kulturhistorisk lämning (blå punkt), ingen antikvarisk lämning (grå punkt) och undersökningsområde för pågående arkeologisk utredning (grön/blå yta). Källa: www.fornsök.se

Vägledande dokument

Översiktsplan

Översiktsplan 2021 antogs av Kommunfullmäktige den 27 september 2021. Översiktsplanens huvuddokument är Program till Vision Luleå 2040 och visar inriktning för mark och vatten till år 2040 samt generella principer för genomförande och principer för genomförande till år 2030. Den digitala översiktsplanen innehåller även fördjupningar, till exempel utvecklingsplaner för särskilda områden.

En av utgångspunkterna i översiktsplanen är målet att befolkningen ökar till 100 000 invånare till år 2040, vilket innebär en större efterfrågan på bostäder och ökat behov av infrastruktur och service.

I Program till Vision Luleå 2024 står det under inriktning mark och vatten: "Luleå Centrum ska vara platsen för flera viktiga funktioner för både Luleåbor och regionen. I centrum ska arbetsplatser, mötesplatser och andra gemensamma funktioner finnas. Funktioner som också gör Luleå Centrums utveckling till en viktig drivkraft för den regionala utvecklingen. Centrum ska förtätas och få ett ökat antal invånare. Alla stadsdelscentrum ska ha en tydlig plats med centrumkaraktär där det finns kommersiell verksamhet, lekplats, allmänna ytor och park i närheten."

INNERSTADEN ÖVERSIKTSPLANEN

I den digitala översiktsplanen står följande om området Innerstaden (områdesanvändning):

- Tät struktur - Oförändrad användning
- Område med stads- eller tätortsmässig karaktär, oftast indelad i kvarter. I tät struktur ingår bostäder, kontor, handel, annan verksamhet, gator, parker och fritidsanläggningar. Tidshorisont för ny/ändrad områdesanvändning anger när exploatering kan ske och vad som ligger till grund för det
- Rekommendation: Inom området ska bebyggelsen vara 4-5 våningar och maximalt 10-12 våningar för enstaka projekt. Högre bebyggelse ska lokaliseras utan negativ påverkan på boendemiljöer eller för att framhäva stadsbilden, till exempel vid stadens infarter. Köpmantorget och Nytorget ska utvecklas för bättre funktion och levande stadsliv. Trekanten/Norra hamn-området ska göras om till torg, eller park, och evenemangsplats. Kopplingen mellan regional och lokal kollektivtrafik ska stärkas och utvecklas. Cykelparkering ska finnas i anslutning till busshållplatser inom området. Arbete med utvecklingsplan-fördjupning av översiktsplanen pågår för området.

ÖSTRA STRANDEN ÖVERSIKTSPLANEN

I den digitala översiktsplanen står följande om området Östra Stranden (områdesanvändning):

- Tät struktur - Ny/Ändrad användning
- Tidshorisont: 2030-2040 (Norrbotniabanen)
- Område med stads- eller tätortsmässig karaktär, oftast indelad i kvarter. I tät struktur ingår bostäder, kontor, handel, annan verksamhet, gator, parker och fritidsanläggningar. Tidshorisont för ny/ändrad områdesanvändning anger när exploatering kan ske och vad som ligger till grund för det.
- Rekommendation: Östra utvecklingsområdet ska omvandlas till en tätbebyggd stadsdel med en blandning av bostäder och arbetsplatser. Här kan högre bebyggelse än 4-5 våningar tillåtas beroende på arkitektonisk gestaltning, bidrag till stadsbilden och sammanhang. Inom området ska anläggas en stadsdelspark. Delar av området omfattas av ett planprogram och en målbild beslutad av kommunfullmäktige. Strandområdet ska utvecklas och anläggas för att stärka ekosystemtjänster och vara gynnsamt för den ekologiska och kemiska statusen i Skurholmsfjärden. Vid planering och byggande ska omhändertagandet av dagvatten ske så att ytterligare påverkan på vattenförekomsten minimeras. Arbete med utvecklingsplan-fördjupning av översiktsplanen pågår för området.



Utsnitt av till översiktsplanen hörande karta över centrala Luleå.
Källa: Luleå kommun

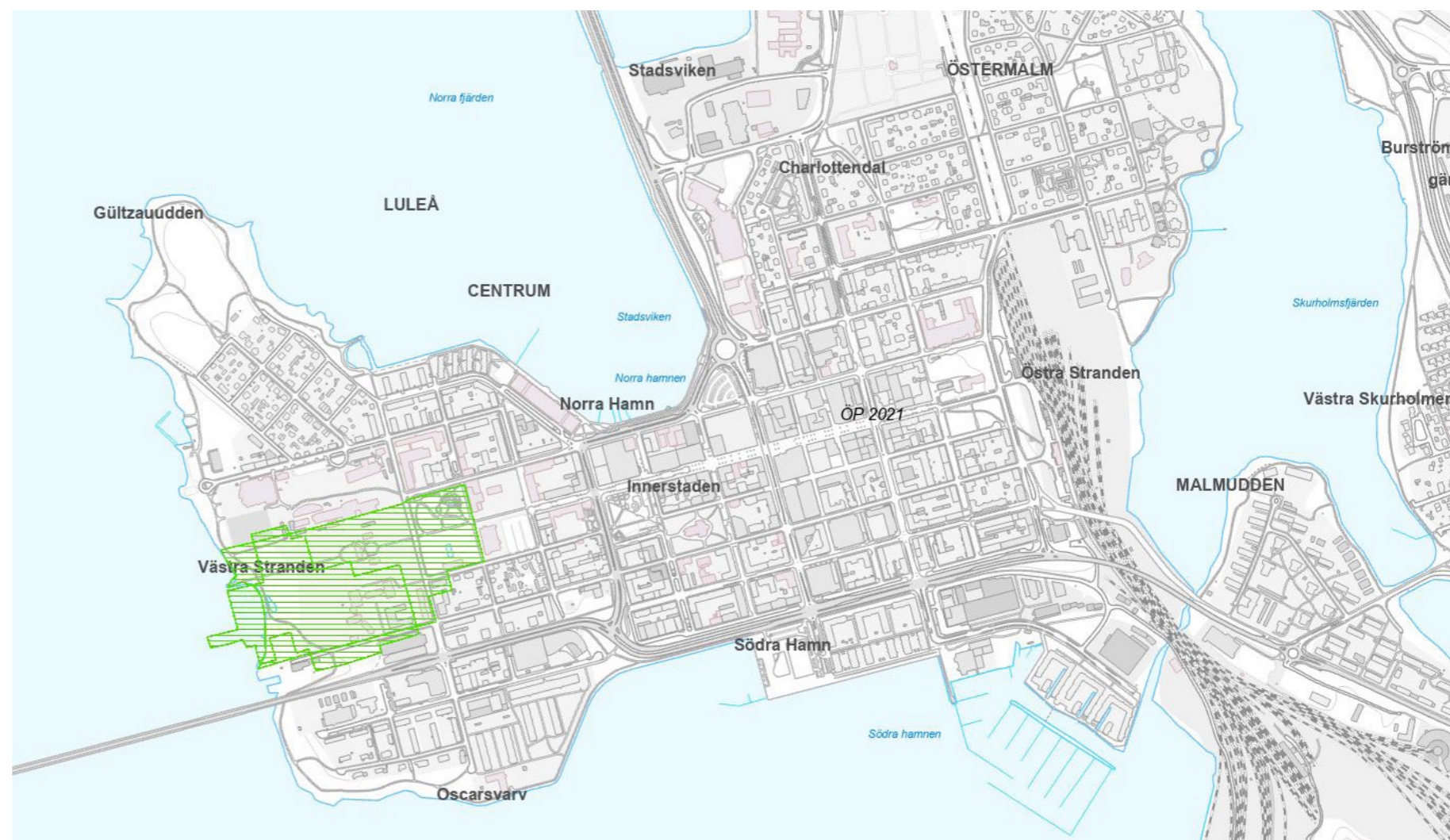
I Program till Vision Luleå 2040 står det följande om att stärka kulturmiljöernas värden:

"Våra kulturmiljöer bidrar till attraktivitet och identitet samt ger information om platsens historia och utveckling. Samtidigt som det är viktigt att skydda, bevara och utveckla dessa miljöer så behöver inte ett sådant förhållningssätt bromsa framtida bebyggelse utveckling. Vi strävar efter att ny bebyggelse ska samspela och tydligt förhålla sig till dessa kulturmiljöer. För att kunna göra det behöver vi stärka vår kunskap om kulturmiljöerna."

ÖP 2021 KULTURMILJÖVÄRDEN

I den digitala översiktsplanen står följande om utpekade kulturmiljövärden under Hänsyn ÖP 2021:

- Hänsynstyp: Kulturmiljövärd
- Vägledning: Mycket högt kulturhistoriskt värde
- Byggnader och områden med mycket höga kulturmiljövärden ska bevaras. Vid detaljplaneläggning ska kulturhistoriska byggnader och områden med mycket höga värden skyddas. Planering och byggnation i områden med mycket höga kulturmiljövärden ska utföras så att det som tillkommer eller förändras samspelar med värdet.
- Underlag: Norrbottens kulturmiljöprogram 2010-2020, Länsstyrelsen Norrbotten



Utsnitt ur den digitala översiktskartan ÖP 2021. Källa: Luleå kommun.

Norrbottens kulturmiljöprogram 2010-2020

Norrbottens kulturmiljöprogram är ett gemensamt program för kulturmiljövärden i länet och ska användas vid prioritering av olika insatser för att bevara, dokumentera och tillgängliggöra länets värdefulla kulturmiljöer under åren 2010-2020. För att göra detta möjligt pekar programmet ut ca 220 värdefulla kulturmiljöer som är valda ur ett regionalt och nationellt perspektiv. Kulturmiljöprogrammet från 2010 gäller tills vidare.

I Norrbottens kulturmiljöprogram för länsstyrelsen i Norrbotten är inga miljöer inom utredningsområdet utpekade. I närheten av utredningsområdet finns dessa miljöer utpekade:

- **Luleå i kvarteren kring domkyrkan**
Området i centrala Luleå rymmer domkyrkan och en koncentration av pampiga, påkostade byggnader som byggdes åren efter den stora stadsbranden 1887. Bebyggelsen berättar om den expansiva tid för Luleå då staden fått anknytning till Norra stambanan. Malmnen från malmfälten hade också börjat skeppas ut från hamnen. Inom området finns även välbevarad trähusbebyggelse från tiden före branden. Detta sammantaget gör att området har höga kulturhistoriska värden.
- **Luleå residensstad**
Centrala delar av Luleå har allt sedan 1850- talet varit plats för landshövdingens residens och kronhäktet Vita Duvan. I området har under årens lopp byggts viktiga institutioner för Norrbottens län. Området har ett högt kulturhistoriskt värde.

Kulturhistoriska byggnader i Luleå

Inventering 2015-2016 Luleå kommun/SBF visar kommunens utpekade kulturhistoriska byggnader.

Bedömning av kulturhistoriskt värde

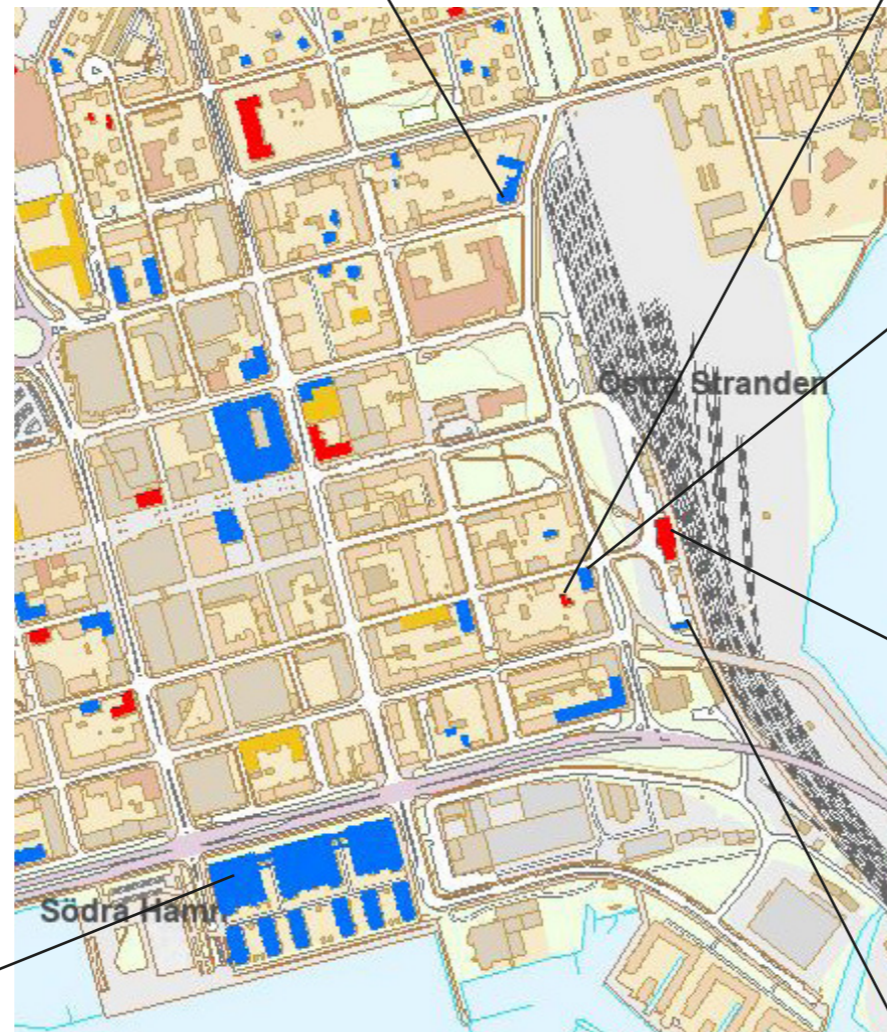
- På kommunens hemsida i klassificeringskartan visas de byggnader som vid inventeringen har uppmärksammats på grund av höga arkitektoniska kvaliteter, att de är tidstypiska och att de är från olika tidsepoker. De har valts ut för att belysa bredden och mångfalden av Luleå byggda kulturarv. Information om vissa byggnader finns i kartan, där bild och kort beskrivning av dess kulturhistoriska sammanhang ges.
- Kartlagret visar byggnader som vid inventeringen har bedömts som ha ett särskilt kulturhistoriskt värde eller är exempel på byggnader med ett utförande som är typiskt för sin tidsperiod.

SÖDRA HAMNEN

(kulturhistoriskt intressant byggnad)
Kvarter med 1980–90-tals karaktär som ett miniatyrssamhälle ligger byggnaderna halvslutna mot staden och öppnas upp mer mot vattnet. Med inglasade partier, synliga konstruktioner och färgglada betongelement, stora inglasade balkonger, pelare och färgade geometriska ytor är det exempel på postmodernism.

ÖSTERMALM

(kulturhistoriskt intressant byggnad)
Omkring sekelskiftet 1900 uppfördes byggnaden i vinkel. Fastigheten har hyst flera verksamheter bland annat Torndedalens skidfabrik där också rester av den finns kvar. Den har en central plats i stadsbilden och ett miljöskapande och samhällshistoriskt värde.



Kulturhistorisk bedömning byggnader
■ Särskilt kulturhistoriskt intressant byggnad
■ Kulturhistoriskt intressant byggnad
■ Tidstypisk

Utsnitt ur klassificeringskartan. Källa: Luleå kommun.

ÖSTERMALM

(kulturhistoriskt intressant byggnad)
Huvudbyggnad med gårdshus utgör viktiga inslag i Luleå där sammanhanget dem emellan berättar om livet på gården och förstärker de båda byggnadernas individuella värden. Gårdshusets tidigare funktion som stall/uthus/förråd är en viktig komponent till förståelse för dess samtid.

ÖSTERMALM

(kulturhistoriskt intressant byggnad)
1899 byggdes huset av byggmästare Flemström. Den har en bevarad arkitektonisk karaktär med kontrasterande släta och grova putsdetaljer, järnbalkonger med smidesräcken. Huvudbyggnaden med gårdshuset utgör ett viktigt inslag i Luleå där sammanhanget dem emellan berättar om livet på gården och förstärker de båda byggnadernas individuella värden.

ÖSTRA STRANDEN

(kulturhistoriskt intressant byggnad)
Järnvägen har haft stor betydelse för Luleås utveckling. Stationen var varje stads stolthet och den första resanden mötte. Stationshuset med sin klassicistiska stil där det inte är detaljerna i sig som är avgörande utan helheten av en symbolbyg Den utgör ett samhällshistoriskt- och kontinuitetsvärde som exempel på stadens framväxt och identitet för Luleå.

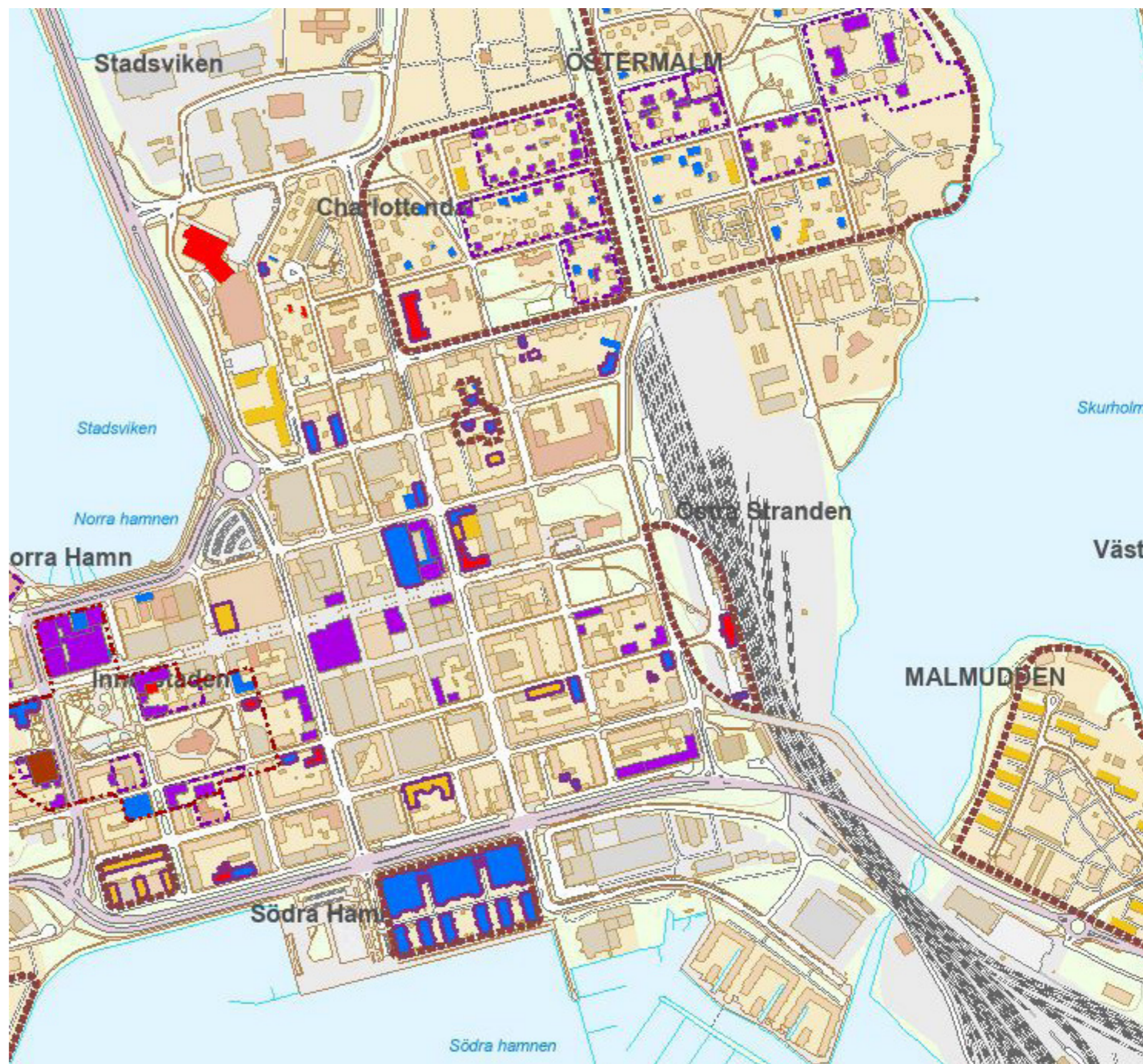
ÖSTRA STRANDEN

(kulturhistoriskt intressant byggnad)
Byggnaden är en komplementbyggnad till verksamheten vid järnvägen. Flera bevarade detaljer samt volym och sadeltaket. Stationshusets och komplementbyggnaden förstärker varandras individuella värden genom att båda är länkade till järnvägen.

I klassificeringskartan visas byggnader och miljöer som har någon form av skydd enligt någon av de olika lagstiftningar som kan användas för att skydda värdefulla kulturmiljöer.

Teckenförklaring

- Byggnadsminnen enligt kulturmiljölagen (KML)
 - Byggnadsminnesområden
- ▨ Kulturmiljöer Riksintressen enligt miljöbalken (MB)
 - ▨ Områden som ingår i länsstyrelsens kulturmiljöprogram
- Byggnader med skydd i detaljplan (PBL)
 - Värdefulla miljöer i detaljplan (PBL)
- Kulturhistorisk bedömning byggnader
 - Särskilt kulturhistoriskt intressant byggnad
 - Kulturhistoriskt intressant byggnad
 - Tidstypisk



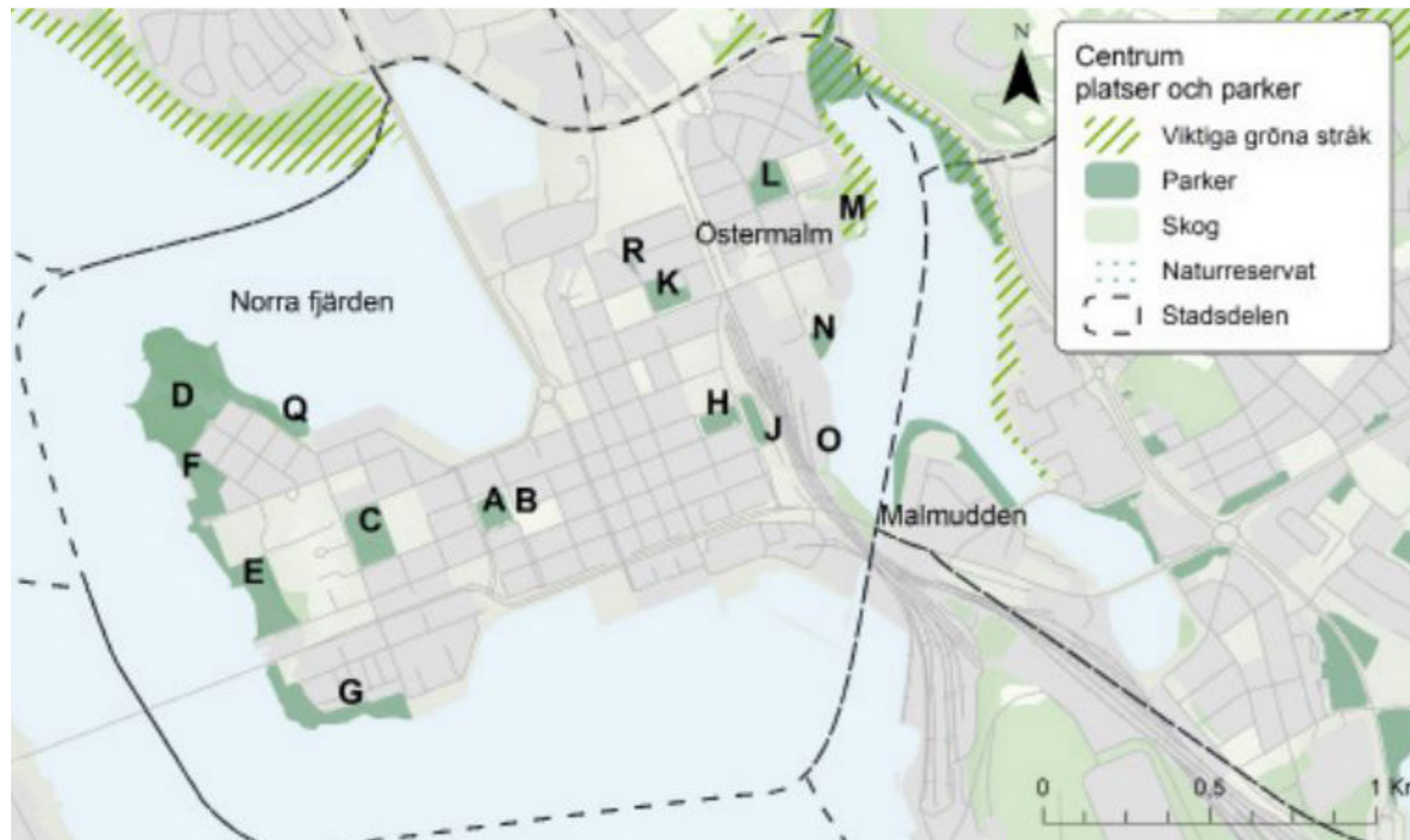
Utsnitt ur klassificeringskartan. Källa: Luleå kommun.

Grönplan Luleå

Antagen KS 2020-02-10, Luleå kommun

Grönplan ska användas som ett underlag i kommunens planprocess och planarbete. I Grönplan beskrivs karaktärsdrag och grönstruktur i kommunen. Kartorna redovisar den övergripande strukturen med viktiga stråk och parker. Stadsdelarnas parker beskrivs var för sig. Där framgår vilken parkklass de tillhör idag och hur de kan utvecklas i framtiden.

Stadsdelen centrum omfattar centrumhalvön och Östermalm. Tillgången till vatten och is är en stor resurs för rekreation men samtidigt finns här lägre andel sammanhängande grönytor jämfört med andra stadsdelar. Närliggande parker till utredningsområdet beskrivs genom utdrag ur Grönplan.



Centrum med omnämnda parker och naturområden redovisas i bokstavsbezeichnungar. Källa: Grönplan Luleå (2020) Luleå kommun.

Sundsparken (N)

Sundsparken är en del av Östra stranden. Parken består av en gräsbevuxen kulle som fungerar som vindskydd för de som vill ta en picknick och ta del av Skurholmsfjärdens vattenspegel. Parken är en avstickare från den strandpromenad som omger fjärden. Parken och området runt den är i behov av upprustning. Parkklassningen för Sundsparken är Parkområde.

Utveckling av Sundsparken

Området hör nära samman med Östra stranden som är tänkt att utvecklas som framtida bostadsområde kopplat till resecentrum. Planer finns att utveckla ett sammanhållet promenadstråk längs stranden med nya parker och aktivitetsytor som knyter an Seminarieparken med Malmuddsviadukten. Det blir då en mer naturlig del av Hälsans stig som löper runt Skurholmsfjärden. Parkklassningen för Sundsparken kan i framtiden utvecklas till Stadsdelspark.

Järnvägsparken (J)

I parken finns äldre grönstruktur träd buskage som minner om en tid vid sekelskiftet då det vid järnvägsstationer runt om i landet planterades för orten hårdigt växtmaterial som syren, try, cembratall och ädelgran. Gatstenssättningar i kombination med grusgångar och bersåer skapade parklikande anläggningar som med tiden brutits och förlorat sitt sammanhang. Äldre utrustning finns i form av belysningsstolpar och skyltar där senare tids moderna inslag skapar ett blandat intryck. En äldre malmvagn står uppställd vid Prästgatan och belyses vintertid. Andelen grönytor är ganska stor men dåligt nyttjade. Parkklassningen för Järnvägsparken är Parkområde.

Utveckling av Järnvägsparken

I dagsläget är det ett parkområde med extensiv skötsel. Den framtida målbilden är att i samband med utvecklingen av resecentrum utveckla den till en Paradspark som kopplar ihop Järnvägsparken med Floras kulle, Stadsparken och Hermelinsparken. Det finns behov att ta fram ett vårdprogram för parken. Parkklassningen för Järnvägsparken kan i framtiden utvecklas till Paradspark.

Floras kulle och kvarteret Loet (H)

Floras kulle är centrumhalvöns minsta park, och präglas av sina sommarblomsterplanteringar - här finns Luleås "blomstergata". Gångstigen som slingrar fram genom parken kantas av breda rabatter med perenner och sommarblommor. Kullen är en rofylld oas mitt i bullret av bilar, bussar och tåg. 1888 nådde järnvägen Luleå och järnvägsstationen med sin park byggdes. Järnvägsparken och Floras kulle är det första som möter den som stiger av tåg. Det gamla pumphuset minner om tider när stadens invånare fick hämta sitt vatten ur brunn. De karaktäristiska gamla martallarna, skulpturerna, lekplatsen och sittplatserna bidrar till att detta är en välanvänd och uppskattad park. "Flicka med boll" - skulptur i brons av Arthur Johansson. Även kallad för "Flora", men det är inte hon som gett namn åt kullen, utan kullen ska ha fått sitt namn av en kvinna som hette Flora och som testamenterade området till Luleå Stad på villkor att det skulle förbli ett grönområde. Parkklassningen för Floras kulle är Paradspark.

Utveckling av Floras kulle

Kullens karaktär med de gamla tallarna samt den långa planteringsytan längs gångstråket är viktigt att bevara, kullens hjassa och gräsyta är populär mötes- och picnicplats och kan tillföras med fler sittplatser. Lekplatsen som senast rustades 2005, behöver utvecklas och tillföras fler funktioner, belysningen som är tidigare behöver ses över. Parkklassningen

HISTORIK

Luleå stad

Äldre historia

När inlandsisen börjat dra sig tillbaka från Norrbotten för omkring 10 000 år sedan, höjde sig så småningom landmassor ur havet med kustslätter och inskurna älvdalar såsom Lule och Råne älv. Längs kustlinjen, vid havsvikar, vattendrag och sjöar, etablerade människor tidigt boplatser för att jaga och fiska. I trakterna kring Luleå finns lämningar efter bosättningar från stenåldern, och särskilt rika lämningar från järnåldern som vittnar om tidig järnframställning. Under medeltiden från omkring 1000-talet och framåt växte ett flertal större byar fram kring Lule älvdal och marken började tas i anspråk för jordbruk.

Under 1300-talet bedrevs kristen missionsverksamhet i området norr om Umeälven, och det kom att etableras en kyrka i Gammelstaden. Luleå, eller det samiska namnet Julevu som betyder 'östligt vatten', finns belagt sedan år 1327 då området införlivades i Sverige under hälsingelagen. I samband med detta donerades Luleälven till ärkebiskop Olof i Uppsala, som tillsammans med tre riddare fick äganderätt till älven och dess biflöden. Under 1400-talet byggdes Gammelstads kyrka om till en stenkyrka för att stärka kyrkans närvaro, och blev då den största medeltida kyrkan norr om Uppsala.

Staden bildas

Trakten kring Luleå fick betydelse som handelscentrum då Luleälven var rik på lax, och samerna som fanns inåt landet bedrev handel med päls och renskinn som var mycket eftertraktade varor i Europa. Under 1500-talet väcktes idén om en stadsbildning, då kung Johan den III önskade att grunda en stad för att reglera handeln i regionen. Inledningsvis utökade staten sitt inflytande i regionen genom skatteindrivning med statliga lappfogdar. Under senare delen av 1500-talet anlades hamnar för fiske av strömming, och kring dessa växte ytterligare bebyggelse fram. Under 1600-talet inrättades en handelsordning i Sverige som innebar att handel skulle koncentreras till städerna. År 1620 fick Luleå socken i uppdrag att bestämma plats för en ny stad, samt att utse borgmästare och råd. Den 7 september 1620 beviljades Luleå stadsprivilegier, och staden började grundläggas året därpå kring sockenkyrkan i Gammelstad.

Men bara 27 år efter det att staden anlagts upplevde man svårigheter med läget, och skrev till Drottning Kristina för att be om att få flytta staden. Flytten godkändes, och en ny stadsplan togs fram för lilla Notviken och Rävskatan- den halvö där Luleå är beläget idag. År 1650 fick Luleå sina nya stadsprivilegier, och staden byggdes upp på halvön. Snart därefter härjades staden av två stora bränder i kort följd på varandra, år 1653 och 1657. Staden nära totalförstördes båda gångerna och fick återuppbyggas. Den tredje återuppbyggnaden av staden fullbordades 1667 med ny träkyrka och rådhus.



Karta och stadsplan för Luleå handelsstad 1790. Kartan visar området mellan nuvarande Tullgatan och Smedjegatan. Den nya stenkyrkan står färdig och utgör vid denna tid stadens tydliga mittpunkt. Ett område i nordöst, utanför rutnätskvarteren, är märkt "Projekterad begravningsplats".

Under 1700-talet gick utvecklingen sakta framåt med en måttlig befolkningssökning från omkring 400 till 450 invånare. I staden fanns vid denna tid ett rådhus, skola, en träkyrka och ett tullstaket, där bebyggelsen huvudsakligen låg koncentrerad väster om kyrkan. År 1758 beskrevs gatorna som osymmetriska och utan stenläggning, med hus som varierade i konstruktion och ofta hade tak av ved. 1790 upprättades en ny stadsplan, som medförde anordnandet av mer regelbundet utlagda rutnätskvarter med stenlagda gator. Stadsplanen inbegrep även att den slitna träkyrkan skulle ersättas av en ny kyrka i sten. Efter tillstånd från kungen inleddes arbetet med att bygga

den nya stenkyrkan år 1787, och kyrkan stod sedan klar 1790.

Vid den här tiden ingick Luleå i Västerbottens län, som då var det största länet i Sverige. Mot slutet av 1700-talet började kungen se ett behov av att dela upp länet, som ansågs alltför stort, i två lika stora län. I samband med detta diskuterades vilken stad som skulle komma att få den eftertraktade positionen som landshövdingeresidens i det nybildade länet. Men delningen och beslutet sköts på framtiden.

1800-tal

I början av 1800-talet gick Sverige i krig mot Ryssland. Det s.k. Finska kriget pågick 1808-1809, och avslutades med en stor förlust för Sverige då territoriet som är nuvarande Finland övergick till Ryssland. I samband med detta drogs riksgrensarna om, och det nordligaste länet Norrbotten bildades 1810. Efter bildandet av det nya länet inrättades tillfälliga lokaler för länsresidenset först i Gammelstad, varefter ett nytt länsresidens uppfördes i Piteå 1818.

Ett nytt statligt stöd för utvecklingen av handel och varvsverksamhet längs Norrlandskusten ledde till att det under 1830-talet började utvecklas mer omfattande och framgångsrika sådana verksamheter i Luleå. Ett antal mindre skeppsbyggerier och handelshus fanns redan etablerade i staden, vilka utvecklades till mer storskaliga varv och handelsflottor samtidigt som en rad nya skeppsvarv också etablerades. Bland de mest betydelsefulla fanns det stora Oscarsvarv som startades av C.F. Liljevalch längst ut i sydväst på Luleåhalvön, Bergströms handelshus med tillhörande handelsflotta, och Josefine varv som etablerades på udden i nordväst av C. Gültzau (udden har sedermera fått namnet Gültzauudden). Verksamheterna hade stor betydelse för Luleås utveckling fram tills ångfartygen kom att dominera och varven blev omoderna.

I början av 1850-talet väcktes frågan om att bygga ett nytt länsresidens i Luleå, då den befintliga byggnaden i Piteå var i alltför dåligt skick. Det ansågs mest fördelaktigt att placera residenset i Luleå eftersom där fanns goda förutsättningar för en hamnanläggning, samt att de kungligt ägda Gällivareverkens egendomar med bergsbruk och sågverk i anslutning till Lule älvdal förutspåddes bli en stor framtidsnäring. Frågan om nytt länsresidens sammanföll också tidsmässigt med planerna för ett nytt läns häkte i Luleå år 1851, och sannolikt lär det ha funnits praktiska skäl till att koncentrera länets funktioner till samma stad. Beslutet att flytta landshövdingeresidenset till Luleå togs av kungen den 29 april 1851, och den nya residensbyggnaden började uppföras centralt på den västligaste delen av Luleåhalvön 1852. Anmärkningsvärt är att byggnaden uppfördes helt i trä med sockel av sten trots att alla viktigare byggnader uppförda av kronan enligt gällande stadga skulle vara stenbyggnader, detta med hänsyn till brandrisken. Snart därefter, år 1857 beslutade stadens styre att låta uppföra ett nytt rådhus värdigt en residensstad, som också skulle inrymma stadens telegrafstation och första filialbank. Även denna byggnad uppfördes i trä, och togs i bruk 1860.

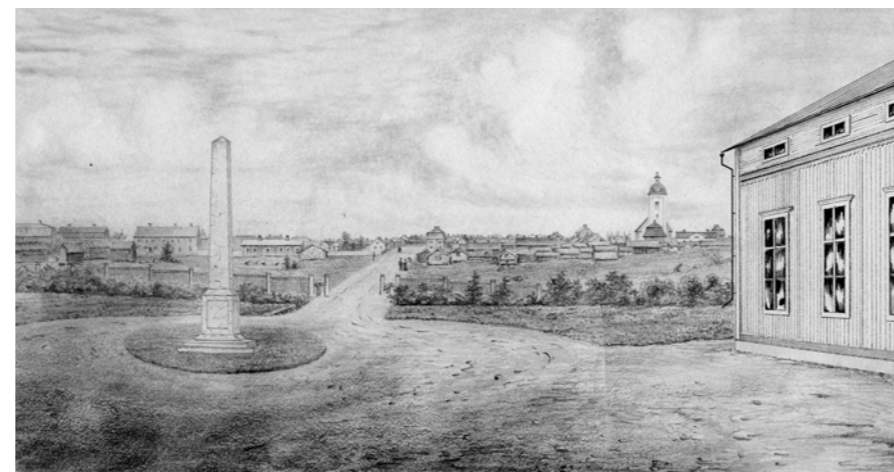
Under 1850-talet hade de första järnvägs- och telegraflinjerna anlagts på andra håll i Sverige, men industrialiseringen i städerna längs Norrlandskusten släpade efter och var jämförelsevis på en blygsam skala. Städerna hade stor betydelse inom parti- och trävaruhandel, men det faktum att tyngre transporter fortfarande utfördes med segelfartyg innebar en dämpande effekt på utvecklingen. Den nyligen införda näringsfriheten och ökande efterfrågan på trävaror i ett expansivt Europa vid 1800-talets mitt gav kuststäderna en ökad betydelse, men Luleå saknade ännu nödvändiga kommunikationer för att hålla jämna steg med utvecklingen. En första reguljär ångbåtsförbindelse mellan Luleå och Stockholm upprättades dock under 1850-talet, och i kombination med den första lokaltidningen 1856 och telegraflinjen 1857 innebar detta mycket för handel och nyhetsförmedlingen i den långt från centralmakten belägna residensstaden.

Som residensstad för Norrbotten fick Luleå krav på sig att uppvisa en välfungerande organisation med långsiktiga planer för markutnyttjande och expansion. 1858 upprättades således en ny stadsplan som inbegrep en genomarbetad plan för Luleås framtida expansion, med namngivning av kvarteren och precisering av stadsägorna.

Nya viktiga byggnader och institutioner fortsatte att etableras kring den här tiden; ett nytt länslasarett planerades 1858 och stadens första skola stod färdig år 1862. Under 1870-talet tog industrialiseringsprocessen fart med ett flertal nya etableringar i Luleå, bland annat sågverk inriktade på export till England, som sågverket och järnindustrin på Altappen, sågverket i Karlsvik och gruvverksamheten på Hindersön. En järnvägsförbindelse till norska kusten via malmfälten kring Gällivare började utredas i slutet av 1870-talet och järnvägsbygget inleddes i början av 1880-talet.



Residenset i Luleå. Goache på tonat papper av konstnären Lars August Bergbom, 1924. Tillhör Norrbottens museum. Källa: Luleå kommuns stadsarkiv



Luleå år 1860, blyertsteckning av E O Nordlinder. Vy från residenset mot Storgatan och kyrkan. Källa: Luleå kommuns stadsarkiv



Teckning av Erik Olof Nordlinder, föreställande Gamla Rådhuset på Rådhusorget (odaterad). Källa: Luleå kommuns stadsarkiv



Vy över Stadsviken med Gültzauudden i förgrunden och centrala Luleå i fonden. Ett flertal fartyg trafikerar vatten. Målning av Lars August Bergbom. Foto: Gunnar Bergbom, Luleå kommuns stadsarkiv



Residenset omkring år 1870. Källa: Luleå kommuns stadsarkiv



Stadsplan för Luleå upprättad år 1858. De planerade nya kvartererna och gatusträckningarna är utlagda i ett konsekvent rutnät (gator med orange färgsättning på kartan). Längst i väst på stadshalvön ligger landshövdingensresidenset (i mitten) och de två största varven, Josefine varv på Gultauudden (uppe till vänster) och Oscarsvarv i söder (nere till vänster). Källa: Luleå kommuns historiska kartapp

Staden Luleå var i ett mycket expansivt skede när den 1887 drabbades av en omfattande brand. Trots den nya byggnadsstadgan 1874, som syftade till att öka brandsäkerheten genom krav på ny bebyggelse i sten och tegel, större avstånd och bredare gator, hade Luleå förblivit en stad med huvudsakligen tät träbebyggelse. Branden 1887 blev således förödande; 18 kvarter med tillsammans 75 fastigheter totalförstördes. Detta innebar en ödeläggelse av större delen av centrala Luleå, inkluderande kyrkan och en mekanisk industri, Sundborgs mekaniska verkstad.

Järnvägsbygget klarade sig lyckligtvis undan branden. Malmbanan togs i drift 1888 och stationsbyggnaden i Luleå stad stod färdig samma år. I och med detta kunde järnmalmerna börja skeppas ut i stor skala från Luleås nya malmhamn på Svartön. Projektet gav upphov till en stor befolkningssökning med inflyttning av arbetssökande och nya verksamheter och entreprenörer som etablerade sig i staden. Detta föranledde en stor bostadsbrist, och projektet med återuppbyggnad och utvidgning av staden inleddes med framtagandet av en regleringsplan för de stadsdelar som utplånats vid branden. Det var mycket viktigt att 1874 års byggnadsstadga nu skulle följas med hänsyn till brandsäkerheten, och stadsfullmäktige lät ingenjör Otto Leonard Fröman från Stockholm ta fram ett förslag där den nya stadskärnan lades ut i ett rätvinkligt gatunät med breda esplanader. Förslaget bearbetades och godkändes 1888. Kyrkogatan och

Rådhusgatan gavs en bredd om 80 fot, och ett antal gator försågs med nya namn (Hermelinsgatan, Repslagargatan, Trädgårdsgatan, Tullgatan och Kyrkogatan). För utvecklingen av den nya stadskärnan och det fortsatta arbetet med regleringsplanen anställdes en ny stadsbyggmästare (motsvarande stadsarkitekt), Karl August Smith. Han ansvarade bland annat för den nya kyrkobyggnaden, stadshotellet, brandstationen och elektricitetsverket.

Utbyggnaden av staden inbegrep exploatering av nya områden inom stadsägorna. Tidigare odlings- och betesmark i öst på Bergnäset, Skurholmen, Malmudden och Östermalm planerades tas i anspråk för ny bebyggelse. Dessa stadsdelar låg i anslutning till området där järnvägen dragits fram, och gick under samlingsnamnet Förstaden. Även Gültzaudden stadsplanerades under denna tid. Kvarteren på Östermalm, Charlottendal (väster om järnvägen), och Gültzaudden har tydligt ett annat byggnadsätt än i stadskärnan, med fristående trähusbebyggelse, luftighet och större inslag av grönska.

1889 byggdes en provisorisk träkyrka i kvarteret Fenix 3, som användes för gudstjänster fram till dess att den nya ordinarie kyrkan blev färdig. 1893 invigdes den nya tegelkyrkan i nygotisk stil. Den provisoriska träkyrkan övergick då till att bli sjömanskyrka, och är idag en frikyrka (EFS).

Utöver expansionen av centrala Luleå hade mindre samhällsbyggnader växt fram kopplat till industrianläggningarna på Altappen och i Karlsvik, samt i Notviken kopplat till etableringen av Norrbottens Fältjägarbatal. 1890-91 bildades två huvudaktörer för brytning och frakt av järnmalm från Malmberget, AGM (Aktiebolaget Gellivaare Malmfält) och LKAB (Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag), vilka skulle få stor betydelse för Luleå. Med start 1894 började en arbetarstadsdel, Svartöastaden, att växa fram på Svartön söder om den tidigare etablerade malmhamnen där den omfattande utskopningen av malm ägde rum.

I och med den stora befolkningstillväxten samt utbyggnaden av stadskärnan och kringliggande industrier började Luleå att utvecklas till det nav i länet som kunde förväntas av en residensstad. 1894 anslöts järnvägen genom Luleå till Norra stambanan, vilket möjliggjorde för passagerartrafik med tåg, och samma år anordnades en industri- och slöjdställning för att manifestera stadens framgångsrika utveckling.



Vy från kyrktornet år 1879, före branden. Till höger Södra Kyrkogatan, nuvarande Stationsgatan. Luleå var en utpräglad trästad, och drabbades därmed mycket hårt vid branden 1887. Foto: Andersson Johan, Luleå kommuns stadsarkiv

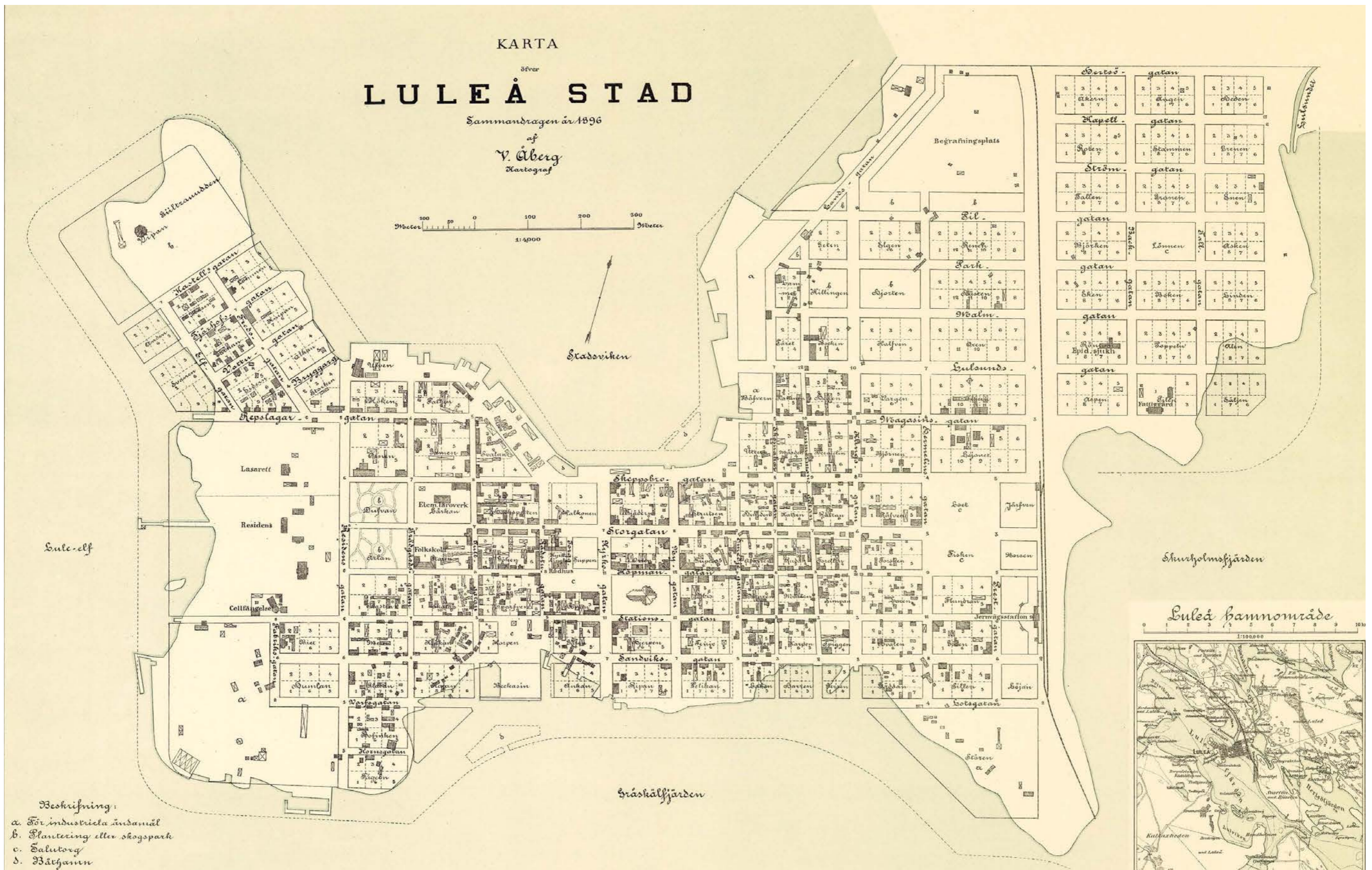
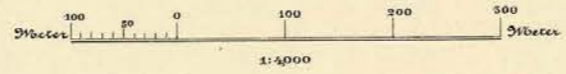


Järnvägsstationen i Luleå med ett passerande ånglok till vänster, år 1890. Källa: Kringla

KARTA LULEÅ STAD

Öfver
Sammandragen år 1896

af
V. Åberg
Kartograf



- Beskrifning:
- a. För industriella ändamål
 - b. Plantering eller skogspark
 - c. Salutorg
 - d. Bätthamn

Karta över Luleå 1896, med kvarter och gator utlagda enligt den stadsplan som utarbetades efter antagandet av den nya regleringsplanen 1888. Storgatan är utlagd som en huvudaxel från residenset fram till en ny torgyta längst i öst, där järnvägsstationen ursprungligen skulle ha markerat slutpunkten på gatan. Troligen kan oron för åtkomst till vattnet i Skurholmsfjärden med denna placering bero på den lilla spetsiga udde som syns öster om torgytan. Järnvägsstationen syns längre söderut i Stationsgatans förlängning. Notera att rutnätskvarteren på sina ställen inte tar hänsyn till strandlinjen, utan är utlagda i vattnet. På dessa platser kom i flera fall utfyllnader att göras, så att strandlinjen flyttades ut och fick en jämnare form. Uppe till höger och längst bort till vänster är de nya planerade stadsdelarna Östermalm, Charlottendal och Gultzaudden utritade. Källa: Luleå kommun

1900-tal

Den intensiva utvecklingen medförde att Luleå vid början av 1900-talet hade övergått från traditionell handelsstad till industristad. Djurhållningen som tidigare bedrivits inne i staden av hantverkare och handlare, med ladugårdsbebyggelse och torghandel med stora vår- och höstmarknader, hade utvecklats för att frigöra mark till nya bostäder. Handeln flyttades från den centralt belägna torgplatsen vid Rådhusorget (nuvarande Stadsparken) till en nyuppförd saluhall i Södra hamn 1901. Detta var del av en större utvecklingsinsats under 1900-talets början som syftade till att samla godshandlingen i Södra hamn. 1901 invigdes också den nya skolanläggningen Östra skolan i den nyligen utbyggda stadsdelen Charlottendal. Skolan åtföljdes under kommande år av andra nya påkostade byggnader och institutioner. Det nya länslasarettet invigdes 1902, och 1903 invigdes det stora stadshotellet som också var ett kombinerat stadshus med lokaler för stadsförvaltningen. Efter ett förslag 1904 anlades ett folkskoleseminarium för utbildning av lärare i utkanten av stadsdelen Östermalm, som kunde tas i bruk 1911. Ytterligare en institution för utbildning tillkom genom det nya högre allmänna läroverket, som delvis kunde tas i bruk under slutet av 1908.

Det nya Luleå stift hade bildats 1904 som en utbrytning ur Härnösands stift, och i och med detta hade Luleås kyrka fått status av domkyrka. Upplösningen av Kalmarunionen 1905 innebar en positiv utveckling för Luleå då det medförde ett utökat handelsutbyte med Norge.

Kring sekelskiftet 1900 var inflyttningen stor från övriga delar av länet till residensstaden. De växande samhällsbildningarna kring industrierna utanför centrala staden märktes av genom upprättandet av reguljära ångbåtssturer, Norra hamn - Bergnäset, Karlsvik - Notviken och Södra hamn – Svartöstan (Svartskatan). Den industriella utvecklingen fortsatte med etableringen av ett tackjärnverk i Karlsvik 1906, och SJ:s nya lokverkstad i Notviken som kunde anläggas på platsen för Norrbottens Fältjägarars övningsfält när dess verksamhet utvecklades 1907.

1921 firade Luleå sitt 300-årsjubileum med en utställning på Gültzaudden. Delar av utställningen kom sedan att ingå i ett friluftsmuseum. Drygt 10 år senare, 1933-35, uppfördes Norrbottens museum i Hermelinsparken nära residenset.

1939 innebar startskottet för en ny statlig industrisatsning i form av Norrbottens Järnverk, NJA, som skulle anläggas på norra delen av Svartön. Planerna på ytterligare ett järnverk i Luleå hade funnits länge. 1917 hade företaget Norrbottens Jernverksaktiebolag bildats och man köpte mark på Svartön för den tänkta etableringen. Men på grund av osäkerhet på marknaden kom utvecklingen aldrig till skott, och när företaget likviderades 1936 såldes fastigheten på Svartön till Luleå stad. Denna mark skänktes nu till NJA, och bygget av järnverket inleddes 1941. Två år senare togs eltackjärnverket i bruk. NJA var strategiskt beläget nära utskopningshamnen på Svartön, och kom att bli avgörande för Luleå och hela länet. Parallellt med anläggandet av järnverket 1941 byggdes Gäddviksbron och en ny flygbas inrättades på Kallaxhalvön.

Efter andra världskrigets slut inleddes stora bostadspolitiska satsningar över hela landet för att råda bot på bostadsbrist och låg bostadsstandard. Bostadsbehovet i Luleå var särskilt stort till följd av NJA:s etablering, som lett till en befolkningsökning med 4000 personer under 1940-46. Det första



Vy över centrala staden mot Skurholmsfjärden år 1929. Här syns den enorma stadsutveckling som skett under slutet av 1800-talet och första delen av 1900-talet, med återuppbyggnad och expansion av stadskärnan efter branden 1887. Luleå domkyrka rakt fram i bild. Saluhallen vid den öppna ytan nere till höger. Copyright Axel Eliassons Konstförlag, Stockholm. Foto: Aero Materiel AB Stockholm, Luleå kommuns stadsarkiv.

bostadsområdet att byggas ut var Malmudden, som tidigare också kallats Koudden och Svartholmen. Projektet leddes av HSB, och utbyggnaden pågick under tre år från 1947-50. Som ett steg i att lösa bostadsbristen antog Luleå stad en ny reviderad stadsplan 1949. Enligt denna fortsatte utbyggnaden av nya bostadsområden och stadsdelar under 1950- och 60-talet på Örnäset, Mjölkudden och i Notviken. Ett stort infrastrukturprojekt under 1950-talet var även den ca. 900 m långa bron mellan Luleå stad och Bergnäset, som byggdes 1950-54.

Under 1950-talet uppfördes flera för centrala Luleå viktiga märkesbyggnader och anläggningar. 1953-55 byggdes Luleå Shopping, Sveriges och troligen också Europas första shoppingcenter, efter ritningar av Ralph Erskine, i korsningen Timmermansgatan-Storgatan. Ett nytt posthus med uppseendeväckande form uppfördes år 1953 i korsningen Storgatan-Kungsgatan efter ritningar av Lars Erik Lallerstedt.

1953 utlystes en arkitekttävling för ett nytt varmbadhus placerat i kvarteret Sorken nära Pontuskajen. Detta var kulmen på en lång process med planering av nytt badhus. 1954 utsågs ett vinnande förslag av arkitekterna Ericson, Gynnerstedt och Ågren. Det nya badhuset, som senare kom att kallas Pontusbadet, stod färdigt 1957 och var då ett av de största i landet. Badhuset har uppmärksammats för sin omsorgsfullt utformade arkitektur, konstnärliga utsmyckning och belysning, och skyddas sedan 2003 som byggnadsminne. Intill badet byggdes även sporthall.

Ytterligare en arkitekttävling utlystes 1953 för en ny fristående förvaltningsbyggnad i nära anslutning till stadsparken och stadshotellet. Detta eftersom det börjat bli alltför trångt för stadsförvaltningen i stadshotellets kombinerade lokaler. Det vinnande förslaget var ritat av arkitekten Bo Ingvar Cederlöf, och hade titeln "Utsikt mot vatten". Det stora stadshuskomplexet, som också kallades marmorpalatset, kom att bestå av en högdel i nio våningar och en lägre del mot Storgatan i tre våningar. Det uppfördes 1954-58 efter att tidigare bebyggelse på platsen rivits.

Under 1960-talet uppfördes en ny brandstation nära den nya sporthallen. Under senare delen av 1960-talet inleddes större omvandlingar inom stadskärnan, med omfattande rivningar av äldre träbebyggelse och uppförandet av nya flerbostadshus i betong. Detta pågick fram till senare delen av 1970-talet. Utvecklingen intensifierades kring mitten av 1970-talet i samband med beslutet om att NJA skulle få anlägga ett nytt stålverk, Stålverk 80, som skulle stå färdigt till 1980 och ge ca 2 300 nya arbetstillfällen. 1975 ändrades således planen för bostadsbyggandet drastiskt från att det tidigare skulle byggas omkring 600 bostäder per år till att det nu skulle byggas 2000 per år. Under perioden gjordes även som på många andra håll i landet förändringar kopplat till bilismen, där centrala områden som tidigare varit bebyggda med bostäder omvandlades till kvartersstora affärs- och parkeringshus.

Under 1975 inträdde en världsomspännande stål- och gruvkris, som ledde till att man 1976 beslutade att avbryta projektet Stålverk 80. För att klara krisen behövde stålningen struktureras om, och 1977 beslöt riksdagen att slå ihop de tre största järnverken i Sverige till det nya företaget SSAB, Svenskt Stål AB. Verksamheten omfattade totalt 18 000 anställda, och delades in i 20 divisioner. Tre stora divisioner var helt eller delvis placerade i Luleå; division halvfabrikat, division profiler och division Planja AB. En strategisk plan om att etablera ett metallurgiskt centrum kopplat till SSAB i Luleå inleddes, där även forskning skulle integreras med hjälp av dåvarande Luleå tekniska högskola (idag Luleå universitet), som fanns etablerad sedan början av 1970-talet. Den grund som byggdes för SSAB under 1980-talet gjorde att när företaget gick in i 1990-talet var det en av världens mest lönsamma stålproducenter. Idag på 2020-talet är SSAB fortfarande en av de starkaste och mest lönsamma ståltillverkningsindustrier som finns i västvärlden.

När planerna på Stålverk 80 avbröts hade omdaning av bebyggelsen i centrum på en del platser bara nått fram till rivning av den äldre bebyggelsen och breddning av gatorna. Sådana kvarter stod tomma i väntan på bättre tider, men kom i flera fall sedan att bebyggas under 1980- och 90-talet.



Vy över Stadsparken med det nya Stadshuset (förvaltningsbyggnaden) till vänster och det kombinerade Stadshotellet och gamla stadshuset till höger. Stadshotellet är sammanbyggt med den tidigare Folkbanken. Vykort från år 1960, förlag Harry Nilsson, Boden. 9117. Foto: Trimboli Giovanni, Luleå kommuns stadsarkiv.



Vy mot Posthuset i korsningen Storgatan-Kungsgatan år 1958. Till vänster syns varuhuset Shopping. Copyright Pressbyrån. Foto: Luleå kommuns stadsarkiv.



Luleå badhus, sedermera Pontusbadet år 1957. Foto: Espling Rune, Luleå kommuns stadsarkiv.

Järnvägen

När exportförbudet för järn och järnprodukter från Sverige slopades i början av 1860-talet, samtidigt som införseltull för järn togs bort i England, ledde det till ett ökat intresset för järnet i norra Sverige. Detta sammanföll även tidsmässigt med en rad sänkta tullavgifter på viktiga svenska exportvaror, och lättnader i näringsfrihetslagen i Sverige. De rika mineralfyndigheterna i Malmberget, i trakterna kring Gällivare, blev då aktuella för omfattande exploateringar. Men för att få ut järnmalmen på den internationella marknaden var transportfrågan viktig att lösa. Ett första initiativ till järnväg togs redan 1847. Planen var att med hjälp av engelskt kapital anlägga en järnväg mellan Malmberget och Töre hamn. Projektet godkändes av riksdagen men blev aldrig genomfört då det drabbades av dålig ekonomi, och motarbetades aktivt av mellansvenska järnmalmproducenter. Först under 1870-talet tog utvecklingen fart på allvar, och det började ordnas återkommande järnvägsmöten med olika konstellationer av intressenter för att diskutera tänkbara lösningar. I samband med en hantverks- och jordbruksutställning i Luleå 1877 anordnades ett sådant järnvägsmöte som skulle få särskilt stor betydelse. Med anledning av utställningen var representanter från Sveriges, Norges, och Finlands regeringar på plats vid mötet, tillsammans med företrädare för en rad olika intressegrupper som ville få till stånd en järnväg för exploatering av de rika järnmalmstillgångarna i malmfälten. Intressegrupperna hade tidigare på var sitt håll försökt erhålla tillstånd för byggandet av en järnväg. Nu kunde för första gången intressenter och beslutsfattare mötas och diskutera frågan tillsammans. Inledningsvis bildades två olika fraktioner, som förespråkade olika järnvägssträckningar; den ena mellan Gällivare och Luleå, och den andra mellan Ofoten i Norge, Kiirunavaara och Gällivare, med hamnar i Siknäs och Haparanda. Efter mycket oenighet lades till slut förslag fram om att genomföra en grundläggande undersökning om möjligheterna för en järnvägsförbindelse från Bottenviken via malmfälten till den norska isfria kusten. Förslagen lades fram för riksdagen, men avlogs 1878.

Efter flera misslyckade försök att bygga upp ett fungerande transportsystem för de rika järnmalmfyndigheterna i malmfälten, beviljades äntligen en koncession för att bygga och driva en järnväg mellan Luleå och Victoriahamn (Narvik) den 8 december 1882. Koncessionen överläts senare till entreprenören Wilkinson & Jarvis, som bildade ett nytt bolag, The Northern of Europe Railway Co Ltd, senare känt som The Swedish and Norwegian Railway Co Ltd. År 1884 anlätades firman Pinn & Millet som underentreprenör för att utföra bygget. Arbetet skulle påbörjas senast den 1 juli 1884 från både Luleå och Ofoten, och hela järnvägen skulle vara klar vid slutet av 1891.

Sett till den globala lågkonjunktur som rådde 1883-86 var tidpunkten för bygget mycket dålig ur ekonomisk synpunkt, men projektet ansågs trots detta vara en god långsiktig investering. Bygget startade 1883 med sträckan från Svartön till Boden, men gick inledningsvis mycket långsamt på grund av brist på kapital och arbetskraft samt svårigheter att köpa loss mark från bönder i byarna kring Luleå. År 1886 var sträckan Luleå-Boden färdig, och det första passagerartåget kunde testköras.

Järnvägsbygget hade en positiv inverkan på utvecklingen i området, då det lockade till sig ett stort antal arbetare, entreprenörer och bönder som försåg projektet med material och livsmedel. Mobila affärsverksamheter uppstod längs järnvägen.

Ett strategiskt viktig beslut var anordnandet av en lastplats för materialtransporter. Ett markområde nedanför Svartöberget köptes loss från bönderna i Björnsbyn, med syftet att det på sikt skulle utvecklas till en större anläggning för malmutfrakten. Lastkajen på Svartön anlades 1884, och kom att få en avgörande betydelse för järnvägsbygget. Hit anlände stora båttransporter med materiel i form av järnvägsslipers, järnvägsräls, samt skarvjärn, rälsspik, skarvbultar och muttrar.

Järnvägsbygget mellan Svartön i Luleå och Malmberget var ett tidskänsligt och sårbart projekt, eftersom huvudbolaget var beroende av inkomster från försåld järnmalm från Malmberget för sin överlevnad. Enligt det ursprungliga kontraktet skulle järnvägen tas i drift 1887, men projektet försenades och det engelska bolaget var nära konkurs. 1888 var banan utlagd på hela sträckan, men ansågs bristfällig, och kunde inledningsvis inte klara den avsedda kapaciteten. Man körde således mindre omgångar med malmvagnar för att begränsa belastningen, fram till det första tåget med 40 malmvagnar tilläts köra på sträckan den 12 mars 1888. Kapaciteten var dock fortsatt mycket begränsad. Men malmtransporterna kunde nu komma igång på riktigt, och fartygen kunde lägga till vid Svartökajen och lastas med järnmalm från gruvan i Malmberget. Under året 1888 skeppades totalt 71 000 ton malm ut från kajen på Svartön.

För byggandet av järnvägsstationen i Luleå fraktades på uppdrag av Pinn & Millet engelskt tegel in med båt. Den ursprungliga planen var att järnvägsstationen skulle uppföras i Storgatans förlängning. I den nya regleringsplanen som upprättades efter stadsbranden 1887, där breda långsträckta esplanader var utlagda i centrumhalvöns längdriktning, framträdde Storgatan som en tydlig huvudaxel från mittpunkten av residenset i sydväst till den planerade nya järnvägsstationen i nordöst. I anslutning till den avsedda platsen för järnvägsstation hade sparats ut en öppen yta inom kvarteren Loet och Fisken som avsågs bli ett järnvägstorg. Bygget av stationen inleddes 1887 med gjutning av husgrunden, vilket för övrigt var det första tillfället som cement användes i Luleå. Bygget avbröts dock av borgmästaren, som med hänsyn till brandsäkerheten ansåg att läget för stationen var problematiskt, då man behövde säkerställa att Skurholmsfjärdens vatten var lättillgängligt för åtkomst med brandsprutorna vid en eventuell brand. Stationens grundläggning bröts då upp, och man beslutade att istället förlägga stationsbyggnaden något längre söderut i en svacka nedanför prästgårdans backe. För att ansluta stationen till gatunätet förlängdes Södra kyrkogatan till den nya platsen och döptes om till Stationsgatan. Det färdiga stationshuset kunde slutligen invigas den 11 december 1888, cirka nio månader efter att malmbanan tagits i bruk.

Bildtext

Intäkterna från malmförsäljningen efter det att trafiken kommit igång på järnvägen kom emellertid inte in tillräckligt snabbt för att det engelska bolaget, som varit mycket ansträngt ekonomiskt, skulle klara att fullborda projektet enligt kontraktet. Under 1890 övertogs därför malmbanan sträckan Svartön – Malmberget av staten, genom en förlikning med det engelska bolaget. Efter det statliga övertagandet genomfördes omfattande arbeten för att få järnvägsanläggningen att fungera för frakten av järnmalmen från Malmberget. När en välfungerande järnvägstransport av malmen kommit till stånd, gav det upphov till stora nya industrisatsningar och byggnadsinvesteringar i såväl Luleå stad som övriga länet.

Arbetet vid gruvanläggningen i Malmberget hade avstannat i och med konkursen av det engelska bolaget. När de två starka Norrbottens-entreprenörerna Carl Otto Bergman och Emil Gustaf Broms gjorde anspråk på det engelska bolagets inmutningar (områden där de fått rätt att utnyttja Malmbergets mineralfyndighet) för att kunna återuppta verksamheten, uppstod en äganderättstvist. Tvisten löstes genom en förlikning, där Bergman och Broms fick överta inmutningarna och kunde återuppta gruvdriften år 1891 genom det nybildade företaget AGM, Aktiebolaget Gellivaare Malmfält. Ett år tidigare hade också LKAB bildats för exploatering av fyndigheterna i Kiiruna- och Luossavaara. Nu fanns alltså två starka huvudaktörer för gruvverksamheten i malmfälten.

1893 föreslog boktryckaren Johan Gustaf Helin att Luleå Fabriks och Handtverksförening skulle anordna en länsutställning för att visa upp stadens framgångar efter att Malmbanan blivit klar och järnmalm börjat skeppas ut från Svartöns malmhamn. Utställningen planerades till juli 1894, samtidigt som invigningen av järnvägens anslutning till Norra stambanan. Dessa två händelser stärkte varandra och bidrog till att dra uppmärksamhet till Luleå, med extra strålgans från den kungliga närvaron vid invigningen av anslutningen till Norra stambanan.

I samband med utställningen och invigningen reste riksdagsledamöterna för första gången med tåg hela vägen från Stockholm till Boden i två specialchartrade tåg, tillsammans med kung Oskar II som invigde Norra Stambanan den 2 augusti 1894. Invigningen hölls vid stationshuset i Boden, som särskilt utsmyckats för det festliga tillfället, och kungen höll ett tal där han bland annat yttrade ”Norrland är ej längre ett noll i statistikens tabeller”. Efter invigningen fortsatte de prominenta gästerna till Malmberget, där över tusen åskådare hade samlats för att höra kungens tal. Oskar II fick en av gruvorna i Malmberget uppkallad efter sig till folkets jubel.

Riksgränsbanan som kopplade ihop sträckan Luleå - Malmberget med sträckningen hela vägen via Riksgränsen till Narvik vid norska kusten blev slutligen klar senhösten 1902. Järnvägen till Narvik togs inofficiellt i bruk i november 1902, och den första järnmalmssändningen skickades till Narvik den 15 november 1902. Detta ledde till en kraftig utveckling i Malmfälten och bidrog till Luleås fortsatta expansion. Den officiella invigningen av Riksgränsbanan ägde rum den 14 juli 1903. Den nya järnvägsförbindelsen till Norge öppnade upp för företagsutveckling och effektivare godstransporter, vilket underlättade handel och gjorde det lättare för människor att flytta till Luleå för arbete och bosättning.



Vy från spårsidan mot järnvägsstationen omkring 1890. Ett tåg med malmvagnar rullar in. Stationens toalettbyggnad är under uppförande till vänster. Foto: Henny Tegström, Luleå kommuns stadsarkiv.



Malmhamnen på Svartön, vykort från 1896. Källa: Carl Gustaf Blomqvist, Luleå kommuns stadsarkiv.



Vy över Skurholmsfjärden mot staden, med järnvägsspåret i förgrunden närmast vattnet. Fotograferat 1895 från kommunal-hemskvarteret. Foto: Henny Tegström, Luleå kommuns stadsarkiv.



Vy över den nyligen anlagda järnvägsbanken över Svartholmsundet mot Svartön, år 1887. Foto: Carl Gustaf Blomqvist, Luleå kommuns stadsarkiv.

Utredningsområdet

Stationen och spårområdet

Järnvägsstationen i Luleå stod färdig i östra änden av den förlängda Stationsgatan 1888. Det var på många sätt en typisk stationsbyggnad i tegel, i en måttlig storlek anpassad till sammanhanget. Att den uppfördes av det engelska bolaget som ansvarade för järnvägsbygget verkar dock ha medfört att man använde sig av något annorlunda och i sammanhanget moderna material och tekniker, med tegel som fraktades in från England och grundläggning av cement. Det aktuella området i sydöstra utkanten av staden var ganska kuperat och backigt, och själva stationsbyggnaden placerades i en svacka nedanför en slänt, nära Skurholmsfjärdens strand. Närheten till vattnet hade varit särskilt viktigt med hänsyn till brandsäkerheten, och förordade flytten från det tidigare tänkta läget i Storgatans förlängning. Med den placering som stationshuset fick blev det istället ett fondmotiv i slutet på Stationsgatan, om än något mindre framträdande på grund av det nedsänkta läget. Kartan från 1896 visar en halvcirkelformad öppen plats framför stationens huvudfasad, symmetriskt uppdelad i två lika stora halvöar av Stationsgatan. Järnvägsspårens dragning genom centrum är placerad parallellt med de rätvinkligt utlagda kvarteren och gatorna, samt delen av Skurholmsfjärden strand som ligger närmast stationsbyggnaden. Järnvägsspåren bildade en tydlig gräns mellan de blivande nya stadsdelarna Charlottendal och Östermalm i norr. Ungefär i linje med Kv Loets norra gräns fanns vid uppförandet ett litet godsmagasin intill spåren. Intill stationshuset i söder låg även ett litet hus som inrymde toaletter. I anslutning till spårområdet nära Varvsgatan (tidigare Lotsgatan), uppfördes på uppdrag av SJ tjänstebostäder för anställda vid järnvägen under 1902-1903.

År 1920 byggdes stationshuset om, och omdanades i enlighet med de då rådande tjugotalsklassicistiska idealen. Fasaderna putsades och avfärgades i ljus kulör. Invändigt genomfördes ändringar i inredning och andra moderniseringsarbeten. Godsmagasinet verkar ha förlängts, alternativt ersatts. Vid den här tiden hade det växt fram ett tydligare stadssammanhang kring stationen och spårområdet, som inledningsvis låg i det närmaste helt öde vid Skurholmsfjärden. Slänten mellan stationshuset och Prästgatan har tydligt utvecklats till en järnvägspark med förgrenade gångstigar som ansluter till gatunätet. Från Lotsgatan i söder har Malmuddsviadukten anlagts som en förbindelse över spåren. Det syns även tecken på att strandlinjen mot Skurholmsfjärden har genomgått viss förändring och förflyttats utåt genom utfyllnader. Detta är en utveckling som successivt kommer att fortsätta genom stationsområdet historia, allteftersom spårområdet och bangården växer och tar mer mark i anspråk.

Öster om spårområdet och direkt söder om Lulsundsgatan finns en udde ut i Skurholmsfjärden där det s.k. Kommunalhems kvarteret etablerades under 1920-talet. Kommunalhem blev obligatoriska i svenska kommuner i och med fattigvårdslagen 1922, och fungerade som en slags institutioner för olika svaga grupper i samhället. De kunde inrymma funktioner såsom fattigstuga, sjukhus, mentalvårdsanstalt, ålderdomshem och ibland även arbetsanstalt. Kommunalhuset i Luleå kallades även Sundsgården.

Under 1940- och 50-talet breddas spårområdet mot Skurholmsfjärden betydligt. Kartan från 1949 visar även att godsmagasinet har förlängts ytterligare, och att ett antal nya komplementbyggnader tillkommit söder om

stationsbyggnaden och Malmuddsviadukten. Järnvägsparken verkar ha fått ett något förenklat och mer rationaliserat utseende med färre och rätare gångvägar. En ny tvärgående gångväg har uppstått, som bildar länk till Floras kulle, Köpmangatan och Storgatan. Detta är den enda kvarstående gångvägen genom Järnvägsparken idag.

Under 1960-talet började det planeras och förberedas för en utökad godshantering och omdaning av bangården kring godsmagasinet. Omkring 1970-71 revs sedan godsmagasinet för att göra plats för en ny rangerbangård, som genom de utökade ytorna mot Skurholmsfjärden utrustades för att klara en mer storskalig godshantering. Godsmagasinet ersattes av en betydligt större ny godsterminalbyggnad. Två komplementbyggnader tillkom senare på västra sidan om spårområdet, en direkt norr om stationshuset och en mitt emot Kv Loet, troligen under 1980-talet. Öster om terminalgodsbbyggnaden uppfördes även nya kontors- och/eller verksamhetsbyggnader under perioden (inrymmer idag Trafikverket Förarprov). Den stora rangerbangården och godsterminalen på de utfyllda

landmassorna mot Skurholmsfjärden verkar ha utgjort en livaktig och omfattande verksamhet under hela senare delen av 1900-talet och början av 2000-talet, där godshanteringen krävde lyftkran, en rad olika stickspår och stora uppställningsytor för bl.a. containrar. Situationen verkar tydligt ha förändrats någon gång under 2010-talet. 2016 revs godsterminalen, och öster om den har det under 2020-talet uppförts en stor kontorsbyggnad. Delar av den stora ytan där godsterminalen tidigare stått används idag som parkering till det nya kontoret och för Trafikverket.

Under slutet av 1900-talet och början av 2000-talet skedde även en rad förändringar på den närliggande udden i Skurholmsfjärden. Kommunalhemmet Sundsgården fanns kvar till åtminstone en bit in på 1960-talet, men revs sedan och har under 1970-talet ersatts av ett antal nya byggnader som också kom att inrymma lokaler för vård- och omsorg såväl som bostäder. Äldreboendet Sundsgården bevarar namnet från det tidigare kommunalhemmet. Området kompletterades under 1980-90-talet med ytterligare ett vård- och omsorgsboende, förskola och fler bostäder



Järnvägsstationen, vy längs Stationsgatan, 1890-tal. Källa: Kringla.



Vy från nordväst 1905. Stinsen och övrig personal uppställda för fotografering. Hästekipage från Stadsbudskåren och Luleå Gästgiveri hämtar resenärer och bagage. Foto: Henny Tegström, Luleå kommuns stadsarkiv.



Det nyuppförda stationshuset år 1890. Till höger huset med toaletter. Huset till vänster i bakgrunden är första godsmagasinet. Foto: Klemming Fr G, Luleå kommuns stadsarkiv.



Järnvägsstation och del av stationsområdet, vy från sydväst år 1895. Foto: Gustaf Lindell, Luleå kommuns stadsarkiv.



Stationen sedd från spären i sydöst. Huset med toaletter närmast till vänster. Fotot taget före 1920. Foto: Kringla



Järnvägsstationen sedd från Järnvägsparken i nordväst. Foto: Karl August Johansson, Kringla



Vy mot stationen över järnvägsparken i nordväst år 1905. Av bilden framgår att järnvägsparken blivit anlagd med slingrande gångvägar och en central rundel, och hunnit växa till sig något kring sekelskiftet 1900. Hus längs Prästgatan till höger, med det s.k. Flemströmska stenhuset i mitten. Källa: Kringla.



Vy längs Stationsgatan mot stationens huvudfasad omkring år 1920, då byggnaden nyligen byggts om och putsats. Foto: Kringla



Vy över Järnvägsparken med Seminariet i bakgrunden, vykort från år 1932. Foto: Luleå kommuns stadsarkiv.



Järnvägsstationen med spårområdet sett från söder. Vykort från år 1925. Källa: Luleå kommuns stadsarkiv.



Stationen sedd från spåren i sydöst år 1946. Foto: Almqvist & Cöster, Kringla



Spårområdet vid Järnvägsstationen år 1949. Spåret längst till höger är det s.k. malmspåret. Fotograferat från Malmuddsviadukten. Foto: Helmer Widlund, Luleå kommuns stadsarkiv.



Vy längs Stationsgatan år 1950. Stationsbyggnaden är vid denna tid avfärgad i en ljus vit/grå färgsättning. Foto: Espling Rune, Luleå kommuns stadsarkiv.



Foto över Skurholmsfjärdens strandlinje under arbete med att bredda spårområdet genom utfyllnader år 1953. Järnvägsstationen och godsmagasinet till höger. Bilden fotograferad från Kommunalhemskvarteret. Foto: Helmer Widlund, Luleå kommuns stadsarkiv.



Spårområdet breddas framför järnvägsstationen och godsmagasinet. Fotograferat från Malmuddsviadukten år 1954. Foto: Helmer Widlund, Luleå kommuns stadsarkiv.



Dokumentation av arbete med att bredda spårområdet framför Järnvägsstationen och godsmagasinet år 1956. Fotograferat från Malmuddsviakukten. Foto: Helmer Widlund, Luleå kommuns stadsarkiv.



Vy mot SJs område för den blivande nya godsterminalen år 1960. Taket på Sundsgården närmast i bild. I bakgrunden kvarteret Loet, Lejonet och Tigern. Källa: Luleå kommuns stadsarkiv.



SJs godsmagasin, fotograferat från infarten vid Magasinsgatan strax före att det blev rivet år 1970. Foto: Helmer Widlund, Luleå kommuns stadsarkiv.



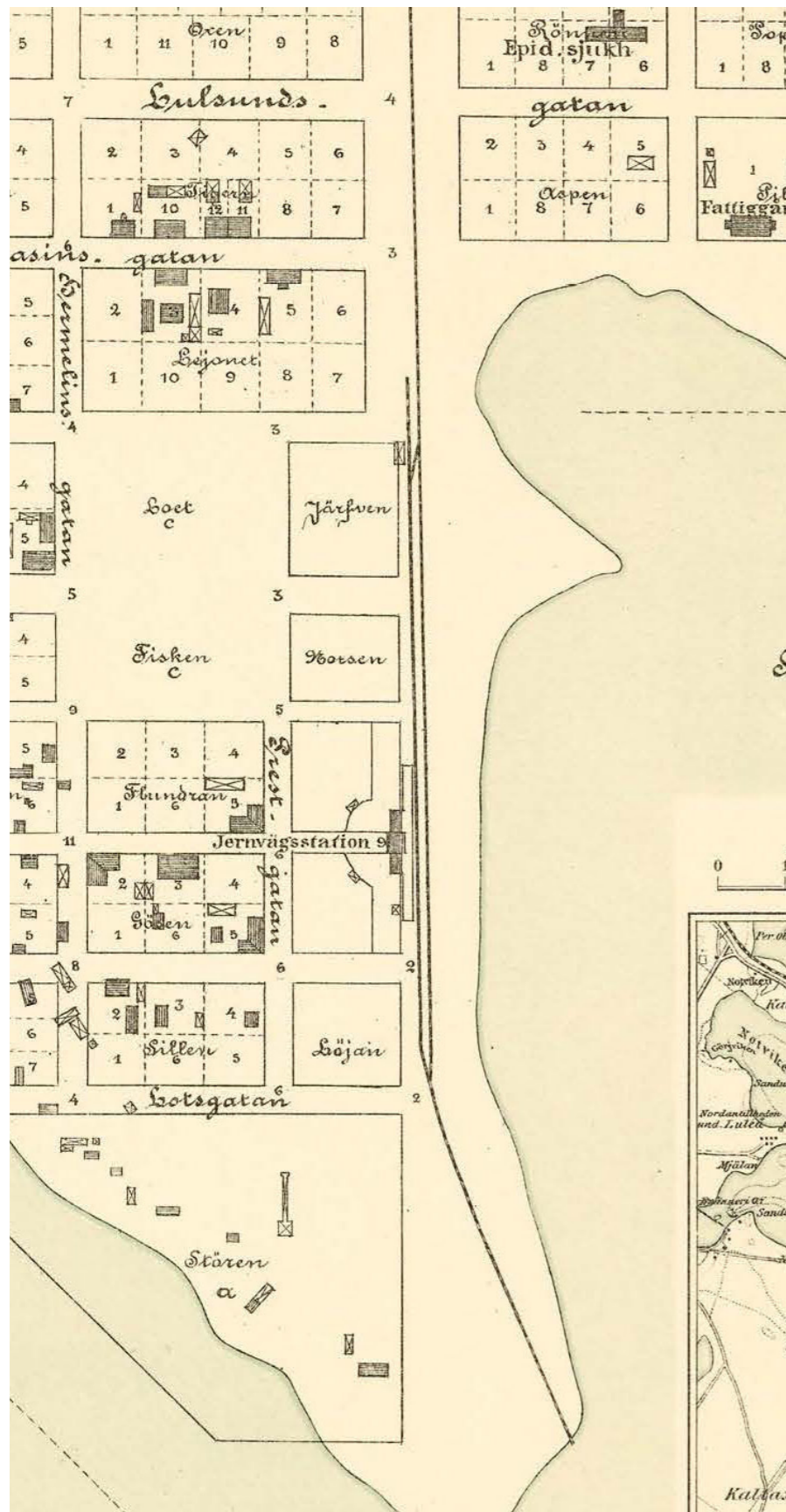
Vy mot del av spårområdet och bangården, där godsmagasinet nyligen rivits. En ny rangerbangård är under uppbyggnad. Fotograferat mot Järnvägsstationen. Odaterat foto, troligen 1970. Foto: Helmer Widlund, Luleå kommuns stadsarkiv.



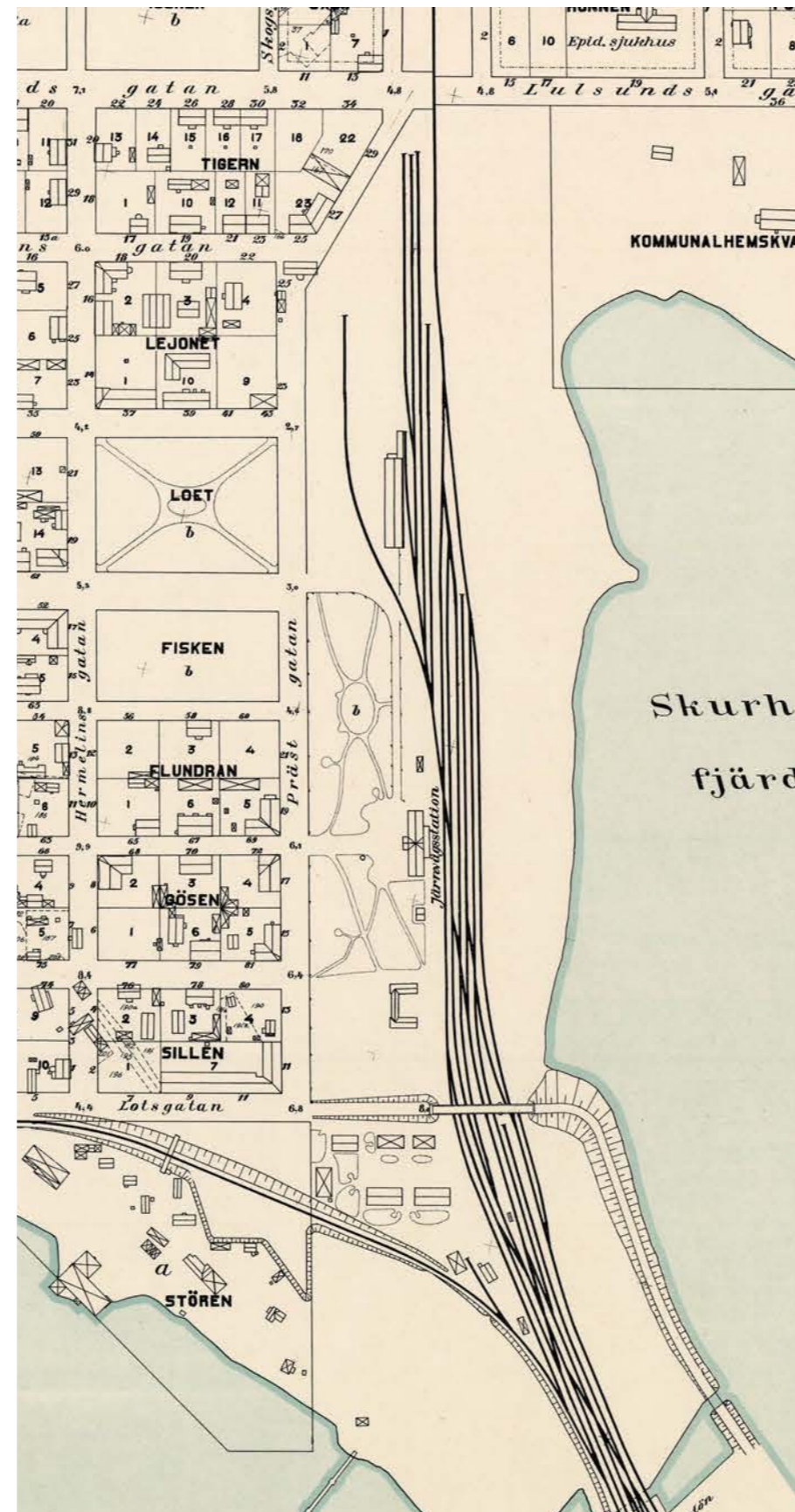
SJs nyligen uppförda godsterminalbyggnad bortanför järnvägsstationen, här vid ingången från Lulsundsgatan, vid järnvägsövergången till Östermalm. Foto från 1971. Foto: Svante Green, Luleå kommuns stadsarkiv.



1989. Widlund Helmer. Vy mot spårområdet och rangerbangården år 1989. Foto: Helmer Widlund, Luleå kommuns stadsarkiv.



Järnvägsområdet, utsnitt ur karta från 1896. Vid järnvägsstationen finns några små komplementbyggnader, bl.a. en toalettbyggnad söder om stationshuset. Längre norrut finns ett litet godsmagasin i anslutning till spåren. Källa: Luleå kommun



Järnvägsområdet, utsnitt ur karta från 1922. Av kartan framgår järnvägsverkens prydligt anlagda gångar och rundel. Ytterligare komplementbyggnader har tillkommit, varav en trelängad struktur söder om stationshuset. Den norra längan av denna byggnad finns ännu kvar idag. Godsmagasinet har förlängts. En första variant av Malmuddsviadukten har tillkommit som förbindelse över spåren från Lotsgatan (nuvarande Varvsgatan). Viadukten har idag en annan sträckning och utgår från Sandviksgatan. Söder om Malmuddsviadukten syns bostäder för anställda vid järnvägen. Källa: Luleå kommun



Järnvägsområdet, utsnitt ur karta från 1949. Godsmagasinet har förlängts ytterligare. Malmuddsviadukten har dragits om och fått den sträckning som den har idag. Av den tidigare trelängade komplementbyggnaden kvarstår nu bara norra längan. Övriga längor behövs sannolikt tas bort för att bereda marken med vallar för Malmuddsviadukten. Strandlinjen har synligt flyttats utåt och ändrat form genom utfyllnader i Skurholms fjärd. Källa: Luleå kommun



Järnvägsområdet, flygfoto från omkring 1960. Spårområdet har tydligt breddats mot Skurholmsfjärden och området har börjat nyttjas för en mer omfattande godshantering. Källa: Lantmäteriet



Järnvägsområdet, flygfoto från omkring 1975. Det tidigare godsmagasinet har rivits och den stora godsterminalbyggnaden har uppförts i dess ställe i bangårdsområdet. Gods är uppställt längs stickspåren i området mot Skurholmsfjärden. Källa: Lantmäteriet



Järnvägsområdet, flygfoto från 2023. Godsterminalen är rivna och strandområdet bortom stickspåren är bevuxet med vegetation. En liten komplementbyggnad har tillkommit, troligen på 1980-talet i nivå med Kv. Loet. Sticksåret som fanns vid det tidigare godsmagasinet nära Prästgatan har tagits bort, och träd har planterats på platsen parallellt med spåren. Källa: Lantmäteriet

Angränsande stadskvarter

När järnvägsstationen och spårområdet blivit anlagt längst i öst på stadshalvön 1888, lär dess närmaste omgivning ha varit i princip helt obebyggd. Den nya regleringsplanen för stadskärnan hade godkänts samma år, och först då kunde det omfattande projektet med återuppbyggnad efter branden 1887, och fortsatt expansion av staden, på allvar komma igång. Efter knappt tio år hade en gles bebyggelse börjat växa fram i kvarteren längs Prästgatan, angränsande till sänkan där järnvägsspåren dragits fram. Den tidiga bebyggelsen fanns bland annat i kvarteren Flundran och Gösen på respektive sida om Stationsgatan. Bland dessa tidiga hus i området närmast stationen fanns hörnhuset på Flundran 5 i hörnet Stationsgatan-Prästgatan, ett ursprungligen putsat stenhus i två våningar som uppfördes 1897 av järnhandlare Sundbaum. Huset användes bland annat som expedition för Statens järnvägars distriktschef Hemming Olsson. Tre andra fanns på dåvarande Gösen 2, 3 och 5 (Stationsgatan 68-70 och Sandviksgatan 81). De två första var båda stenhus med ljusa putsfasader, där det som låg i hörnet Stationsgatan-Hermelinsgatan särskilt utmärkte sig i omgivningen genom sitt hörntorn. 1899 uppfördes i hörnet Stationsgatan-Prästgatan, också inom Kv Gösen, det så kallade Flemströmska stenhuset; ett mycket påkostat bostadshus med fasader i grå puts, ritat av en byggmästare med samma namn. Samma år uppfördes på Flundran 6 ett påkostat bostadshus i trä, med inslag av snickarglädje och andra tidstypiska detaljer för tiden kring sekelskiftet 1900. Med ambitionen att noga följa byggnadsstadgan från 1874 var det tydligt en stadsmässig bebyggelse i sten, tegel och puts som kom att dominera i dessa kvarter närmast stationen. Men trätraditionen hade varit stark, och således förekom fortsatt nya trähus på olika håll vid utbyggnaden av stadskärnan, i synnerhet vad gäller bebyggelse av enklare slag. I Kv Sillen verkar det främst ha varit en enklare, småskalig träbebyggelse som uppfördes före sekelskiftet 1900. Så även i Kv Lejonet och Tigern längre norrut. Kvarteren Loet och Fisken på respektive sida om Storgatan hade sparats ut för att bilda ett nytt torg vid järnvägsstationen, när den först började byggas i Storgatans förlängning, och förblev därmed länge obebyggda.

Utvecklingen gick sedan i snabb takt i början av 1900-talet. Strax efter år 1920 var kvarteren Sillen, Gösen, Flundran, Lejonet och Tigern nästan fullt utbyggda, med endast ett fåtal kvarvarande obebyggda tomter. Ett av de mest anmärkningsvärda projekten som uppfördes under denna period var Änke- och Pupillkassans hus i korsningen av Varvsgatan- Prästgatan, inom Kv Sillen. Änke- och Pupillkassan är ett livförsäkringsbolag som grundades redan 1783, med syfte att erbjuda en viss ekonomisk trygghet för efterlevande anhöriga, änkor och barn, till statligt anställda tjänstemän. Efter hand var det i huvudsak SJ:s anställda och anhöriga som kom att omfattas av verksamheten. Huset, som uppfördes efter ritningar av SJ:s chefsarkitekt Folke Zettervall, stod färdigt 1916 och var då en av de största byggnaderna i centrala Luleå, efter stadshotellet. Byggnaden utmärkte sig genom sina slammade tegelfasader med dekorativa mönstermurningar, men också genom att vara mycket modern för sin tid med nymodigheter som bland annat centralvärme. Stilmässigt kan byggnaden hänföras till nationalromantik, men bär även i detaljeringen vissa drag av jugend. Huset inrymde lägenheter avsedda för efterlevande till SJ:s anställda samt för tidigare anställda som gått i pension. Byggnaden kom även att inrymma kontorslokaler för SJ:s lokala förvaltning och en påkostad tjänstebostad för distriktschefen på översta våningen.



Vy över Skurholmsfjärden mot järnvägsspåret och de angränsande kvarteren Flundran, Gösen, Fisken och Loet år 1895. Det ursprungliga godsmagasinet syns till höger i bild. Vid den här tiden hade utbyggnaden av kvarteren närmast järnvägsstation bara precis börjat, och endast ett fåtal byggnader hade hunnit uppföras. Byggnaderna som syns på bilden är hörnhuset på nuvarande Flundran 5 (Stationsgatan 69) till vänster, nuvarande Gösen 8 (Stationsgatan 70) i mitten och nuvarande Gösen 1 (Stationsgatan 68) med sitt uppstickande hörntorn. Skogspartiet som syns centralt i bild är den s.k. Rallarskogen- en del av detta skulle senare komma att bli Floras kulle. Foto: Helmer Widlund, Luleå kommuns stadsarkiv.

Samma år inleddes bygget av det stora så kallade kommunalhuset inom Kv. Lejonet i korsningen Hermelinsgatan – Skeppsbrogatan. Byggnaden var ett kommunalt hyreshus inrymmande 20 lägenheter, och uppfördes som ett steg i stadsfullmäktiges strategiska arbete med att försöka lösa den stora bostadsbrist som uppstått i staden. För bygget ansvarade byggmästare Flemström, som också legat bakom det Flemströmska stenhuset. Byggnaden var i fyra våningar med ljusa putsade fasader, och stod färdig 1918 invid den öppna ytan i Kv Loet. Övrig bebyggelse inom kvarteren Lejonet och Tigern var av trä och något enklare i sin arkitektoniska utformning, men byggnadssättet var stadsmässigt, med husen placerade i gatulinjen, avfasade hörn och en rad olika verksamheter i botten. I anslutning till kommunalhuset inom Kv Lejonet fanns bland annat Höglunds Metall & Skrotaffär, en ur- och guldsmedsaffär samt Bror Erik Lundmarks matvaruaffär. Inom Kv Tigern har bl.a. verksamheterna

Tornedalens skidfabrik, Johanssons Rör och Börje Olssons Cafe funnits. Att dessa norra kvarter fick dominerande träbebyggelse kan sannolikt kopplas till de angränsande stadsdelarna Charlottendal och Östermalm som byggdes ut samtidigt, från omkring sekelskiftet 1900, med en enhetlig bostadsbebyggelse i trä. Kvarteret Tigern, som gränsar direkt till Charlottendal i norr, verkar därför ha fått en mer utpräglad bostadskaraktär mot Lulsundsgatan.

Inom kvarteret Torsken, i hörnet Storgatan-Hermelinsgatan, uppfördes år 1920 ett stort putsat hus med brutet tak för Norrbottens läns Producentförening, som kom att inrymma mejeri och lägenheter.

Under 1930-50-talet tillkom kompletterande bebyggelse på några dittills helt eller delvis obebyggda tomter inom kvarteren, men det verkar inte ha skett några dramatiska förändringar i denna del av staden. 1950-talets



Kvarteret Flundran nr 5. Fastigheten ska enligt uppgift ha stått färdig 1897 (men syns redan på foto från 1895), och uppfördes av järnhandlare Fredrik Ludwig Sundbaum. Här hade diskrikschefen för Statens Järnvägar, Hemming Olsson, sin expedition under någon period. Foto från 1924. Foto: Bernhard Persson, Luleå kommuns stadsarkiv.



Det s.k. Flemströmska stenhuset i korsningen Prästgatan-Stationsgatan, nuvarande Gösen 3. Fotot är taget år 1899, och byggnaden verkar fortfarande hålla på att färdigställas. Järnbalkarna som sticker ut centralt på huvudfasaden ska komma att bära upp smidesbalkonger. Av bilden framkommer även att det ursprungligen funnits dekor högst upp i fasaden som idag inte finns kvar. Foto: Gustaf Lindell, Luleå kommuns stadsarkiv.



Dävarande Gösen nr 2 (Stationsgatan 68) i korsningen Hermelinsgatan-Stationsgatan med sitt uppstickande hörntorn. Foto från 1924. Byggnaden har ursprungligen varit putsad med horisontella dekorativa band och listverk. Byggnaden har idag en senare tillkommen fasad av brunt tegel, möjligen från 1980-talet. Foto: Bernhard Persson, Luleå kommuns stadsarkiv.



Dävarande Flundran 1 (idag nr. 7), från korsningen Stationsgatan-Hermelinsgatan. Till höger syns den gård som ägdes av byggmästaren Carl Abraham Flemström. Foto från 1924. Foto: Bernhard Persson, Luleå kommuns stadsarkiv.

stora byggprojekt märktes betydligt mer längre väster- och söderut på stadshalvön. Under 1960-talet började de större stadsomvandlingsprojekten med rivningar och nybyggnation i viss mån att märkas av även i detta område (om än effekterna var betydligt större i många andra centrala kvarter). I kvarteret Sillen revs en del av bebyggelsen mot Sandviksgatan, och ersattes av ett nytt långsträckt flerbostadshus år 1960. Viss bebyggelse revs även i Kv. Lejonet.

Det var sedan under perioden 1970-90-talet som de mest omvälvande förändringarna kom att ske. Hela kvarteret Lejonet revs i mitten av 1970-talet för att ge plats åt ett storskaligt nytt Rättscentrum-komplex inrymmande polis, åklagare, kronofogdemyndighet och tingsrätt. Rättscentrumet stod färdigt 1978. Efter ytterligare rivningar tillkom en rad storskaliga postmodernistiska byggnader under 1980 och -90-talet. I kvarteret Sillen byggdes intill Änke- och Pupillkassans hus ett nytt hotell (nuvarande Comfort Hotel Arctic) år 1986, som med ljusrosa putsfasader och historiserande frontespiser försökte ansluta arkitektoniskt, nästan som en postmodern tvilling. Intill på Gösen 7 byggdes 1987 ett nytt kontorshus med fasader i gult tegel och fasade hörn (inrymmer idag Medborgarskolan). Sannolikt som del av samma projekt, byggdes också 1987 ett långsträckt flerbostadshus mot Sandviksgatan på Gösen 8. På Flundran 7 fanns ett 1950-talshus som byggdes om i omgångar under 1980- och -90-talet, för att sedermera bli hotell (nuvarande hotell Naran). I processen revs ett trähus från omkring sekelskiftet 1900. I kvarteret Råven vid hörnet Storgatan-Hermelinsgatan uppfördes ett nytt affärs- och bostadshus med ett sexkantigt hörntorn, troligen ungefär samtidigt som den nya busstationen 1986. Ytterligare stora flerbostadshus från perioden finns i Kv Illern, korsningen Hermelinsgatan-Skeppsbrogatan, och i Kv Tigern längs Magasinsgatan.

Vissa förändringar har skett även under 2000-talet. Huset intill Producentföreningens hus på Torsken 5, som tidigare var av 1950-talskaraktär, omvandlades till trygghetsboende kring 2017. Den byggdes då på och gavs ett helt nytt samtida utseende. Inom Kv. Tigern, i korsningen Magasinsgatan-Prästgatan, revs år 2020 en gul träbyggnad med tillhörande gårdslänga som uppförts under 1900-talets början. Byggnaderna hade tidigare inrymt Tornedalens skidfabrik, och blev så sent som 2015-16 utpekade som kulturhistoriskt intressanta i en inventering av centrala staden. Under 2020-talet har Rättscentrum i Kv Lejonet renoverats, och hela eller delar av fasadmaterialet bytts ut.



Stationsgatan med kv Flundran till vänster och kv Gösen till höger, år 1925. I mitten av bilden syns järnvägsstationen som tydligt fondmotiv i slutet på gatan. Huset till vänster är nuvarande Flundran 6 (hotell Amber). Källa: Luleå kommuns stadsarkiv.



Vy mot kvarteret Sillen från korsningen Prästgatan -Sandviksgatan år 1924. Träbebyggelse på fastigheten närmast i bild. Del av Änke- och Pupillkassans hus längst till vänster. Foto: Bernhard Persson, Luleå kommuns stadsarkiv.



Änke- och pupillkassan, uppförd 1915-1916, foto från 1920-talet. Lotsgatan (nuvarande Varvsgatan) till vänster, sedd från Prästgatan. Foto: Henny Tegström, Luleå kommuns stadsarkiv.



Änke- och Pupillkassan år 1915, vy från sydöst mot Prästgatan. Byggnaden inrymde SJ:s tjänstebostäder och banavdelningens kontor. Till höger kv Gösen. Foto: Nahlin JE, Luleå kommuns stadsarkiv.



Vy mot kvarteret Sillen från korsningen Prästgatan-Sandviksgatan år 1924. Här syns gaveln mot nordväst och gårdssidan på Änke- och Pupillkassans hus, samt ett intilliggande litet trähus på nuvarande Sillen 7. Foto: Bernhard Persson, Luleå kommuns stadsarkiv.



Utsikt från Änke- och Pupillkassan i hörnet Prästgatan - Lotsgatan (nuvarande Varvsgatan) mot Malmudden och Skurholmen, år 1920. SJs arbetarbostäder till höger. Foto: Luleå kommuns stadsarkiv.



Korsningen Prästgatan-Stationsgatan, med det s.k. Flemströmska stenhuset till höger, år 1941. Foto: Einar Wallgren, Luleå kommuns stadsarkiv.



Vy mot kvarteret Lejonet, söderut längs Magasinsgatan, år 1924. Byggnaden till höger inrymmer Bror Erik Lundmarks matvaruaffär. Foto: Bernhard Persson, Luleå kommuns stadsarkiv.



Vy mot kvarteret Tigern österut längs Lulsundsgatan, år 1924. Fastigheterna som syns i bild är nuvarande Tigern 2 och 3. Den till höger ägdes av filaren B. Nilsson. Foto: Bernhard Persson, Luleå kommuns stadsarkiv.

Kvarteren Loet och Fisken

I stadsplanen som började utarbetades i slutet av 1880-talet avsågs kvarteren Loet och Fisken, placerade på respektive sida om huvudaxeln Storgatan, bilda en ny och stor torgplats i anslutning till järnvägsstationen, som skulle utgöra ett fondmotiv vid gatans slut. Det är ett för tiden klassiskt stadsbyggnadsåtagande grepp, som dock inte kom att realiseras till fullo eftersom järnvägsstationen flyttades. Kvarteret Fisken, nuvarande Floras kulle, bestod delvis av en skogbevuxen kulle, och gick under benämningen Rallarskogen. Men Loet var en öppen plats, och området kom trots järnvägsstationens ändrade läge att kallas för Järnvägstorget under en period (enligt uppgift ska Järnvägstorget ha varit ett vanligare begrepp än Loet ett par decennier framåt). På kartorna från slutet av 1800-talet är kvarteren specifikt benämnda som salutorg, exempelvis Viktor Åbergs karta från 1896. Utöver Loet hade två andra salutorg lagts ut i det sena 1800-talets stadsplan, ett i anslutning till dåvarande rådhuset (nuvarande Stadsparken) och ett vid saluhallen i Södra hamn. Av dessa tre utgjorde Loet det i särklass största torget till ytan. Marken inom Loet köptes på 1890-talet av två storhandlare i fastigheter, C G Norberg och L A Wallmark, vilka sannolikt hade för avsikt att exploatera den för ny bebyggelse. Men detta realiserades aldrig.

Den del av Kv. Fisken som låg närmast Prästgatan var mer flack och öppen, och började under det tidiga 1900-talet att användas som nöjesfält, där kringresande cirkusar och tivolin slog upp sina tält och karuseller. Av kartor och bilder framgår att det kring 1920-talet fanns korslagda gångar diagonalt över Loet, vilket är ett bevis på frekventa och etablerade rörelsemönster över den öppna ytan. Omkring 1930 kan man även se en gång som svänger uppför nuvarande Floras kulle på bilder, ungefär på samma sätt som den gör idag. Vid den här tiden fanns bara en liten samling träd kvar. Det verkar som att Fisken då har börjat närma sig det utseende som sedan kom att kvarstå i princip fram tills idag. Under 1930-talet började en större cirkus komma till Luleå- "Mijares-Schreibers Jättecirkus"- som utöver Fisken även tog Loet i anspråk vid sina besök under de kommande decennierna. Från slutet av 1930-talet och framåt blir det tydligt att Loet också används som en publik samlingsplats för bland annat demonstrationer och andra typer av stora evenemang, såsom politiska möten, första maj-tåg, Barnens Dagskorteger, medborgartåg på Svenska flaggans dag, med mera. Troligen har detta förekommit även tidigare, utan att vara lika väl dokumenterat. Under en period i början 1940-talet fanns även en isbana på Loet, närmast Prästgatan, för hockey och skridskoåkning.

1942 upprättades en ny stadsplan av arkitekt Bertil Höök som omfattade kvarteret Fisken samt innerstadskvarteren i söder mot Prästgatan och i sydväst längs Hermelinsgatan. I denna plan fastslås att *Kvarteret Fisken bibehålles i enlighet med tidigare gällande stadsplan såsom park*. Detta indikerar att det kan ha funnits en avsikt redan i den ursprungliga planen från 1888 om att kvarteret Fisken skulle utgöra park. Att platsen på bilder från omkring 1940-talet mer har fått karaktär av anlagd park kan möjligen ha en koppling till satsningar i samband den nya stadsplanen och konkretiseringen av kvarterets användning. 1948 beslutades om en upprustning av Loet, som bland annat inbegrep planteringsarbeten längs Storgatan under ledning av stadsträdgårdsmästaren P O Blomqvist.

Allteftersom tiden gick fanns många olika idéer, planer och tänkta nya användningar för den öppna ytan i kvarteret Loet. Redan på 1910-talet hade det funnits planer på att göra Loet till en idrottsplats, men dessa stoppades av administrativa hinder. Under 1930-talet diskuterades

möjligheten att bygga ett nytt inomhusbad med simhall på Loet, men planerna sköts upp på grund av kriget, och senare valde man att istället gå vidare med placering av badhuset i Kv Sorken, där Pontusbadet sedan kom att uppföras under 1950-talet. På 1940-talet föreslogs att nytt polishus och rådhus skulle byggas på Loet, men man beslutade sedan att istället låta uppföra polishuset vid Norra hamn, och planerna på rådhus ersattes av projektet för det nya stadshuset. Det hade vid flera tillfällen också diskuterats kring möjligheterna att bygga ett Folkets hus på Loet, vilket kan förstås utifrån folkrörelsernas starka närvaro på platsen. Men staden prioriterade andra projekt, och fackföreningsrörelsen fick inte ihop tillräckligt mycket pengar för att gå vidare med frågan. Under 1960-talet var Loet aktuellt som ett potentiellt läge för ett nytt tekniskt gymnasium, men valet föll istället på Midskogen i Bergviken.

1960 kom kvarteret Loet i blickfånget då det blev platsen för en stor jubileumsutställning vid namn Norrbotten kommer. I samband med detta anlades nya hårdgjorda gångar. 1963 flyttades busstationen till kvarteret Loet, från att tidigare ha legat vid Båthusbacken i Norra hamn, och dessförinnan vid Rådhusstorget intill Stadsparken. Det var inte bara funktionen som flyttade till Loet 1963, utan också den byggnad som sedan tidigare fanns vid busstationen, inrymmande bl.a. Pressbyrån. Till busstationen kom även att höra ett litet godsmagasin. Under 1940- och 50-talet hade Loet varit en gräsbevuxen yta med undantag för de korslagda gångvägarna, men det är sannolikt i samband med omvandlingen till busstation som hela ytan asfalterades. I och med detta hade Loet nu omformats till en stor hårdgjord parkeringsplats och uppställningsplats

för bussar. Under 1960-talet flyttade också torghandeln till Loet, efter att saluhallen rivits i samband med bygget av Bergnäsbron på 1950-talet. Torghandeln fanns kvar även under 1970-talet. När kvarteret Lejonet revs i mitten av 1970-talet övergick även det till att under en övergångsperiod fungera som stor parkeringsplats, innan Rättscentrum byggdes. Under 1970-talet hade Åhléns önskemål om att uppföra ett stort varuhus vid Storgatans slut, där järnvägsstationen ursprungligen skulle ha placerats, men detta var kommunen skeptisk till. 1979 beslutade kommunen istället slutligen att det skulle byggas en modern storskalig buss- och godsterminal på Loet-ett resecentrum för länets busstrafik. 1984 lämnades bygglov till busstation med dispens från den gällande stadsplanen. Bussterminalen stod färdig två år senare, 1986.

Även efter busstationens uppförande levde torghandeln i någon mån kvar på Loet, på en stenlagd yta i området närmast Hermelinsgatan. Så verkar det ha varit fram till åtminstone någon gång på 1990-talet. Kommunen hade under en längre tid undersökt och diskuterat möjliga lägen för en ny saluhall i centrala Luleå. 1993 beslutades att man genom ny detaljplan skulle möjliggöra för en liten saluhallsbyggnad på det område i kvarteret Loet som redan upplåts till torghandel. En sådan byggnad uppfördes senare under 1990-talet, och anpassades utseendemässigt noga efter busstationen. Detta hade varit ett krav i 1993 års planbeskrivning, som också visade på en ambition om att i övrigt bibehålla befintliga förhållanden på Loet med hänsyn till stadsbilden och kvarterets känsliga läge i staden. Hur länge den nya byggnaden fungerade som saluhall har inte framgått av det historiska materialet. Byggnaden finns kvar idag och inrymmer en restaurang.



Vy mot sydväst över Kv Loet och Fisken år 1930. Demonstranter har samlats på Kv Loet. Över torgytan finns korslagda diagonala gångvägar. Kv. Fisken, nuvarande Floras kulle, syns bortom folksamlingen och avgränsas med ett staket. Huset i bakgrunden är Köpmangatan 60. Källa: Luleå kommuns stadsarkiv.



Thompsons tivoli i kv Fisken, nuvarande Floras Kulle, år 1924. I förgrunden Prästgatan och bakom pariserhjulet taket på Producentföreningens hus vid Storgatan. Foto: Luleå kommuns stadsarkiv.



Mobiliseringen 1939 med inmönstring av bilar och hästar på Kv Loet. Foto: Luleå kommuns stadsarkiv.



Cirkusplats i kv Loet år 1950, Mijares-Schreiber Jätte-Circus. Foto: Svensson Edvin, Luleå kommuns stadsarkiv.



Vy mot Kv Loet från korsningen Prästgatan- Skeppsbrogatan år 1940. Den öppna ytan är gräsbevuxen och något upphöjd. Huset till höger är Producentföreningens hus. Foto: Helmer Widlund, Luleå kommuns stadsarkiv.



Huset som uppfördes för Norrbottens läns Producentförening år 1920 inom Kvarteret Torsken, sett från korsningen Hermelinsgatan-Storgatan. Huset inrymde mejeri och bostadslägenheter Foto: Luleå kommuns stadsarkiv.



Det s k kommunalhuset i korsningen Hermelinsgatan - Skeppsbrogatan, kvarteret Lejonet. Foto från 1925. Källa: Luleå kommuns stadsarkiv.



Kv Loet sett från korsningen Prästgatan-Skeppsbrogatan år 1940. Huset centralt i bild är nuvarande Råven 17 (Skeppsbrogatan 21), som idag har en omålrad träfasad. Huset längst till vänster inrymde Konsums restaurang och låg vid Storgatan. Foto: Helmer Widlund, Luleå kommuns stadsarkiv.



Vy längs Skeppsbrogatan, kvarteret Lejonet år 1947. Närmast t v Kommunhuset, därefter Waaras gårdar samt Höglunds Metall & Skrotaffär. Källa: Widlund Helmer, Luleå kommuns stadsarkiv.



Första maj, demonstrationståget ankommer till Loet, år 1950. I bakgrunden kv Lejonet och i förgrunden Storgatan. Foto: Nordqvist Paul Adolf, Luleå kommuns stadsarkiv.



Floras Kulle med sina planteringar och i bakgrunden kv Flundran, år 1950. Huset är nuvarande Köpmangatan 60, Flundran 4. Foto: Nordqvist Paul Adolf, Luleå kommuns stadsarkiv.



Blomsterplanteringar på Floras kulle, år 1950. I bakgrunden affären Ledins i kv Flundran. Källa: Luleå kommuns stadsarkiv.



Rakt fram Norrbottens Producentförenings lokal i kvarteret Torsken och i förgrunden Floras kulle. Vykort från år 1950, kolorerad bild. Foto: Nahlin J E, Luleå kommuns stadsarkiv.



Luleå busstation flyttas från Båthusbacken till kvarteret Loet, år 1963. Här passerar man varuhuset Shopping till vänster. Luleå kommuns stadsarkiv.



Världens största surströmmingskalas på Loet år 1963. I bakgrunden till vänster Producentföreningens hus och Konsum vid Storgatan. Efter utställningen Norrbotten kommer år 1960 finns det nya hårdgjorda gångar över ytan. Foto: Luleå kommuns stadsarkiv.



Torghandel på Loet år 1964. I bakgrunden, till vänster syns busstationen. Källa: Luleå kommuns stadsarkiv.



Kv Loet med busstation, bilparkering samt plats för torghandel år 1973. Floras kulle i bakgrunden till vänster. Foto: Widlund Helmer, Luleå kommuns stadsarkiv.



Vy över kvarteren Loet och Lejonet år 1975. Till höger syns del av parkeringen till busstationen i kv. Loet. Stora parkeringen mitt i bild är kv. Lejonet, där den äldre bebyggelsen nyligen rivits. Foto: Sundberg Bertil, Luleå kommuns stadsarkiv.



Bygget av Rättcentrum inom kvarteret Lejonet år 1977. Busstationen i kv Loet i förgrunden. Foto: Sundberg Bertil, Luleå kommuns stadsarkiv.



Grunden till Rättcentrum byggs år 1976. I bakgrunden t.h. ligger husen på Magasinsgatan, inom kvarteret Lejonet. I det vita huset längst till h. Johanssons Rör. I tredje huset från höger, i hörnet, ligger Börje Olssons Cafe. Foto: Sundberg Bertil, Luleå kommuns stadsarkiv.



Del av Rättcentrum så som det såg ut när det stod färdigbyggt år 1978, med konstverk i sockelväningen. Skeppsbrogatan i förgrunden. Foto: Sundberg Bertil, Luleå kommuns stadsarkiv.



Den nyuppförda bussterminalanläggningen i kv Loet år 1987. Skeppsbrogatan till höger i bild, och byggnaderna längs Hermelinsgatan i fonden. Foto: Widlund Helmer, Luleå kommuns stadsarkiv.

Södra hamn

Luleås primära båthamn låg länge i Norra hamnen på andra sidan centrala staden, men intresset för den södra hamnen ökade i slutet av 1800-talet när malmexporten kommit igång, sannolikt med anledning av närheten till malmhamnen på Svartön. Vid ingången till 1900-talet inleddes ett systematiskt arbete med att successivt koncentrera godstrafiken till Södra hamn, så att denna hamn kunde utvecklas till godshanteringscentrum för staden. Detta innebar att godstrafiken gradvis förflyttades från Norra till Södra hamn. Arbetet inleddes med anläggandet av hamnspåret 1901. Samma år uppfördes även den nya Saluhallen, vars läge lär ha varit strategiskt valt med hänsyn till Södra hamns nya godshanteringsfunktion; handelsvarorna som såldes i saluhallen skulle nu ankomma med båttransporter i byggnadens direkta närhet. 1904 anlades hamnpiren och året därefter färdigställdes hamnspåret, långkajen och lyftkranen. Hamnpiren var en smal pir som gick rakt ut i vattnet, i linje med dagens Nygatan. Väster om piren låg den 245 meter långa Långkajen.

1916 beslutade hamndirektionen att låta uppföra ett stort hamnkontor inom kvarteret Ripan, på nuvarande Varvsgatan 41. Byggnaden började uppföras samma år efter ritningar av arkitekten John Vikberg, och kunde invigas 1919. *Förutom hamnkontorets verksamhet innehöll byggnaden även lägenheter i huvudsak avsedda för kommunala tjänstepersoner som exempelvis stadsbokhållaren, stadsingenjören och givetvis hamnmästaren. Hamnkontorets [...] byggnad kom även att inrymma tullkontorets verksamhet och senare även delar av lotsarnas kontor en kort tid.*

Parallellt med uppförandet av hamnkontoret anlades en vågbrytare i anslutning till hamnpiren 1917-1918. I och med detta kunde mindre och öppna båtar som lade till i Södra hamn få ett bättre skydd vid längre tids förankring. Småbåtshamnen byggdes kontinuerligt ut, och i anslutning till denna anlades uppläggningsplatser för båtar som hyrdes ut av Luleå stad. Den stora lyftkranen användes främst för att lyfta styckegods från båtar, men brukades även för upptagning och sjösättning av småbåtar.

Från Södra hamn gick även reguljära ångbåtsförbindelser för passagerartrafik, bland annat lokalt till Svartskatan via Svartöstad, men även mer långväga regionala och nationella förbindelser. Från 1921 fanns en expresslinje Stockholm-Sundsvall-Luleå, som så småningom också utökades med förbindelse till Malmö och Köpenhamn. Passagerartrafiken fanns kvar till åtminstone en bit in på 1950-talet.

Sammantaget gjorde detta att stadens södra strandlinje blev ett levande hamnområde med både småbåts-, styckegods- och passagerartrafik.

Hamnverksamheten fortsatte att växa, och på 1940-talet började Djuphamnen att anläggas. 1949 beställdes två stycken så kallade vipparm-sportalkranar av Luleå stad som skulle installeras för vid det kolupplag som då fanns i Södra hamn, och användas för lossning av frakt vid djuphamnen. Kranarna var färdigmonterade i juni 1950, och kunde då tas i bruk för lossning av armeringsjärn och räls som ankommit med ett fartyg. En av dessa kranar finns kvar idag.

Hamnbassängen där småbåtarna låg fylldes igen på 1950-talet och småbåtshamnen fick flytta till sin nuvarande plats ett stycke österut. I samband med bygget av Bergnäsbron 1950-54 behövde Sandviksgatans sydvästra sträckning breddas, och då revs Saluhallen. Mellan 1965 och 1970 förlängdes Djupkajen i etapper, och lyftkranarna fick då flyttas från en position längre österut till den plats där det står en ensam kran kvar idag. Den andra kranen blev vid något tillfälle påseglad och fick demonteras. I och med planerna på Stålverk 80 under 1970-talet förväntades trafiken öka, och den större trafikleden Södra hamnleden anlades parallellt med Varvsgatan, som dittills varit huvudvägen utefter kajen. Någon gång under samma period revs hamnbebyggelse inom och söder om kvarteren Thule vid nuvarande Södra Hamnplan, troligtvis för att frigöra mark till nya bostäder inför Stålverk 80. Djuphamnens verksamhet började avvecklas och flyttas till Victoriahamnen under första hälften av 1980-talet, och

1985 blev dess sista år i bruk. I början av 1990-talet uppfördes ett nytt utpräglat postmodernistiskt bostadskvarter på Thule-fastigheterna, som med anledning av byggnadernas fantasifulla formgivning och färgsättning i folkmun kom att kallas Tutti-Frutti.

Den kvarvarande hamnkranen övergick år 1991 till Luleå tekniska förvaltning och har sedermera blivit skyddad som byggnadsminne. Södra hamnplan genomgick en större renovering under 2014, och samma år annonserades planer på att riva det hamnmagasin som dittills funnits kvar. 2016 inleddes planerna på att etablera ett nytt bostadskvarter vid namn Isbrytaren på den plats ett stycke öster om Södra hamnplan där småbåtshamnen var belägen. Bostadsområdet byggdes upp utanför den tidigare strandlinjen på en ny betongkaj, grundlagd på betongpålar, och stod färdigt 2021.



Vy över del av Södra hamnen år 1910. I förgrunden en tvättbrygga. Till vänster i bild syns Saluhallen. Foto: Knackstedt & Näther, Luleå kommuns stadsarkiv.



Vy över Södra Hamn år 1910. Mitt i bilden syns kv Pelikanen, som inbegriper Ångbåtskontoret (stor ljus byggnad), och ett hus för skeppsklarerare (en lägre ljus byggnad). Längst till vänster syns ett hus i kv. Ripan. Foto: Husberg Nils, Luleå kommuns stadsarkiv.



Vy mot Kv. Ripan längs nuvarande Varvsgatan år 1919. Hamnkontoret närmast i bild med grossistföretaget AB Förende Köpmän till vänster. Foto: Tegström Henny, Luleå kommuns stadsarkiv.



Vy över kvarteret Stören, mot Skurholmsfjärden år 1929. I förgrunden Luleå Angsäg med brädgård och bostadshus. Till vänster Änke- och Pupillkassan. Foto: Aero Materiel AB Stockholm F935, Luleå kommuns stadsarkiv.



Kustfartyget MS Wormo förtöjd vid södra hamnens långkaj år 1937. Hamnkontoret till höger. Foto: Widlund Helmer, Luleå kommuns stadsarkiv.



Vy över Södra Hamn år 1950. Båthamn och båtuppläggningsplats till vänster. Mitt i bilden syns kvarteret Stören. Längre fram syns de nybyggda hamnkranarna och ett fartyg vid Långkajen. Uppe till vänster syns bebyggelsen längs Varvgatan. Foto: Luleå kommuns stadsarkiv.

NULÄGESBESKRIVNING

Centrala Luleå

Luleå stad är belägen på en halvö i Lule älvs skärgårdslandskap, och är således omgiven av vatten på nästan alla sidor: Skurholmsfjärden i nordöst, Stadsviken i norr, Gråsjälffjärden i söder och Lule älv i sydväst. Staden är uppbyggd efter en rutnätsplan, med långa esplanader i halvöns längdriktning och kortare tvärgator på bredden. Längs delar av kajerna i norr och söder är större trafikleder placerade, som ansluter till broförbindelser över vattnet och vidare till andra stadsdelar. I nordöst markerar järnvägsstationen och spårområdet en borte gräns för stadskärnan. Över stadshalvön förekommer höjdvariationer, som medför att de rätvinkligt utlagda gatorna har en något varierande topografi och olika långt siktdjup. Karaktäristiskt är de många utblickarna mot vattnet, som finns i praktiskt taget alla riktningar. Bredare gator och torg är konsekvent planterade med rader av björkar.

I sydväst ligger residenset från 1850-talet grupperat med en rad andra institutioner som i flera fall också har anor från 1800-talet, och sedan har kompletterats vid olika tidpunkter under 1900-talet. Här finns bl.a. det tidigare länsfängelset, ett flertal skolor, länsstyrelsens lokaler, och Norrbottens museum. Detta område har utgjort en historisk startpunkt för Luleås framväxt som residensstad och centrum för länets administration. Området har en luftig och representativ karaktär, där de påkostade byggnaderna omges av prydligt anlagd grönska. Som helhet har området således en tydlig park- och institutionskaraktär.

Från residensets mitt löper Storgatan som en centralaxel genom hela stadskärnan fram till busstationen och Floras kulle, som avgränsas av Prästgatan och järnvägen i nordöst. Stadskärnans bebyggelse mellan Tullgatan i sydväst och Prästgatan i nordöst utgörs av tät kvartersstad, uppförd från slutet av 1800-talet och under hela 1900-talet. Bebyggelsen är dominerande av stenstadskaraktär, med sten, tegel och betong som övervägande konstruktions- och fasadmateriäl. Men det finns även vissa inslag av träbebyggelse. På gårdarna finns gårdshus av varierande slag, bitvis ålderdomliga och ofta av trä. En förhållandevis stor del av bebyggelsen härrör från senare delen av 1900-talet och består av fastigheter med större fotavtryck, ibland upptagande hela kvarter, med funktioner som bland annat varuhus, parkeringshus, affärslokaler, och bostäder. Bland dessa framträder särskilt en postmodernistisk årsring med bebyggelse från 1980- och -90-talet, vilket är ett resultat av den omfattande stadsomvandling som skedde i förberedelse för Stålverk 80. Detta är en utveckling specifik för Luleå, som kommit att prägla dess centrumbebyggelse.

Platsen för Domkyrkan utgör stadens historiska mittpunkt och kärna, med kontinuitet sedan 1600-talet. Angränsande till denna ligger Stadsparken, omgärdad av andra monumentala och historiskt betydelsefulla byggnader för Luleå såsom Stadshotellet, Folkbanken, Stadshuset, Riksbankshuset och Bergströmska gården. Stationsgatan som länkar ihop järnvägsstationen i nordöst med domkyrkan och det tidigare salutorget är även det en viktig axel, längs vilken det finns betydelsefulla byggnader såsom exempelvis EFS-kyrkan.



Ortofoto över centrala Luleå, med ett urval av stadsdelar, platser och viktiga byggnader utmärkta. Källa: Lantmäteriet

Stadsdelarna Gültzaudden, Charlottendal och Östermalm byggdes ut kring sekelskiftet 1900 och har närmast karaktär av trädgårdsstad. De ingår i centrala staden, men utgörs huvudsakligen av fristående bostadsbebyggelse i trä, med stort inslag av grönska. Gränsen mellan Charlottendal och stadskärnan går vid Lulsundsgatan.

I anslutning till Norra hamn finns bebyggelse kopplat till kultur och rekreation, såsom Norrbottensteatern, Kulturhus och Stadsbibliotek, samt Pontusbadet med intilliggande idrottsvall. Södra hamn är ett område under utveckling, med en blandning av sentida bostadsbebyggelse och olika typer av verksamhetslokaler, varav vissa med koppling till hamnen.



Flygvy mot staden från spårområdet vid järnvägen. Innerstadens front och silhuett tecknar sig mot det öppna och lågt liggande järnvägsområdet. Storgatans sträckning syns centralt i bild. Gatan är bred och trädkantad, och är i partier en renodlad gågata som upprätthåller karaktären av esplanad. Stadshusets högdal syns på vänstra sidan av Storgatan och är ett tydligt landmärke vid sidan av kyrktornet, som markerar stadens historiska kärna.



Vy mot nordost längs Storgatan. Ebeneserkaellet till vänster.



Vy mot nordost längs del av Storgatan, där gågatan övergår till bilväg, i närheten av korsningen med Kungsgatan och busstationen. Trädrader längs Prästgatan syns i fonden.



Vy mot norr längs Rådstugatan, med Bergströmska gården och Stadshuset till vänster. Dessa kulturhistoriskt betydelsefulla byggnader angränsar till Stadsparken, som är stadens huvudsakliga torg idag. Korsningen med Storgatan syns längre fram, i linje med Stadshusets entréparti.



Vy mot söder längs Rådstugatan, med den f.d. Folkbanken till vänster och Stadshusets entréparti till höger, vid korsningen med Storgatan.

Utredningsområdet

Längs järnvägen

Området närmast spåren

Järnvägen med sitt stora spårområde löper ungefärligen i nord-sydlig riktning nära yttre gränsen av centrala Luleå, och bildar där en barriär mellan stadskärnan och Skurholmsfjärden. På spårsidan finns rester av en rangerbangård för storskalig godshantering, med ett flertal olika stickspår och mellanliggande hårdgjorda ytor för lyftkranens framfart och uppställning av gods. I anslutning till dessa ytor i norr finns en stor avriven tomt och grusad yta, efter den tidigare godsterminal som stått där. Denna fungerar idag som parkering. Bangården övergår i öster till en vildvuxen grön strandzon med vegetation i form av sly och gräs, som möter vattnet i en mjukt oregelbunden strandlinje. I nordöst, söder om Lulsundsgatan, ligger ett fåtal kontorshus i anslutning till bangården. Norr om dessa, på en liten udde (tidigare kommunalhemskvarteret), ligger en samling byggnader från 1960-90-talet inrymmande bland annat vård- och omsorgsboende, äldreboende, sjukvård och förskola.

Kopplingar över spåren finns genom en järnvägsövergång vid Lulsundsgatan i norr, och genom viadukter i söder, Malmuddsviadukten respektive Hertsövägen. Stationsbyggnaden är placerad på västra sidan av spåren i Stationsgatans förlängning, nedanför en kuperad grön slänt. Själva stationshuset är en förhållandevis småskalig, långsmal envåningsbyggnad med gula putsade fasader, markerad mittrisalit och papptäckt sadeltak. Den kullerstensbelagda vägen ned till stationen mynnar ut i en öppen asfalterad plan framför byggnaden. Denna fortsätter på respektive sida i en asfalterad väg parallellt med spåren, längs vilken det finns rader med parkeringsplatser. Norr och söder om stationshuset längs denna väg finns ett antal små komplementbyggnader i trä. Mellan det nedsänkta stationsområdet och de tätbebyggda stadskvarteren längs Prästgatan ligger ett band av grönska som upptar höjdskillnaden. Detta grönområde är känt som Järnvägsparken, och innehåller rester av en anlagd parkmiljö

med klippt gräsmatta, björkar och storvuxna exemplar av xxx (barrträd). Från stationen genom Järnvägsparken går en gångväg som ansluter till Prästgatan, Köpmangatan och i förlängningen Storgatan via en slingrande gångväg diagonalt över Floras kulle. Med undantag för gångvägen tycks inte grönytorerna i Järnvägsparken utnyttjas särskilt mycket. Söder om Järnvägsparken och Malmuddsviadukten ligger en låg struktur inrymmande infart till parkeringshus i Kv Sillen. Norr om Järnvägsparken ligger en långsmal komplementbyggnad och en mindre parkering som verkar avsedd för godstransporter med buss. Även till denna del av stationsområdet finns kullerstensbelagda infarter från Prästgatan.



Flygvy mot söder över spårområdet, bangården och östra stranden vid Skurholmsfjärden. Rakt fram i bild syns delar av Södra hamn. Till vänster syns Svartön med Svartberget, den gamla malmhamnen och i förgrunden Malmudden. I strandområdet finns vildvuxen och slyig vegetation. Malmuddsviadukten bildar en länk över spårområdet från innerstaden till Malmudden.

Stationen och spårområdet



Vy mot stationsbyggnaden från bangårdssidan. I linje med byggnadens mittparti löper Stationsgatan som en rät axel genom hela staden.



Vy mot söder längs spårområdet. Närmast i bild till vänster syns stickspåren som ett tydligt spår av den tidigare verksamheten inom bangårdsområdet. Till spåren hör även en hårdjord plattform och en liten ramp.



Vy mot stationsbyggnadens huvudfasad längs Stationsgatan, öster om korsningen med Prästgatan. Detta parti av gatan närmast stationen är belagt med kullersten, vilket förstärker den ålderdomliga karaktären. Stationens nedsänkta läge är tydligt.



Vy längs spårområdet mot norr. I fonden syns kontorshus på östra sidan av spåren och höga punkthus på långt avstånd.

Stationen och spårområdet



Stationsbyggnaden sedd från söder.



Vy längs perrongen och järnvägen mot norr. Till vänster en äldre komplementbyggnad till stationen.



Vy längs väg och parkering som löper närmast stationsbyggnaden i väster, angränsande till järnvägsparken till vänster i bild. Sentida komplementbyggnad i anslutning till stickspår på västra sidan mitt i bild.



Stationsbyggnaden sedd från norr.

F.d. kommunalhems kvarteret, söder om Lulsundsgatan



Flygvy över udden där kommunalhems kvarteret tidigare funnits. Avriven tomt och grusyta intill nyligen uppfört kontorshus längst ned till vänster. Folkskoleseminariet (gul byggnad med brutet tak längre bort) är monumental och framstår som den högsta byggnaden på Östermalm, delvis på grund av att den är högt belägen. Närmre hitåt syns flerbostadshus, punkthus och lamellhus/skivhus från 1960-90-talet.



Vy längs gångväg genom Järnvägsparken.



Järnvägsparken, vy mot söder. Uppvuxna träd rakt fram.



Vy längs gångväg genom Järnvägsparken, där den ansluter till Prästgatan och Floras kulle. Skyltning för busstationen till höger.

Prästgatan

Prästgatan löper parallellt med järnvägsspåren fram till Skeppsbrogatan i norr, där den svänger av svagt österut allteftersom spårområdet snävas av, för att sedan mynna ut i järnvägsövergången vid Lulsundsgatan. I söder ansluter Prästgatan till trafikleden Södra Hamnleden och Hertsövägens viadukt över spårområdet. Gatan är förhållandevis bred och kantas i stora delar av rader med höga björkar. Längs östra sidan löper ett gång- och cykelstråk från Malmuddsviadukten till Lulsundsgatan. Den aktuella delen av staden nära järnvägen har generellt en varierad topografi med märkbara höjdskillnader, där i synnerhet delen söder om Storgatan bitvis är kuperad och småkullig. Den södra delen av Prästgatan har ett upphöjt läge jämfört med stationsområdet, och de tvärgående esplanaderna Sandviksgatan, Stationsgatan och Köpmangatan har en fortsatt stigning fram till Hermelinsgatan, som bildar ett krön varifrån det sedan sluttar nedåt. Från Storgatan och norrut blir det något flackare, men även här har de tvärgående esplanaderna Skeppsbrogatan, Magasinsgatan och Lulsundsgatan en viss stigning mot sydväst.

Kvarteren Sillen, Flundran och Gösen

Kvarteren Sillen, Gösen och Flundran närmast stationen bildar en front mot Prästgatan med till stor del påkostade byggnader i sten, puts och tegel. Merparten av dessa härrör från perioden 1890-1920-tal, och är en stadsmässig stenstadsbebyggelse i för tiden rådande stilar såsom nyrenässans, nationalromantik och tjugotalsklassicism. I anslutning till Sandviksgatan är det emellertid bebyggelse från senare delen av 1900-talet som dominerar, med postmoderna inslag mot Prästgatan. Byggnader som är av betydelse för stadsbilden i dessa kvarter är Änke- och Pupillkassans hus längst i söder, och bevarade äldre hus längs Stationsgatan. Änke- och Pupillkassans hus är en stor och påkostad byggnad med ljust avfärgade, slammade tegelfasader med dekorativ mönstermurning, uppstickande frontespiser och omsorgsfullt utformade entrépartier. Husen i korsningen Prästgatan-Stationsgatan bildar med sina avfasade hörn inramning till vyer längs Stationsgatan, i båda riktningar till och från järnvägsstationen. Här är stationsbyggnaden ett utpräglat fondmotiv i nordöst. Av de två husen i korsningen Prästgatan-Stationsgatan utmärker sig särskilt det s.k. Flemströmska stenhuset genom sin putsarkitektur med spritputsade dekorfält och centralt placerade smidesbalkonger. Byggnaderna längs gatupartiet Stationsgatan 67-72 utgör tillsammans en bibehållen gatumiljö från tiden då denna del av staden växte fram, med påkostade huvudbyggnader och inslag av äldre domliga gårdshus. Stationsgatan 68 framträder även på visst avstånd genom sitt hörntorn. Vissa av husen har förvanskats genom nya fasadmaterier under senare delen av 1900-talet, men bibehåller sin grundform och äldre karaktär (Stationsgatan 68 och 69).



Flygvy över södra delen av Järnvägsparken med Malmuddsviadukten som överbryggar det lågt belägna stations- och spårområdet, och bildar en länk till innerstadskvarteren längs Prästgatan.



Vy mot söder längs spårområdet från järnvägsövergången vid Lulsundsgatan.



Vy från Järnvägsparken mot Kv. Flundran.



Änke- och pupillkassans hus, hörnet i korsningen Varvsgatan-Prästgatan. Byggnaden har stark anknytning till järnvägen.



Änke- och pupillkassans hus sett från Prästgatan.



Vy från söder mot korsningen Prästgatan-Sandviksgatan, med bebyggelse från 1980-talet i fronten.



Korsningen Prästgatan-Sandviksgatan sedd från norr. Det utpräglat postmodernistiska Comfort Hotel Arctic till vänster.



Vy längs Stationsgatan från det kullerstensbelagda partiet närmast stationen. De två 1800-talshusen i upphöjt läge vid Prästgatan bildar entré till innerstadens tätbebyggda kvarter.



Vy mot sydväst längs Stationsgatan, nära korsningen med Prästgatan.



Vy längs Stationsgatan med stationsbyggnaden som fondmotiv i nordöst.



Stationsbyggnaden är tydlig som fondmotiv även på längre avstånd. Detta parti av Stationsgatan kantas av påkostade hus som till stora delar bibehåller en ålderdomlig karaktär och kvartersstruktur, vilket bildar en historisk inramning till stationen.

Prästgatan



Vy mot norr längs Prästgatan. Kvarteret Flundran till vänster. Det gula huset är Flundran 5. Gatan har en grön och luftig karaktär.



Vy längs trädkantad gångväg som löper längs Prästgatans östra sida. Bilden tagen i nivå med Kv. Lejonet, mot söder.



Vy mot söder längs Prästgatan i nivå med kvarteret Tigern. Avriven tomt inom Tigern närmast till höger. Kv. Lejonet rakt fram i bild.



Vy mot nordöstra hörnet av Kvarteret Tigern i korsningen Prästgatan-Lulsundsgatan.

Floras kulle

Floras kulle är en park anlagd på en höjd mellan Köpmangatan och Storgatan. Den rektangulära ytan är gräsbevuxen, och i den kuperade slänten upp mot Hermelinsgatan finns en samling träd, bland annat gamla martallar. Mot Prästgatan och Köpmangatan står rader med björkar. Uppför kullen slingar sig en stenkantad gångväg längs vilken det finns rikligt med blomsterparkeringar, några sittbänkar, och ett litet pumphus som i äldre tider använts för att dricka brunn. Planteringarna kantas av låga stenmurar. Från gångvägen syns i skugga av träden en mindre skulptur vid namn "Flicka med boll". På krönet av kullen finns även en ljusinstallation i form av en stor älg (känd som Moooses). Mot Köpmangatan inryms en lekplats. Parken har en större öppenhet mot Storgatan och busstationen i norr, där den kantas av en bred stensatt trottoar med sittbänkar.

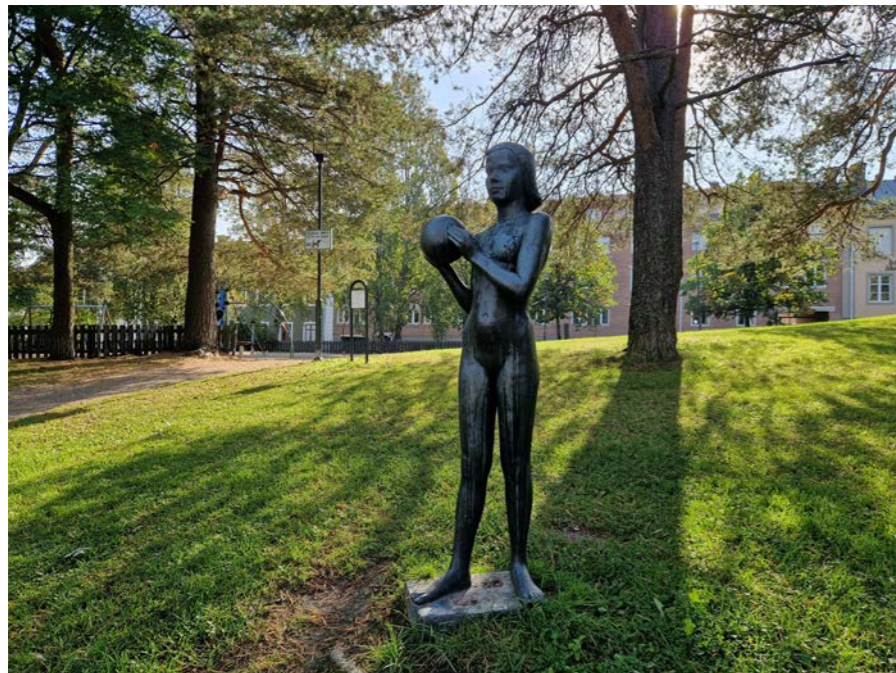
Floras kulle ramar in av byggnader inom kvarteret Flundran, längs Köpmangatan, och kvarteret Torsken, längs Hermelinsgatan. Längs Köpmangatan utgörs bebyggelsen av två putsade hus i tjugtalsklassicistiskt utförande (dock ombyggda i olika omgångar), samt ett mellanliggande tegelhus från senare delen av 1900-talet, som är ett exempel på välanpassad postmodernism. I väster mot Hermelinsgatan, i korsningen med Köpmangatan, finns ett bostadshus med ljusa tegelfasader och ett överlag samtida utseende, som i grunden är ett kraftigt ombyggt funkishus från 1930-40-talet. Intill detta i korsningen Storgatan-Hermelinsgatan ligger f.d. Producentföreningens hus, en stor putsad byggnad från år 1920 med brutet tak och sockelväningen inklädd i skiffer. Detta hus är av betydelse för stadsbilden som frontbyggnad vid den publika plats som kvarteren Fisken och Loet har utgjort genom tiderna, och som markör för Storgatans början/slut längst i nordöst.



Planteringar som avgränsas med låga stenmurar utefter gångvägen genom parken.



Vy längs gångvägen genom parken från korsningen med Prästgatan.



Skulpturen Flicka med boll.



Vy mot den trädbevuxna kullen med martallar och ljusinstallation i form av älg.



Vy längs den stenkantade gångvägen med rikliga blomplanteringar till vänster och sittbänkar till höger.

Köpmangatan



Vy mot Kv Flundran längs Köpmangatan, sett från norra delen av Floras kulle. Prästgatan längst till vänster.



Vy mot sydväst längs Köpmangatan med Kv Flundran till vänster.

Storgatan mellan Floras kulle och busstationen



Vy mot sydväst längs Storgatan med Floras kulle till vänster och busstationen till höger. Högra sidan av gatan kantas av björkar. F.d. Producentföringens gula hus rakt fram markerar början på de tätbebyggda kvarteren och har en viss monumentalitet som ger dignitet till platsen.



Vy mot nordost längs Storgatan med busstationen till vänster och Floras kulle till höger.

Luleå busstation

På Storgatans norra sida ligger Luleå busstation, en tidstypisk anläggning från 1980-talet med drag av postmodernism. Bussterminalbyggnaden är en låg och långsträckt volym med säteritak, fasader i plåt (eller skivmaterial?) och tegel, där huvudfasaden markeras av en en arkad med uppbrutna bågformer. Arkaden leder vidare till en slags pelargång tvärs över busstorget, med högrest brutet tak. Denna förgrenar sig i tvärgående taktäckta refuger med hållplatslägen för bussarna. Längs den centrala gången utgörs markbeläggningen av grå betongsten. Refugerna för hållplatslägena är utformade med rosa betongsten, dekorativa band av kullersten och kantsten av granit. Pelarna som bär upp skärmtaken är utformade med en kraftigare cylinderformad bas av betong, målade i färgstark rosa kulör, och en övre slankare del med kvadratisk profil, som är vit. I anslutning till terminalbyggnaden finns en mindre komplementbyggnad i liknande utförande, som inrymmer en restaurang. Söder om busstationen längs Hermelinsgatan ligger två byggnader inom Kv. Råven; ett postmodernt affärs- och bostadshus med hörntorn mot Storgatan, och ett bostadshus med sentida omålade träfasader (sannolikt från 1930-40-talet).

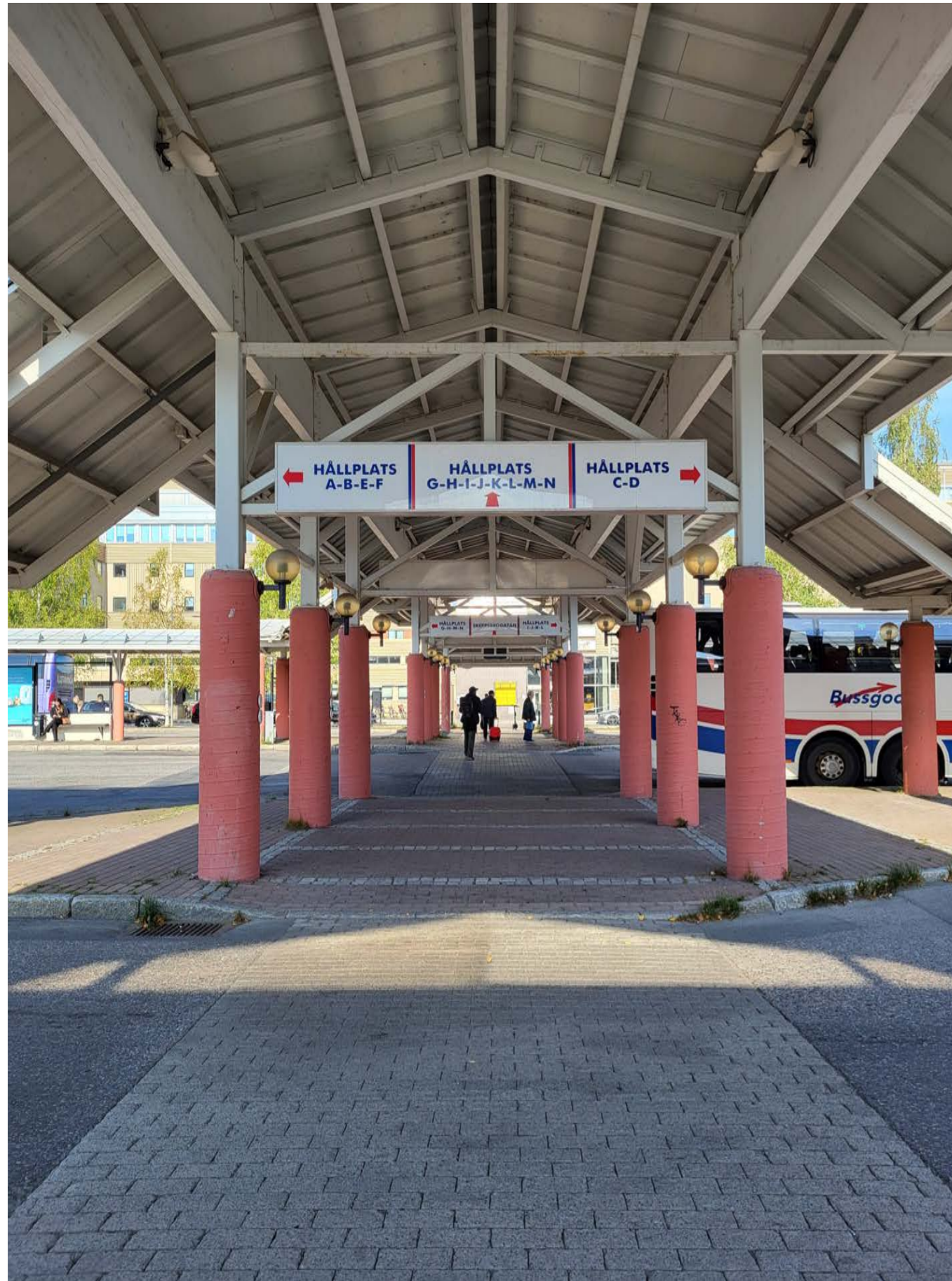
Lejonet och Tigern

Kvarteret Lejonet utgörs av det stora byggnadskomplex som tidigare kallades Rättscentrum. Byggnaden är sammansatt av flera volymer, och vänder en sluten fasad med utskjutande partier mot Skeppsbrogatan och busstorget. Fasaderna är av glansig plåt i metalliska kulörer, med korrugerad respektive slät yta, lagd i omväxlande stående och liggande partier. Byggnaden är senmodernistisk med vissa drag av 1970-talets strukturalism- och teknikcentrerade arkitekturörelse (med bl.a. Centre Pompidou och Lloyd's building som främsta företrädare). På baksidan mot Magasinsgatan finns stora parkeringsplatser.

Mellan Magasinsgatan och Lulsundsgatan ligger kvarteret Tigern, som länge har dominerats av träbebyggelse från omkring sekelskiftet 1900, och fortfarande visar på en ålderdomlig, gyttig tomtstruktur med gamla gårdshus i varierade former. Längs Magasinsgatan finns emellertid ett storskaligt flerbostadshus från 1980-90-talet, och i hörnet mot Prästgatan en nyligen avriven tomt, som ger kvarteret en delvis splittrad karaktär. Mot Lulsundsgatan och Hermelinsgatan är den gamla träbebyggelsen i huvudsak intakt. Lulsundsgatan, som gränsar till staden Charlottendal, har en mer utpräglad bostadskaraktär.



Vy mot busstationens terminalbyggnad från sydväst.



Vy längs busstationens taktäckta mittgång med karaktäristiska formgjutna rosa pelare, belysning och skyltning typisk för 1980-talet.



Vy mot hållplatslägen sett från norr. Postmodernistisk byggnad i Kv Råven med hörntorn mot Storgatan rakt fram i bild.



Vy över busstationen mot sydväst. Kv Råven rakt fram.

Busstationen och Skeppsbrogatan



Vy över busstationen från korsningen Hermelinsgatan-Skeppsbrogatan.



Vy från taktäckt hållplatsläge mot restaurangbyggnad i liknande utförande som bussterminalen. Postmodernistiskt hus i Kv Råven i bakgrunden.



Vy över busstationen från korsningen Hermelinsgatan-Storgatan mot Kv Lejonet.



Vy mot sydväst längs Skeppsbrogatan med Kv Lejonet till höger.



Vy mot Lejonet i hörnet Skeppsbrogatan- Hermelinsgatan. I anslutning till hörnet, mot Skeppsbrogatan, syns ett väggkonstverk som är bevarat sedan uppförandet.



Vy mot Lejonet i hörnet Skeppsbrogatan- Prästgatan.



Vy mot Lejonet från norr längs Prästgatan.



Vy längs Magasinsgatan med Kv Tigern till höger. Avriven tomt närmast till höger. Flerbostadshus i tegel från 1980-talet följer gatan.



Vy längs Hermelinsgatan mot Kv Tigern, sett från sydväst. Flerbostadshuset längst till höger angränsar till småskalig, ålderdomlig träbebyggelse.



Vy mot gyttrig gårdsmiljö inom kvarteret med delvis bevarad äldre bebyggelse från omkring sekelskiftet 1900.



Bebyggelse längs Lulsundsgatan, med karaktärsfull verksamhetsbyggnad närmast i bild.



Vy mot nordöst längs Lulsundsgatan, med järnvägsövergången i fonden. Till höger syns två hus i en rad med bevarad träbebyggelse från omkring sekelskiftet 1900. Gatan har en luftig och grön karaktär, i enlighet med 1800-talets esplanadideal.

Södra hamn

Södra hamnområdet sträcker sig från det tidigare läget för saluhallen vid korsningen Södra hamnleden-Rådstugatan i väst, till och med kvarteret Ångsågen vid slutet av Småbåtsgatan i öst. Den större trafikleden Södra Hamnleden löper utmed kajen i sydvästra delen av området och vidare parallellt med stadens rutnätskvarter, så att hamnstrukturerna söder om vägen avskiljs från innerstaden. Närmast rutnätskvarteren löper också den smalare Varvsgatan, som kantas av en trädrad mot Södra Hamnleden. Längst i söder löper en gång- och cykelväg närmast vattnet, som sedan följer Södra Hamnleden fram till ungefär vid Södra Kungsgatan.

Hamnområdet och innerstadskvarteren mellan Rådstugatan och Smedjegatan bildar tillsammans en stor del av stadens front mot vattnet. Bland de innerstadskvarter som syns från vattnet är särskilt Ripan av betydelse, då det inrymmer det tidigare hamnkontoret- en stor och påkostad byggnad i jugendstil.

I nivå med Nygatan ligger Södra Hamnplan, en central platsbildning på den rektangulära del av kajen som skjuter ut i vattnet. Längst ut på kajen är den gamla blå hamnkranen placerad. I närheten av kranen finns trappor med sittplatser och en brygga ut i vattnet. Södra Hamnplan är utformad med markbeläggning av kullersten, en yta med stensättning i dekorativt mönster, och en sandtäckt yta som ansluter till publika toaletter och små bodar liknande fiskehoddor. Den öppna platsen avgränsas av trädrader i norr och planteringar med bl.a. buskar och blommor i öster.

Intill Södra Hamnplan ligger kvarteret Thule, ett utpräglat postmodernistiskt område med flerbostadshus uppförda i början av 1990-talet. Husen har vita putsfasader med inslag av ljusrosa och grön dekor, och mönstrade tegelimiterande sockelvåningar i rosa kulörer. Området kallas i folkmun för Tutti-Frutti, med anledning av färgsättningen. Söder om husen närmast vattnet finns en strandpromenad med siktlinje mot hamnkranen.

Längs Södra Kungsgatan och Småbåtsgatan finns inom kvarteret Stören en blandad verksamhetsbebyggelse med mestadels stora utbredda volymer inrymmande diverse företagslokaler och en stor matvaruaffär. I östra delen av kv Stören finns även ett antal fristående byggnader, bland annat två postmodernistiska kontorshus med snedskurna fasader mot Bangårdsgatan. Det ena inrymmer stadsbyggnadsförvaltningens kontor, och visar på en högre arkitektonisk ambitionsnivå med bland annat en glasad absid mot söder. Gestaltningen har en del gemensamt med Tutti-Frutti, så det är troligt att byggnaden är uppförd ungefär samtidigt. Söder om denna finns en mindre industribyggnad som troligen är från omkring 1960-talet, med utkragande tak, lastkaj och uppfartsramper, som av allt att döma har varit relaterad till hamnverksamheten. Denna ansluter till en stor grusplan och några små, enkla träbyggnader. Något norrut vid Malmhamnsvägen, angränsande till spårområdet som leder vidare till Svartön, finns några små komplementbyggnader som troligtvis har haft koppling till järnvägen och malmfrakten. Söder om Malmhamnsvägen finns en stor hallbyggnad inrymmande byggvaruhandel.

Söder om Småbåtsgatan ligger småbåtshamnen. I anslutning till kajen finns ytterligare verksamhetsbebyggelse som troligen härrör från 1990-talet, inrymmande lokaler för båthandel och en liten restaurang med utsikt mot vattnet. Ett stycke åt sydöst längs Småbåtsgatan ligger det nya bostadsområdet inom kvarteret Isbrytaren, som är byggt på ett nyanlagt fundament ute i vattnet. De vita putsade huskropparna bildar tre kringbyggda gårdar med varierande taklinje, som öppnar upp sig med rundade hörn och långa fönsterband ut mot vattnet. Det kan anas en viss inspiration från nyfunkis och expressionism.



Vy mot nordöst utefter gångväg längs Södra hamnleden, närmast vattnet. Rakt fram tecknar sig Södra hamnplan med bostadsområdet "Tutti-Frutti" i bakgrunden och den gamla hamnkranen längst ut till höger.



Det f.d. Hamnkontoret sett från Södra hamnleden.



Vy mot Södra hamnplan med den gamla kranen.



Bostadsområdet inom kvarteret Thule, det postmodernistiska "Tutti-Frutti", sett från nordöst med strandpromenad längs vattnet.



Vy mot söder längs Södra Kungsgatan. "Tutti-Frutti" till höger, verksamhetsbebyggelse till vänster.



Vy från söder mot verksamhetsbebyggelse i Kv Stören, i anslutning till Södra Kungsgatan/Småbåtsgatan.



Vy mot pir i småbåtshamnen.



Vy längs kajen mot det nya bostadsområdet i Kv Isbrytaren. Små båtshamnen till höger.



Byggnad med tydlig karaktär kopplat till tidigare verksamhet i hamnen.



Kv Isbrytaren och småbåtshamnen.



Byggnad med tydlig karaktär kopplat till tidigare verksamhet i hamnen.



Vy längs spårområdet mot Svartön och Svartberget. Komplementbyggnader med historisk anknytning till järnvägen till höger.



Vy längs spårområdet under Hertsövägen. Komplementbyggnader med historisk anknytning till järnvägen till höger.



Flygvy över del av spårområdet mot Södra hamn och Malmhamnen på Svartön längst till vänster. Hertsövägen korsar det stora spårområdet

KULTURVÄRDEN

Värdebeskrivning

Kulturhistorisk helhet

Området som helhet speglar stadsutvecklingen kopplat till järnvägens etablering och industrialiseringen, vilka var intimt förknippade med varandra i Luleå eftersom transporten av järnmalm var en grundläggande förutsättning för den omfattande industriella utvecklingen. Stationsområdet speglar därmed Luleås utveckling från traditionell handelsstad till industristad. Bebyggelsen och kvarterstrukturen som växte fram närmast stationen är ett resultat av 1880-90-talets stadsplan, som efter den stora stadsbranden var kraftigt influerad av brandsäkerhetsföreskrifterna i byggnadsstadgan 1874 med breda esplanader, större andel hus i sten och tegel, avfasade hörn m.m. Bebyggelsen är till stor del präglad av en period från 1800-talets slut till början av 1900-talet, med merparten av byggnaderna uppförda 1890-1930 i tidsenliga arkitekturstilar. En senare utvecklingsfas syns genom inslagen av bebyggelse från det sena 1900-talet, framförallt 1980-talet, varav flera finns i innerstadens bebyggelsefront mot Prästgatan. Hit räknas också kvarteret Lejonet från slutet av 1970-talet, och busstationen som genom sin postmodernistiska estetik tydligt ger uttryck för 1980-talet. Detta speglar stadsomvandlingen som skedde i Luleå kopplat till det planerade Stålverk 80, då man beredde staden för en expansion med bl.a. ny infrastruktur och betydligt fler bostäder.

Möjlighet till kunskap och förståelse

Stationen och järnvägsparken

Järnvägsstationen speglar den generella samhällsutvecklingen under senare hälften av 1800-talet, med etableringen av nya offentliga och samhällsviktiga funktioner, verksamheter och institutioner kopplat till bl.a. utbildning och vård, statliga verk och myndigheter, tekniska anläggningar, industrier, och utbyggnad av järnvägsnätet med tillhörande stationsbyggnader. Likt andra offentliga byggnader från 1800-talet anlades stationen som en fristående och väl synlig byggnad med en omgivande parkanläggning. Att Stationsgatan är anlagd i linje med stationsbyggnadens mittparti och bildar en ny axel genom staden, med stationen som fondmotiv, är ett för 1800-talet typiskt stadsbyggnadsmässigt grepp. Detta i kombination med järnvägsparken vittnar om tidens stadsplaneideal med luft och grönska, symmetri och axialitet. En i detta sammanhang intressant aspekt är stationens, i förhållande till övriga staden, nedsänkta läge. Det tycks vanligare att byggnader som skulle ha en framträdande roll i stadsbilden och utgöra fondmotiv på detta vis placerades på viss höjd, så att dess position framhävdes i gatuperspektivet. Att det omvända förhållandet gäller för Luleås stationsbyggnad är sannolikt en oavsiktlig konsekvens av att stationsbyggnaden blev flyttad från sitt ursprungligen tänkta läge. Sänkan med stationen och järnvägsparken i förhållande till den högre belägna bebyggelsen längs delar av Prästgatan medför att upplevelsen av topografin blir särskilt tydlig i denna del av staden. Den kullerstensbelagda sträckan av Stationsgatan närmast stations-

byggnaden bidrar till att förmedla platsens ålder, och så även de uppvuxna träden i järnvägsparken. I övrigt bevarar parken inte särskilt mycket av sin ursprungligen prydligt anlagda karaktär med rundel och grusgångar i böljande former. Parken som kvarvarande struktur vittnar dock om en tid när parker och planteringar var en självklar del av järnvägsmiljön, och speglar 1800-talets tilltro till att förskönad natur bidrog till hälsa, bildning och modernitet. Järnvägsmiljön med stationsbyggnaden och järnvägsparken besitter således samhällshistoriska, stadsplanehistoriska och miljöskapande värden.

Stationsbyggnadens arkitektur präglas till stor del av ombyggnaden omkring 1920, då de ursprungliga tegelfasaderna putsades och byggnaden omgestaltades till ett tjugotalsklassicistiskt utseende. Efter 1920-talet har dess utseende förenklats en aning, då tidigare inslag av snickarglädje och dekorativa trädetaljer tagits bort. Detta är sannolikt ett resultat av funktionalistiska ideal, som krävde en mer renodlad estetik. Byggnadens gestaltning präglas av symmetri, balanserade proportioner, regelbunden fönstersättning, typiska klassicistiska vita fönster- och dörrumfattningar, och huvudfasadens framträdande mittrisalit som byggnadens tyngdpunkt. Utifrån detta har byggnaden arkitekturhistoriska och arkitektoniska värden. Som första byggnaden i Luleå med grund av cement har stationen i viss mån också ett byggnadsteknikhistoriskt värde. Detta speglar synen på järnvägen som en viktig framtidssatsning och något högst modernt.

Stadsplan

Stadsplanen som utformades med utgångspunkt i 1888 års regleringsplan, (godkänd samma år som järnvägen och järnvägsstationen stod färdig), kom att bli helt avgörande för stadens återuppbyggnad och expansion efter branden, och har i hög grad format centrala Luleå som det ser ut idag. Det aktuella området nära stationen var obebyggt före branden, och det var därmed denna plan som kom att sätta formen för utbyggnaden av kvarteren och gatorna som idag utgör nordöstra delen av innerstaden. För hela staden innebar planen att ett stringent rutnät lades ut, med rätta och långsträckta, breda esplanader och tvärgator. Storgatan och Stationsgatan var esplanader som på typiskt 1800-talsmanér bildade viktiga axlar genom staden. Storgatan framstår som den tydliga huvudgatan i planen, både genom sin större bredd, och att den bildar en länk mellan residenset och den nya stora torgytan som avsattes i Kv Fisker och Loet. Som bred trädkantad affärsgata bevarar Storgatan fortfarande tydligt sin karaktär som esplanad och huvudstråk. Stationsgatan i sin tur bildade en länk mellan den nya stationsbyggnaden och domkyrkan, genom hela staden och ut till västra stranden. Stationsgatans betydelse som stråk verkar ha minskat, men i området nära stationen kan stadsmiljön så som den planerades i slutet av 1800-talet och början av 1900-talet tydligt upplevas. Prästgatan markerade gränsen mellan den tätbebyggda innerstaden och stationsmiljön och ritades som en ganska bred gata, som löpte ut i den öppna torgytan vid kvarteren Loet och Fisker. Med tiden har gatan förändrats något, förlängts förbi Kv Lejonet och sneddar in mot öst innan den möter Lulsundsgatan. Den icke rätta sträckningen kommer sig troligen av att gatan låtit sig formas efter bangården och ett tidigare stickspår som gått ganska nära Prästgatan. Detta förklarar även Kv. Tigerns avvikande form och spetsiga

hörn i korsningen Prästgatan-Lulsundsgatan. Prästgatan är idag en bred, luftig och trädkantad gata med stort inslag av grönska, som utgör en viktig kommunikationsled för gång- och cykeltrafik. Den kan ses som en tolkning av esplanadmotivet, och ansluter väl till 1800-talets grönskande järnvägsmiljö. Träden har även ett miljöskapande värde.

Kvarteren Loet och Fisker bildade i det sena 1800-talets stadsplan den största öppna torgytan i staden. Ambitionen om att Loet och Fisker skulle bli en ny och storslagen platsbildning där Storgatan löper ut verkar tydlig. Den öppna ytan är belägen på en nyckelposition i esplanadsystemet och framstår i planen som en ny tyngdpunkt i denna del av staden, nära stationen. Kvarteren blev också en utpräglad evenemangsyta, festplats och samlingspunkt under 1900-talet, och har därmed ur kulturhistoriskt perspektiv haft en betydande roll för staden som offentligt rum. Fisker, nuvarande Floras kulle, utvecklades till park omkring 1930-40-talet och fick då en mer representativ karaktär som speglade denna funktion. Loets tidigare korslagda gångar och rader av träd som funnits mot Prästgatan och Storgatan vid olika perioder markerade på motsvarande sätt Loets representativa och offentliga karaktär som platsbildning formad av det sena 1800-talets stadsplanering. Ytan fungerade i alla hänseenden som ett torg under nästan hela 1900-talet. Dess karaktär förändrades under 1960-70-talen genom att torgytan hårdgjordes och alltmer kom att präglas av bilism och busstrafik, parallellt med den ditflyttade torghandeln och fortsatta publika evenemang. Utvecklingen speglar bilismens ökade betydelse i samhället generellt under denna period. Det innebar att 1800-talskaraktären försvagades samtidigt som kvarteret också fick roll av central kommunikationsnod i stadsnätet. I och med att Loet fick överta torghandeln stärktes dess betydelse som torg, på bekostnad av det tidigare salutorget i Södra hamn.

I och med anläggandet av den mer permanenta bussterminallösningen 1986 och de taktäckta hållplatser och gångar som lades ut över kvarterets yta, upphörde formellt funktionen som torg. Möjligheten att röra sig och vistas där blev kraftigt begränsad av busstrafiken. Idag kvarstår inga fysiska element som vittnar om tiden som torg före busstationens tid. Den stensatta ytan och tidigare saluhallsbyggnaden mot Hermelinsgatan utgör dock spår av en på 1980- och 90-talet planerad torgfunktion i begränsad skala. Träden som kantar kvarteret mot Storgatan och Prästgatan är inte av någon hög ålder, men har en historisk relevans i sina lägen. De anknyter till och synliggör det sena 1800-talets stadsplanetanke, där offentliga gator, torg och parker ofta särskildes från privata kvarter genom inslag av grönska. Samtidigt som busstationen har försvårat läsbarheten av platsens historia, innebär den att kvarteret bibehåller en offentlig funktion. Så även nuvarande restaurang i den tidigare saluhallsbyggnaden. Kvarteret är fortfarande en levande plats där folk är i rörelse till och från järnvägsstation eller bussförbindelser, längs vägen mot andra målpunkter i innerstaden längs Storgatan. Detta är kopplat såväl till funktionen som kommunikativt nav som till den historiskt och strukturellt viktiga positionen i centrala stadens gatunät. Att Loet fortfarande går att uppfatta som en lucka i rutnätet längs huvudstråket Storgatan är betydelsefullt ur kulturhistoriskt perspektiv eftersom det möjliggör läsbarheten av en av de viktiga strukturerna i det sena 1800-talets stadsplan.

Sammantaget har Loet och Floras kulle tillsammans med Storgatan, Stationsgatan och Prästgatan betydande stadsplanehistoriska värden. Kvarteren har lång kontinuitet som publik plats i staden och besitter därmed samhällshistoriska och socialhistoriska värden. Vidare finns ett lokalt traditionsvärde knutet till kvarteren. Detta är ett immateriellt värde som inte är kopplat till hur kvarteren ter sig idag, utan grundar sig i befolkningens minnen av de många evenemang som traditionsenligt har ägt rum där före 1986.

Florass kulle

Parken är en prydligt anlagd publik grön miljö i centrala Luleå, där gångvägen genom parken är ett rörelsestråk som förbinder järnvägsområdet med innerstaden via Storgatan. Dessa aspekter ger tydligt uttryck för kvarterets offentliga karaktär, och rörelsemönstret har historisk kontinuitet. Miljön bär spår av svensk modernistisk parktradition, med paralleller till Stockholmsskolan, vars parker kännetecknas av stiliserad natur, utgående ifrån landskapets naturliga förutsättningar, topografi och växtmaterial. Att parken formats efter vad som ursprungligen var en skogbevuxen kulle vittnar om detta. Karaktärsfulla träd och inslag av konst i form av skulpturen *Flicka med boll*, bidrar också till det värdefulla uttrycket.

Värdebärande uttryck

- Den naturliga kullen
- Knotiga träd på kullens topp
- Publik konst
- Blomsterplanteringar längs gångvägen

Busstationen

Busstationen i Kv Loet är en tidstypisk anläggning från 1980-talet, med utpräglat postmodernistiska inslag, färgsättning och formelement. Även skyltningen är av 1980-talskaraktär. Terminalens hållplatslägen och taktäckta mittgång besitter vissa arkitektoniska kvaliteter i utformningen av pelare, belysning och markbeläggning. Som helhet har anläggningen dock begränsade kulturhistoriska värden.

Lejonet

Kvarteret upptas nästan till sin helhet av byggnadskomplexet som har kallats för Rättscentrum. Det storskaliga byggnadssättet är representativt för 1970-talet, och byggnadens monumentalitet och slutna karaktär speglar även att byggnaden samlar funktioner kopplat till ordningsmakt och rättsväsende för länets huvudstad. Stilmässigt har byggnaden drag av strukturalism, och visar på en senmodernistisk arkitektur som domineras av plåt och teknik. Byggnaden är i viss mån arkitekturhistoriskt intressant och har ett särpräglad uttryck, men den arkitektoniska gestaltningen har inte sådana kvaliteter att den kan tillskrivas något större värde. Byggnaden har dessutom inneburit en skalförskjutning i förhållande till den äldre bebyggelsen.

Tigern

Kvarteret har i princip uteslutande bestått av äldre träbebyggelse, varav merparten är från omkring sekelskiftet 1900, med enstaka inslag från 1930-40-talet. Det stora flerbostadshus från 1980-talet mot Magasinsgatan, samt rivning i närtid av en fastighet i hörnet Magasinsgatan-Prästgatan, gör att kvarteret till viss del upplevs splittrat och den kulturhistoriska helheten fragmenterad. Men bortsett från dessa påverkade fastigheter bibehåller kvarteret en ålderdomlig kvartersstruktur med bostadshus och olika slags gårdshus i trä, där tomtgränserna är markerade med staket. Kvarteret utgör ett relativt sällsynt exempel på samlad äldre träbebyggelse i Luleå innerstad, som tillsammans med ytterligare några äldre trähus längre söderut längs Magasinsgatan utgör ett värdefullt kulturhistoriskt sammanhang. Bebyggelsen minner om Luleås historia som trästad, och visar på ett byggnadssätt som tidigare varit mycket vanligt.

Kulturhistorisk relevans

Stationsbyggnaden har ett typiskt utseende för järnvägsstationer i svenska små och medelstora städer. Den måttliga skalan, formspråket och placeringen ihop med skyltningen och fasaduret ger byggnaden ett utseende som klart och tydligt speglar dess funktion som järnvägsstation. I detta finns ett pedagogiskt värde.

Järnvägen som helhet har haft en särskilt stor betydelse för Luleås utveckling, och kan därmed sägas ha ett identitetsvärde för staden kopplat till de omfattande malmtransporterna, vilka legat till grund för Luleås framväxt som stål- och hamnstad. Det stora spårområdet och den visuella länk som järnvägen bildar mellan centrala Luleå, den gamla malmhamnen och den fortsatt livskraftiga industrin på Svartön är ett uttryck för detta, och berättar om stadens historiska utveckling. Denna historia kan även sägas ha ett visst symbolvärde lokalt, och manifesteras bl.a. genom en gammal malmvagn som står uppställd likt en skulptur på vägen ned till järnvägsstationen. Den omfattande verksamhet som funnits kopplat till järnvägen speglas också i bangårdsområdet, där stickspåren utgör ett synligt kvarvarande spår av den godshantering som ägt rum på östra sidan.

Järnvägen som möjliggjorde exploatering och transport av järnmalm från malmfälten har inte bara haft en lokal betydelse för Luleå som stad, utan har även haft stor betydelse på regional, nationell och internationell nivå som en del av svensk export, ekonomi och försvarsindustri.

Värdefulla strukturer i staden som helhet, med koppling till området

- Storgatan som huvudaxel och sammankopplande stråk mellan residenset, Stadsparken och den öppna platsen vid Loet och Floras kulle
- Stationsgatan, som sekundär axel mellan stationen och domkyrkan, och vidare genom staden.
- Residenset, domkyrkan och järnvägsstationen som viktiga symbolbyggnader.
- Stadsparken samt kvarteren Loet och Floras kulle som viktiga öppna platser i den historiska bebyggelsestrukturen
- Järnvägsspårens sträckning som bildar en tydlig riktning i nordöstra delen av staden, och som i sin förlängning bildar en visuell koppling till de för staden viktiga industrierna på Svartön

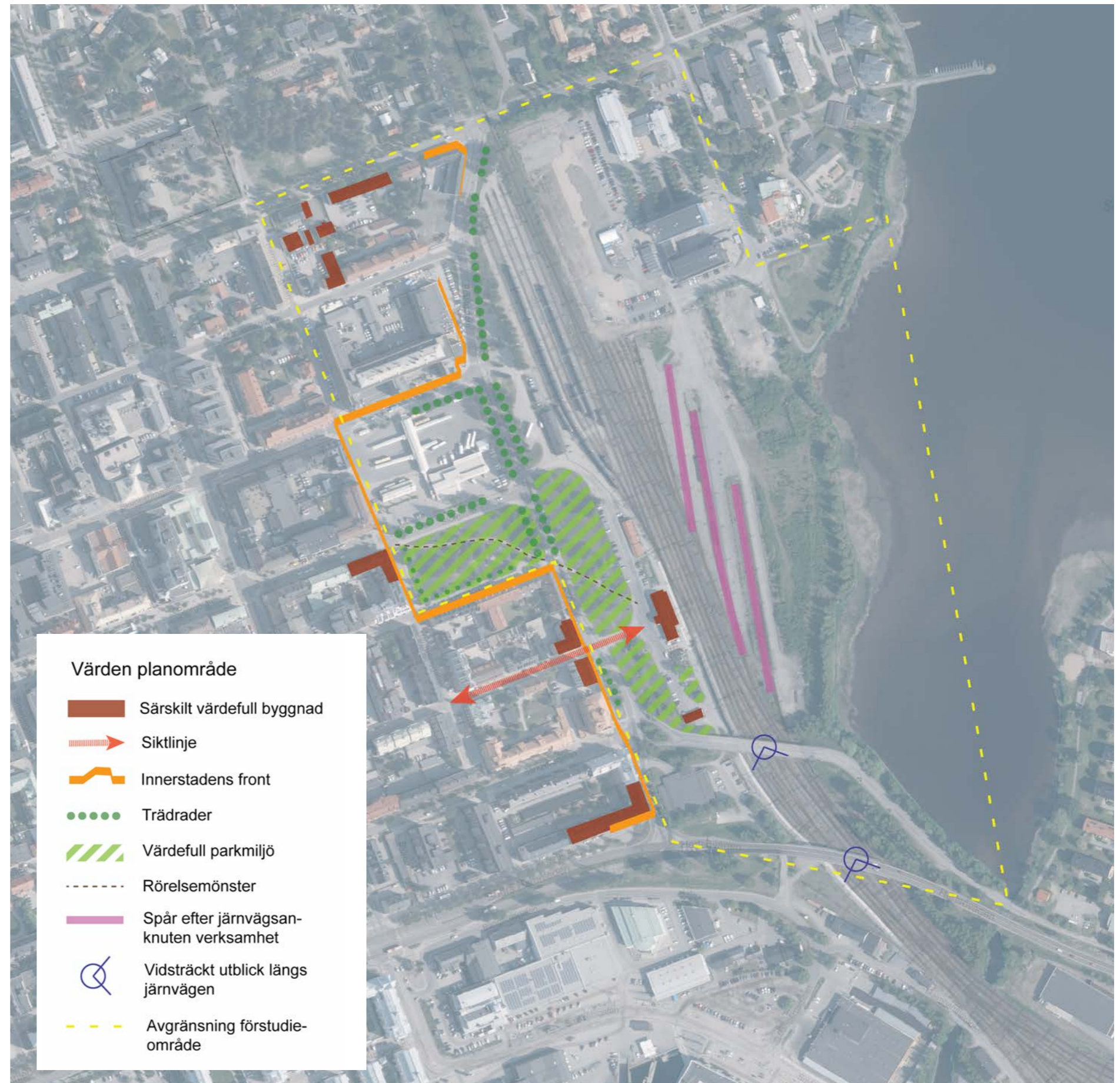


Värden i planområdet

- Innerstadens bebyggelsefront som tecknar sig mot järnvägsområdet och runt Floras kulle/Loet. Den är synlig från järnvägsområdet och andra sidan spåren på grund av järnvägens nedsänkta läge.
- Järnvägsparken, som rest av en anlagd publik park från sent 1800-tal-sekelskiftet 1900.
- Floras kulle som anlagd publik park från omkring 1930-40-talet, med planteringar och inslag av konst.
- Gångvägen genom järnvägsparken och över Floras kulle som förbindelse mellan järnvägen och Storgatan. Gångvägen vittnar om ett historiskt rörelsemönster och knyter ihop parkmiljöerna.
- Rader av björkar längs Prästgatan, delar av Storgatan samt kring Floras kulle och busstationen.
- Stickspåren i bangårdsområdet, som berättar om tidigare viktig verksamhet.
- Siktlinjer till och från stationen längs Stationsgatan.
- Vidsträckta vyer längs järnvägsspåren från Malmuddsviadukten och Hertsövägen.

Särskilt värdefulla byggnader

- Järnvägsstationen och liten komplementbyggnad
- Änke- och pupillkassans hus
- Flemströmska stenhuset, Gösen 3
- Flundran 5
- Producentföreningens hus, Torsken 5
- Tigern 1, 2, 3, 10, 11 och 14



RIKTLINJER OCH POTENTIAL

En kartläggning av känslighet och tålighet har gjorts i området, som utgångspunkt för resonemang om möjlig utveckling samt råd och riktlinjer med hänsyn till kulturmiljön.

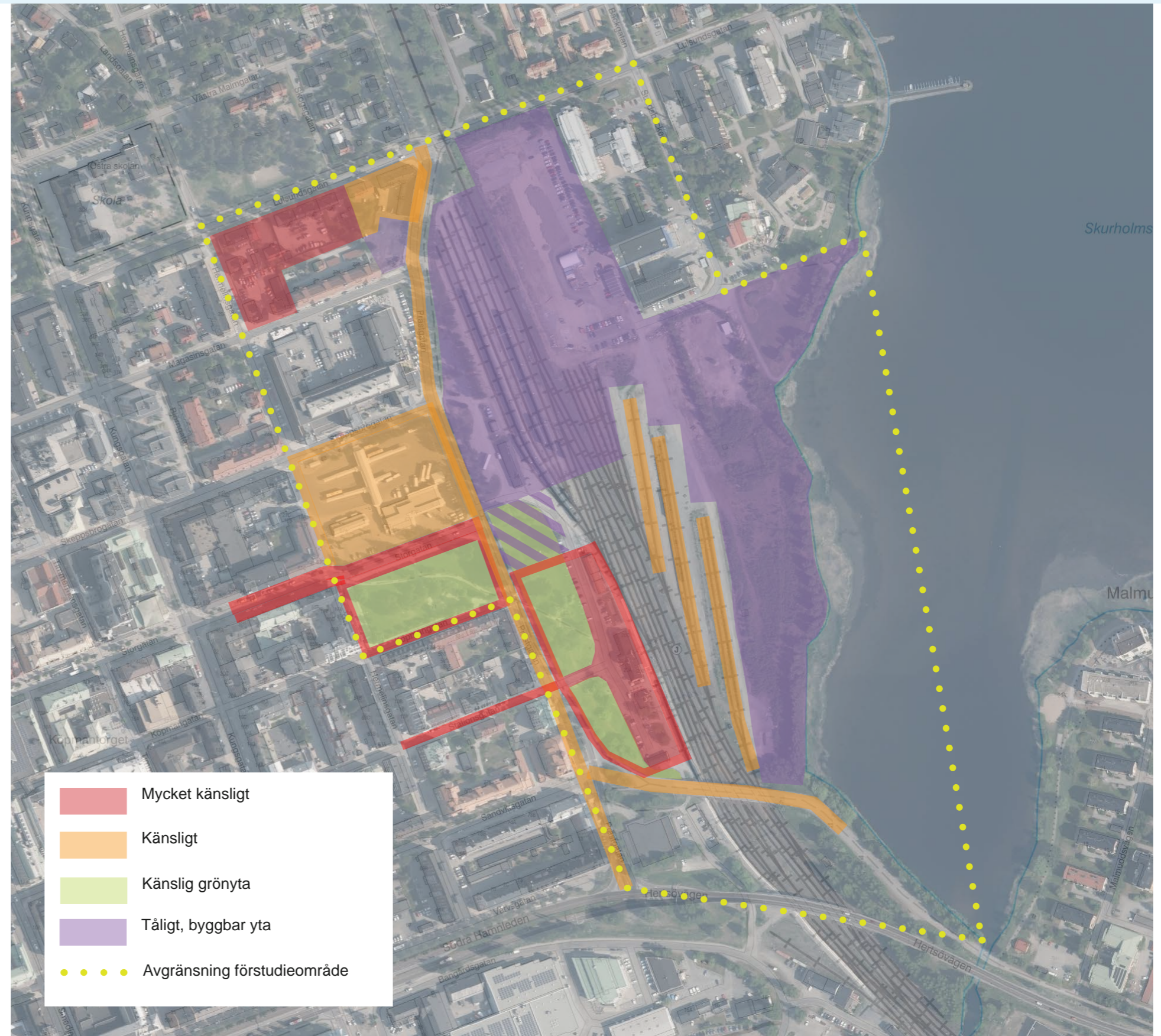
Nivån av känslighet eller tålighet är kopplad till identifierade kulturvärden, men kan också delvis bero på andra faktorer. Med känslighet och tålighet avses i vilken grad förändringar, exempelvis genom ny bebyggelse, kan riskera att påverka platsens kulturvärden negativt. Områden som är tåliga för förändring bedöms kunna genomgå mer genomgripande förändringar utan att kulturvärden påverkas i någon större utsträckning. I områden som är känsliga eller mycket känsliga krävs ett större mått av hänsyn och anpassning. Det behöver inte betyda att förändringar är otänkbara - graden av anpassning som krävs står i förhållande till hur känsligt det är och de specifika förutsättningarna på platsen. En viss anpassning krävs alltid, och platser kan vara känsliga respektive tåliga för olika sorters påverkan. En viss plats kan vara känslig för höga höjder, en annan för tät bebyggelse. På vissa platser är det inte själva innehållet eller utformningen som besitter värden, utan sådant som öppenhet, utblickar, siktlinjer, rumsligheter. Sådana platser kan vara känsliga för skymmande eller distraherande nya inslag, samtidigt som de kan vara tåliga för något annat, exempelvis rivningar.

Följande riktlinjer ger en vägledning kring eventuell utveckling av platser inom utredningsområdet, med utgångspunkt i kulturvärden, känslighet och tålighet, och strävan efter en god helhetsverkan i enlighet med PBL kap 2 § 6.

Stationen och järnvägsparken

Stationens läge som fondbyggnad i förhållande till Stationsgatan är viktigt. Stationen ingår i ett tydligt bebyggelsesammanhang längs Stationsgatan och bör inte flyttas. Stationsbyggnadens ursprungliga volym bör respekteras och bibehållas vid eventuella tillägg. Stationsbyggnaden är känslig för konkurrerande bebyggelse på grund av sin måttliga storlek. Inom mycket känsligt område bör konkurrerande ny bebyggelse undvikas. Eventuell tillkommande bebyggelse här bör underordna sig stationen. Eventuellt tillkommande bebyggelse längs östra stranden bör förhålla sig till hur stationsbyggnaden upplevs från lägen västerifrån framför stationen och från Stationsgatan.

Parken förstärker stationsområdets offentliga karaktär. Området bör bibehållas som parkmiljö, men kan med fördel utvecklas. Hänsyn bör tas till stora uppvuxna träd. En mindre del av parken närmast Storgatan kan vara möjlig att ta i anspråk för



uppförandet av en ny fondbyggnad vid Storgatans slut.

Floras kulle

Floras kulle och dess tydliga karaktär som modernistiskt park med stiliserad natur, utgående ifrån landskapets naturliga förutsättningar, topografi och växtmaterial samt skulpturen Flicka med boll bör upprätthållas.

Loet

Ytan bör inte byggas igen eller slutas för allmänheten. Om än platsen idag inte upprätthåller sin historiska funktion som torgyta utgör den fortsatt en betydligt mindre tät miljö än omkringliggande kvarter, något som bidrar till läsbarheten av den historiska strukturen. Detta är ett värde i stadsbilden som bör upprätthållas genom att åtminstone en viss öppenhet bibehålls och att dessa ytor är tillgängliga och fortsatt har en publik karaktär vid eventuell förändrad användning. Här är det i huvudsak i riktning mot Storgatans sträckning som huvudaxel genom staden som är viktig. Vid en omdaning av kvarteret finns möjlighet att utveckla platsen till det bättre genom att öka tillgängligheten och förbättra vistelsekvaliteterna. Eventuell tillkommande bebyggelse bör bidra till detta, och uppmuntra till folkliv. Utåtriktade verksamheter i bottenvåningarna, exempelvis restauranger med uteservering eller lokaler för verksamheter mot en återskapad torgyta, har potential att stärka platsbildningen och kan bidra till att upprätthålla platsens publika karaktär.

Spårområdet och östra stranden

Järnvägsspårens sträckning bildar en tydlig riktning i centrala staden och förhåller sig tydligt till rutnätsplanen. Synligheten av det förhållandevis stora spårområdet är viktigast nära stationen och i förlängningen mot Svartön, då dessa delar bidrar till läsbarheten av de historiska sambanden mellan järnvägen och industrin i Luleå. Detta uppfattas särskilt väl från Malmuddsviadukten och Hertsövägen, där det är möjligt att blicka ut över spårområdet bortåt Svartön. Dessa siktlinjer bör på något sätt upprätthållas i vidare planering. Vid en utbyggnad av östra stranden vore det positivt om inslag typiska för järnvägsmiljön, kan bevaras eller återskapas för att bibehålla berättelsen om platsens historia när den ändrar funktion. Exempelvis kan det innefatta bevarande av delar av räls, som en del i markgestaltning. Förhållningssättet kan bidra med att ge ett nytt område en historisk förankring och platsanknuten identitet.

Delen av spårområdet som ligger norr om Storgatan skulle ur kulturmiljösynpunkt vara möjlig att överdäcka för att uppföra ny bebyggelse. Det skulle fortfarande i tillräcklig utsträckning vara möjligt att uppfatta järnvägens sträckning, och följa hur tågen rör sig.

Området i Storgatans förlängning mot järnvägen kan vara lämplig för ny bebyggelse. En byggnad i detta läge skulle bli ett nytt fondmotiv längs stadens huvudgata något som är viktigt att förhålla sig kring, avseende placering, symmetri, riktning etc. En mindre del av Järnvägsparken längst i norr skulle kunna tas i anspråk för att bidra till detta.

Öster om spåren finns större ytor som är tåliga för ny bebyggelse. Området längst i norr, som ansluter till förhållandevis storskaliga kontorshus och verksamheter kopplat till sjukvård och äldreomsorg, är mer tåligt för storskalig bebyggelse. Höjderna bör förhålla sig till och inte i alltför hög grad överstiga den omgivande bebyggelsen för att helhetsverkan i området ska bli god. Även lägen längs Östra stranden är tåliga för tillkommande bebyggelse men här är det viktigt att placering och volymer förhåller sig till hur vyer mot stationen upplevs från lägen västerifrån framför stationen och från Stationsgatan.

Kv Tigern

Den äldsta bebyggelsen inom kvarteret, från omkring sekelskiftet 1900, är särskilt värdefull och mycket känslig för ytterligare rivningar eller ny bebyggelse. Bebyggelsen i hörnet Lulsundsgatan-Prästgatan är från omkring 1930-40-talet och inte fullt lika värdefull, men bidrar positivt till kvarterets helhetskaraktär med förhållandevis småskalig träbebyggelse. Den avrivna tomten i hörnet Prästgatan-Magasinsgatan är lämplig att ta i anspråk för ny bebyggelse. Här krävs hänsyn till den äldre bebyggelsens karaktär, fasadmateriell och skala. Höjden behöver anpassas till kvarterets skala.

Prästgatan

Vid uppförande av nytt resecentrum och utveckling med ny bebyggelse inom området bör Prästgatans gröna och luftiga karaktär värnas. Gatan utgör en länk mellan den täta innerstaden och de gröna miljöerna i stationens närhet. Den trädkantade gångvägen längs gatan används flitigt, vilket bör vägas in i planeringen av flöden/rörelsemönster till nytt resecentrum och bostäder öster om spåren. Grönska och träd bör i den mån det är möjligt bibehållas.

KÄLLHÄNVISNING

Litteratur

Bergsten, J. & Rask, P. (2015). Trästad som försvann. Black Island books.

Viklund, R. & Persson, C. (2021). Luleå: de första 400 åren Volym 1. [Luleå]: [Röines skrivbyrå].

Viklund, R. & Persson, C. (2021). Luleå: de första 400 åren Volym 2. [Luleå]: [Röines skrivbyrå].

Lindgren, A. (2020). Planteringar vid järnvägen: funktion och organisation under stambanornas första tid. Licentiatavhandling Göteborg : Göteborgs universitet, 2020. Göteborg.

Lindgren, G. (u.å.). Kvarteret Loet- sicken cirkus!

Artikel i Norrbottens-kuriren 1950-06-22

Génetay, C. & Lindberg, U. (2014). Plattform Kulturhistorisk värdering och urval [Elektronisk resurs] grundläggande förhållningssätt för arbete med att definiera, värdera, prioritera och utveckla kulturarvet. Stockholm: Riksantikvarieämbetet. <https://raa.diva-portal.org/smash/get/diva2:1234521/FULLTEXT01.pdf>

Robertsson, S. (2003). Fem pelare: en vägledning för god byggnadsvård. (1. [uppl.]). Stockholm: Riksantikvarieämbetet. raa.se/publicerat/9789172096097.pdf

Unnerbäck, R. Axel. (2002). Kulturhistorisk värdering av bebyggelse [Elektronisk resurs], Stockholm: Riksantikvarieämbetets förl. <http://www.raa.se/publicerat/9789172096073.pdf>

Arkiv

Luleå kommuns stadsarkiv

Luleå kommuns bygglovsarkiv

Kringla, Riksantikvarieämbetet

Internet

Lantmäteriet

Boverket, PBL kunskapsbanken

Kartbild.nu

Tyréns Sverige AB

Tel: 010 452 20 00
www.tyrens.se

Säte Stockholm
Org.Nr: 556194-7986



TYRÉNS