



LULEÅ KOMMUN

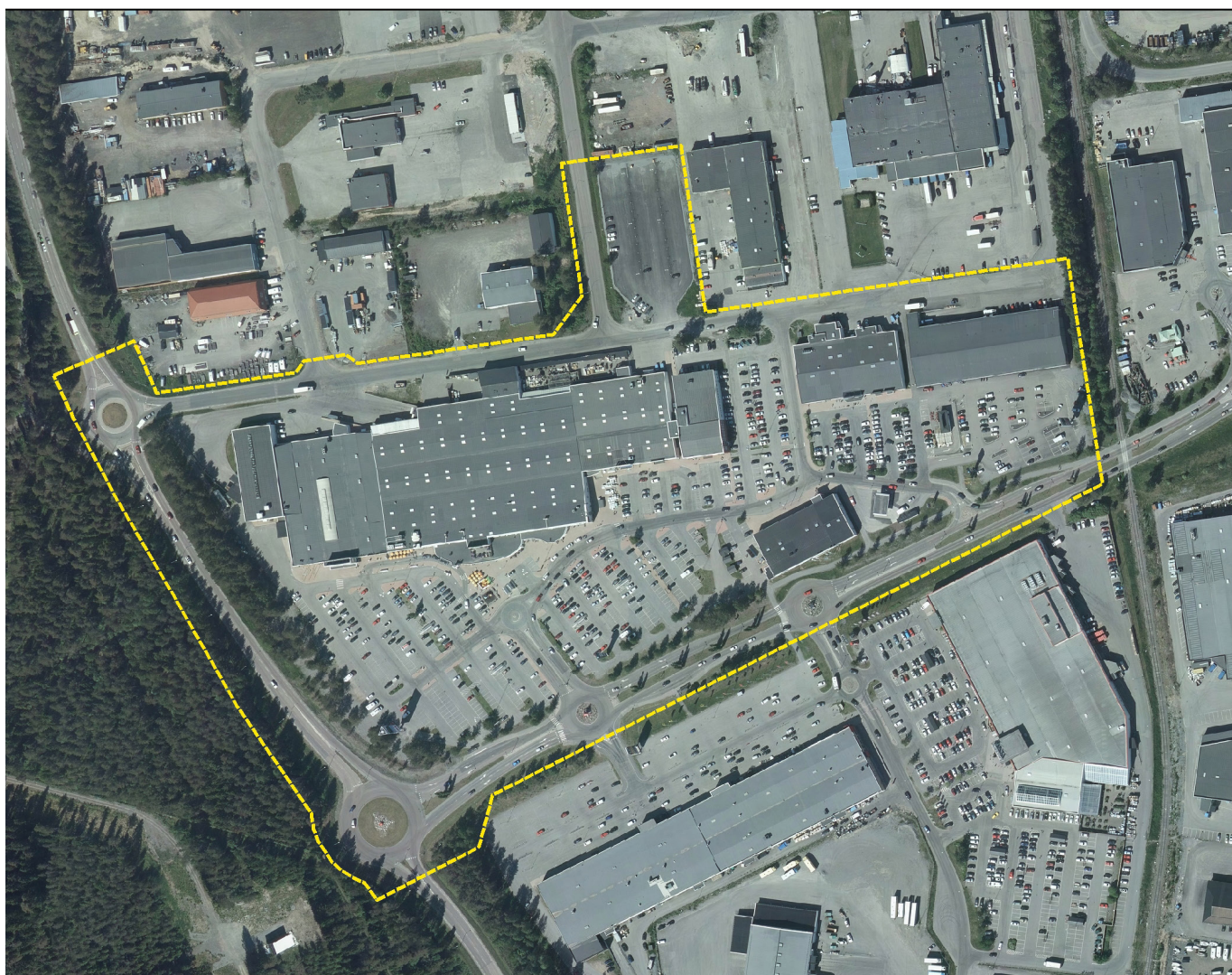
Planbeskrivning

Detaljplan för del av Storheden

Storheden 1:37 m.fl.

Dnr: SBF 2021/165

Luleå kommun Norrbottens län



SAMRÅDSHANDLING

2023-01-05

Innehållsförteckning

1. Detaljplanens syfte	3
2. Plandata	3
2.1. Planområdets läge och areal	3
2.2. Markägoförhållanden	4
3. Planprocessen	4
3.1. Planförfarande	4
3.2. Föreskrifter och allmänna råd	4
3.3. Tidplan	4
4. Handlingar	5
4.1. Planhandlingar	5
4.2. Utredningar	5
4.3. Undersökning om betydande miljöpåverkan	5
5. Tidigare ställningstaganden	6
5.1. Planer	6
5.2. Beslut om planuppdrag	8
5.3. Områden av riksintressen	8
5.4. Miljökvalitetsnormer	8
6. Förutsättningar	9
6.1. Befintlig bebyggelse och verksamheter	9
6.2. Trafikmiljön	11
6.3. Natur	12
6.4. Markförhållanden	13
7. Detaljplanen	15
7.1. Kvartersmark	16
7.2. Allmän plats	29
8. Konsekvenser	31
8.1. Trafikmiljön	31
8.2. Natur	34
8.3. Miljökvalitetsnormer	35
8.4. Hälsa och säkerhet	40
9. Genomförande	42
9.1. Detaljplanens genomförandetid	42
9.2. Ansvarsfördelning och huvudmannaskap	42
9.3. Teknisk försörjning	42
9.4. Fastighetsrättsliga frågor	42
9.5. Ekonomiska frågor	42
10. Medverkande i projektet	43

1. Detaljplanens syfte

Detaljplanens syfte är att möjliggöra en förtätning med ytterligare lokaler för handel, kontor och verksamheter på fastigheten Storheden 1:37 inom området Storheden.

2. Plandata

2.1. Planområdets läge och areal

Planområdet är beläget inom området Storheden. Planområdet utgör cirka 13,1 hektar och innefattar fastigheterna Storheden 1:37, Storheden 1:30 och delar av Storheden 1:1.

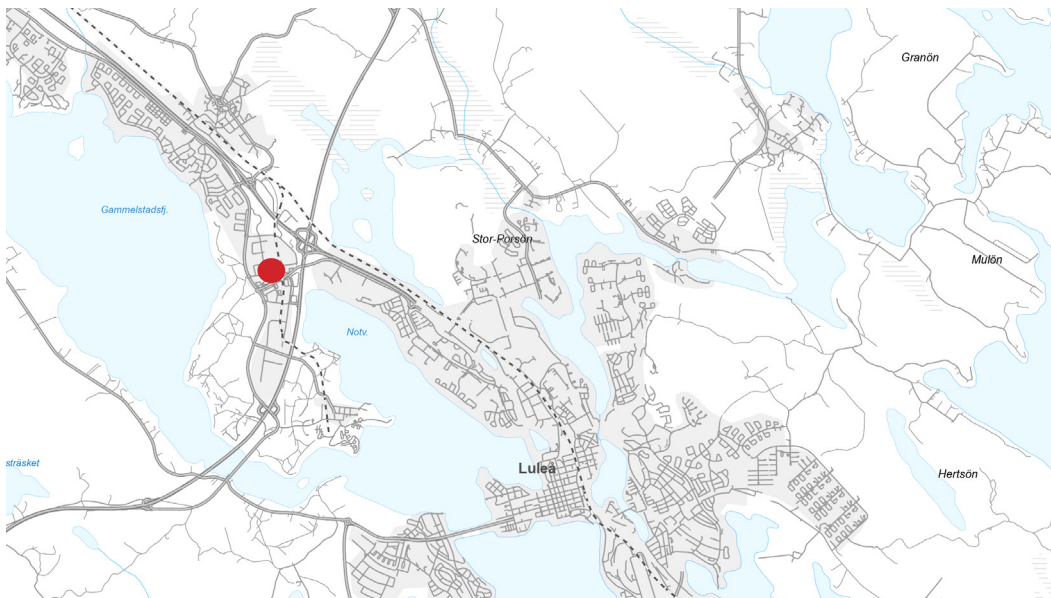


Bild 1. Planområdet är beläget på Storhedens handelsområde ca 7,5 km från Centrum. .

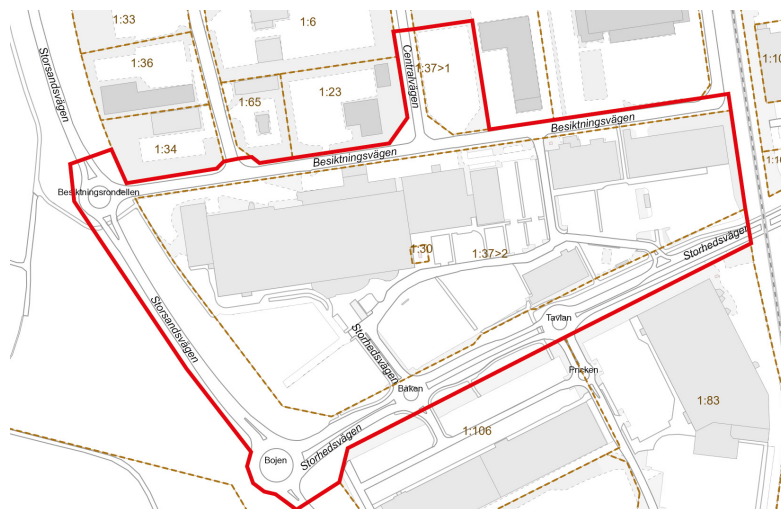


Bild 2: Planområdets omfattning med röd linje. Planområdet omfattar fastigheterna Storheden 1:37, Storheden 1:30 samt Storheden 1:1 och berör Centralvägen, Besiktningssvågen, Storsandsvägen och Storhedsvågen.

2.2. Markägoförhållanden

Nedanför presenteras lagfarna ägare till respektive fastighet.

- Storheden 1:37 (Nyfosa Storheden Fastighets AB)
- Storheden 1:30 (Luleå Energi Elnät Aktiebolag)
- Storheden 1:1 (Luleå kommun)

3. Planprocessen

3.1. Planförfarande

Detaljplanen handläggs enligt reglerna för utökat förfarande (Plan- och bygglagen, 2010:900). Detta eftersom planförslaget delvis inte bedöms vara förenligt med översiktsplanens intentioner gällande rekommenderad markanvändning. Översiktsplanen preciserar användningen handel för delar av den berörda fastigheten och planförslaget medger en kombinerad användning med handel och kontor inom det området. Detta möjliggör att fastigheten kan utvecklas mer för kontorsverksamheter gentemot översiktsplanens intentioner om ett mer renodlat handelsområde.

Utökat förfarande



Bild 3: Detaljplanen handläggs med utökat förfarande enligt 5 kap 6 § plan- och bygglagen (2010:900). Förfarandet består av kungörelse, samråd, samrådsredogörelse, underrättelse, granskning, granskningsutlåtande och antagande. Därefter kan planen få laga kraft. (Bild från Boverkets vägledning.

3.2. Föreskrifter och allmänna råd

Planhandlingarna i planförslaget har upprättats utefter Boverkets föreskrifter om detaljplan (BFS 2020:5) samt Boverkets allmänna råd om redovisning av reglering i detaljplan (BFS 2020:6).

3.3. Tidplan

Enligt preliminär tidsplan beräknas planförslaget visas för samråd under kvartal 1, 2023 och för granskning kvartal 2 eller 3 2023. Detaljplanen bedöms kunna antas politiskt efter det.

4. Handlingar

4.1 .Planhandlingar

Detaljplanen består av:

- Plankarta
- Planbeskrivning

Det är plankartan med planbestämmelserna som är juridiskt bindande. Planbeskrivningen (denna handling) utgör komplement till detaljplanen och saknar egen rättsverkan. Vid tolkning av detaljplanen behöver detaljplanen läsas tillsammans med planbeskrivning.

Övriga handlingar

Till planarbetet har även följande handlingar upprättats:

- Grundkarta
- Fastighetsförteckning
- Undersökning av betydande miljöpåverkan

4.2. Utredningar

Följande utredningar har använts som underlag för planarbetet:

- Dagvattenutredning, Sweco (2022)
- Trafik- och parkeringsutredning, Tyréns (2022)
- Gestaltningssprogram, Warm in the Winter (2022)

4.3. Undersökning om betydande miljöpåverkan

Kommunen ska enligt 6 kap 5 § MB undersöka om genomförandet av planen, programmet eller ändringen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Enligt 6 kap 6 § MB ska undersökningen identifiera omständigheter som talar för eller emot en betydande miljöpåverkan. Samråd gällande undersökning om betydande miljöpåverkan ska hållas med länsstyrelsen enligt 6 kap 6 § 2p och 10 § MB. Om betydande miljöpåverkan antas och en strategisk miljöbedömning ska tas fram kan undersökningssamrådet med fördel samordnas med avgränsningssamrådet.

Kommunens bedömning

Kommunen har tagit ställning till att detaljplanen inte innebär risk för betydande miljöpåverkan. En strategisk miljöbedömning har därför inte upprättats. Samråd gällande detaljplanen och betydande miljöpåverkan kommer ske med Länsstyrelsen under detaljplanens samrådstid.

5. Tidigare ställningstaganden

5.1. Planer

5.1.1. Översiktsplan

Planområdet omfattas av kommunens översiktsplan "Program till vision Luleå 2040", antagen av kommunfullmäktige 2021.

För Storheden anger översiktsplanen:

- Området preciseras till dagligvaruhandel eller volymhandel (bild 4).
- Utvecklingen med handel ska ske varsamt och etappvis söderut från Storhedsvägen fram till Karlsviksvägen
- Volymhandel ska i första hand lokaliseras till Storheden och i andra hand till Notviken
- Alla butiker ska ha en egen och väl definierad entré
- Möjligheterna och gå och cykla inom området ska beaktas vid planering och byggande.

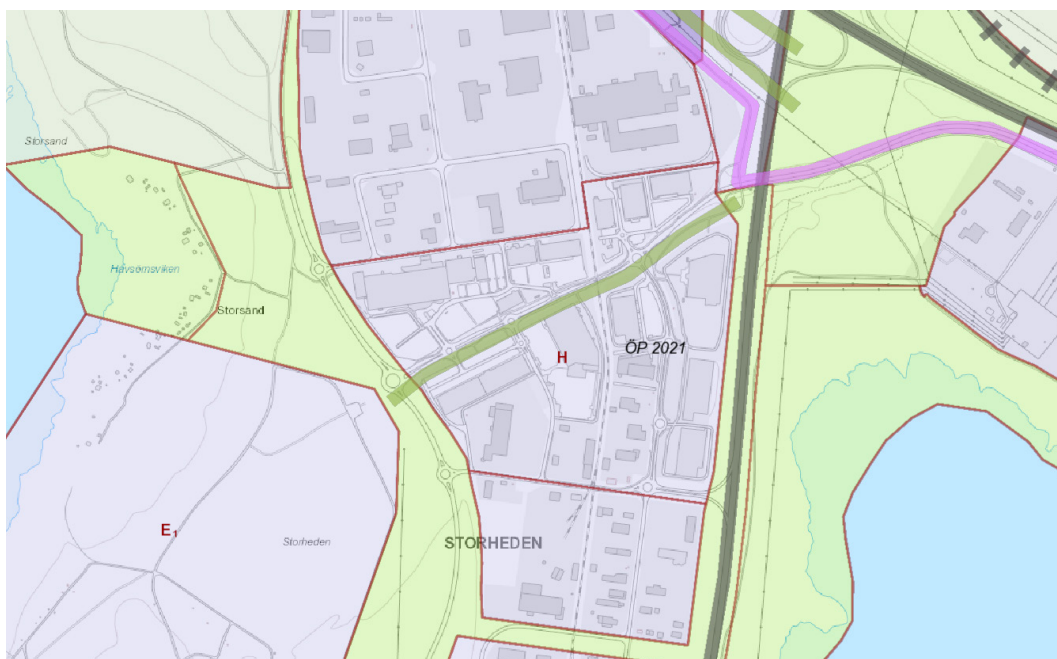


Bild 4: Utsnitt ur ÖP2021 och markanvändningskartan. Planförslaget berör delvis område som preciseras som handel (H).

5.1.2. Gällande detaljplaner

Planförslaget omfattar i huvudsak detaljplanen PL291 (2005). Den gällande detaljplanen medger handel (H), samt allmän plats för lokalgata och natur. Detaljplanen medger b.l.a. en högsta exploateringsgrad av 35 procent per bruttoarea fastighetsarea, en högsta totalhöjd på 10 meter, parkeringsyta ska ordnas för 42 bilplatser per 1000 m² BTA handelsarea samt att byggnad inte får placeras närmare gata än 10 meter. (Bild 5)

Planförslaget tangerar även gräns med detaljplaner PL 126, PL 250 och A305, *se tabell nedanför och bild 5*. Detaljplan PL 291 kommer i delar upphävas i och med att den nya detaljplanen vinner laga kraft. De områden i nu gällande detaljplaner som inte berörs av det nya planområdet kommer fortsatt att gälla.

Plannummer	Aktbeteckning	Namn	Laga kraft
PL291	25-P06/9	Storheden (Köpcentrum, förändringar)	2005-10-28
A305	25-NLÅ-8081	Storheden (industriomr. norra delen)	1971-05-27
PL250	25-P03/62	Storheden 1:31 m.fl.	2002-10-30
PL126	25-P96/28	Vattentäktssområdet Storsand (områdesbestämmelser)	1994-01-19

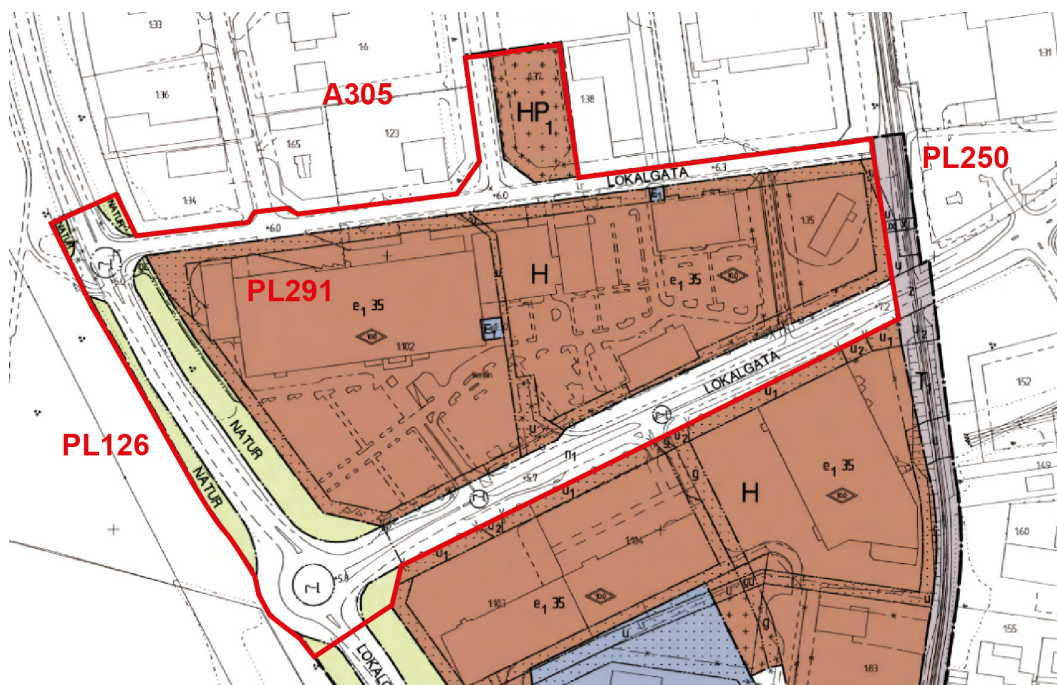


Bild 5: Utsnitt ut gällande plan (PL291) med planområdesförslaget inritat samt angivna plannummer enligt tabellen ovan.

5.2. Beslut om planuppdrag

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutade 2020-12-21 § 232 att inleda ett planarbete på Storhedens handelsområde berörande fastigheten Storheden 1:37. Planuppdraget innebär att pröva förutsättningar för ytterligare byggrätt för storskalig handel. Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutade även att planförslaget ska godkännas av kommunstyrelsen innan planförslaget får visas för granskning.

Planuppdraget initierades av fastighetsägaren Nyfosa Storheden Fastighets AB.

5.3. Områden av riksintressen

Planområdet ligger inom områden av riksintresse för:

- Riksintresse för totalförsvaret (3 kap 9 § miljöbalken): Stoppområde för höga objekt med särskilt behov av hinderfrihet och MSA-området för luftrum.
- Riksintresse för kommunikationer (3 kap 8 § MB)
- Riksintresse för vattenförsörjning enligt (3 kap 8 § miljöbalken) och avser Gäddviks vattentäkt. Planområdet ingår i ett vattenskyddsområde och omfattas av skyddsföreskrifter för Gäddviks grundvattentäkt (Länsstyrelsen, 25 FS 2014:3A 2), samt ändring av föreskrifterna (Dnr.513-8239-19)

5.4. Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer regleras i 5 kap. Miljöbalken. Det finns miljökvalitetsnormer (MKN) framtagna för omgivningsbuller, luftkvalitet och vattenkvalitet. Det handlar om de föroreningsnivåer eller störningsnivåer som människor kan utsättas för utan fara för olägenheter av betydelse eller som miljön eller naturen kan belastas med utan fara för påtagliga olägenheter. Vid planering och planläggning ska hänsyn tas till gällande miljökvalitetsnormer.

Planområdet omfattas av MKN för luftkvalitet och vattenkvalitet. Luleå kommun omfattas inte av den framtagna miljökvalitetsnormen avseende omgivningsbuller. Miljökvalitetsnormerna och detaljplanens eventuella påverkan på dem beskrivs närmare i avsnitt 8.3.

6. Förutsättningar

6.1. Befintlig bebyggelse och verksamheter

Fastigheten Storheden 1:37 som planeras att förtätas med ny bebyggelse är idag uppdelad i två skiften. Det norra skiftet har beteckning Storheden 1:37>1 och består av en personal parkering. Det södra skiftet inhyser handelsverksamheter och har beteckningen Storheden 1:37 >2.

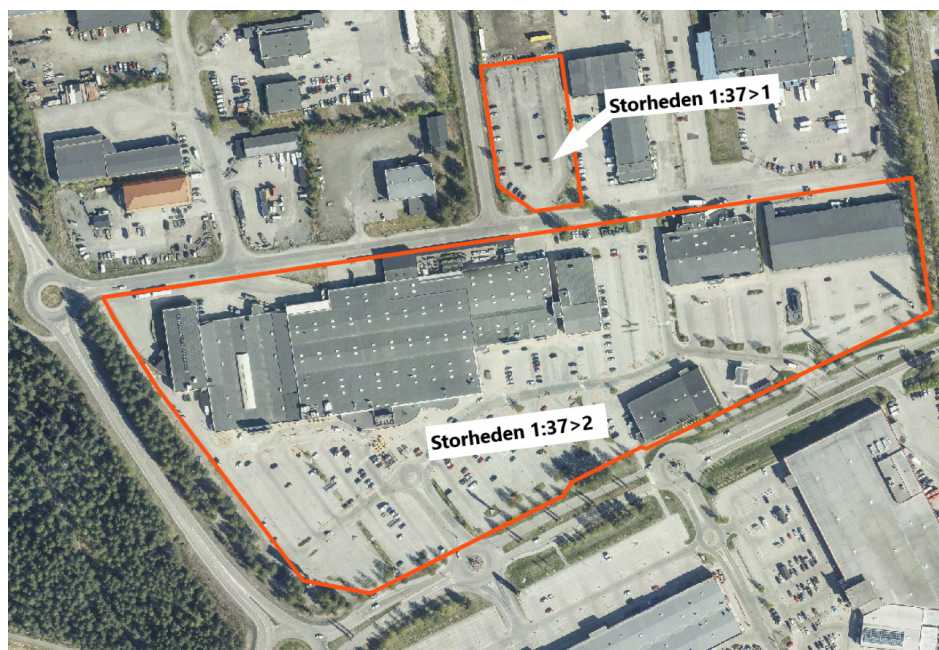


Bild 6: Fastigheten Storheden 1:37 är uppdelad i två skiften (>1) och (>2).



Bild 7: Användning inom respektive bebyggelse, fastigheten Storheden 1:37.



Bild 8: Bilparkeringar och logistikytor, fastigheten Storheden 1:37.

Bebyggelsestrukturen på fastigheten speglar ett typiskt externt handelsområde som i första hand riktar sig till en bilburen kundkrets med stora parkeringsytor i anslutning till butikernas entréer. Idag omfattas fastigheten av en hög interntrafik för bilar.

Inom fastigheten finns det fyra handelsbyggnader med cirka 15 hyresgäster som t.ex. Hemtex, Clas Olsson, Stora Coop, H&M, Intersport, Lindex, Kappahl, Dressman, Dollarstore och Systembolaget m.m. (se bild 7). Inom fastigheten finns även en bemanningsfri tankstation belägen vid Storhedsvägen samt en kontorsbyggnad.

Idag är cirka 35 % av fastigheten bebyggd och byggnadernas höjder varierar mellan cirka 5 - 11 meter (1 - 3 våningar). Fastighetens största byggnad som inhyser Storheden City och Stora Coop är utformade likt gallerior med en huvudentré och enskilda ingångar till de olika butikerna inuti byggnaden. Inom Coopbyggnaden finns även restaurangverksamhet och kontorslokaler på våning två.

Idag finns det tre infarter till det södra skiftet; två i anslutning till Storhedsvägen samt en i anslutning till Besiktningsvägen (se bild 8). Det norra skiftet angörs via Besiktningsvägen. Lastning och lossning av varor sker främst via Besiktningsvägen. Idag tar bilparkeringar upp stora delar av fastighetens ytor där cirka 1150 markparkeringar finns anordnat för besökande och personal.

6.2. Trafikmiljön

6.2.1. Gatunät

Gatustrukturen inom Storheden är generellt utformad för industriändamål och tung trafik. Planområdet inkluderar Storhedsvägen i söder, Storsandvägen i väst och Besiktningsvägen i norr. Storhedsvägen har i och med att Storheden delvis utvecklats till ett handelsområde fått en mer stadsmässig utformning med planterade träd, mittremsor, övergångsställen och hållplatser för kollektivtrafik. Besiktningsvägen är utformad som en typisk industrigata och Storsandsvägen har karaktären av en genomfartsled som matar hela området med trafik.

6.2.2. Biltrafik

Biltrafiken dominerar Storhedenområdet och förflyttningar mellan butikerna sker främst med bil. Detta medför att handelsfastigheterna ofta har en hög interntrafik. Storhedsvägen är huvudväg i handelsområdet och år 2021 uppmättes en genomsnittlig trafik på cirka 15 300 fordonsrörelser/dygn (årsdygnstrafik) vid järnvägsövergången (se bild 9). I och med att handelsområdet har byggts ut över tid har även trafiken ökat i området. År 2008 uppmättes en genomsnittlig trafik på 10 843 fordonsrörelser/dygn och 2012 uppmättes 14 555 fordonsrörelser/dygn vid samma mätpunkt. Biltrafiken har därmed ökat med cirka 30 procent sedan år 2008.

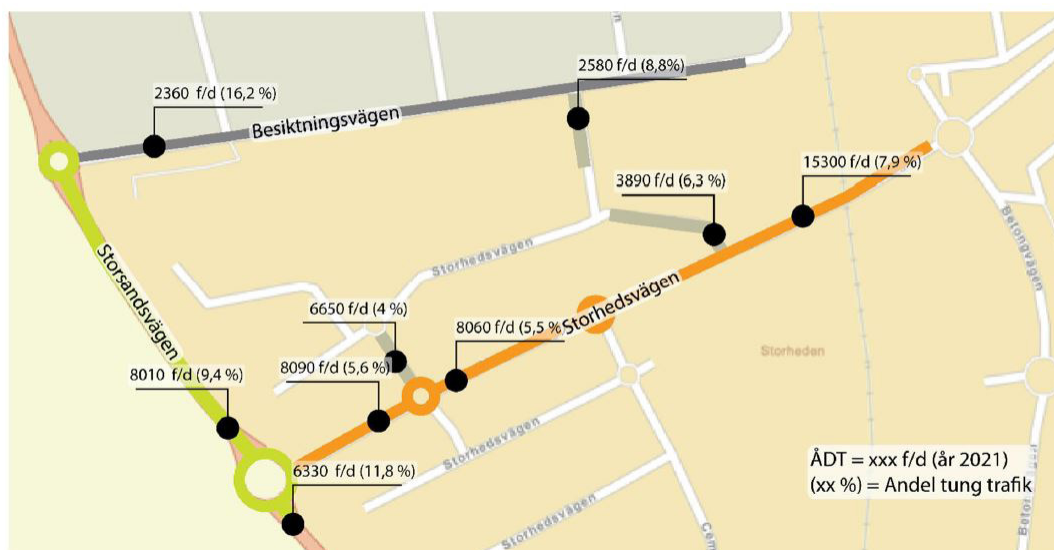


Bild 9: Översiktsbild över dagens trafikmängder på gatorna som ingår i planområdet (Tyréns 2022).

6.2.3. Kollektivtrafik

Luleå lokaltrafik (LLT) trafikerar området och längs Storhedsvägen finns två hållplatser i båda riktningar. Hållplatserna vid den berörda fastigheten hade cirka 70 500 påstigningar år 2019 (WSP, 2021).

6.2.4. Gång och cykeltrafik

Parallellt med Storsandsvägen samt längs Storhedsvägen finns det idag kommunala gång- och cykelstråk som ansluter till Storheden 1:37 (bild 10). Idag är kopplingarna mellan det kommunala nätet och fastigheten bristfälliga eftersom gående och cyklister leds direkt ut på parkeringsytor utan trafikseparerade stråk. Överlag är tillgängligheten för gång- och cykeltrafikanter på Storheden bristfällig givet otydliga strukturer och avsaknad av sammanhängande stråk, både inom kommunal mark och internt på fastigheterna.

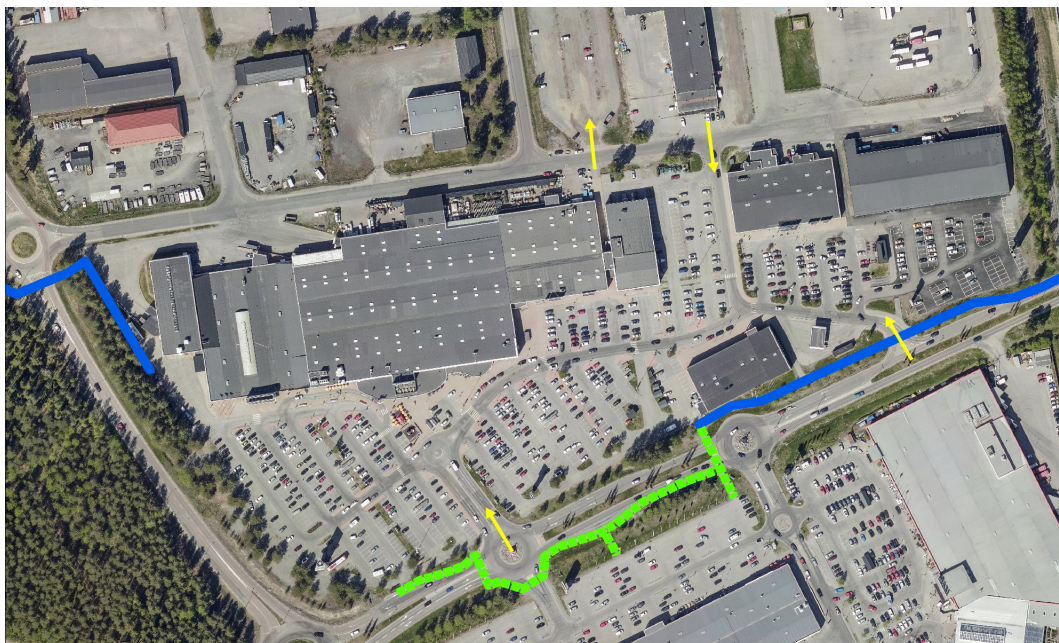


Bild 10: Befintliga kommunala gång- och cykelvägar. Gång- och cykelstråk (blått), gångnät (grönt).

6.3. Natur

Handels- och industriområdet Storheden utgör som helhet en barriär för spridningssamband för växter och pollinatörer då området till stor del är hårdgjort med lite växtlighet. Storhedsvägen fungerar idag som ett viktigt men svagt spridningstråk för barrskogsarter enligt kommunens Grönplan (se bild 13).

Inom Storhedsvägen finns etablerade trädalléer som består främst av björkar på vardera sida om Storhedsvägen. Inom vägens mittremsa finns trädsorten pelarasp planterade. Inom trädalléerna finns även tallar som kompletterar trädraderna.

Inom planområdet mellan Storsandsvägen och handelsfastigheten finns ett mindre skogsparti bestående i huvudsak av tallskog som är cirka 30 - 40 år gammal. Väster om Storsandsvägen finns ett större sammanhängande naturområde som innehåller äldre tallskog och sträcker sig från Ektjärn (norr) till Gäddvik (Söder), *se bild 13*.



Bild 11: Skogsparti mellan Storsandsvägen och handelsfastigheten.



Bild 12: Trädallé inom Storhedsvägen.

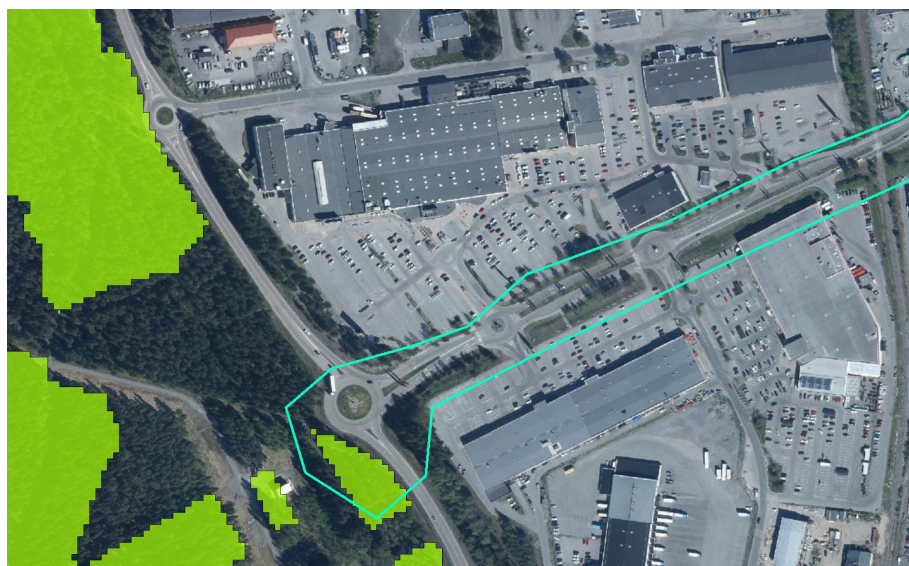


Bild 13. Utmarkerat är Storhedens gatuområde som utgör ett viktigt men svagt spridningsstråk för barrskogsarter enligt kommunens Grönplan. I väster syns delar av områden med äldre tallskog (grönt).

6.4. Markförhållanden

6.4.1. Geotekniska och hydrologiska förhållanden

Enligt SGU:s jordartskarta består marken inom Storheden 1:37 av postglacial sand som underliggande lager samt ett grundlager av fyllnadsmassor inom den bebyggda fastigheten. Planområdet ligger inte inom område i risk för erosion eller skred enligt SGU kartdata (Jordskred och Raviner). I samband med en geoteknisk undersökning inom fastigheten kontrollerades grundvattennivån och uppmättes då till ca 5,5–6 meter under markytan (WSP, 2010). Beroende på fyllnadsmassornas mäktighet och innehåll anses infiltration vara möjlig inom fastigheten då underliggande lager förväntas ha mycket god infiltrationsförmåga.

6.4.2. Förorenad mark

Kommunen känner inte till eller misstänker några föroreningar inom planområdet. Enligt länsstyrelsens karttjänst (EHB-kartan) som visar misstänkta eller konstaterade förorenade områden så finns det en identifierad men ej riskklassad förorening inom planområdet (Storheden 1:37>2). Enligt tillhörande information anges drivmedelshantering som föroreningskällan. Föroreningen sanerades och bedömdes av kommunens miljökontor som avhjälpt 2013 (Dnr:2012-2256-3).

Markföroreningar har tidigare påträffats i samband med schakt för dagvatten i planområdets norra del (Storheden 1:37>1) samt vid den bemanningsfria tankstationen vid Storhedensvägen (se bild 7). Föroreningar vid tankstationen påträffades när spillzoner skulle anläggas kring de båda pumpöarna. Föroreningarna sanerades 2018.

7. Detaljplanen

Detaljplanen möjliggör en förtätning av fastigheten Storheden 1:37 med ytterligare byggrätter för handel [H], kontor [K] och verksamheter [Z]. Kombinationen av användningar syftar till att göra de befintliga och framtida lokalerna mer flexibla för framtida användningsområden.

För att underlätta tolkningen av det framtida byggnadsförslaget benämns den föreslagna bebyggelsestrukturen som kvarter 1 - 6. (se bild 14). Fastigheten Storheden 1:37 består av två skiften; Storheden 1:37<1 och Storheden 1:37>2.

- Storheden 1:37 >2 planeras att inhysa kvarter 1 - 5 (Handel, kontor och parkeringshus).
- Storheden 1:37 >1 planeras att inhysa kvarter 6. (Verksamheter och parkeringshus).

Fastigheten planeras även att utvecklas med bättre stråk för gående och cyklister samt större inslag av grönska och vistelseytor för de besökande. Bilparkeringar för de olika verksamheterna avses att lösas med en blandning av markparkeringar och parkeringshus för att åstadkomma en effektivare markanvändning.

Utöver ovan nämnda förändringar fastslås användningarna för transformatorstationer och en drivmedelsstation som finns på fastigheten idag. För allmän platsmark medför detaljplanen att en saknad länk i kommunens gång- och cykelvägnät får planstöd.



Bild 14: Översiktlig vy över befintlig och den föreslagna tillkommande bebyggelsen (Kvarter 1 - 6).

7.1. Kvartersmark

71.1. Bebyggelse:

Inom Storheden 1:37>2 (skifte 2) regleras detaljhandel [H] som huvudsaklig användning i likhet med den gällande detaljplanen PL 291. Detaljhandel ska tillämpas för områden för handel med varor och tjänster. Kontor [K] ingår som kompletterande användning vilket möjliggör att handeln kan kombineras med kontorslokaler även för verksamheter som inte bedriver detaljhandel.

Användningsområdets storlek är cirka 7,7 hektar (77 500 m²) och idag är 35 % av ytan bebyggd. Den nya detaljplanen medger att användningsområdet kan förtätas med ytterligare 25 %. med planbestämmelse [e₁] som anger att största byggnadsarean inom användningsområdet är 60 %. Med byggnadsarea avses area som en byggnad upptar på marken utan hänsyn till antal våningar eller höjd.

Skifte 2 planeras att förtätas med fem nya kvarter som presenteras i bild 15. Kvarter 1- 4 planeras att byggas för handelslokaler i två våningsplan, samt ett parkeringshus i fem våningsplan inom kvarter 2. Kvarter 5 planeras att endast inhysa kontorslokaler.



Bild 15: Vy från sydväst över den befintliga och den föreslagna tillkommande bebyggelsen. I bilden framgår byggnadernas respektive användning.

Inom skiftet planeras ett stråk för gående och cyklister som löper från väst till öst. Exploatörens strukturidé är att den tillkommande och befintliga bebyggelsen ska rama in det centrala stråket och bilda en inre publik yta som är fri från biltrafik. Marken för det planerade stråket regleras med planbestämmelse [ö₁] som anger att marken inte får förses med byggnad. Planbestämmelsen syftar till att fastslå strukturen med det centrala stråket där byggnader kan uppföras på respektive sida om stråket. Med planbestämmelsen [ö₁] regleras även att infartsgatorna till skiftet inte får förses med byggnad och syftar till att bevara infartsområdena samt att säkerställa en uppdelningen mellan kvarteren.

Detaljplanen preciserar inte byggrätternas exakta placeringen. Detta möjliggör att byggnaders placering och utbredning delvis kan justeras vid genomförandet. Fastigheten ska byggas ut etappvis och en flexibel detaljplan möjliggör att byggnaderna kan anpassas i större grad efter hyresgästers specifika lokalbehov.

Bebyggelsen inom skifte 2 medges en högsta nockhöjd på 13,5 meter [h₁] och motsvarar den föreslagna bebyggelsen i två våningar. Byggnaderna planeras att utföras med våningshöjder motsvarande 5 meter samt med lutande takkonstruktioner. Med planbestämmelse [h₁] regleras även nockhöjden för det tillkommande parkeringshuset till 22 meter. Eftersom parkeringshusets placering inte är preciserad i detaljplanen regleras höjden som en generell bestämmelse inom skiftet.

Inom användningsområdet ingår en planbestämmelse om prickmark som anger att marken får inte förses med byggnadsverk. Planbestämmelsen syftar till att säkerställa byggnadsfria ytor inom skiftet där fastighetsskötsel kan genomföras utan att behöva ta allmän plats i anspråk. Prickmarken tillkommer runt hela skiftet med undantag för ytor där befintliga byggnader finns. Prickmarken regleras till en bredd av 4,5 meter samt 8 meter i skiftets östra del mot det kommunala järnvägsspåret. Mot järnvägsspåret behålls alltså det nuvarande avståndet mellan bebyggelse och det kommunala tågspåret.

Användningen drivmedel [G] inkluderas i plankartan för att göra den befintliga drivmedelsstationen vid Storhedsvägen planenlig. Drivmedelsstationen planeras att avvecklas över tid och ersättas med handelslokaler. Läs mer om användningen drivmedel inom vattenskyddsområden i avsnitt 8.4.

Inom planområdet finns det två befintliga transformatorstationer tillhörande Luleå Energi AB. Anläggningarna planläggs som transformatorstationer [E₁] i enlighet med den gällande detaljplanen PL 291.

Inom Storheden 1:37>1 (skifte 1) där kvarter 6 ska byggas regleras användningen parkering [P] som huvudsaklig användning. Där planeras ett parkeringshus att byggas i fem våningar som ska serva besökande och anställda till handel och kontorsverksamheterna inom skifte 1. Som kompletterande användning ingår verksamheter [Z]. Användningen verksamheter [Z] ska tillämpas för områden för service, lager, tillverkning med tillhörande

försäljning, partihandel eller annan jämförlik verksamhet med begränsad omgivningspåverkan i avseende till lukt, buller, ljusstörningar eller andra typer av störningar.

Inom skifte 1 medges en största byggnadsarea motsvarande 65 % av användningsområdet [e₂]. Höjder regleras på samma sätt som inom skifte 1 där verksamhetsbygganden medges en högsta nockhöjd på 13,5 meter, samt 22 meter för parkeringshus [h₁]. Även inom skifte 1 tillkommer en remsa med prickmark (4,5 meter) som anger att marken får inte förses med byggnadsverk och syftar till att säkerställa byggnadsfria ytor där fastighetsskötsel kan genomföras utan att behöva ta allmän plats eller grannfastigheter i anspråk.

7.1.2. Gestaltning- och strukturförslag

Exploatörens strukturförslag bygger på ett samlat publikt rum centralt inom området tillsammans med ett inre bilfritt stråk som sträcker sig från väst till öst. (se bilder 16, 17, 18, 19). Det publika rummet är tänkt att innehålla vistelseytor för besökande, grönska och andra nyttofunktioner som väderskyddade cykelparkeringar och dagvattenhantering.

Stråket inom fastigheten planeras att anslutas till det omgivande kommunala gång- och cykelnätet mot Storchedsvägen och Storsandvägen vilket kommer möjliggöra för cyklister och fotgängare att ansluta och färdas över fastigheten utan att behöva korsa internt trafikerade vägar (se bild 20). Entréer på den tillkommande byggnaderna planeras att förläggas mot det inre stråket och kommer tillsammans med den befintliga bebyggelsen rama in det öst- västliga stråket och bilda ett långsträckt entrétorg.

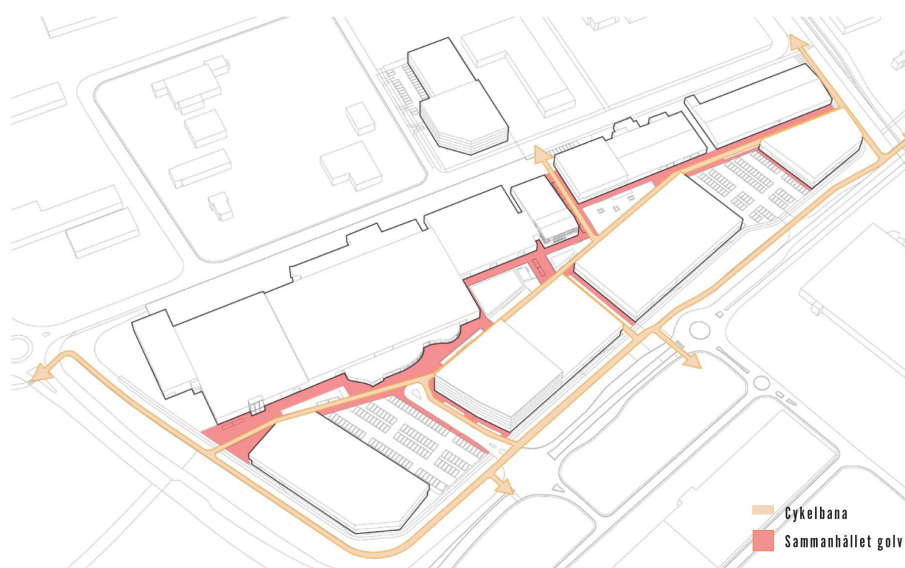


Bild 16: Bilden visar det föreslagna bilfria stråket för gång - och cyklister (väst - öst). Stråket och de tillhörande publika ytorna planeras att utformas med ett sammanhållet golv där avvikande markbeläggning tydliggör och särskiljer ytorna från de trafikerade. Stråket planeras att anslutas till det kommunala gång- och cykelnätet mot Storchedsvägen och Storsandvägen.



Bild 17: Översiktlig vy över det centrala publika rummet med vistelsezoner för besökande, grönska och andra nyttofunktioner som väderskyddade cykelparkeringar och dagvattenhantering. Entréer planeras att förläggas i huvudsak mot det bilfria stråket.



Bild 18: I bilden syns det föreslagna bilfria stråket som ramas in av den befintliga och tillkommande bebyggelsen. Med fler entréer och uppglasade fasader avses ett nytt långsträckt entrétorg skapas med nya platsbildningar.



Bild: 19. Det bilfria stråket planeras att anordnas med en multifunktionell grönska som fyller en funktion i fastighetens dagvattenhantering, stärker spridningsstråket från väst - öst, samt bidrar till gröna vistelsezoner för de besökande.



Bild 20: Vy från Storhedsvägen mot kvarter 2 med inhysande handelsverksamhet och parkeringshus i fem våningar. I bildens ses en entré till fastigheten för gående och cyklister som ansluter från det kommunala GC-nätet på Storhedsvägen.

Kommunens översiktsplan anger att butiker på Storheden ska ha en egen och väl definierad entré. Rekommendationen syftar till att bevara karaktären av Storheden som ett volymhandelsområde med större butiksenheter samt styra bort från mer småskalig handel i form av t.ex. gallerior. I avseende till översiktsplanens rekommendationer regleras det i detaljplanen att butiker ska ha en egen definierad ytterentré i markplan med planbestämmelse [f₁]. De befintliga byggnader som idag är helt eller delvis utformade som gallerior omfattas inte av bestämmelsen.

7.1.3. Trafik

Biltrafik

Storheden 1:37>2 (skifte 2) planeras i framtiden att angöras ifrån Storhedsvägen via de två befintliga infarterna i väst och öst. Den befintliga infartsvägen via Besiktningvägen planeras att avvecklas över tid för att ersättas med en ny byggnad (kvarter 5).

Möjligheten till genomfartstrafik inom fastigheten kommer i framtiden bli begränsad i och med det planerade centrala gång- och cykelstråket. Det centrala stråket ska utformas så att räddningstjänst, färdtjänst, snöröjning m.m. har framkomlighet inom området men kommer inte fungera som en trafikyta för besökare. Parkeringsplatser planeras även att placeras i fastighetens utkanter vilket kommer ytterligare bidra till ett mer gång- och cykelvänligt handelsområde med lägre interna trafikflöden inom fastigheten.

Inom Storheden 1:37>1 (skifte 1) kommer ett parkeringshus att byggas som ska fungera för besökande och arbetande till de planerade verksamheterna inom skifte 2. Parkeringshuset kommer kunna angöras via Besiktningsvägen eller Centralvägen. Inom Besiktningsvägen vägområde bör en gång- och cykelpassage tillskapas mellan de två skiftena för att öka trafiksäkerheten för besökande och arbetande som besöker handelsområdet.

I detaljplanen regleras utfartsförbud mot Storhedsvägen i enlighet med gällande detaljplan PL 291. Utfarter mot Storhedsvägen medges endast vid de befintliga utfarterna då kommunen av trafiksäkerhetsskäl inte bedömer det lämpligt med ytterligare utfarter mot gatan. Detaljplanens genomförande kommer medföra ökade trafikflöden inom Storheden och detaljplanens medförda konsekvenser för vägnätet området beskrivs i avsnitt 8.1.

Varutransporter

För byggnader inom kvarter 1 -4 planeras varutransporter att ske via en intern enkelriktad lastgata som går på fastighetens utsida. För de befintliga byggnaderna och kvarter 5 kan varutransporter angöra och avlasta via Besiktningsvägen likt dagens struktur.

7.1.4.Parkering

Bilparkering

Under planarbetet har en trafik- och parkeringsutredning tagits fram av Tyrens (2022) för att utreda förutsättningarna för det nya planförslaget. En beläggningsstudie har genomförts för att studera parkeringsbeläggningen inom Storheden 1:37 och syftade till att utreda ett lämpligt parkeringsstal för fastigheten utifrån de verkliga förhållandena på platsen. Beläggningsstudien, genomfördes under tre dagar under hösten 2021 och visade att det är högst beläggning på lördag eftermiddag. Då uppgick parkeringsbeläggningen till 42% vilket innebär att det nyttjades 485 platser och fanns 663 platser ledigt.

Kommunens parkeringsnorm (2016) anger 38 p-platser /1 000 m² bruttoarea för handelsverksamheter inom zon 2. Idag finns det totalt 1148 p-platser inom fastigheten och cirka 32 000 m² bruttoarea bebyggt. Detta motsvarar ett parkeringstal (p-tal) om 36 p-platser/1000 m² bruttoarea. Beläggningsstudien visade att fastigheternas verkliga parkeringsbeläggning (42 %) motsvarar cirka 15 p-platser/1000 m² bruttoarea. Detta avser parkeringar för både besökande och anställda.

Utifrån ovanstående resonemang används följande p-tal för handelsverksamheter inom planområdet:

- **15 p-platser/1000 m² bruttoarea (Handel)**

Inget avsteg för kontorsverksamheter rekommenderas inom detaljplanen givet att beläggningsstudien endast studerade parkeringar för handelsverksamheter. Kommunens parkeringsnorm anger 26 p-platser/1000 m² bruttoarea för

kontorsverksamheter.

Tillkommande byggrätt inom Storheden 1:37>1 (skifte 1) utgör cirka 31 000 m² bruttoarea utöver parkeringshuset. Eftersom detaljplanen medger både handel- och kontorsverksamheter har fastighetens parkeringsbehov räknats för två scenarion då fördelningen av verksamheter ger olika parkeringsbehov.

- Scenario 1: 100 % handelsverksamheter **(463 p-platser)**
- Scenario 2: 60 % handelsverksamheter och 40 % kontorsverksamheter. **(598 p-platser)**

Eftersom detaljhandel är reglerad som huvudsaklig användning beräknas den utgöra huvuddelen vid kombinerade verksamheter och beräkning av ett maxscenario för parkeringar.

Sammantaget behöver fastigheten totalt cirka 950-1080 bilplatser. Detta innefattar både parkeringsbehovet för befintliga verksamheter (485 p-platser) och parkeringsbehovet för den tillkommande exploateringen (463-598 p-platser). Parkeringsbehovet planeras att lösas med en blandning av markparkeringar och två stycken parkeringshus (se bild 15). Vid användning av samnyttjande mellan de olika verksamheterna kan det totala parkeringstalet reduceras till cirka 930 p-platser, *se avsnitt Samnyttjande av parkeringsplatser*.

Samnyttjande av parkeringsplatser.

Besökare till olika typer av funktioner och verksamheter har behov av att nyttja en parkeringsplats olika tider på dygnet. Således kan samma plats nyttjas av flera verksamheter så länge dessa inte gör anspråk på platsen samtidigt. Detta möjliggör för så kallad samnyttjan av parkeringsplatser. Samnyttjandeavdraget bygger på riktlinjer i Luleå kommuns parkeringsnorm (2016) och anger att det största parkeringsbehovet finns på fredagar mellan kl. 10:00-17:00. Parkeringsbehovet vid denna tid uppgår till 441 platser och är således den dimensionerande situationen för fastigheterna, *se tabell nedanför*. Med en blandning av verksamheter (60% handel och 40% kontor) kan det totala parkeringsbehovet minskas från 1083 bilplatser till 926 bilplatser till följd av samnyttjande. Detta inkluderar 485 platser för den befintliga bebyggelsen. I bygglovsskedet prövas eventuellt avdrag för samnyttjande.

	Fredag			Lördag		
Beläggning	kl. 08-10	kl. 10-17	kl. 17-20	kl. 08-11	kl. 11-14	kl. 17-20
Kontor	90%	90%	10%	10%	10%	10%
Handel	20%	55%	85%	80%	100%	50%
Behov						
Kontor	289	289	32	32	32	32
Handel	56	153	236	222	278	139
Summa	344	441	268	254	310	171

Tabell 7.1: Kommunens riktlinjer vid samnyttjande av parkeringar, samt det beräknade parkeringsbehovet vid kombinerade verksamheter.

Cykelparkering

Cykelparkeringar planeras att anordnas inom det bilfria stråket på fastigheten med delvis ett större cykeltorg samt kompletterande mindre parkeringsytor längs stråket intill butikernas entréer.

Luleå parkeringsnorm (2016) anger följande parkeringstal:

- Handel: 6 cykelparkeringar (1000 m₂ bruttoarea)
- Kontor: 12 cykelparkeringar (1000 m₂ bruttoarea)

Exploatören planerar att tillskapa ca 31 000 m₂ bruttoarea för handels- och kontorsverksamheter.

Parkeringsbehovet blir enligt kommunens parkeringsnorm:

- Om 100% handel: 185 cykelplatser
- Om fördelning 60% handel och 40% kontor: 259 cykelplatser

7.1.5. Tillgänglighet

Byggnader och utemiljön ska utformas så att de är tillgängliga och användbara för personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga. Boverkets byggregler (BBR) gäller för att säkerställa att en god tillgänglighet uppnås, både för omgivande mark och inom byggnaden. Tillgänglighetskraven regleras inte i detaljplanen utan säkerställs via Boverkets byggregler (BBR) i kommande bygglovsskede.

7.1.6. Dagvatten

Planområdet ligger inom kommunens verksamhetsområdet för dagvatten och fastigheten Storheden 1:37 är idag ansluten till det kommunala dagvattennätet. Dagvatten bedöms i dagsläget huvudsakligen ledas till det kommunala dagvattennätet. En dagvattenutredning har upprättats för att studera framtida dagvattenflöden och de förändrade föroreningstransporter som planförslaget kan medföra. Utredningen presenterar även förslag till dagvattenhantering inom fastigheten. Planförslagets bedömda påverkan på vattenkvaliteten i området presenteras i avsnitt 8.3.

I och med att fastigheten idag är till största delen hårdgjord i form av asfalt och tak kommer det nya byggnadsförslaget inte medföra någon nämnvärd ökning av dagvattenavrinning i området. Dock beräknas regnmängderna öka i framtiden vilket kommer ställa högre krav på interna och kommunala dagvattennät. Swecos framtagna beräkning för ett 20-årsregn med en klimatfaktor på 1,25 visar att den generella avrinningen från planområdet kommer öka med cirka 440 m³ gentemot dagens 20-årsregn. Det beräknade fördröjningsbehovet kan ses som en miniminivå för att säkerställa ett framtida utflöde som inte överstiger utflödet för befintlig markanvändning.

Kommunens dagvattennät på Storheden är idag högt belastat och dagvatten bör därför fördröjas innan det släpps ut på kommunens nät. Beräkningarna för

det framtida fördröjningsbehovet inom fastigheten är gjorda för regn med en återkomsttid på 5 och 20 år samt en beräknad klimatfaktor på 1,25 och baseras på rekommendationer från Svenskt vattens P110. Minimikravet från kommunen är att flödet till kommunens nät inte ska öka i jämförelse med dagens situation.

Grundprincipen för byggnadsförslaget är att rent dagvatten från till exempel tak, gångstråk och växtbäddar ska kunna fördröjas och infiltreras lokalt. Dagvatten från markparkeringar ska enligt skyddsföreskrifterna för Gäddviks vattentäkt samlas upp och renas innan det får infiltreras alternativt avledas till det kommunala dagvattennätet. I den framtagna dagvattenutredningen rekommenderas det att dagvatten från trafikerade ytor avleds direkt till det kommunala nätet då det finns en risk att förorenat dagvatten kan skada grundvattnet även om renings- och fördröjningsanläggningar anläggs som täta system (Sweco, 2022). Detta då det kan vara svårt att säkerställa tätheten i anläggningarna över lång tid anser.

En stor del av ytorna som tidigare var parkeringar kommer efter exploateringen att bli takytor. Andelen dagvatten som kan betraktas som rent ökar därmed markant med den föreslagna bebyggelsen. I utredningen har fördröjningsbehovet beräknats för de tillkommande byggnadernas takytor som blir förändringen gentemot dagens situation.

Vid beräkning av erforderlig fördröjningsvolym för allt dagvatten från de nya byggnaderna har en exfiltrationshastighet på 150 mm/h använts.

- Inom Storheden 1:37>1 beräknas ett fördröjningsbehov av 135 m³ (5-årsregn) och 234 m³ (20-årsregn) för takdagvattnet.
- Inom fastigheten Storheden 1:37>2 beräknas ett fördröjningsbehov av 537 m³ (5-årsregn) och 967 m³ (20-årsregn) för takdagvattnet.

Utredningen föreslår att fördröjningen av dagvattnet kan lösas med underjordiska magasin i form av dagvattenkassetter eller makadam.

- Inom Storheden 1:37>1 motsvarar detta en dagvattenkassetthanläggning som är 1,5 m djup, 10 m bred och 10 m lång (5-årsregn) eller 18 m lång (20-årsregn) (180 m² till yta).
- Inom Storheden 1:37>2 motsvarar detta en dagvattenkassetthanläggning som är 1,5 m djup, 2 m bred och 200 m lång (5-årsregn) eller 360 m lång (20-årsregn), (720 m² till yta)

I detaljplanen säkerställs att cirka 1700 m² inte får förses med byggnad inom Storheden 1:37>1 samt 31 000 m² inom Storheden 1:37>2. Detaljplanen säkerställer tillräckliga ytor inom fastigheten för att hantera olika typer av dagvattenanläggningar

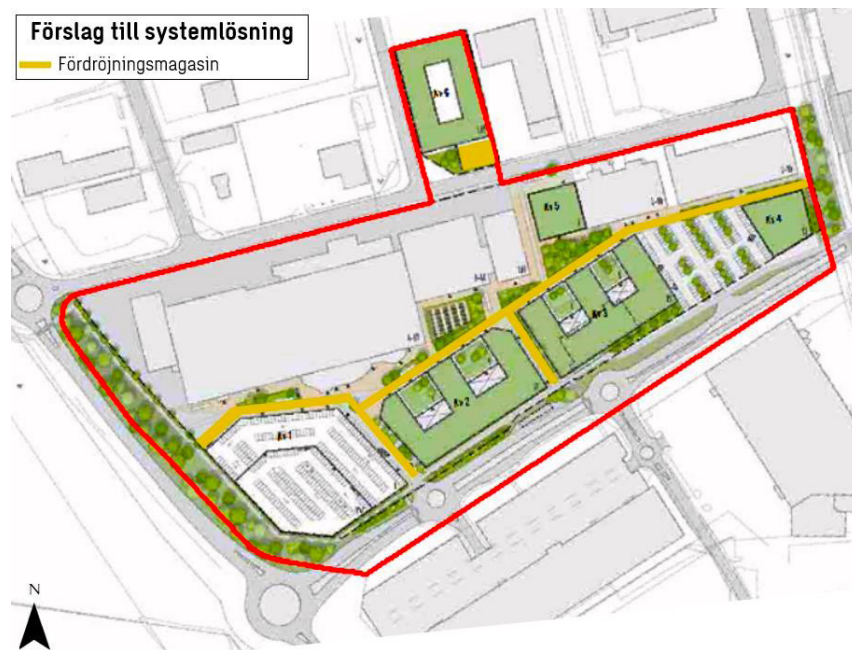


Bild 21: Förslag till ytor för dagvattenanläggning (översiktlig.)

Föreslagna anläggningar:

Tak: Dagvatten från de tillkommande byggnadernas tak föreslås att samlas upp i separata system med hängrännor, stuprör där vattnet leds ner till underjordiska kassett- eller makadammagasin för fördröjning och infiltration (se bild 22). Fördelen med underjordiska lösningar är att marken ovanför magasinerna kan användas för andra ändamål. Om magasinerna ska bestå av makadam krävs cirka 300 % större yta gentemot en lösning med dagvattenkassetter. Detta beror på skillnaden i porvolym mellan de två alternativen.

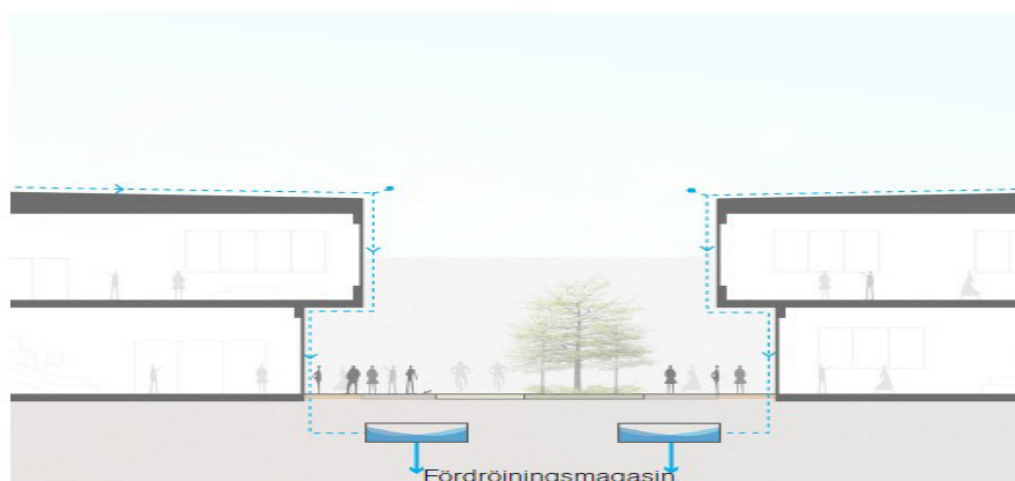


Bild. 22: Rent takdagvatten föreslås ledas till underjordiska fördröjningsmagasin som därefter kan infiltrera i marken.

Gång- och cykelstråk: Vatten från gång - och cykelstråk inom fastigheten, som inte ligger i anslutning till trafikytor, kan betraktas som rent och föreslås att ledas till nedsänkta planteringsytor eller permeabla markytor där vattnet tillåts att infiltrera i marken (se bild 23).

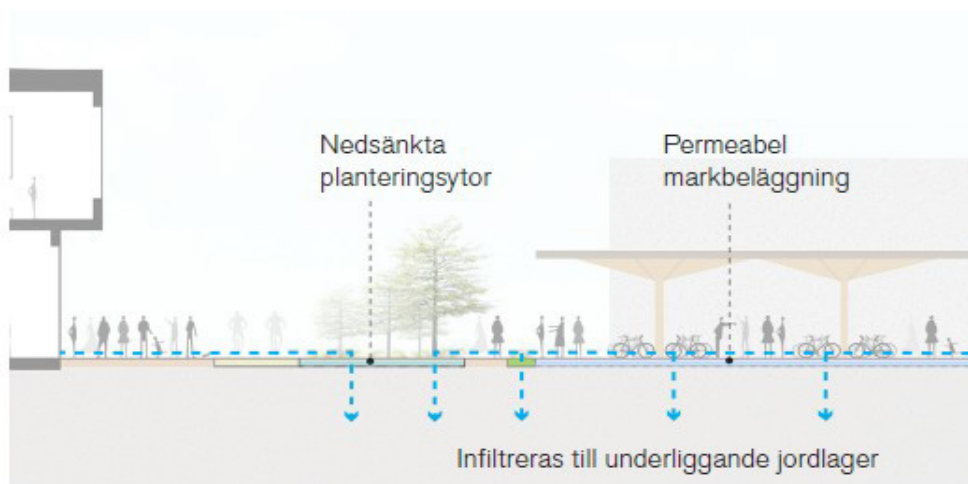


Bild. 23: Rent dagvatten från gång- och cykelbanor föreslås infiltrera i nedsänkta planteringsytor eller genom permeabla markbeläggningar.

Markparkering och gator: Dagvatten från trafikerade ytor (vägar och parkeringar) klassas som förorenat. Planområdet ligger inom sekundär skyddszon för Gäddvikens grundvattentäkt vilket gör att uppställningsytor för motordrivna fordon med en yta motsvarande minst fem parkeringsfickor är förbjudna såvida inte nederbördsvattnet samlas upp och renas innan det infiltrerar alternativt att vattnet avleds till det kommunala dagvattennätet via tätta dagvattensystem. Planteringar inom trafikerade ytor bör utföras med tätta konstruktioner för att minska risken att förorenat dagvatten infiltrerar orenat ner i marken.

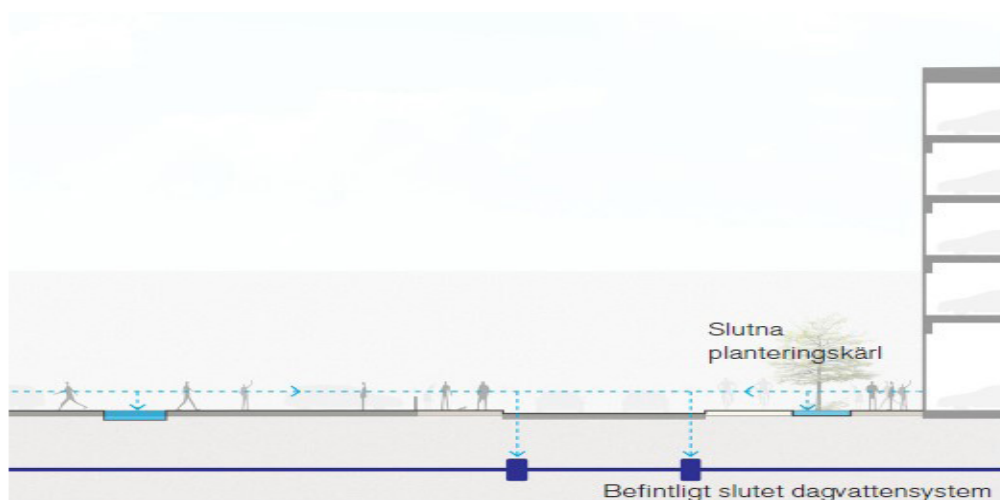


Bild. 24: Dagvatten från trafikerade ytor föreslås antingen att ledas direkt till kommunens dagvattennät alternativt samlas upp och renas innan det tillåts att infiltrera i marken.

Hantering av snö

Mellanlagring och deponering av snö från en skyddszon till en annan är inte tillåten enligt skyddsföreskrifterna för Gäddviks vattentäkt. Det innebär att snö från fastigheten inte får flyttas till skogspartiet i planområdets västra del som är en del av den primära skyddszon.

Snö från markparkeringar rekommenderas att lagras inom parkeringsytorna för att undvika att det infiltreras i ner i marken och grundvattnet. Om detta inte är möjligt behöver snön transporteras bort från fastigheten. Om växtbäddar anordnas rekommenderas det inte att snö samlas ihop och lagras på dessa. Tyngden från snön riskerar att pressa ihop jorden vilket kan minska infiltrationsförmågan och därmed växtbäddens funktion.

Skyfall

I nuläget avrinner dagvatten ytligt från fastigheten i västlig riktning vid kraftigare regn /skyfall mot Storsandsvägen och det kommunala skogsområdet. (se bild 25). Detta avser regn då kapaciteten i dagvattensystemen överskrids.

Idag utgör lastkajerna vid Besiktningsvägen lågpunkter då uppställningsytorna för fordonen är förlagda under Besiktningsvägens gatunivå. Detta medför att lastkajerna riskerar att översvämmas vid kraftiga regn då yttlig avrinning sker delvis mot dessa platser (se bild 25). I framtiden rekommenderas uppställningsplatserna vid lastkajer att höjas upp och höjdsättas i likt resterade delar av Coop byggnaden där marken lutar från byggnaden ner mot Besiktningsvägen.

För det framtida bebyggelseförslaget föreslås det centrala stråket att fungera som en skyfallsväg för att leda vatten västerut och bort från fastigheten vid kraftiga regn (se bild 26). Höjdsättningen för färdigt golv i byggnaderna behöver anpassas för att erhålla tillräckligt skydd mot skador. För att säkerställa en fungerande höjdsättning ska färdigt golv inte anläggas lägre än 0,2 meter över angränsande skyfallsväg (gata, grönstråk eller annan låglinje). Genom en planerad höjdsättning kan det säkerställas att vattnet inom området kan ställa sig eller avledas till platser där det orsakar minst skada vid extrema nederbördshändelser. Höjdsättning i anslutning till husfasader bör utformas så att marken närmast fasad hårdgörs i syfte att undvika belastning på byggnadens dräneringssystem. Marklutningen rekommenderas till 2 procent de första tre metrarna från husväggen och därefter cirka 1–3 procent för att inte riskera att dagvatten rinner in mot byggnaden.

Lågpunkten i Storsandvägen där vattnet rinner västerut ligger på höjden + 6,63 meter. Dagvattenutredningen anger att höjdsättningen av den nya kommunala GC-banan är viktig för att vatten fortsatt ska kunna rinna över vägen utan att riskera vatten stängs in på fastigheten som kan skada byggnader. I avseende till ovanstående resonemang regleras att den kommunala gång- och cykelvägen [GCVÄG] inte får höjdsättas högre än **[+6,6 meter]** för den yta där fastigheten ska kunna avvattnas vid kraftiga regn. Regleringen sätter också en nivå hur den interna skyfallsvägen ska höjdsättas för att möjliggöra en sekundär avrinning

västerut bort från fastigheten. Vid dom befintliga byggnadernas södra fasader som vetter mot skyfallsvägen är markhöjderna drygt 7 meter vilket kommer möjliggöra en lutning mot skyfallsvägen i enlighet med Swecos rekommendationer.

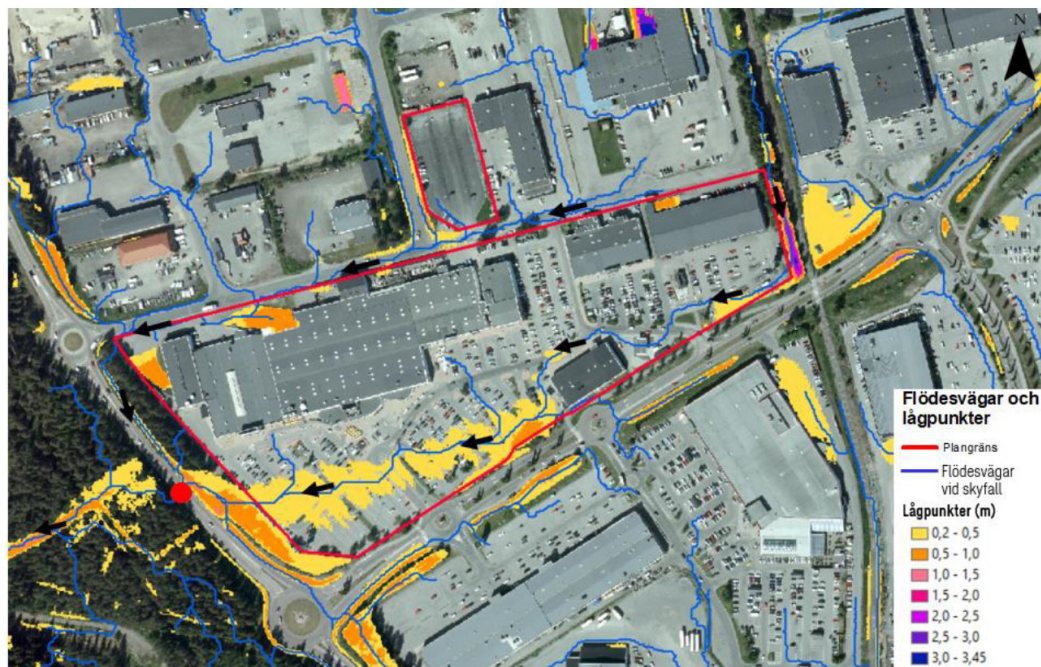


Bild. 25: Avrinningsvägar och översvämmade ytor vid ett 100-årsregn.

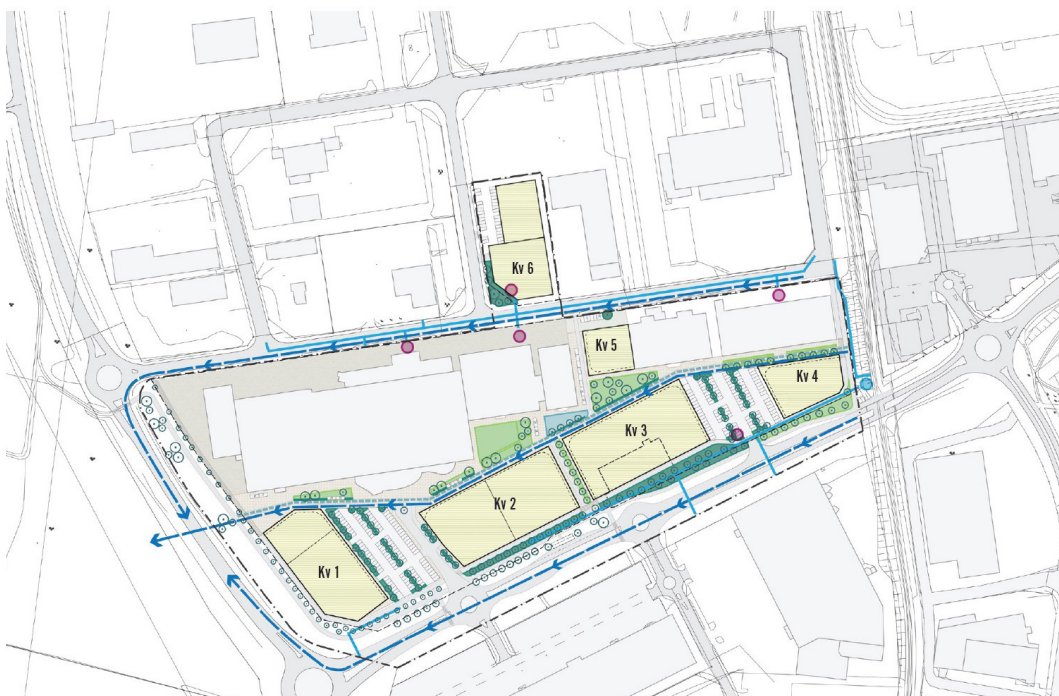


Bild 26: Föreslagen lösning för sekundär avrinning vid skyfall där en central skyfallsväg används för att leda vatten västerut dit området naturligt lutar.

7.2. Allmän plats

Luleå kommun avser att förbättra gång- och cykelmöjligheterna på Storheden. Detaljplanen medför att en saknad länk i kommunens gång- och cykelvägnät får planstöd genom att Storhedsvägens gatuområde [GATA] utökas gentemot gällande detaljplan PL 291, samt att delar av kommunal naturmark i planområdets västra del planläggs som allmän plats för gång-och cykelväg [GCVÄG]. Detta möjliggör att cykelnätet kan kopplas ihop via Storhedsvägen till Besiktningrondellen som leder vidare till Gammelstad för att få ett sammanhängande gång och cykelnät till handelsområdet (se bild 27).

Kommunens intentioner är även att anlägga en ny gång- och cykelpassage vid den västra cirkelplatsen längs Storhedsvägen i syfte att förbättra nätet för fotgängare och cyklister. Kommunen planerar även att omförlägga en av busshållplatserna längs Storhedsvägen i parallellt läge med den befintlig busshållplatsen i östgående riktning (se bild 27). Den nya placeringen avser att förbättra bussresenärers tillgänglighet till och från bussen, samt tydliggöra kollektivtrafikens plats i handelsområdet med en mer definierad bussnod.

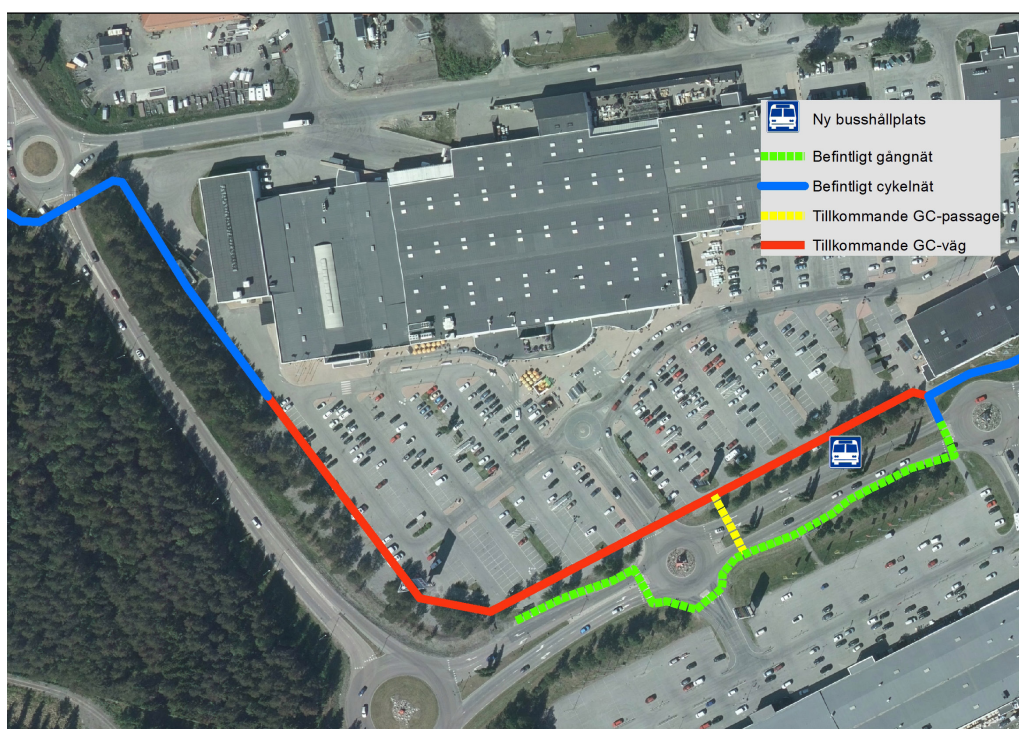


Bild. 27: Planerad framtida utbyggnad av det kommunala gång- och cykelnätet.

Användningar inom allmän plats.

Gata [GATA] - Användningen gata ska tillämpas för områden avsedda främst för trafik inom en ort eller för trafik som har sitt mål vid gatan. I användningen ingår även komplement som behövs för gatans funktion

Natur [NATUR] - Användningen natur ska tillämpas för områden för friväxande grönområden som inte sköts mer än enligt skötselplan eller genom visst begränsat underhåll. Även mindre park-, vatten- och friluftsanläggningar och andra komplement till naturområdets användning ingår.

Gång- och cykelväg [GC-VÄG] - Användningen gång- och cykelväg ska tillämpas för områden avsedda för gång-, cykel- och mopedtrafik. I användningen ingår även komplement som behövs för vägens funktion.

8. Konsekvenser

8.1. Trafikmiljön

Detaljplanens genomförande kommer medföra en ökad trafik på de kommunala vägarna i området. Den tillkommande trafikens påverkan på det kommunala vägnätet har studerats med hänsyn till anslutande korsningars kapacitet och belastningsgrad (Tyrens, 2022).

Trafikmängden i beräkningsmodellerna på de kommunala gatorna baseras på trafikmätningar från augusti 2021. Trafikmängden i beräkningsmodellen som belastar fastighet Storheden 1:37>2 infarter baseras på trafikmätningar genomförda under hösten 2021, samt den beräknade tillkommande trafiken från den nya exploateringen.

Alstringsberäkningarna för den tillkommande trafiken från de nya exploateringarna är genomförda med grund i Trafikverkets alstringsverktyg och utgår från tillkommande bruttoarea (BTA). Totalt planeras en utbyggnad för cirka 31 000 m² bruttoarea för handel och kontorslokaler inom fastighet Storheden 1:37>2. Utöver detta planeras två parkeringshus inom Storheden 1:37>1 och >2, men dessa beräknas inte i trafikstringen då byggnaderna i sig inte alstrar besökare. På den norra fastigheten Storheden 1:37>1 planeras det för cirka 3000 m² bruttoarea verksamheter [Z]. Dessa beaktas inte vidare i analysen utan antogs ha liten inverkan på trafikflödena i norra delen, samt är kapaciteten god vid Besiktningsvägen och de anslutande korsningarna.

Modellen fokuserar främst på anslutningarna mot Storhedsvägen där påverkan kommer bli störst givet att där kommer handels- och kontorsverksamheter att etableras. Eftersom handeln tillkommer i ett område där det redan idag finns en stor mängd etablerad handelsverksamhet bedöms inte denna alstra lika mycket trafik, som den gjort i de fall den uppförts på plats där det inte redan fanns handelsverksamhet. En bedömning har gjorts att många av de som redan idag besöker den befintliga handeln även kommer besöka den nya i samband med att de befinner sig på området. Således bedöms endast 20 % av den beräknade alstringen för handeln vara tillkommande trafik. Resterande 80 % bedöms utgöras av besökare som redan idag besöker den befintliga handeln. Bedömningen är grundad på tidigare antagande gjorda för bland annat utökad exploatering av en handelsområde i Liljeholmstorget Nacka, utredningen genomfördes 2020.

I förslaget uppgår totalt antal parkeringsplatser till 948 platser fördelade på 278 platser i norr (Storheden 1:37>1), 104 platser vid östra infarten och 566 platser vid västra infarten till Storheden 1:37>2. Platserna ska möta såväl befintliga som tillkommande verksamheters parkeringsbehov.

Baserat på mängden parkeringsplatser som nås via de två anslutande infarterna mot Storhedsvägen och infart vid Besiktningsvägen, samt hur det beräknade parkeringsbehovet kan fördela sig på tillgängliga parkeringar och

de trafikmätningar som genomfördes vid infarterna, bedömde Tyréns att cirka 60 % av den nyalstrade trafiken kommer fördelas på den västra infarten, 20 % av den alstrade trafiken via den östra infarten och 20% via den norra parkeringshuset. Dagens trafikmängder som också ingår i beräkningen har fördelats enligt samma princip.

Den befintliga utfarten från handelsområdet norrut mot Besiktningsvägen kommer i samband med den nya planen att avvecklas. Befintlig trafik som tidigare anslutit via den norra anslutningen mot Besiktningsvägen antas till stor del välja det norra parkeringshuset (Storheden 1:37>1) och trafiken antas fördelas enligt samma princip som tillkommande trafik. En viss omfördelning bedöms också ske från den östra till den västra anslutningen givet färre parkeringsplatser i östra delen.

Kapacitetsberäkningar har genomförts för Storhedsvägens korsningar som ansluter till det för utredningen aktuella kvarteret samt korsningen Storhedsvägen/Storsandsvägen och Storsandsvägen/Besiktningsvägen med hjälp av beräkningsprogrammet Capcal. Beräkningarna har gjorts för situationen vid fullt utbyggt planförslag enligt scenario 2 som är mest trafikbelastat (60 % handel / 40 % kontor).

Baserat på underlag från trafikräkningarna för Storhedsvägen och Storsandsvägen har maxtimmen bedömts utgöra ca 12 % av dygnstrafiken. Riktningfördelningen har bedömts till 50/50 på Storsandsvägen och den västra delen av Storhedsvägen, samt 60 % öster ut och 40 % väster ut på den östra delen av Storhedsvägen (se bild 30). Fördelningen på den östra delen av Storhedsvägen bedöms delvis vara en följd av den medlöpande korsning som ansluter från kvarteret här. Resultatet ställs mot önskvärd servicenivå i enlighet med vad som redovisas i Trafikverkets publikation Vägar och gators utformning. För väjnings-/stoppliktsreglerad korsning är önskvärd servicenivå en belastningsgrad (aktuellt trafikflöde under maxtimmen i förhållande till tillfartens kapacitet) på 0,6. För en cirkulationsplats är önskvärd servicenivå en belastningsgrad (aktuellt trafikflöde under maxtimmen i förhållande till tillfartens kapacitet) på 0,8.

Studien visar att kapaciteten i de båda cirkulationsplatserna utmed Storsandsvägen är mycket god. Belastningsgraden uppgår som höst till 0,38 på det norra benet på Storsandsvägen norr om Besiktningsvägen och ligger klart under rekommendationen om en belastningsgrad på maximalt 0,8. Även cirkulationsplatsen på Storhedsvägen beräkna ha god framkomlighet med en högsta belastningsgrad på 0,29 på anslutningen från öster. Belastningsgraderna är något högre för den medlöpande korsningen i öst. Enligt beräkningen överstiger det genomgående körfältet i riktning österut (mot centrum) rekommenderad belastningsgrad, om än marginellt. Detta bedöms dock inte orsaka några kapacitetsproblem då vare sig körlängder eller fördröjning påvisades vid beräkningen för detta körfält. Längre österut ansluter körfältet till cirkulationsplatsen vid Betongvägen där önskvärd belastningsgrad är max 0,8.

I övriga tillfarter ligger belastningsgraden under den rekommenderade nivån på 0,6. Utifrån genomförda beräkningar bedöms inte detaljplanens genomförande medföra att gatornas eller infarternas kapacitet överskrids.



Bild 29 : Beräknade trafikflöden (årsdygnstrafik) efter full utbyggnad av detaljplanens medgivna byggrätt, scenario 2: 60 % handel och 40 % kontor.



Bild 30: Uppskattad fördelning av besökstrafik till Storheden 1:37 samt riktningsfördelning på anslutande kommunala gator.



Bild 31: Kapacitetsberäkningar för cirkulationsplatser inom kommunal gatumark, samt utfarter från fastighet Storheden 1:37.

8.2. Natur

Kommunen planerar att skapa en förlängning av det befintliga gång- och cykelnätet (GC) längs Storhedsvägen med förlängning till cirkelplatsen vid Besiktningsvägen och Storsandsvägen. I detaljplanen utökas Storhedsvägens gatuområde (5-10 meter) för att det nya GC-stråket ska kunna inrymmas och kommer delvis ligga inom områden som idag används för markparkering inom Storheden 1:37.

Kommunen bedömer att utbyggnaden av den nya GC-vägen kan genomföras utan någon större påverkan på trädallén längs Storhedsvägen då vägen kan förläggas norr om trädallén mot fastigheten Storheden 1:37. Lövträden i allén är unga och bedöms inte vara särskilt värdefulla som individer men bildar som helhet en trädallé och omfattas därmed av biotopskydd. Om kommunen behöver avverka något av träden i allén vid genomförandet måste dispens sökas till Länsstyrelsen för åtgärder i allé. Kommunen avser även att förbättra nätet kring Storhedsvägen med en ny GC-passage intill den västra cirkelplatsen, samt omförlägga en busshållplats mellan cirkelplatserna (se bild 27). Både dessa åtgärder riskerar också att påverka individuella träd inom allén och måste likt tidigare resonemang behandlas genom dispensansökan till Länsstyrelsen. Vid medgiven dispens kan Länsstyrelsen ställa krav på omplantering eller kompensation med plantering av nya träd inom vägområdet. De föreslagna byggnadsåtgärderna bedöms dock inte riskera trädalléns värden som helhet och den nya detaljplanen möjliggör ett större gatuområde vilket ger förutsättningar för ny- och omplanteringar.

Förflyttningen av busshållplatsen kommer medföra en påverkan på en samling tallar som finns vid Storhedsvägen. Träden som individer bedöms inte ha

någon särskild skyddsvärd status men bidrar till att komplettera gatuområdets inramning tillsammans med björkallén. Vid genomförandet bör träden beaktas och sparas i så stor utsträckning som möjligt.

Utbyggnaden av den nya GC-vägen kommer medföra en påverkan på skogspartiet som ligger mellan Storsandsvägen och fastigheten Storheden 1:37. I detaljplanen planläggs ett 8 meter brett område för allmän plats **[GC-VÄG]**. Merparten av skogen inom vägområdet kommer behöva avverkas för att möjliggöra den nya GC-vägen med tillhörande funktioner som diken m.m. Den kvarvarande skogen mellan gc-vägen och Storsandsvägen bedöms fortsatt kunna fungera ekologiskt efter utbyggnaden samt finns det ytor för kompensatoriska planteringar inom den resterande naturmarken. Skogspartiet innehåller relativt ung tallskog (30-40 år) och bedöms inte vara särskilt skyddsvärd.

8.3. Miljö kvalitetsnormer

8.3.1. Vattenkvalitet

Det dagvatten som släpps ut från fastigheten till kommunens nät leds till ytvattenrecipienten Inre Lulefjärden (se bild 32). Den ekologiska statusen för Inre Lulefjärden är klassad som god och den kemiska statusen uppnår ej god. Det dagvatten som inte leds via kommunens nät från fastigheten infiltreras ner i marken till grundvattenförekomsten SE729270-178744 som även utgör dricksvattenförekomst (Gäddviks grundvattentäkt), *se bild 32*. Grundvattnet i området används som råvatten vid dricksvattenverket. Den kemiska och den kvantitativa statusen för grundvattenförekomsten är klassad som god i dagsläget.

Den förändrade markanvändningen kommer medföra en förändrad föroreningsbelastning från fastigheten. Beräkningar av dagvattenflöden, fördröjningsvolym och föroreningsbelastning är utförda i recipient- och dagvattenmodellen StormTac (v21.3.3). Resultatet från StormTac-modelleringen har sammanställts i för att jämföra nuvarande och kommande exploaterings föroreningshalter. Föroreningshalterna relateras till riktvärden för mindre sjöar med direkt utsläpp till recipient (Riktvärdesgruppen, 2009) *se tabell 8.1*.

Beräkningar föroreningstransport (befintligt och framtida scenario).

Utredningen visar att föroreningsbelastningen från den befintliga bebyggelsen och strukturen överskrider riktvärdet för flertalet ämnen (se tabell 8.2). Idag är stora delar av fastigheten avsatt för trafikerade ytor som vägar och parkeringar vilket bidrar till en högre föroreningsgrad i dagvattnet.

Utredningen visar att med den framtida exploateringen minskar samtliga halter förutom för ämnen fosfor som förblir oförändrat och kadmium som ökar en aning. Föroreningsberäkningen avser ett scenario utan någon slags rening av dagvattnet. Samtliga ämnen utöver kadmium beräknas hamna under riktvärden för föroreningskoncentrationer. Ökningen som modellen genererar för kadmium kan härledas till en högre schablonhalt för kadmium från takytor och i det nya byggnadsförslaget ökar andelen takytor. Överlag medför den framtida exploateringen en minskning av körbara ytor och parkeringar inom området

vilket bidrar till att föroreningshalterna från dagvattnet kommer att minska.

Ur dagvattenkvalitetsperspektiv är det också viktigt att studera föroreningsmängder som kan nå en recipient på årsbasis, då vissa föroreningar kan leda till kroniska effekter i miljön och därmed försämra miljökvalitetsnormer för recipienten. Beräknade föroreningsmängder för befintlig och den framtida exploateringen presenteras i tabell 8.3 och sammantaget gör Sweco slutsatsen att föroreningsmängderna kommer att minska trots ett litet ökat dagvattenflöde. Mängderna för fosfor och kadmium är i princip på samma nivåer före och efter exploatering (årsbasis), *se tabell 8.3*. Ökningen som modellen visar avseende kadmium är så liten att den inte bedöms verifierad enligt Sweco. Överlag kommer planförslaget medföra en förbättring i avseende dagvattenkvaliteten i området.

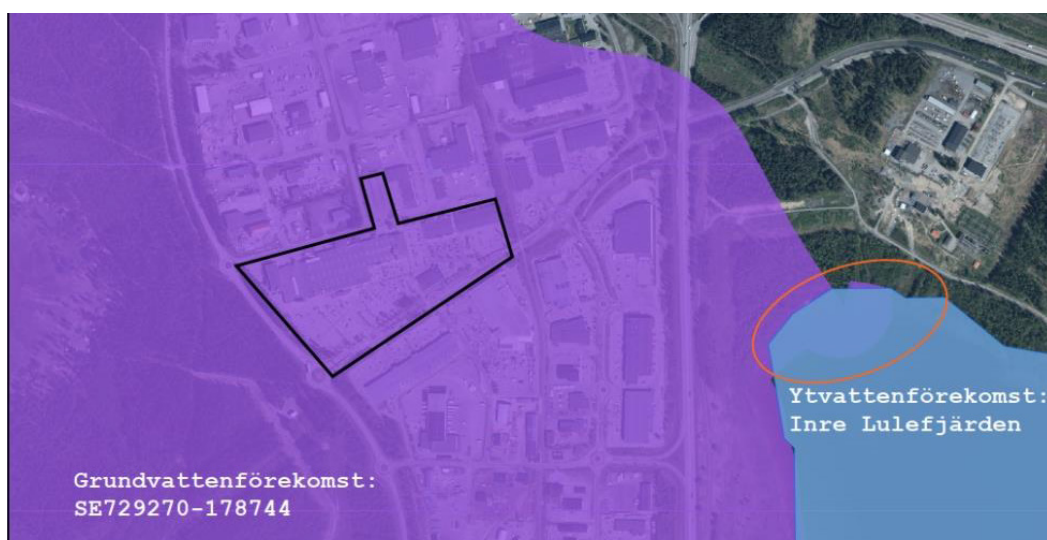


Bild 32: Dagvatten som avleds via kommunens nät släpps ut till ytvattenförekomsten Inre Lulefjärden. Dagvatten som tillåts infiltreras inom Storheden gör det inom grundvattenförekomsten SE729270-178744.

Utsläpp till		Mindre sjöar, vattendrag och havsvikar	
Ämne	Enhet	Nivå 1	Nivå 2
Fosfor (P)	µg/l	160	175
Kväve (N)	mg/l	2	2,5
Bly (Pb)	µg/l	8	10
Koppar (Cu)	µg/l	18	30
Zink (Zn)	µg/l	75	90
Kadmium (Cd)	µg/l	0,4	0,5
Krom (Cr)	µg/l	10	15
Nickel (Ni)	µg/l	15	30
Kviksilver (Hg)	µg/l	0,03	0,07
Suspenderad substans (SS)	mg/l	40	60
Oljeindex (Olja)	mg/l	0,4	0,7
Benso(a)pyren (BaP)	µg/l	0,003	0,07

Nivå 1 = Direktutsläpp till recipient.

Nivå 2 = utsläpp till dike eller damm innan det leds vidare till recipient.

Tabell 8.1. Riktvärden (Riktvärdesgruppen, 2009).

Ämne	Enhet	Riktvärde (mindre sjöar och havsvikar) ¹	Befintlig exploatering	Ny exploatering (utan rening)
P	mg/l	0,16	0,14	0,14
N	mg/l	2	1,9	1,5
Pb	ug/l	8	15	5,2
Cu	ug/l	18	25	15
Zn	ug/l	75	77	34
Cd	ug/l	0,4	0,48	0,55
Cr	ug/l	10	9,4	5,7
Ni	ug/l	15	9,2	5,3
Hg	ug/l	0,03	0,052	0,029
SS	mg/l	40	84	39
Oil	mg/l	0,4	0,51	0,31
PAH16	ug/l	-	1,7	0,61
BaP	ug/l	0,03	0,033	0,016

Tabell 8.2: Beräknad föroreningstransport i dagvatten från befintlig och framtida exploatering. Gråmarkerade visar värden där riktvärden överskrids.

Ämne	Enhet	Befintlig exploatering	Ny exploatering
P	kg/år	6,5	6,8
N	kg/år	87	72
Pb	kg/år	0,72	0,25
Cu	kg/år	1,2	0,71
Zn	kg/år	3,6	1,7
Cd	kg/år	0,023	0,027
Cr	kg/år	0,44	0,28
Ni	kg/år	0,43	0,26
Hg	kg/år	0,0024	0,0014
SS	kg/år	3900	1900
Olja	kg/år	24	15
PAH16	kg/år	0,082	0,029
BaP	kg/år	0,0016	0,00078

Tabell 8.3. Föroreningsmängder på årsbasis, befintlig och framtida exploatering.

Bedömning av påverkan på miljökvalitetsnormer för ytvatten

Ytvattens tillstånd klassificeras enligt EU:s vattendirektiv med avseende på ekologisk status och på kemisk ytvattenstatus. Kvalitetskraven (miljökvalitetsfaktorerna) för ytvatten ska fastställas så att tillståndet i vattenförekomsterna inte försämras (förordning 2015:516), det så kallade ickeförsämringskravet. Det innebär att ingen enskild kvalitetsfaktor får försämras även om det inte leder till att statusen försämras med avseende på den sammanvägda statusen. Miljökvalitetsnormerna (MKN) för vattenkvalitet gäller för vattenförekomsten som helhet.

Utredningen visar att minskningen av antalet markparkeringar och trafikerade ytor inom området kommer att bidra till att föroreningshalterna från fastigheten kommer att minska. De föreslagna åtgärderna inom fastigheten med infiltration

och rening av takdagvatten kommer bidra till att ytterligare reducera föroreningar i dagvatten samt minska mängden dagvatten som avleds till ytvattenförekomsten Inre Lulefjärden via kommunens nät.

Sweco bedömer att föroreningsutsläppen med den framtida exploateringen kan hållas på en låg nivå under riktvärdena om de föreslagna åtgärderna implementeras med infiltration av rent dagvatten, samt bedöms föroreningarna från fastigheten utgöra en liten del av den totala mängden från recipientens avrinningsområde. Det bedöms därför att MKN för ytvatten inte kommer försämrats efter planerad exploatering. Planförslaget som helhet kommer medföra en förbättring för dagvattenkvaliteten.

Bedömning av påverkan på miljökvalitetsnormer för grundvatten

Vid infiltration av dagvatten till grundvatten är det grundvattnets kvalitet och kvantitet som inte ska påverkas negativt. Ur kvantitetshänseende bedöms infiltration av dagvatten som positivt. Ur kvalitetshänseende där kadmium utgör en parameter som inte visar på tydlig minskning i och med planförslaget finns det bedömningsgrunder för grundvatten. Även om ökningen från 0,48 µg/l till 0,55 µg/l som modellen genererar inte bedöms kunna anses verifierad känns en bedömning värdefull enligt Sweco då skyddet av dricksvattenförekomsten är starkt. Förslaget till dagvattenhantering vilar till stor del på infiltration av takdagvatten. För berörd grundvattenförekomst finns ett i VISS registrerat analysvärde avseende kadmium där en halt om 0,0078 µg/l uppmätts år 2017. I föreskrifterna om riktvärden för grundvatten (SGU-FS 2013:2) finns även nationella referensvärden, halter för opåverkade grundvatten. För kadmium är nationella referenshalten 0,1 µg/l. Det finns även i samma föreskrifter beskrivning av hur riktvärden för grundvatten tas fram. Riktvärdena för när exempelvis försämrande trend anses behöva vändas är för kadmium 1 µg/l och riktvärdet för god grundvattenkvalitet är 5 µg/l. Riktvärdet för grundvatten av god kvalitet motsvarar även den maximala halt som tillåts i förpackat dricksvatten och dricksvatten hos användare när vattnet anses tjänligt (SLVFS 2001:30). Att riktvärdet för när trend för påverkan av kadmium på grundvatten bör vändas är betydligt lägre än riktvärdet för god kvalitet beror på att de naturliga bakgrundshalterna är betydligt lägre. En tydlig påverkan på grundvattnet bedöms således finnas vid kadmiumkoncentrationer som uppgår till 1 µg/l. Då grundvattenförekomsten bedöms stå i god hydraulisk kontakt med Lule älv såväl naturligt som via den konstgjorda infiltrationen vid vattenverket, samt att detaljplanens area endast utgör 1 procent av grundvattenförekomstens horisontella utbredningsområde bedöms en omfattande utspädning av infiltrerande dagvatten komma att ske. Då kadmiumhalten från taktytor bedöms komma att underskrida 1 µg/l och då halterna av kadmium i grundvattenförekomsten i nuläget är väldigt låga och då omfattande utspädning bedöms ske ses ingen risk för att miljökvalitetsnormen för kadmium ska riskeras att överskridas.

I VISS (Vatteninformationssystem Sverige) är urban markanvändning uppräknad som en risk för aktuell grundvattenförekomst avseende miljögifter, specifikt

nämnd parameter är benso(a)pyren. Då förekomsten av benso(a)pyren i dagvatten främst kopplas till utsläpp från förbränning av fossila bränslen och andelen trafikerade ytor minskar bedöms genomförandet av aktuell detaljplan minska risken för den typen av föroreningar. Planförslaget som helhet kommer medföra en förbättring för dagvattenkvaliteten i området.

Skyddsföreskrifter för Gäddviks vattentäkt och infiltration.

Fastigheten Storheden 1:37 omfattas av skyddsföreskrifter för Gäddviks grundvattentäkt och ligger inom sekundär skyddszon A. Skyddsföreskrifterna reglerar utförandet av vissa markanvändningar och verksamheter i syfte att skydda dricksvattentäkten.

Skyddsföreskrifterna anger:

- 20 § Avledning av avloppsvatten
Inrättande av nya enskilda avloppsanläggningar samt väsentlig ändring av befintlig avloppsanläggning kräver tillstånd från kommunens nämnd för miljöfrågor. (Dagvatten räknas in i begreppet avloppsvatten i skyddsföreskrifternas definition).
- 24§ Uppställningsytor för motordrivna fordon med en yta motsvarande minst fem parkeringsfickor är förbjudna såvida inte nederbördsvatten samlas upp och renas alternativt avleds till det kommunala dagvattennätet. För utsläpp till annan recipient än ovanstående krävs tillstånd av kommunens nämnd för miljöfrågor

Enligt skyddsföreskrifterna är dagvattenanläggningar tillståndspliktiga och ska prövas av kommunens tillsynsavdelning med tillhörande nämnd i avseende till risken att förorena grundvattentäkten. Infiltration av dagvatten från parkeringar är tillåtet enligt skyddsföreskrifterna i det fall dagvattnet renas innan. Dagvattenanläggningen ska i sådana fall först prövas och godkännas av kommunen.

I dagvattenutredningen (Sweco, 2022) lyfts problematiken med att infiltrera dagvatten inom ett vattenskyddsområde i avseende till olyckor. Sweco lyfter fram att dagvattenanläggningar som bygger på infiltration bör utformas med en form av katastrofskydd som möjliggör att anläggningar kan stängas av och förhindra att tillfälligt förorenat dagvatten kan infiltrera ned i marken. Detta avser främst spillolyckor av t.ex. bränsle, samt släckvatten vid brand som riskerar att infiltrera ned i marken. Vid prövning av framtida dagvattenanläggningar som bygger på infiltration bör kommunens miljötillsyn även beakta funktioner som katastrofskydd i sin bedömning. Lokal fördröjning och rening av dagvatten är möjlig men kan istället släppas ut på kommunens dagvattennät om infiltration skulle bedömas olämpligt. Genom att leda dagvatten till kommunens dagvattennät minskar risken för föroreningar till grundvattentäkten då vattnet istället leds bort till recipienten inre Lulefjärden.

8.3.2. Luftkvalitet-

Detaljplanens genomförande kommer medföra en viss ökning av trafik i området. Bedömning av detaljplanens påverkan på luftkvalité bygger på luftmätningar för jämförbara vägar i kommunen.

Kommunen har under flera års tid fram till 2022 kontinuerligt mätt luftkvaliteten på Sandviksgatan i centrala Luleå. Detta eftersom miljökvalitetsnormer (MKN) för kväveoxid överskreds under tidigt 2010-tal på gatan. De normer som är svårast att följa i tätorter är vanligtvis de för partiklar (PM₁₀) samt kvävedioxid (NO₂). Sandviksgatan har liknande trafikflöden som Storhedsvägen, cirka 17 500 fordon/ dygn (vardagsdygnstrafik, 2017), samt är gatan belägen inom en tätare bebyggelsestruktur med sämre möjligheter till ventilation jämfört med Storhedens mer öppna struktur. Båda gatorna är hastighetsreglerade till 50 km/h och innehåller start- och stoppmoment i form av trafikljus på Sandviksgatan och cirkelplatser på Storhedsvägen. Kommunens luftmätningar har visat att miljökvalitetsnormer inte har överskridits på Sandviksgatan sedan början av 2010-talet för partiklar (PM₁₀) och kvävedioxid (NO₂).

Efter detaljplanens genomförande kommer gaturummen på Storheden fortsatt att vara breda, samtidigt som planområdet innehåller och angränsar till stora öppna ytor vilket möjliggör för god ventilation. Utifrån ovanstående resonemang bedöms detaljplanens genomförande inte leda till att miljökvalitetsnormerna för luft överskrids.

8.4. Hälsa och säkerhet

8.4.1. Drivmedel .

Detaljplanen medger användningen drivmedel [G] inom handelsområdet i syfte att göra den befintliga tankstationen planenlig. Tankstationen har idag tillstånd från kommunen där anläggningens omfattning och placering är prövad i avseende risker för spill och läckage samt risker i avseende till hantering av brandfarlig vara.

Skyddsföreskrifterna för Gäddviks vattentäkt reglerar följande för sekundär skyddszon A:

- **Lagring av mer än 5 m³ petroleumprodukter i cistern eller behållare är förbjuden. Befintliga tillståndsgivna eller anmälda verksamheter är undantagna från förbudet. (sekundär skyddszon A)**
- **Hantering av mer än sammanlagt 250 liter petroleumprodukter och andra brandfarliga vätskor kräver tillstånd av kommunens nämnd för miljöfrågor (sekundär skyddszon A)**
- **Förvaring av petroleumprodukter och andra brandfarliga vätskor är förbjuden såvida den inte sker på en tät invallad yta och på ett sådant sätt att hela den lagrade volymen kan insamlas och omhändertas vid läckage. (sekundär skyddszon A)**

Om en ny drivmedelsanläggning ska uppföras i framtiden ska den prövas och ges tillstånd av kommunen miljötillsyn vid hantering av mer än 250 liter petroleumprodukter, samt utföras inom en tät invallad yta på ett sådant sätt att hela den lagrade volymen kan insamlas och omhändertas vid läckage. Föreskriften om högst 5 m³ petroleumprodukter i cistern eller behållare kommer begränsa omfattningen av en eventuell framtida anläggning.

Vid etablering av drivmedelsstationer eller hantering av drivmedel behövs tillstånd i vissa fall av kommunens räddningstjänst beroende på mängden drivmedel som hanteras. I tillståndsprövsprocessen ska kommunens räddningstjänst kontrollera att kraven i lagstiftningen är uppfyllda och därmed att skyddet mot brand och explosion är tillräckligt innan sökanden börjar bygga anläggningen. I tillståndsansökan behöver man göra en utredning om risker, då det är viktigt att riskkällor så som cisterner, lossningsplats för tankbilar och så vidare placeras på ett betryggande avstånd från byggnader och andra verksamheter. Detta säkerställs i tillståndsprövsprocessen. Vid en eventuell prövning i framtiden är det alltså inte säkert att en ny drivmedelsanläggning skulle medges tillstånd från kommunen. Utöver de ovan nämnda prövningarna ger miljöbalken verksamhetsutövarna ansvar att förebygga, hindra och/eller motverka att verksamheterna eller åtgärder medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller för miljön (Försiktighetsprincipen, 2 kap. 3 § miljöbalken). Kommunens miljötillsyn ska säkerställa att miljöbalkens bestämmelser efterlevs.

8.4.2. Åtkomst räddningsfordon

Räddningstjänstens framkomlighet i området ska beaktas. Det ska finnas två av varandra oberoende vägar in till byggnaderna i området så att räddningstjänsten har framkomlighet om den ena vägen skulle spärras av t.ex. en brand.

Om gatunätet eller motsvarande inte ger åtkomlighet till byggnader ska en särskild räddningsväg anordnas. Räddningsväg ska vara skyltad och anpassas för räddningstjänstens fordon med avseende på till exempel fri höjd, marklutning, bredd, svängradie och bärighet så att räddningstjänstens större fordon kan ta sig fram. Eftersom olika fordon kan användas i olika kommuner kan dessa krav variera. Räddningstjänstens tillgänglighet till byggnader inom området prövas i bygglovsskedet.

9. Genomförande

9.1. Detaljplanens genomförandetid

Detaljplanens genomförandetid är 15 år efter det datum planen vinner laga kraft. Efter genomförandetidens slut fortsätter planen att gälla, men den kan då ändras eller upphävas utan att rättigheter som uppkommit genom planen behöver beaktas.

9.2. Ansvarsfördelning och huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän plats.

9.3. Teknisk försörjning

Infrastruktur för VA, el- och fjärrvärme, it- och telekommunikation finns utbyggt i området. Avfallshanteringen ska ske enligt kommunens renhållningsföreskrifter.

9.4. Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsbildning

Detaljplanen medför att delar av fastigheten Storheden 1:37>2 planläggs som allmän plats [GATA]. De delar av fastigheten Storheden 1:37>2 som planläggs som kommunal gatumark ska genom fastighetsreglering överföras till kommunens gatu- och grönsområdesfastighet Storheden 1:1. Marken överläts genom försäljning. Kommunen ansöker om lantmäteriförrättning samt står för förrättningskostnader förenat med fastighetsregleringen.

Rättighetsområden

Inom fastighet Storheden 1:37>2 finns en ledningsrätt med aktbeteckning 2580-08/107.1. Ledningsrätten avser fjärrvärmeledning tillhörande Luleå Energi och försörjer endast Storheden 1:37>2. Den nya exploateringen på fastigheten medför att ledningen kommer behöva flyttas i läge. Fastighetsägaren ska bekosta flytt av ledningen samt ansöker och bekostar lantmäteriförrättning.

9.5. Ekonomiska frågor

Ett planavtal har upprättats mellan fastighetsägaren och Luleå kommun och ingen planavgift ska därför tas ut i samband med bygglov. Fastighetsägaren erläggs avgifter för bygglov, samt eventuella avgifter för el- och fjärrvärmeanslutningar, VA-anläggningsavgift med mera enligt gällande taxor.

Detaljplanens genomförande är förenat med kommunala kostnader. Kommunen avser att anlägga av nytt gång-och cykelstråk, samt en ny busshållplats vid Storhedsvägen inom kommunal gatumark. För att möjliggöra det nya gång- och cykelsträket behöver kommunen köpa delar av fastighet Storheden 1:37 (>2) i enlighet med detaljplanens gränsdragningar. Marken överläts genom försäljning och överförs genom fastighetsreglering från Storheden 1:37>2 till Storheden 1:1.

10. Medverkande i projektet

Detaljplanen har tagits fram av Stadsbyggnadsförvaltningen i samarbete med andra kommunala förvaltningar. Utredningar har tagits fram av konsultföretagen Sweco och WSP, se avsnitt 4.2.

Stadsbyggnadsförvaltningen
Avdelning stadsplanering och infrastrukturdrift 2023-01-05

Frida Lindberg
Planchef

Magnus Johansson
Planarkitekt