



Detaljplan för del av Innerstaden 2:1,

## Trekanten parkering

Luleå kommun

Norrbottnens län

### GRANSKNINGSUTLÅTANDE

#### Bakgrund

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutade 2021-03-29 § 56 att ge stadsbyggnadsnämnden i uppdrag att upprätta förslag till ny detaljplan för del av centrum, del av Innerstaden 2:1, Trekanten parkering i syfte att pröva förutsättningarna för ny fördelningsstation på Trekanten och samtidigt utveckla platsen som allmän mötesplats.

Detaljplanen har inte föregåtts av något detaljplaneprogram.

#### Hur samrådet och granskning har bedrivits

Detaljplanen handläggs enligt utökat förfarande i enlighet med plan- och bygglagen (2010:900). Ett utökat förfarande används då detaljplanen är av betydande intresse för allmänheten och i övrigt av stor betydelse.

Det innebär att detaljplanen ska kungöras och samrådas under minst tre veckor. För att få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt och för att ge möjlighet till insyn och påverkan ska samråd ske med myndigheter, sakägare och övriga berörda enligt 5 kap. 11 §, plan- och bygglagen.

Ett förslag till detaljplan har därför visats för samråd under perioden 2022-11-29 till och med 2022-12-19. Planhandlingarna har funnits tillgängliga på Luleå kommuns webbplats och på Stadsbyggnadsförvaltningens kontor. Planhandlingarna och information om samrådet har i detta fall sänts till länsstyrelsen, lantmäterimyndigheten och berörda fastighetsägare (se sändlista).

Samrådsmöte i form av öppet hus har skett på Kulturens hus den 7 december 2022 mellan kl. 11.00 - 19.00. Kungörelse om samrådet annonserades i lokaltidningar samt på kommunens anslagstavla. De inkomna synpunkterna från samrådet har sammanställts i en samrådsredogörelse.

Efter samrådet har planförslaget bearbetats och därefter visats för granskning under tiden 2023-10-10 till 2023-10-30.

Planhandlingarna har under granskningsperioden funnits tillgängliga på Luleå kommuns webbplats, Stadsbyggnadsförvaltningens kontor och Stadsbiblioteket på Kulturens hus. En underrättelse om granskning av planförslaget har skickats till kända sakägare, länsstyrelsen, lantmäterimyndigheten och övriga berörda enligt diarieförd sändlista, samt anslagits på kommunens anslagstavla.

Totalt inkom 11 skrivelser under granskningsperioden

### **Skrivelser utan invändningar har inkommit från:**

- Länsstyrelsen, 2023-10-30
- Miljö- och stadsbyggnadsnämnden, 2023-10-25
- Räddningstjänsten, 2023-10-30
- Trafikverket, 2023-10-30

### **Skrivelser med synpunkter och/eller frågor har inkommit från:**

- Lantmäteriet, 2023-10-23
- Postnord, 2023-10-11
- Diös fastigheter, 2023-10-27
- Luleå Lokaltrafik, 2023-10-30
- Cykelfrämjandet, 2023-10-30
- Privatperson 1 (boende Mjöludden), 2023-10-17
- Privatperson 2 (boende Skurholmen), 2023-10-30

Synpunkterna sammanfattas och kommenteras nedan.

### **Inkomna synpunkter med kommentarer**

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

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

### **Myndigheter**

Länsstyrelsen

Prövningsgrunder enligt plan- och bygglagen 11 kap. 10 §

Länsstyrelsen har inga synpunkter enligt 11 kap. 10 § plan- och bygglagen.

*Kommentar: Stadsbyggnadsförvaltningen noterar yttrandet.*

## Lantmäteriet

Lantmäteriet konstaterar att det finns ledningsrätter i området. För att undvika en situation där ändringen av ledningsrätterna inte kan genomföras på grund av att de blir planstridiga är det Lantmäteriets uppfattning att kommunen behöver lägga ut så kallat. U-områden.

Plankartan anger att största byggnadsarean är 150 kvm inom e<sub>1</sub>. Det kan finnas en poäng i att ange att den bestämmelsen avser byggnad över markplan och inte 3D-utrymmet under jord, dvs det underjordiska garaget. Lantmäteriet antar att det är större.

Under rubrik "Delar av planen som skulle kunna förbättras" anger Lantmäteriet att det kan finnas en vinst med att ange det underjordiska parkeringsgaraget utbredning i djupled, dvs inom vilka intervall enligt RH2000 som garaget upptar under jord. Om exempelvis det underjordiska utrymmet ska styckas av och bilda en så kallad. 3D-fastighet skulle sådan information vara av betydelse för fastighetsbildningen. Nu är det förvisso allmän platsmark.

*Kommentar: De ledningsrätter som är aktuella avser allmännyttiga ledningar på allmän platsmark TORG. Då funktioner, i det här fallet ledningar, för allmännyttiga ändamål generellt sett alltid är förenliga med en allmän plats anser kommunen inte att det krävs någon markreservat på plankartan.*

*Definitionen av byggnadsarea är att det avser den yta som en byggnad upptar på mark. Något förtydligande av bestämmelsen anses därför inte behövas.*

*Då det inte har utförts någon förprojektering av parkeringsgarage där avgränsning i djupled har gjorts så definieras inte utbredningen på plankartan. Som lantmäteriet själv konstaterar så ligger parkeringsgaraget på allmän platsmark och kommer inte att fastighetsbildas för att säljas till privat aktör. En fastighetsbildning där fastigheten behålls i kommunal ägo kommer dock att genomföras.*

## Trafikverket

Trafikverket har inga synpunkter på planförslaget.

*Kommentarer: Stadsbyggnadsförvaltningen noterar yttrandet.*

## Kommunala förvaltningar och bolag

### Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

Miljö- och byggnadsnämnden har inga synpunkter på planförslaget.

*Kommentarer: Stadsbyggnadsförvaltningen noterar yttrandet.*

### Räddningstjänsten

Räddningstjänsten har inga synpunkter på planförslaget.

*Kommentarer: Stadsbyggnadsförvaltningen noterar yttrandet.*

## Luleå Lokaltrafik

Luleå Lokaltrafik (LLT) anser att förslaget saknar tillräcklig prioritering av hållbara transportsätt och tillräckliga åtgärder för att öka det hållbara resandet kopplat till ÖP och Vision 2040.

Förslaget prognostiserar en, i bästa fall, liten försämring för kollektivtrafikens framkomlighet. Men även om framkomligheten skulle bli samma som idag innehåller den heller ingen förbättring. Däremot uppvisar trafiksimuleringarna på ökad framkomlighet för biltrafiken jämfört med idag vilket i realiteten innebär en försämrad förutsättning att nå uppsatta mål om hållbarhet.

LLT anser att kollektivtrafikens roll och behov nedvärderats i förslaget och att effekten av förslaget riskerar att få negativare konsekvenser än vad som beskrivs.

Vidare ifrågasätts om trafikmängden i trafikanalysen anpassats till de prognoser som Länsstyrelsen hänvisar till (s.15) samt de prognoser som framkommit i bristanalysen för framtida trafiken i och mellan Luleå och Boden (Övergripande trafikutredning och bristanalys av transportsystemet i Luleå-Boden).

LLT hänvisar till stycke på sid 3 i planbeskrivningen och frågar om det har utretts om förslaget förbättrar förutsättningarna för kollektivtrafiken. Blir det bättre för all kollektivtrafik? Hur har man prioriterat? Hur många kunder berörs positivt eller negativt?

LLT hänvisar till stycke på sid 4 i planbeskrivningen där det anges att aktiva trafikanter och bilar får god framkomlighet men inget om kollektivtrafikens framkomlighet.

LLT hänvisar till figur på sid 5 i planbeskrivningen. Länstrafiken får en hållplats i höger körfält i riktning mot centrum men ska sedan byta till vänster körfält för att svänga in på Skeppsbrogatan? Samtidigt ska LLT-bussar och bilar köra förbi i vänster körfält för att byta till höger om de ska rakt fram till Smedjegatan? Eller ska de vänta bakom LTN-bussen? Denna "korstrafik" ökar risken för olyckor, köbildning samt ger sämre framkomlighet för LLT och dess kunder än med nuvarande system. Övergångsstället i norra benet på Kulturens Hus-rondellen bidrar ytterligare till minskad framkomlighet för kollektivtrafiken.

LLT hänvisar till stycke på sid 7 ("Rekommendationer för aktuellt planområde") och 8 ("Översiktsplan") i planbeskrivningen. Ska detta ske även på bekostnad av lokaltrafikens framkomlighet? Förslaget ger försämrad framkomlighet för mångdubbelt fler LLT-resenärer än det förbättrar för LTN-resenärer (eller bytande där emellan) vilket riskerar leda till minskat bussresande totalt sett.

Hänsyn och mål riktat till fotgängare, cyklister och bilister kopplat till ÖP. Ingen punkt om att ta hänsyn till, eller förbättra, kollektivtrafikens förutsättningar

LLT hänvisar till stycke på sid 10 "Kommunala beslut" i planbeskrivningen. Summan av det nya förslaget och det kommunala beslutet är att lokaltrafiken skall stå tillbaka med sämre framkomlighet. LLT ser ett antal försämringar för lokaltrafiken.

LLT hänvisar till stycke på sid 11 -12 "Översiktsplan centrum" i planbeskrivningen och anger vilka aspekter de bedömer att planförslaget har anpassats och tagit hänsyn till. LLT anser att ingen angiven hänsyn och anpassning har tagits till kollektivtrafiken.

LLT hänvisar till stycke på sid 12 "Bedömning av betydande miljöpåverkan" i planbeskrivningen där det anges att en trafiksimulering ska tas fram. LLT undrar om någon ny simulering ska tas fram innan beslut.

LLT hänvisar till figur på sid 30 i planbeskrivningen. LLT ifrågasätter att en buss inryms i cirkulationen tillsammans med andra fordon och att det finns risk att flödet försämras.

LLT hänvisar till stycke på sid 34 "Biltrafik, medelhastighet" i planbeskrivningen. LLT lyfter att köer på Smedjegatan inte enbart påverkar bilar utan även kollektivtrafiken. LLT redovisar även andra begränsningar i framkomlighet på Smedjegatan, som exempelvis väjningsplikt.

LLT hänvisar till stycke på sid 34 "Biltrafik, restid" i planbeskrivningen. Jämfört med nuläget uppvisar samtliga alternativ ökade restider med buss jämfört med bil vilket riskerar leda till färre kollektivtrafikresenärer, högre kostnader, samt svårare att nå hållbarhetsmålen för Luleå Kommun.

#### *Kommentar:*

*Detaljplanen grundar sig på politiska beslut och har utformats med utgångspunkt i det planuppdraget som meddelades 2021-03-29 § 56. Som underlag till planuppdraget ligger tidigare framtagna målbilder och förstudier vilka sammanfattats i planbeskrivningen. Vid framtagande av en detaljplan måste olika intressen vägas mot varandra. I aktuellt uppdrag har kollektivtrafiken inte särskilt pekats ut som ett intresse som ska väga tyngre än andra. Ambition är dock att inte försämra förutsättningarna för kollektivtrafiken.*

*I yttrandet anger LLT att trafiksimuleringarna visar på ökad framkomlighet för biltrafiken vilket inte stämmer. Trafiksimuleringen visar på små konsekvenser med en fortsatt god framkomlighet för fordonstrafiken, dock inte någon förbättring.*

*Planbeskrivningen har kompletterats så att även kollektivtrafikens framkomlighet omnämns i beskrivning av planförslaget.*

*Bedömning av betydande miljöpåverkan görs i ett tidigt skede och beskriver kommunen ställningstagande avseende om planen kan innebära risk för betydande miljöpåverkan. Där beskrivs vilka utredningar som i tidigt skede kommer att tas för planförslaget. Den trafiksimulering som nämns är därmed den som har tagits fram och som bifogats planförslaget vid samråd och i kompletterad version till granskning. Trafiksimulering har beaktat Trafikverkets uppräkningsfaktorer för Norrbottens län, vilket Länsstyrelsen hänvisar i sitt yttrande om bedömning av risk för betydande miljöpåverkan.*

*I framtagen trafiksimulering/analys som bifogas till detaljplanen har påverkan på kollektivtrafiken vid ett genomförande av detaljplanen utretts. Som beskrivs utgår trafiksimuleringen från dagens kollektivtrafik då det inte finns någon information om even-*

tuella förändringar till 2040. Bedömning av konsekvenserna för kollektivtrafiken finns sammanfattade i planbeskrivningen. Kommunen ser att ytterligare åtgärder utanför planområdet kan utföras för att förbättra för kollektivtrafiken, framför allt hållplatsen norr om området vid Gammelstadsvägen (Pontusbadet). Detaljplanen redovisar dock enbart för åtgärder inom planområdet. Ytterligare åtgärder ses därför över i ett större sammanhang. Planförslaget innebär att den trafik som idag söker parkering på Trekanten lyfts tidigare från trafiksystemet längs Bodenvägen, vilket påverkar närliggande gator positivt ur aspekten minskad biltrafik. Detta ger även en positiv effekt för kollektivtrafiken. Smedjegatan förväntas inte få en ökad del biltrafik i framtiden. Däremot räknas alla flöden upp enligt samma princip i mikrosimuleringen oavsett gata.

Övergångsstället i det norra benet av cirkulationen är en nödvändighet vid en utveckling av kvarter Bävern då flödet av aktiva trafikanter kan förväntas öka, liksom behovet av en koppling i öst-västlig riktning i norra delen av centrum. Kopplingen har även pekats ut i tidigare analyser och målbilder. För att öka tillgängligheten för aktiva trafikanter och samtidigt skapa en trafiksäker lösning, då fordonsflödena på Bodenvägen fortsatt är höga, föreslås därför nämnt övergångsställe.

Planbeskrivningen har kompletterats med ett antal övergripande mål i översiktsplanen kopplade till kollektivtrafik och hållbart resande. Bedömningen är att planförslaget följer översiktsplanens intentioner gällande dessa frågor.

Planbeskrivningen har kompletterats med målbild för gator under rubriken "Målbild Norra Hamn och Trekanten". I målbilden anges bland annat att busshållplats för länstrafiken ska placeras med närhet till lokaltrafikens huvudhållplats. Vikten av närhet mellan hållplatserna har även lyfts i tidigare analyser av Trekanten. Kommunen anser att planförslaget tar hänsyn till kollektivtrafik, dess resenärer och bytesmöjligheter, bland annat föreslås ett nytt hållplatsläge utanför Kulturens hus.

Alla ytor för gatemark är utredda för att fungera med ingående funktioner. Körspår har kontrollerats i illustrationen men som all utformning i illustration kommer även detta behöva detaljprojekteras efter antagen detaljplan. Trafikreglering såsom väjningsplikt fastställs inte i detaljplanen utan studeras vidare i kommande arbete.

## **Övriga**

### **Postnord**

Postnord framför synpunkter om utformning och placering av postmottagning vid nybyggnation av områden.

*Kommentarer: Utformning och placering av postmottagningen hanteras inte inom ramen för detaljplanearbetet.*

### **Diös fastigheter**

Uppmärksammar att höjd på delar av byggrätt för fördelningsstationen har sänkts och är positiva till det. Föreslås att delen av fördelningsstationen som behöver vara 9 meter flyttas mot Nygatan för att inte påverka vattenkontakten från balkong från befintlig restaurang i Strand galleria.

Höjd på byggrätt på torget för centrumändamål föreslås sänkas till 6 meter, vilket den även ser ut att vara illustrerad som? Detta för att öppna upp mellan de två byggnadskropparna för mer ljus och luftighet.

Diös fastigheter önskar att nockhöjder på plankartan ändras till totalhöjd. Detta för att eventuella skorstenar, ventilationstrummor, huvar mm ska ingå i höjdbegränsningen.

Diös fastigheter anser att transformatorstationsbyggnaden ska grävas ner en våning (helst på en helt annan plats i staden). Tillgängligheten till byggnaden nås via det undergrävda garaget och driftpersonal kan nå teknikutrymmen torrskoddas.

Att flytta fördelningsstationen i en etapp 1, utan planer för att tillskapa det undergrävda garaget samtidigt som flytten av fördelningsstationen, ger en känsla av att garaget aldrig kommer att genomföras. Det borde dessutom bli mycket dyrare att göra det i två etapper än att göra det samtidigt.

Det redovisas enbart att det finns ett behov att tillskapa ca 25 parkeringsplatser för den nya centrumbyggrätt som tillskapas (145 allmänna parkeringsplatser försvinner). Kommunen skriver att det ska lösas via friköp av parkeringar. Diös Fastigheter ställer frågan vart och när i tid dessa parkeringar ska tillskapas?

*Kommentarer:*

*Höjd på centrumbyggnad på torget har sänkts till en nockhöjd på 7 meter efter granskning. För fördelningsstationen har höjdbegränsningen ändrats och avser nu totalhöjd inte nockhöjd i enlighet med synpunkten.*

*I arbete med utformning av planområdet har byggrätter placerats med utgångspunkt i analyser som har gjorts av platsen. Släppet mellan centrumbyggnaden och fördelningsstationen har säkerställts till cirka 11 meter vilket bedöms som tillräckligt för att möjliggöra ljusinsläpp och siktlinjer mot vattnet mellan byggnaderna. Ytan mellan centrumbyggnaden och Smedjegatan är central för att bland annat bibehålla och stärka flödet av oskyddade trafikanter till/från Smedjegatan över planområdet. Byggrätten förskjuts därför inte mot Smedjegatan som föreslås i yttrandet.*

*Fördelningsstationen har placerats så långt som möjligt västerut mot Namnlösa gatan. En placering ännu längre västerut medför sämre grundläggningsförhållanden, kräver flytt av linjedragning för Namnlösa gatan samt tar i anspråk mark från kajstråket som är avsedd för allmänheten. Kommunen har därför gjort en avvägning och bedömer att föreslagen placering är den mest lämpliga.*

*Den lägre delen av byggrätten för fördelningsstationen har placerats mot Namnlösa gatan/Nygatan för att få en mer mänsklig skala i mötet mellan torg, gata och kajstråk. Det finns inte heller möjlighet på grund av tekniska aspekter möjlighet att skjuta den högra delen av byggrätten för fördelningsstationen mot Namnlösa gatan/Nygatan. Den sammanhängande anläggningsdelen som kräver 9 meter i höjd inryms inte inom ytan av byggrätten som är snedvinklat. Dessa högre delar kan inte heller placeras under jord då de kräver tillträde av fordon och tekniskt underhåll som inte inryms i ett underjordsgara-*

*ge. Placering av byggrätt för fördelningsstationen ändras därför inte. Det finns delar av fördelningsstationen med andra tekniska behov som kan komma att placeras under jord vilket kommer att övervägas av Luleå Energi inför bygglov.*

*Planområdet ligger på en komplex plats med många viktiga funktioner som måste fungera under genomförandet av planen. Det krävs därför en etappindelning för planerade byggnationer då hela planområdet inte kan stängas av samtidigt då funktioner måste finnas under byggtiden. Parkeringsplatser för centrumbyggnad på torget kommer att inrymmas inom det allmänna parkeringsgaraget som föreslås inom planområdet. Centrumbyggnaden kommer därmed inte att kunna uppföras i en tidigare etapp än parkeringsgaraget.*

### **Cykelfrämjandet**

1. Vi har inte blivit bemötta i samrådsunderlaget då för oss många viktiga frågor fortfarande är obesvarade.
2. Kommunens ambition är att de cykelpassager som finns idag har kommer att tas bort och ersättas av övergångsställe. På dessa har cyklister både väjningsplikt mot gående och biltrafik som innebär att cyklister får en sämre framkomlighet.
3. Uppgifter om vilken biltrafik som har används i simuleringen finns angivna men inte om hur många gående och cyklister som har varit utgångspunkten.
4. Planbeskrivningen säger att trafiksimuleringen är tillräckligt robust medan trafikutredningen kommer fram till att om gående och cykel ökar med mer än 50 % så blir påverkan på biltrafiken tydligare.
5. Trafikutredningen har inte haft Vision 2040 som sin utgångspunkt, där gång och cykel ska öka kraftigt om inte detta innebär att den bara kan öka 50 % för att inte påverka biltrafiken för mycket? Vilken ökning det är från nuläget redovisas inte.
6. Förutsättningen för Trekanten är att försämra framkomligheten för gående och cyklister 400 m från detaljplanen utan att dessa konsekvenser redovisas.
7. Konsekvenser för gång och cykel beskrivs bara med en mening medan biltrafiken får ett betydligt större avsnitt. Detta trots att den politiska inriktning (KS) var att utreda konsekvensen för fordonstrafik som också innebär cykel.
8. Trekantens förändring blir det största som har hänt sedan 1980 då biltrafiken flyttades till Södra Hamnleden. Ingenstans framgår det om vad som kan hända om Trekanten blir en flaskhals för biltrafiken så att den flyttas till andra gator i centrum och vilka konsekvenser detta medför.

### *Kommentarer:*

*1. Bemötande på tidigare inkomna synpunkter har lämnats i samrådsredogörelsen som bilaga till granskningshandlingen. Då det inte är specificerat vilka frågor som Cykelfrämjandet anser är obesvarade kan inte Stadsbyggnadsförvaltningen ta ställning till dessa.*



2. I detaljplanen redovisas enbart en illustrationsskiss, detaljprojektering kommer i senare skede efter antagen detaljplan. Där kommer detta att studeras närmare. Detaljplanen reglerar inte typ av passage men både cykelpassage och övergångsställe möjliggörs inom användningen [GATA].

3. Cykeltrafiken i simuleringen baseras på de rörelsestudier/räkningar som genomförts och har räknats upp mer än motorfordonstrafiken. En känslighetsanalys har gjorts i efterhand med dubblade flöden, det vill säga långt över motsvarande för motorfordon. Känslighetsanalysen visade inte en sådan omfattande påverkan som motiverar en omskriven rapport för simuleringen.

4. Noterat.

5. Trafikutredningar har tagits fram med översiktsplanen som utgångspunkt, liksom hela planförslaget. Se vidare bemötande punkt 3.

6. Noterat. I planbeskrivningen redovisas de konsekvenser som ett genomförande av planen bedöms medföra.

7. Bedömning av konsekvenserna för gång och cykel framgår i planbeskrivningen. De åtgärder som planförslaget innebär för gång och cykel framgår genomgående i planbeskrivningen.

8. Enligt framtagen trafikanalys så framgår att föreslagen trafikstruktur kommer innebära en fortsatt god framkomlighet för biltrafiken. I planbeskrivningen och trafikanalysen beskrivs bedömd påverkan på omkringliggande gator.

#### Privatperson 1 (boende Mjölkudden)

Privatperson 1 är positiv till att Trekanten ska göras om men ifrågasätter att det omvandlas till ett torg. I yttrandet hänvisas till ett nedanstående aspekter som anses negativa med utformning av ett torg:

- kargt utan något att göra
- vind- och bullerutsatt
- förslag på uteservering i norr vilket inte är ett behagligt läge
- är platsen avsedd för konserter anses det som en felprioritering för en så attraktiv plats

I yttrandet efterfrågas fler byggnader/funktioner/konstverk på platsen för att bland annat tillskapa mer aktivitet, rumskänsla och buller/väderskydd.

*Kommentarer: Stadsbyggnadsförvaltningen tackar för lämnade synpunkter. I planbeskrivningen redovisas två olika utformningsinriktningar för torget (evenemang och park). Användningen TORG möjliggör bland annat för att kunna utforma platsen med en mer parklik karaktär och grönska. Den möjliggör även för att kunna skapa aktiviteter, rumsbildningar och väderskyddade platser inom torgytan. Detaljplanen reglerar inte den exakta utformning av torgytan utan det sker i vidare arbete med detaljprojektering.*

Planförslaget möjliggör även byggrätter för centrumverksamhet med syfte att tillskapa liv och rörelse till torget.

*Till planförslaget har en bullerutredning tagits fram som visar på att samtal går att bedrivas utan större ansträngning på hela mötesplatsen med undantag för områden nära vägarna samtidigt som det sker bilpassager. Föreslagna byggrätter kan då bidra till att fånga upp buller från vägen samtidigt som de skapar visuella skydd mot biltrafiken.*

#### Privatperson 2 (boende Skurholmen)

Privatperson 2 anser att det borde finnas andra alternativ till placering av fördelningsstation eller att den kan placeras under jord. Att ta stadens mest populära parkering i anspråk känns inte bra. Den är till stor nytta för besökare till centrum och inte minst på kvällstid till Norrbottensteatern och närliggande restauranger då parkeringshusen stänger kl 20 eller kl 22. Att köra ned i ett underjordiskt parkeringsdäck på kvällstid är inte lockande.

Privatperson 2 vill ha ett levande centrum lätt tillgängligt för handel och kultur. Ett centrum med affärer och restauranger som lockar besökare. För många utifrån kommande är bilen och parkeringsmöjligheter en nödvändighet.

Privatperson 2 menar att många som yttrande talat med inte har varit medvetna om att en ny detaljplan för Trekanten är på gång.

*Kommentarer: Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutade den 29 mars 2021 § 56 om planbesked för Trekanten parkering i syfte att pröva förutsättningarna för uppförandet av en teknisk anläggning (fördelningsstation) och att utveckla platsen till en mötesplats. De förstudier som har använts som underlag till detaljplanen är färdigställda sedan tidigare och har redovisats till politiken. Dessa ligger till grund för uppdraget om att genom en planprocess utreda förutsättningarna för bland annat en fördelningsstation inom planområdet.*

*I beslutet om planbesked anges:*

*”I samband med arbetet med detaljplan för del av Centrum, Bävern 1 har Luleå Energis behov av ny fördelningsstation i centrum uppmärksamrats. Lokalisering inom kvarteret Bävern 1 har prövats men bedöms vara mindre lämplig än lokalisering inom föreslaget planområde utifrån ett genomförandeperspektiv.”*

*Ur tekniska aspekter så finns det möjlighet att placera den nya stationen inom en viss radie från befintlig placering vilket har beaktats. Vid val av lokalisering har flertalet faktorer påverkat. Längs med Skeppsbrogatan finns de geotekniskt bästa förutsättningarna för en tung byggnad vilket har påverkat val av lokalisering inom planområdet. En annan faktor har varit de föroreningar som har påträffats inom delar av planområdet och att minimera behovet av saneringsåtgärder genom att placering av byggnaden. Delar av fördelningsstationen som avser transformatorer kan placeras helt eller delvis under mark. Huvuddelen av fördelningsstationen kräver ur både tekniska aspekter samt för drift och underhåll att de placeras i marknivå. Det handlar bland annat om att anläggningen måste vara tillgängliga för reparationsfordon och vid byte av delar. Delar av anläggningen kräver en höjd på cirka 9 meter som motsvarar cirka två våningar.*

Planförslaget innebär att antal parkeringar för bil kommer att kvarstå men omlokaliseras till ett underjordsgarage. Parkeringsmöjligheterna kommer därmed att finnas kvar. I gällande översiktsplan för Luleå kommun anges som ett utpekat mål att prioritera utrymme för gång-, cykel- och kollektivtrafik före gatuparkeringar för bilar i centrum, parkeringsplatser för bilar ska i första hand vara under marknivå och i parkeringshus.

I en detaljplan regleras inte öppettider för ett framtida parkeringsgarage men frågan tas med till senare skede. Den trafikutredning som har tagits fram som underlag till planförslaget visar på en fortsatt god framkomlighet för fordonstrafik även efter ett genomförande av planen. Detta är redovisat i planbeskrivningen. Sammantaget så gör kommunen gjort bedömningen att framkomlighet för bil samt möjligheterna till parkering inte medför någon stor påverkan vid ett genomförande av planförslaget.

Stadsbyggnadsförvaltningen har ställt ut detaljplanen under samråd enligt de rutiner som gäller vid utökat förfarande. Detaljplanen har visats för samråd under perioden 2022-11-29 till och med 2022-12-19. Kungörelse om samrådet annonserades i lokaltidningar samt på kommunens anslagstavla. Planhandlingarna har funnits tillgängliga på Luleå kommuns webbplats och på Stadsbyggnadsförvaltningens kontor. Samrådsmöte i form av öppet hus har skett på Kulturens hus den 7 december 2022. Utöver detta har detaljplanen publicerats på sociala medier och uppmärksammats i artiklar hos lokaltidningar.

### **Ställningstagande och förändringar:**

Med anledning av inkomna synpunkter görs följande förändringar:

- Höjdbestämmelse för den högre delen av byggrätt för fördelningsstationen har ändrats från nockhöjd till totalhöjd [h<sub>1</sub>]
- Höjdbestämmelse för centrumbyggnaden på torget har ändrats från en nockhöjd på 9 meter till en nockhöjd på 6 meter [h<sub>3</sub>]
- Planbeskrivningen har kompletterats med mål från översiktsplanen och målbild för Trekanten och Norra Hamn

## Kvarstående synpunkter

Följande skriftliga synpunkter har inte blivit tillgodosedda, dvs. har inte föranlett någon ändring i detaljplanen. Stadsbyggnadsförvaltningens motivering till varför synpunkt eller fråga inte har kunna tillgodoses framgår av kommentarer till respektive yttrande ovan.

- Byggrätter för fördelningsstation och centrumbyggnad på torget har inte flyttats.
- Den högre delen av byggrätt för fördelningsstation har inte flyttats mot Nygatan.
- Parkering föreslås fortsatt i underjordiskt parkeringsgarage under torg/parkytor
- Trafiksimulering har inte omarbetats

Stadsbyggnadsförvaltningen  
Avdelning stadsplanering 2023-11-29

Frida Lindberg  
Planchef

Madelene Rova  
Planarkitekt, Norconsult AB



Detaljplan för del av centrum,  
**del av Innerstaden 2:1**  
**Trekanten parkering**

Luleå kommun      Norrbottens län

## SAMRÅDSREDOGÖRELSE

### Bakgrund

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutade 2021-03-29 § 56 att ge stadsbyggnadsnämnden i uppdrag att upprätta förslag till ny detaljplan för del av centrum, del av Innerstaden 2:1, Trekanten parkering i syfte att pröva förutsättningarna för ny fördelningsstation på Trekanten och samtidigt utveckla platsen som allmän mötesplats.

Detaljplanen har inte föregåtts av något detaljplaneprogram.

### Hur samrådet bedrivits

#### Medborgardialog

Under arbetet med detaljplanen har en medborgardialog skett med huvudfrågan: "Vilka värden finns där som du anser kan utnyttjas i framtiden för att skapa framtidens mötesplats i Norra hamn". Synpunkterna samlades in med hjälp av en digital enkät som var möjlig att svara på från 20 juni 2022 till 28 februari 2023. Enkäten annonserades på Trekantens projekthemsida, på Luleå kommuns sociala medier och under en period även på plats på Trekanten med en skylt samt QR-kod som länkade till enkäten. Resultatet från medborgardialogen har sammanställts som en bilaga till samrådsredogörelsen, *Medborgardialog sammanställning*.

#### Samråd

Detaljplanen handläggs enligt plan- och bygglagens regler för så kallat utökat förfarande (se 5 kap. plan- och bygglagen). Ett utökat förfarande används då detaljplanen är av betydande intresse för allmänheten och i övrigt av stor betydelse. Det innebär att detaljplanen ska kungöras och samrådask under minst tre veckor. För att få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt och för att ge möjlighet

till insyn och påverkan ska samråd ske med myndigheter, sakägare och övriga berörda enligt 5 kap. 11 §, plan- och bygglagen.

Ett förslag till detaljplan har därför visats för samråd under perioden 2022-11-29 till och med 2022-12-19. Planhandlingarna har funnits tillgängliga på Luleå kommuns webbplats och på Stadsbyggnadsförvaltningens kontor. Planhandlingarna och information om samrådet har i detta fall sänts till länsstyrelsen, lantmäterimyndigheten och berörda fastighetsägare (se sändlista). Samrådsmöte i form av öppet hus har skett på Kulturens hus den 7 december 2022 mellan kl. 11.00 - 19.00.

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

Under samrådstiden inkom 14 skrivelser.

### **Skrivelser utan invändningar har inkommit från:**

- Trafikverket, 2022-12-19

### **Skrivelser med synpunkter och/eller frågor har inkommit från:**

- Länsstyrelsen, 2022-12-20
- Lantmäteriet, 2022-12-19
- Miljö- och stadsbyggnadsnämnden, 2022-12-22
- Räddningstjänsten, 2022-12-15
- Luleå Lokaltrafik, 2022-12-19
- Skanova, 2022-11-29
- Postnord, 2022-12-06
- Cykelfrämjandet, 2022-12-19
- Diös fastigheter, 2022-12-19
- Privatperson 1, 2022-11-30,
- Privatperson 2, 2022-12-02
- Privatperson 3, 2022-12-07
- Verksamhetsutövare Strutsen 14, 2022-12-19

Synpunkterna sammanfattas och kommenteras nedan.

### **Inkomna synpunkter med kommentarer**

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

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

## **Myndigheter**

Länsstyrelsen

### *Länsstyrelsens samlade bedömning*

Länsstyrelsen ser positivt på att kommunen i planförslaget säkerställer förutsättningar för att utveckla en strategisk plats för stadsrummet och skapa fler viktiga attraktiva allmänna platser, samtidigt som framkomligheten för en av stadens huvudtrafikleder i stort bibehålls.

### *Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning*

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att ett antagande av en detaljplan enligt förslaget inte kommer att prövas.

### *Motiv för bedömningen*

#### *Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10 §*

#### Hälsa och säkerhet, risk för olyckor, översvämning och erosion

Ur bullersynpunkt är det positivt med ett minskat trafikflöde vid de befintliga bostadsfasaderna då det leder till marginellt minskade ekvivalenta bullernivåer.

En flytt av fördelningsstationen från bostadsbyggnaden ut på torget får positiva konsekvenser för de boende då dessa utsätts i mindre grad för elektromagnetisk strålning. Att strålningen i stället påverkar en ny offentlig torgyta innebär att människor över lag utsätts av mindre doser strålning än i dagsläget då en torgvistelse sker under en begränsad tid till skillnad från en bostad. Trots detta behöver ändå eventuella risker och åtgärder med den nya lokaliseringen av fördelningsstationen bedömas och beskrivas utifrån den elektromagnetisk strålningen

#### Strandskydd

De särskilda skäl för upphävande av strandskyddet som angivits behöver kompletteras då dessa i planbeskrivningen ej är fulltäckande enligt Länsstyrelsen gällande vattenområdet W1 samt den mindre ytan för kvartersmark, Centrumändamål, närmast vattnet. Det behöver även framgå vilket/vilka särskilda skäl som avses prövas mot vilka ytor i planområdet och varför.

### *Råd enligt 2 kap. PBL*

#### Koppling till miljömålen

Länsstyrelsen anser att den fysiska planeringen utgör ett viktigt verktyg för att uppnå miljömålen. PBL (2010:900) är direkt knuten till miljöbalken, enligt 2 kap 2 §. Miljömålen ska enligt miljöbalkspropositionen (1997/98:45) vara vägledande vid tillämpningen av miljöbalken.

Länsstyrelsen anser därför att kommunen behöver komplettera planbeskrivningen med en översiktlig redovisning av miljömål på olika nivåer och planförslagets



förhållande till dessa.

### Klimatanpassning

Det är positivt att kommunen låtit göra en dagvattenutredning långt innan samrådsskedet för att detta ska kunna införlivas i planarbetet och att kommunen därmed tagit höjd för ökad nederbörd till följd av klimatförändringar.

För respektive delavrinningsområde föreslås lösningar för att hantera dagvattenflöden, vilket är positivt. Länsstyrelsen anser att planförslaget dock även behöver hantera utredningens förslag för delavrinningsområde 1 avseende omhändertagande av trafikföroreningar. I dagvattenutredning för området anges:

”...fördelaktigt om trafikdagvattnet från område 1 kunde genomgå någon slags rening före utsläpp till recipient.”

I planbeskrivningens avsnitt om dagvatten hänvisas till kommunens riktlinjer. Det korrekta bör vara Luleå kommuns dagvattenplan.

### Gestaltning av bebyggelse, grönområden och kommunikationsleder

Planförslaget bör kompletteras med ett särskilt kapitel som på ett fördjupat sätt behandlar gestaltningen av platsen. Länsstyrelsen anser att är angeläget att gestaltungsarbetet för den här specifika platsen görs parallellt med planarbetet.

### Social robusthet, tillgänglighet och användbarhet

Länsstyrelsen anser att frågan är på ett bra sätt hanterad i planförslaget. Det vore dock en fördel om effekterna för kvinnor och män samt flickor och pojkar utreds och bedöms var för sig, i syfte att inte missa viktiga aspekter i utformningen av nya allmänna platser.

### Trafikfrågor

Länsstyrelsen hade gärna sett att det säkerställs att utformningen av platsen inte försvårar eller omöjliggör en framtida större förändring av berörda trafikhuvudleder där exempelvis biltunnlar i olika riktningar samt andra lösningar kan bli aktuella.

Länsstyrelsen har inte några större synpunkter angående själva trafikutredningen. Av de studerade alternativen delar Länsstyrelsens kommunens bedömning att det mest logiska och bästa alternativet valts. Det mest positiva i planförslaget är att gående och cyklister får en bättre plats i stadsrummet samt att tillgängligheten i området för dessa gynnas kraftigt och det skapas en mycket mer attraktiv plats, bland annat tack vare detta. Ser man till tillgängligheten för fordonstrafiken verkar heller inte planförslaget påverka denna i någon större utsträckning enligt trafikutredningen.

*Kommentar: Planbeskrivningen har kompletterats med en beskrivning och bedömning av påverkan med hänsyn till strålning.*

*Planbeskrivningen har förtydligats och kompletterats utifrån synpunkterna om strand-skydd och miljömål.*

*Markanvändningar som möjliggörs genom planen kommer i sin helhet innebära mindre föroreningar än idag då bland annat en markförlagd parkering föreslås ersättas med torg i marknivå. Inom ytor för allmän platsmark finns möjlighet att lokalisera eventuella reningsanläggningar. De beräkningar som utförts i dagvattenutredningen visar att MKN inte kommer att påverkas negativt vid ett genomförande av planen.*

*Planbeskrivningen ändras från riktlinjer till dagvattenplan.*

*Efter samråd har Luleå Energi anlitat en arkitekt och samarbetat med Luleå kommun för att ta fram ett gestaltungs-förslag för fördelningsstationen. Planbeskrivningen har kompletterats med en övergripande gestaltungs-sidé för fördelningsstationen.*

*Stadsbyggnadsförvaltningen anser likt Länsstyrelsen att social robusthet, tillgänglighet och använbarhet är tillräckligt hanterad i planförslaget. Ingen förändring av planförslaget har gjorts med hänsyn till synpunkten.*

*Stadsbyggnadsförvaltningen noterar synpunkten angående trafikfrågor. Planförslaget lämnar en viss flexibilitet för eventuella förändringar i trafikstrukturen. Föreslagen lösning är dock den inriktning som bedöms vara mest lämplig utifrån de scenarion som har studerats inom arbetet med detaljplanen. Illustrationen visar två körfält i södergående riktning längs Bodenvägen då planen möjliggör för den lösningen.*

#### **Trafikverket**

Trafikverket har inga synpunkter på planförslaget.

*Kommentar: Stadsbyggnadsförvaltningen noterar yttrandet.*

#### **Lantmäteriet**

Lantmäteriet framför att planbeskrivningen anger att markanvisningsavtal ska upprättas att inget ytterligare redovisar kring innehållet. Om avsikten är att genomföra markanvisningar och/eller teckna exploateringsavtal ska kommunen enligt 4 kap. 33 § 3 st. 2 men. PBL redovisa avtalens huvudsakliga innehåll liksom konsekvenserna av att planen helt eller delvis genomförs med stöd av ett eller flera sådana avtal i planbeskrivningen. Detta ska enligt 5 kap. 13 § PBL göras redan i samrådsskedet.

Lantmäteriet framför även att planen skulle kunna förbättras genom att redovisa vilka föreskrifter och allmänna råd som tillämpas, genom att tona ner grundkartan för att inte dölja linjer på plankartan samt tydliggörande kring upphävande av gällande planer, exempelvis genom skrivelsen "Om föreslagen detaljplan antas och får laga kraft upphör tidigare detaljplan att gälla inom planområdet, men fortsätter att gälla som tidigare utanför det nu aktuella planområdet."

*Kommentarer: Förhandling av markanvisningsavtal kommer att påbörjas efter antagande av detaljplanen. Planbeskrivningen har kompletterats med information kring markanvisningsavtal enligt synpunkt. Planbeskrivningen har även kompletterats med föreslagen skrivning avseende upphävande av gällande planer.*

## **Kommunala förvaltningar och bolag**

### **Miljö- och byggnadsnämnden**

Anser att det bör finnas ytterligare ett område med reglering av bygg rätt med användning Centrum inom området för Park istället för byggnad1. MBF anser inte att de kan inrymmas inom användningen Park.

Det framgår i VISS att klassning av Inre Lulefjärden delvis har utförts på ett svagt underlag vilket gör att det finns brister i kunskapsunderlaget kopplat till MKN för området. Vid bedömning av den kemiska statusen för Inre Lulefjärden så finns det förhöjda halter för prioriterade ämnen. Vid planläggning av området bör analyser göras för att få bättre kunskapsunderlag kring recipientens status för att utifrån det i planeringen ta hänsyn och reglera så att avrinning, dagvattenhantering och reningsanläggningar kan hjälpa till att förbättra och upprätthålla MKN i området.

Vid bedömning och eventuell sanering av föroreningar krävs ökad kunskap av föroreningarnas utbredning och risker vid både byggnader och sanering då dessa ämnen är utpekade i VISS som anledning till att recipient inte uppnår god kemisk status. Utifrån förbättrade utredningar för området kan förslag på lösningar presenteras som inte försämrar den ekologiska och/eller den kemiska statusen. Utredningen behöver också beskriva hur miljö kvalitetsnormen kan påverkas i byggfasen och på länge sikt när exploateringen är genomförd. Vi bedömer att kunskapsunderlaget om PFAS ämnens eventuella påverkan på recipient vid byggnader och sanering kan behöva ses över då sådana ämnen setts i grundvattnet. Det kan bli aktuellt med sänkningar avseende riktvärden för dessa ämnen framöver.

Som beskrivs ovan krävs förbättrad kunskap för att kunna ta ställning till vilka eventuella åtgärder som krävs för en fungerande dagvattenhantering. I det arbetet kan med fördel utredas om det skulle kunna krävas reningsanläggningar för trafikdagvattnet. Området ansluter till vägar med hög trafikbelastning vilket kan behöva hanteras med reningsanläggningar.

Anser att framkomligheten vid Trekanten behöver ses över.

*Kommentar: Användningen PARK har i delar av planen ändrats till TORG som genom egenskapsbestämmelse inrymmer bebyggelse inom allmän platsmark.*

*Avrinningsområde för Inre Stadsfjärden är stort och planområdet utgör endast en del av ytan. Därför anser Stadsbyggnadsförvaltningen att en recipientutredning som avser hela avrinningsområdet bör göras inom ramarna för kommunens dagvattenplan (alternativt i arbete med lokala åtgärdsprogram) och att man i det arbetet även behöver göra*

*fler provtagningar för att kunna göra säkrare bedömningar av olika ämnens mängder och koncentrationer.*

*Markanvändningar som möjliggörs genom planen kommer i sin helhet innebära mindre föroreningar än idag då bland annat en markförlagd parkering föreslås ersättas med torg och sanering av förorenade områden kommer ske. Inom ytor för allmän platsmark finns möjlighet att lokalisera eventuella reningsanläggningar. De beräkningar som utförts i dagvattenutredningen visar att MKN inte kommer att påverkas negativt vid ett genomförande av planen. Inga förändringar har med hänsyn till detta därmed skett i planförslaget.*

*En trafikutredning med simulering av olika trafiklösningar med tillhörande bilagor har tagits fram för planförslaget. Till granskning har simuleringen kompletterats med ett alternativ där Bodenvägen har två körfält i södergående riktning. En sammanfattning av trafikutredningen och konsekvenser av föreslagen trafiklösning redovisas i planbeskrivningen. Sammantaget bedöms ett genomförande av planen säkerställa en god framkomlighet för biltrafiken och andra trafikanter.*

#### **Luleå Lokaltrafik**

Luleå Lokaltrafik bedömer att det vid varje beslut som rör förändringar inom eller i direkt anslutning till kollektivtrafiken behöver beaktas särskilt så att översiktsplanen intuitioner omhändertas. Åtgärder i form av förändringar som har påverkan på starka kollektivtrafikstråk medför stora och betydelsefulla effekter avseende resande- och kostnadsförändringar för kollektivtrafiken, då det berör hundratals bussar och tusentals resenärer dagligen. Det i sin tur kommer att leda till följd effekter för all trafik i Luleå, då det saknas egna trafiksystem för endast kollektivtrafik.

Generellt bedöms inte kollektivtrafiken vara lika analyserad och utförligt beskriven i jämförelse mot andra trafikslag utan bedöms endast vara generellt beskriven. Sammantaget visar trafikberäkningarna att restiden procentuellt ökar mer för kollektivtrafiken jämfört med biltrafiken vid samtliga alternativa förändringar. Översiktsplanens intention är att kollektivtrafiken ska prioriteras före biltrafik, vilket inte kan utläsas i detaljplanen.

Luleå Lokaltrafik har ställer en rad frågor kring hur detaljplanen har omhändertagit risker och möjligheter för kollektivtrafiken avseende bland annat framtida prioriteringar av kollektivtrafik och överflyttning av biltrafik till Smedjegatan samt förändrat resebeteende kopplat till ändrade restider och påverkan på antalet resenärer som reser genom planområdet fördelat på trafikslag.

Bolaget undrar om trafiksimuleringen har tagit hänsyn till bland annat utökning av kollektivtrafiken, om framkomlighet för kollektivtrafiken är bedömd på samma grunder som fordonstrafiken, ändrad utformning på gator, att gång- och cykeltrafikanter rör sig över Namnlösa gatan från det föreslagna torget utanför angivna passager.

Bolaget undrar om de framtagna trafikräkningar från 2021 kan innebära en viss

pandemipåverkan som inte är ett normalläge.

Tunnelösningen som bedöms vara den bästa ur flera perspektiv kopplat mot samtliga intuitioner i Vision Luleå 2040 och översiktsplanen avfärdas på grund av höga kostnader och tveksam genomförbarhet. I bilagorna eller i detaljplanen finns det ej att utläsa vad dessa poster innehåller och hur det har viktats utifrån Vision Luleå 2040 samt gällande översiktsplan.

*Kommentar: Framtagen trafiksimulering har kompletterats med en utvecklad analys med beskrivning av påverkan på kollektivtrafiken. Simuleringen har kompletterats med ett alternativ där Bodenvägen har två körfält i södergående riktning. Även de antagande som simuleringen utgår från har förtydligats. Detta har sammanfattats i planbeskrivningen.*

*Trafiksimuleringen har utgått från dagens kollektivtrafik. Detta eftersom det inte finns någon information om eventuella förändringar av kollektivtrafiken till 2040. Det skulle därför medföra flera antagande och osäkerheter att prognostisera antalet bussar samt ändringar i tidtabeller och ruttor. Det har därför bedömts rimligt och tillräckligt att ansätta dagens kollektivtrafik även för prognosåret i detta projekt.*

*Utformningsprincipen med tunnelloösning för genomfartstrafiken, får goda betyg i utvärderingen. En tunnelloösning av denna storlek är förenad med mycket omfattande och kostnadsdrivande arbeten i centrala Luleå. Tunneln för genomfartstrafik skulle i sådant fall ansluta till ett underjordiskt parkeringsgarage, vilket är utmanande utformningsmässigt. Allra störst utmaning bedöms dock vara gestaltningen av tunnelmynningen i tunnelns västra del, nära korsningen Skeppsbrogatan-Rådstugatan. Platsens förutsättningar försvårar lösningen utifrån rampernas vertikalgeometri, och sammanvävning av körfälten kan bli svåra eller omöjliga att få till på godtagbart vis. Med tanke på utmaningarna är det svårt att ställa detta som ett realistiskt alternativ i jämförelse med föreslagen trafiklösning.*

## Räddningstjänsten

Räddningstjänsten ska ha möjlighet att köra in, och ha uppställningsplats för räddningstjänstens stegbil, utmed befintliga byggnadsfasader på fastighet Strutsen 14 som vetter mot aktuellt planområde (dvs. där befintliga körmöjligheter finns på Skeppsbrogatan). Detta då alternativ utrymning med hjälp av räddningstjänstens stegbil kan bli aktuell ifrån lägenheter i fastighetens högdelar samt brandsläckning på tak ska kunna genomföras.

Räddningsväg och uppställningsplats ska utformas vad avser exempelvis fri höjd, bredd, svängradie och bärighet så att räddningstjänstens större fordon kan ta sig fram.

*Kommentarer: Plankartan säkerställer en bredd på cirka 21 meter mellan nya byggrätter och kv. Strutsen där bland annat angöring för transporter och räddningsfordon ska inrymmas. Illustrationen visar enbart exempel på bland annat möblering av utemiljön. Vid detaljprojekteringen kommer tillräcklig yta för fordon att säkerställas vid slutgiltigt val och utformning av gatuutrymmet. Kommen anser att bredden på cirka 21 meter är tillräcklig för en god framkomlighet och uppställning för räddningstjänstens fordon.*

## Övriga

### Skanova

Skanova framför att de så långt som möjligt önskar att behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge och att eventuell flytt bekostas av den som initierar åtgärden.

*Kommentarer: Ledningar inom planområdet styrs av det generella markavtalet med Luleå kommun. Undanflyttningsåtgärder inom det som idag är allmän platsmark ska enligt det generella markavtalet bekostas av ledningsägaren. Befintliga ledningar kommer dock att bibehållas i nuvarande sträckning så långt det är möjligt.*

### Postnord

Postnord framför synpunkter om utformning och placering av postmottagning vid nybyggnation av verksamhetsområden.

*Kommentarer: Utformning och placering av postmottagningen hanteras inte inom ramen för detaljplanarbetet.*

### Cykelfrämjandet

Synpunkterna handlar om ny Cykelplan, avsaknaden av information i kartbilder, förhållande till nytt regelverk där vägbredden ska anpassas till vägens referenshastighet, arbetsprocess för gatuutformning (VGU-guiden - Utformningsprocess), källa för trafikprognos samt vilka trafikmängder som har använts vid trafiksimuleringar och för cykelparkeringar. Cykelfrämjandet ifrågasätter slutsatsen som gjorts i planbeskrivningen och trafikutredningen.

*Kommentar: I beslutat planuppdrag för aktuell detaljplan anges att "i vidare arbete ska inriktningen vara att Smedjegatan är öppen för mer än enbart bussar samt att fortsatt god tillgång till parkeringsplatser och möjlighet till genomfartstrafik i centrum ska finnas". Trafikutredningar har därför haft som utgångspunkt från den politiska inriktningen att utreda effekterna för fordonstrafiken av planförslaget. Övriga trafikslag såsom kollektivtrafik och cykel har även tagits med och analyserats hur de påverkas av olika scenarion.*

*Framtagen trafiksimulering har kompletterats till granskning. Bland annat har de antagande som simuleringen utgår från har förtydligats. Detta har sammanfattats i planbeskrivningen.*

*I trafikutredningen har en känslighetsanalys där olika mängder av framtida cykelflöden har prövats. Även vid en fördubbling jämfört med dagens uppmätta flöden så kunde ingen tydlig skillnad i framkomlighet för varken cykeltrafiken eller övrig trafik ses.*

*Trafiksimuleringen har utrett ett alternativ med ett körfält i norrgående riktning på Bodenvägen och delvis två körfält i södergående riktning från cirkulationen. Simuleringen har kompletterats med ett alternativ där Bodenvägen har två körfält i södergående riktning. Till gransknings har illustrationerna justerats med att Bodenvägen föreslås med två körfält i södergående riktning och ett körfält i norrgående riktning.*

Den process som Cykelfrämjandet hänvisar till i yttrandet vid utformning av gatumiljöer är ett rimligt arbetssätt när det kommer till "rena" trafikmiljöer. I det här fallet så är omvandlingen av stora ytor för motorfordonstrafik (inkl. parkering) till ytor tänkta för aktiva trafikanters rörelse och ökad attraktivitet att vistas på platsen svåra att passa in i det mer "ingenjörsmässiga" arbetssättet med gaturumsmodeller. Analyser kring de olika trafikslagens behov avseende bland annat ytbehov och övergripande utformning har dock skett under arbetet med detaljplanen och har inarbetats i planförslaget.

Illustrationer är i första hand gjord för en övergripande skala. Att från den tolka det som detaljutformningen, som normalt görs i detaljprojektering, är därför inte syftet med en illustration. Till granskning har illustrationerna bearbetats och kompletterats, dessa redovisas i planbeskrivningen. Illustrationerna redovisar ambitionen för hur korsningspunkterna ska lösas. Detaljplanen är på en mer övergripande nivå och detaljfrågor tas beslut om i detaljprojektering. På plankartan säkerställs dock utrymme för att möjliggöra respektive föreslagen markanvändning. Vi är tacksamma för de synpunkter på detaljerna som ni har lämnat och kommer att ta med dem som underlag i vidare arbete.

Den befintliga signalregleringen vid korsning Nygatan-Skeppsbrogatan-Namnlösa gatan är till största delen där för att reglera trafiken så att möjlighet finns att komma in/ut från markparkeringen på Trekanten. Genom införandet av underjordiskt garage avlastas systemet, framför allt Namnlösa gatan, och trafiken flyttas ut. Detta får till följd att trafiksignalen vid Nygatan-Namnlösa gatan blir överflödigt och kan ersättas av väjningsplikt. Trafiksimuleringen har inte visat några framkomlighetsproblem kopplat till den nya utformningen.

Antalet parkeringsplatser för cykel är uppskattade ifrån kommunens parkeringsnorm. I normen beräknas antalet parkeringsplatser utifrån hur mycket man bygger på varje ny fastighet. I detaljplaneskedet görs en uppskattning av hur många parkeringsplatser det rör sig om totalt för hela området. I bygglovsskedet studeras antalet anställda och företags faktiska behov. Behovet av cykelparkeringar på allmän platsmark inom planområdet är inte detaljstuderat och påverkas även att tillgången på allmänna cykelparkeringar i närområdet. Vädskyddade samt oskyddade cykelparkeringar inryms inom användningen TORG vilket anges i planbeskrivningen. Det finns inget som begränsar att cykelparkering också kan ske i parkeringsgarage under torget. Vid detaljprojektering och vidare gestaltungsarbete för torget och parkeringsgaraget ska frågan utredas närmare. Torgets flexibilitet och detaljplanens reglering av TORG ger förutsättningar för kommunen att anpassa antalet cykelparkeringsplatser utifrån behovet över tid.

Skeppsbrogatan framför Strand galleria avses inte att utformas med en separat cykelbana (fråga 2 i yttrandet). I planbeskrivningen har formuleringen "gånggata" tagits bort och ersatts med "yta som avses möbleras och utformas för att tillgängligheten för främst gångtrafikanter ska vara hög".

#### Planbeskrivningen

Planbeskrivningen anger felaktigt en befintlig hastighetsbegränsning på 30 km/h på Namnlösa gatan. Detta är justerat till 40 km/h.

Planbeskrivningen sid 30 har formuleringen "ska väja mot" justerats till "ska ta hänsyn

till”.

PB sid 33 har formuleringen ”Höga biltrafikmängder med flerfiliga körbanor och smala refuger försämrar de oskyddades framkomlighet och trafiksäkerhet vid passage av gatorna.” justerats och beskrivningen av refuger har tagits bort.

Planbeskrivning sid 34, figur 26 - I trafikutredningar är eftermiddagens maxtimme vald i analys då det totala trycket från alla trafikslag bedömts som högre. För cykel är maxtimme under morgonen. Fordonstrafikräkningar är delvis utförda i början på september 2021 och kompletterande trafikräkning finns från ordinarie trafikmätning som utförts v.39 samma år. Cykelräkningen är utförd i slutet av augusti och september 2021. Den digitala cykelbarometern har varit ur funktion och har inte redovisat tillförlitliga räkningar. Uppgifterna har därför inte kunnat användas som underlag vid analysen.

I planbeskrivningen har formuleringen ”oskyddade trafikanter” genomgående justerats till ”aktiva trafikanter”, där även cyklister innefattas.

### Trafikutredning

Konsulten (Tyréns) har i trafikutredningen använt sig av ”Heat maps” och restidsdiagram för att beskriva ett skeende. Både kommunen och konsulten ser att detta sätt på ett rimligt sätt beskriver komplexiteten på ett överskådligt sätt. Denna funktion är relativt ny i det simuleringsverktyg som använts och den interna handboken som hänvisas till i yttrandet är inte allmän handling som kommunen kan utgå ifrån i sina upphandlingar.

### Diös fastigheter

Diös fastigheter ställer sig negativa till föreslagen placering av fördelningsstation på platsen. I yttrandet lyfts frågor om gestaltning och påverkan (skuggning, sikt, strålning, dagsljusinsläpp) från fördelningsstationen. Diös anser att byggnaden på tre våningar är för hög och vill veta motiv till val av lokalisering och utformning. De undrar även vem som bekostar eventuella åtgärder vid en negativ påverkan på den befintliga byggnaden (Strutsen). Diös framför att med hänsyn till att fördelningsstationen behöver uppföras snarast måste val av lokalisering ske med hänsyn till minst risk för överklagan.

När det kommer till, till- och utfart från Strutsen 14 (Strand Galleria) för varor och avfall så är det viktigt att det säkerställs även i framtiden.

Placeringen av byggrätten för centrumverksamhet, vid kajen, bör ses över. Denna byggnad hindrar siktlinjen från Nygatan mot havet och hindrar möjligheterna till vattenkontakt i centrum.

I dokumentet är illustrationerna skymda av mycket grönska vilket gör att det svårt att bilda sig en uppfattning över hur byggnationerna kommer att påverka intilliggande fastigheter och verksamheter.

Viktigt att dagvattenhanteringen noggrant studeras/hanteras för att eliminera eventuella risker för att vatten rinner in i kv Strutsen byggnad i det läge när marknivåerna justeras inom planområdet.



Hur säkerställs det ekonomiskt och genomförandemässigt att det anläggs ett undergrävt garage, tillskapas en attraktiv torgyta på Trekanten samt en centrumbyggnad i anslutning till transformatorstationen? Hur ser tidplanen ut för ett genomförande av planen och vem ansvarar för att dessa genomförs?

Har man utrett möjligheterna att ta sig ner till ett undergrävt garage via Kulturhusets befintliga garage jmf med nedfart från Bodenvägen?

För att säkerställa ett levande centrum och stadskärna så måste alla transportmedel kunna samsas (bil, buss, cykel mm) och i Luleå med omnejd så är bilen fortfarande ett väldigt viktigt transportmedel. Om vi gör det för svårt att ta bilen in till centrum och sedan hitta en parkeringsplats så innebär det att vi kommer se ett klart minskat flöde av människor i centrum.

Vidare så saknar vi även konsekvensanalys där det framgår vilken påverkan det blir på övriga gator och flöden när man avser att stänga Namnlösa gatan och leda om den trafiken framför Strand samt att stänga Smedjegatan för biltrafik. Som vi tolkar förstudien så är detta något som ska genomföras i samband med en flytt av transformatorstationen. Att ta sig till de centralt belägna parkeringshusen Smedjan och Karpen bli avsevärt mycket svårare vid en stängning av Smedjegatan exempelvis. Hur blir belastningen av Kungsgatan och Varvsleden och hur påverkas närliggande miljö där? Detta är något vi tidigare framfört i samband med översiktsplanen för centrum utan att få någon återkoppling. Luleå kommun nämner att man har flera olika scenarier över hur trafiksituationen kan lösas men inga alternativ har heller här presenterats.

Vilken påverkan av trafikbuller samt koldioxidutsläpp kommer den nya vägdragning innebära för befintlig restaurang i Strutsen, befintliga bostädernas inomhusmiljö samt utemiljö på terrassytan?

Vad är viktigast, att göra en park/torg av Trekanten vs möjliggöra för strömförsörjning i Luleå?

Vilka projekt kan få "stryka på foten" om kommunen väljer att göra denna investering vs andra investeringar i staden?

*Kommentar:*

#### Utformning och gestaltning

*Livslängden för den befintliga fördelningsstationen har passerat och behöver därför ersättas så snart som möjligt. För att öka driftsäkerheten och säkra den långsiktiga elförsörjningen för centrumhalvön behöver den planerade fördelningsstationen att bli större än befintlig. Den inryms därför inte inom nuvarande placering i kv Strutsen. Ur tekniska aspekter så finns det möjlighet att placera den nya stationen inom en viss radie från befintlig placering vilket har beaktats. Vid val av lokalisering har flertalet faktorer påverkat. Längs med Skeppsbrogatan finns de geotekniskt bästa förutsättningarna för en tung byggnad vilket har påverkat val av lokalisering inom planområdet. En annan faktor har varit de föreningarna som har påträffats inom delar av planområdet och att minimera behovet av saneringsåtgärder genom att placering av byggnaden.*

Fördelningsstationen föreslås uppföras fristående och inte integrerad i samma byggnad som bostäder eller andra verksamheter med hänsyn till bland annat risker för strålning och störning från buller.

Delar av fördelningsstationen som avser transformatorer kan placeras helt eller delvis under mark. Huvuddelen av fördelningsstationen kräver ur både tekniska aspekter samt för drift och underhåll att de placeras i marknivå. Det handlar bland annat om att anläggningen måste vara tillgängliga för reparationsfordon och vid byte av delar. Delar av anläggning kräver en höjd på cirka 9 meter som motsvarar cirka två våningar. Plankartan har kompletterats med en precisering av volymen för fördelningsstationen där delar av byggrätten regleras med en högsta nockhöjd på 6 meter.

Efter samråd har Luleå Energi anlitat en arkitekt och samarbetat med Luleå kommun för att ta fram ett gestaltungsförslag för fördelningsstationen. Planbeskrivningen har kompletterats med material från gestaltungsarbetet.

Placering av byggrätt för centrumändamål längs kajkanten har flyttats norrut för att inte påverka siktlinjen från Nygatan. Syftet med byggrätten är att tillföra både kajstråket och torget en ny målpunkt som ökar tillgängligheten till vattnet och bidrar till att skapa ett mer levande kajstråk.

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutade den 29 mars 2021 § 56 om planbesked för Trekanten parkering i syfte att pröva förutsättningarna för uppförandet av en teknisk anläggning (fördelningsstation) och att utveckla platsen till en mötesplats. De förstudier som har används som underlag till detaljplanen är färdigställda sedan tidigare och har redovisats till politiken. Dessa ligger till grund för uppdraget om att genom en planprocess utreda förutsättningarna för bland annat en fördelningsstation inom planområdet.

I beslutet om planbesked anges:

”I samband med arbetet med detaljplan för del av Centrum, Bävern 1 har Luleå Energis behov av ny fördelningsstation i centrum uppmärksamrats. Lokalisering inom kvarteret Bävern 1 har prövats men bedöms vara mindre lämplig än lokalisering inom föreslaget planområde utifrån ett genomförandeperspektiv.”

#### Dagsljus, buller, strålning etc

En solstudie har tagits fram för planförslaget och redovisas i planbeskrivningen. Där framgår att nya byggrätter inte kommer att medföra någon skuggpåverkan för kv Strutsen. Då nya byggnader föreslås på ett avstånd om cirka 21 meter från kv Strutsen så bedöms inte inläpp av dagsljus påverkas att det innebär en betydande olägenhet. På plankartan regleras att centrumbyggnaden och delar av fördelningsstationen får uppföras med en högsta nockhöjd på 9 meter. Till granskning har plankartan kompletterats med begränsning att delar av byggrätten för fördelningsstationen får uppföras med en högsta nockhöjd på 6 meter.

Namnlösa gatan kommer att ligga kvar i samma sträckning med enbart något justerade linjedragningen och medför därmed inga ökade utsläpp för kv Strutsen. Genom att omlokalisera parkeringsytan minskar andel biltrafik framför kv Strutsen det innebär att även trafikbullerpåverkan minskar. Detta redovisas i planbeskrivningen och den bilagda

trafikbullenutredningen.

Störningar från en specifik verksamhet, som exempelvis att riktvärden för buller uppfylls, ansvarar verksamhetsutövaren för.

Planbeskrivningen har kompletterats med en beskrivning och bedömning av påverkan med hänsyn till strålning. För boende och verksamhetsutövare inom Strutsen 14 kommer risken för påverkan från strålning att försvinna när fördelningsstationen inte längre är belägen i byggnaden.

#### Trafik och parkering

Planförslaget innebär att antal parkeringar för bil kommer att kvarstå men omlokaliseras till ett underjordsgarage. I gällande översiktsplan för Luleå kommun anges som en av principerna att bilparkering för boende och arbetande i centrum så långt som möjligt ska förläggas under mark.

Dialog har skett med fastighetsförvaltare av Kulturens hus. Vid byggnation av Kulturens hus förbereddes inte för någon lösning med undergrävt garage till Trekanten parkering. På grund av de stora ingreppen som skulle krävas i befintlig byggnad samt på Smedjegatan har alternativet förkastats.

Den trafikutredning som har tagits fram som underlag till planförslaget visar på en fortsatt god framkomlighet för fordonstrafik även efter ett genomförande av planen. Detta är redovisat i planbeskrivningen.

#### Dagvatten

En dagvattenutredning som redovisar principiellt förslag på dagvattenhantering har tagits fram för detaljplanen. Där framgår att det finns möjligheter att kunna hantera dagvatten och skyfall utan negativ påverkan på kv Strutsen. Vid detaljprojektering kommer marknivåerna att studeras ännu närmare för att säkerställa detta. I planbeskrivningen redovisas illustrationer med en översiktlig höjdsättning av området.

#### Illustrationer

Plankartan säkerställer en bredd på cirka 21 meter mellan nya byggrätter och kv. Strutsen där bland annat angöring för transporter och räddningsfordon ska inrymmas. Illustrationen visar enbart exempel på placering av bland annat odlingsbäddar. Vid detaljprojekteringen kommer tillräcklig yta för fordon att säkerställas.

Illustrationer i planbeskrivningen har bearbetats och kompletterats till granskning.

#### Genomförande

Detaljplanen möjliggör för föreslagna åtgärder och säkerställer inte när och om de genomförs. Planområdet planeras att genomföras med en etappvis utbyggnad där en första etapp avser byggnation av fördelningsstationen när planen har fått laga kraft. Efter detta planeras för uppförande av ny pumpstation. I senare etapper planeras ombyggnad av gator och vägar samt anläggande av parkeringsgarage. I nästa skede kommer en detaljerad genomförandeplan att tas fram för etappindelningar och utförande.

Kvartersmark för centrumändamål är avsedd att säljas genom markanvisning. Dessa

*byggrätter innebär därmed en intäkt för Luleå kommun. Detta framgår i planbeskrivningen. De åtgärder som utförs inom allmän platsmark bekostas av Luleå kommun om ingen annan överenskommelse upprättas med en byggherre eller fastighetsägare. I dagsläget finns budgeterade kostnader för anläggande av ett parkeringsgarage. För övriga åtgärder finns i dagsläget ingen beslutad investeringsbudget. Fördelningsstationens placering på platsen innebär dock att arbetet med att omvandla Trekanten till en mötesplats påskyndas.*

#### Privatperson 1

I yttrandet framförs att parkeringsgarage under mark istället för inom planområdet bör placeras på gamla brandstationstomten. Detta för att få mindre störningar då befintliga parkeringar på Trekanten kan finnas kvar under byggtiden, samt för att få en billigare lösning.

*Kommentarer: Stadsbyggnadsförvaltningen tackar för inlämnat förslag. Tiden för genomförande av en ny fördelningsstation är av stor vikt. Att uppföra fördelningsstationen på gamla brandstationstomten (Bävern) skulle innebära en stor tidsförskjutning för en potentiell ny anläggning. Att placera fördelningsstation på Trekanten medför lägre kostnader i jämförelse mot gamla brandstationstomten. Detta på grund av de kortare ledningsdragningarna som utgår från befintlig fördelningsstation i Strand galleria. Detaljplanearbetet för Bävern har påbörjats. Delar av marken ska markanvisas och planarbete ska efter markanvisningstävling fortlöpa. Det är i dagsläget inte fastställt något förslag på utformning av området. Det finns dock planer att bygga ett allmänt parkeringsgarage även på denna fastighet.*

*I beslutet om planuppdrag för aktuell detaljplan anges att hantering av befintlig parkering i området och samtidigt möjliggöra en attraktiv mötesplats och fördelningsstation särskilt ska utredas. Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att planförslaget uppfyller det kravet och att de störningar som kan uppstå är acceptabla och kan hanteras.*

#### Privatperson 2

Yttrande är positiv till planförslaget. I yttrandet lämnas förslag på att istället bygga ett våningsplan över befintlig parkering hela vägen ner till vattnet med en läktare ner mot bryggan. Promenadstråket med brygga föreslås förlängas längs Mjölkuddsbanken och utvecklas för att fiskar ska trivas.

*Kommentarer: Stadsbyggnadsförvaltningen tackar för inlämnat förslag.*

*Stadsbyggnadsförvaltningen tackar för inlämnat förslag. I arbetet med att ta fram ett planförslag har ett antal alternativ på utformning och trafiklösning för området studerats.*

*Detaljplaneområdet omfattas av flera olika styrande dokument och strategier som är vägledande i arbetet med avvägningar och bedömning av lämplig utformning av planområdet. Bland annat ligger Luleå kommuns översiktsplan och förstudierapport för Trekanten som grund för förslaget till detaljplan. Några av rekommendationerna är att bottenvåningar i centrala lägen och viktiga huvudstråk ska ha verksamhetslokaler för att ge liv till gatan. En annan rekommendation är att parkeringsplatser i första hand ska förläggas under marknivå eller i parkeringshus. Detta för att bland annat medverka till*

*hållbara transporter som cykel och kollektivtrafik. Att bygga över befintlig parkering med ett våningsplan medför att flertalet rekommendationer och mål för platsen inte uppnås.*

### Privatperson 3

Yttrande är positiv till planförslaget. I yttrandet föreslås att anlägga en tunnel eller bro för gång- och cykeltrafik för passage av Namnlösa gatan. Detta för att öka säkerheten för oskyddade trafikanter och öka framkomligheten för fordonstrafiken.

*Kommentarer: Stadsbyggnadsförvaltningen tackar för inlämnade förslag. Platsens förutsättningar visar dock på utmaningar vad gäller byggbarheten för både alternativen. Utmaningarna gäller bland annat att säkerställa att det inte blir för brant lutning i tunnel/bro, säkerställa tillgänglighet under bro för fordon över personbilshöjd, anslutning till gång- och cykelvägar på marknivå osv.*

*Planförslaget innebär att Namnlösa gatan minskas ner till ett körfält, Trekanten parkering flyttas ner under jord och Bodenvägen minskas ner till ett körfält i norrgående riktning. Genom att parkeringsplatserna flyttas från marknivå förväntas trafikflödet längs Namnlösa gatan minska genom att den trafikrörelse som idag går till Trekantens parkerings försvinner tidigare i trafiksystemet via ramp längs Bodenvägen. Med denna utformningen ökar tryggheten genom att bilister i större utsträckning görs medvetna om att de är i en miljö där oskyddade trafikanter vistas i stor utsträckning. Med hänsyn till dessa förändringar bedömer stadsbyggnadsförvaltningen att säkerheten för oskyddade trafikanten över Namnlösa gatan ska öka, men att det fortfarande ska vara god framkomlighet för biltrafiken. Föreslagen utformning har analyserats i en trafiksimulering som har kompletterats till granskning.*

### Verksamhetsutövare Strutsen 14

Verksamhetsutövare i Strand galleri bedriver restaurangen med balkong mot Norra hamn. Verksamhetsutövaren anser att föreslagen placering av huskropp E<sub>1</sub> skulle det skymma deras utsikt väsentligt, vilket i sin tur leda till ekonomisk skada.

De vill se en omplacering eller en byggnad som inte skymmer deras utsikt.

*Kommentar: Plankartan har justerats och höjdbestämmelse för fördelningsstationen har ändrats till granskning. Delar av fördelningsstationen begränsas till en nockhöjd 6 meter. Siktlinjer och påverkan på utsikten från uteserveringen blir då mindre. Planbeskrivningen har kompletterats med en illustration som visar påverkan på siktlinjer från restaurangverksamheten.*

*Inom planområdet har det sedan skett analyser av platsen för att hitta den bäst lämpade platsen för placering av fördelningsstationen. Detta har skett genom att studera aspekter som påverkan på närboende, trafikrörelser, påverkan för utpekade siktlinjer, minimera behovet av nya ledningsdragningar etc. Efter samråd har Luleå Energi anlitat en arkitekt och samarbetat med Luleå kommun för att ta fram ett gestaltningsförslag för fördelningsstationen. Planbeskrivningen har kompletterats med material från gestaltningsarbetet för*

*att visa vilka förutsättningar som vidare detaljutformning av fördelningsstationen ska utgå från. Det är av vikt att anläggningen ska vara ett tillskott i den byggda miljö och uppföras med hög arkitektonisk kvalitet*

*Till grund för att utreda möjligheterna med att lokalisera fördelningsstationen inom planområdet ligger följande politiska beslut:*

*Kommunstyrelsens arbetsutskott beslut från den 29 mars 2021 § 56 om planbesked för Trekanten parkering. Syfte är att pröva förutsättningarna för uppförandet av en teknisk anläggning (fördelningsstation) och att utveckla platsen till en mötesplats. De förstudier som har används som underlag till detaljplanen är färdigställda sedan tidigare och har redovisats till politiken. Dessa ligger till grund för uppdraget om att genom en planprocess utreda förutsättningarna för bland annat en fördelningsstation inom planområdet.*

*I beslutet om planbesked anges:*

*”I samband med arbetet med detaljplan för del av Centrum, Bävern 1 har Luleå Energis behov av ny fördelningsstation i centrum uppmärksammats. Lokalisering inom kvarteret Bävern 1 har prövats men bedöms vara mindre lämplig än lokalisering inom föreslaget planområde utifrån ett genomförandeperspektiv.”*

*Kommunen kan inte garantera vare sig ekonomisk vinst eller förlust för verksamheten vid ett genomförande av planen. Planförslaget innebär att närområdet omvandlas till en mötesplats där fler personer uppehåller sig, i jämförelse mot dagsläget där platsen utgör en parkering. Detta kan innebära en ökad andel gäster till verksamheten då området får fler målpunkter och blir en attraktivare plats med mindre trafikpåverkan, vilket kan bidra till fler besökare.*

Stadsbyggnadsförvaltningen

Avdelning stadsplanering 2023-09-25

Frida Lindberg

Planchef

Madelene Rova

Planarkitekt

VAD ÄR  
FRAMTIDENS  
MÖTESPLATS  
FÖR DIG?

## Framtidens mötesplats

– Sammanställning av medborgardialog i utvecklingsarbetet av Trekanten



# Bakgrund / Metod

## Insamling av synpunkter

Synpunkterna samlades in med hjälp av en digital enkät som var möjlig att svara på från 20 juni 2022 till 28 februari 2023. Enkäten annonserades på Trekantens projekthemsida, på Luleå kommuns sociala medier och under en period även på plats på Trekanten med en skylt samt QR-kod som länkade till enkäten.

### Då detaljplanen visades för samråd (29 november – 19 december 2022)

anordnade Stadsbyggnadsförvaltningen ett öppet hus den 7 december på Kulturens hus där besökare även hade möjlighet att prata med tjänstepersoner och lämna synpunkter i en brevlåda.

Enkäten ställde frågan: ”**Vilka värden finns där som du anser kan utnyttjas i framtiden för att skapa framtidens mötesplats i Norra hamn?**”

Enkäten gav möjlighet att fylla i med egna reflektioner i fritext. Som stöd för tankar kring möjligheterna för Trekantsområdet fanns även följande frågor att reflektera över:

- Vad ska finnas på platsen för att du ska besöka den?
- Vilka aktiviteter vill du se på platsen?
- Hur fyller vi den med liv och rörelse?
- Hur vill du känslan ska vara?
- Vad är det som gör denna plats speciell?



Figurer ovan: Större och mindre skylt som användes för att annonsera enkäten.

## Sammanställning av synpunkter

Samtliga synpunkter samlades ihop digitalt i sin helhet och delades därefter in i grupper baserat på varje synpunkts innehåll. Detta gjorde det möjligt att se vilka teman och tankar som var mest frekvent återkommande. Detta gav en överblick över vad medborgarna helst önskade se på Trekanten utifrån frågeställningarna, men det synliggjorde också ett antal återkommande aspekter som svarande ville att man ska undvika när man utformar mötesplatsen.



# Resultat / Inkomna synpunkter

## Övergripande resultat

Sammanlagt drygt 100 inkomna synpunkter

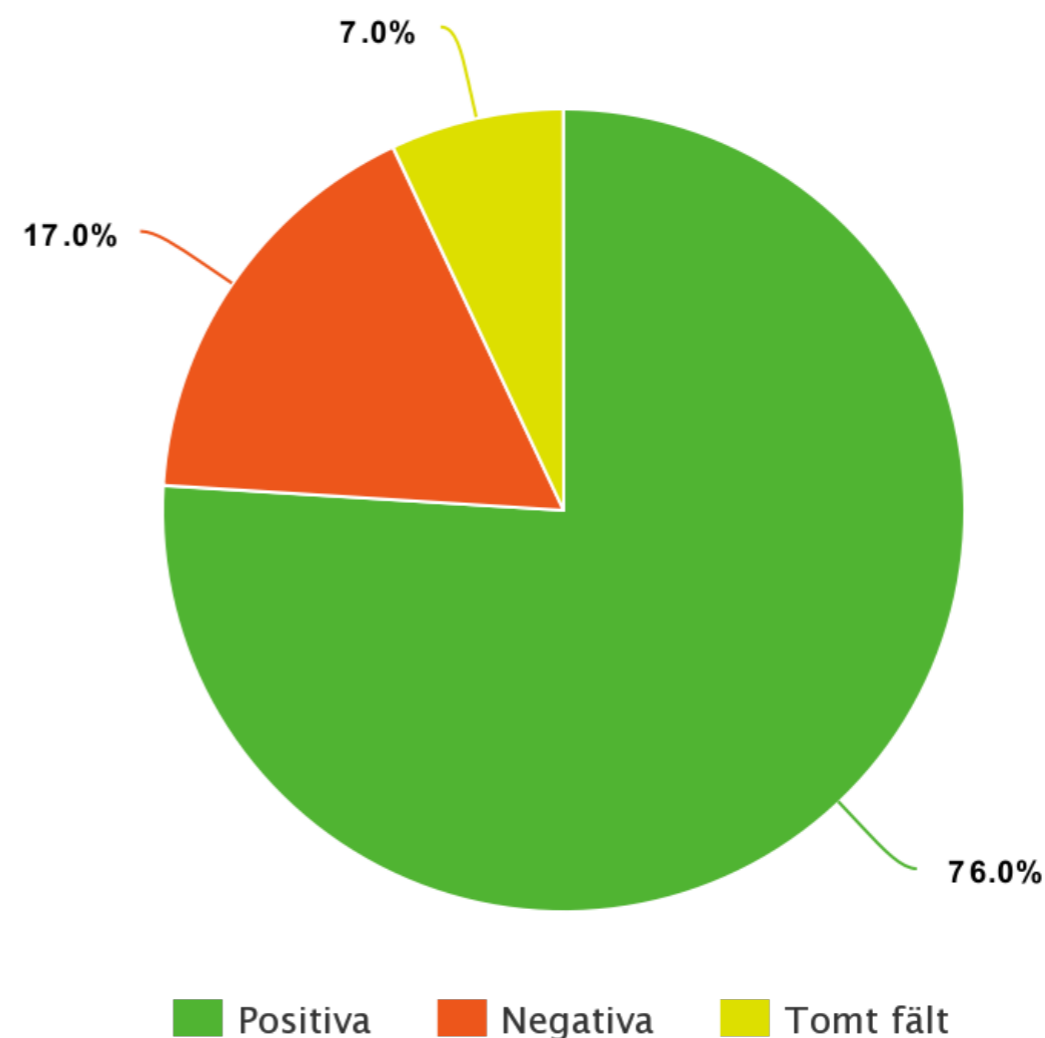
- **76% positiva** och innehåller utvecklingsförslag/önskemål
- **17% negativa** till förändring och utveckling av platsen
- (7% tomma fält)

## Kategorier av önskemål

- Utformning och grönska
- Aktiviteter
- Funktioner
- Referensexempel
- Vad som bör undvikas

## Kategorier av negativa synpunkter

- Markparkeringen bör förbli som den är
- Oro för framkomlighet med bil längs Namnlösa gatan
- Vilja att andra platser borde utvecklas i stället
- Rädsla för dyra parkeringsplatser



# Sammanställning av inkomna önskemål

## Utformning och grönska

### Mer grönska

**Majoriteten av förslagen** innehöll önskemål på mer grönska än vad samrådsförslaget visade.

Önskemålen om grönska presenterades återkommande i relation till Köpmantorget och Södra hamnplan.

**En lummig, grön park önskades framför ett stentorg.**

Önskemål på naturliga byggnadsmaterial och trä samt något konstverk som representerar Luleå.

Utöver att skapa en mer parklik plats lyftes förslag på att anlägga ett uppvärmt växthus, skapa utrymme för "växt- och plantloppis" och gräsmattor som kan erbjuda spontana aktiviteter och lek.

Vissa lyfte också möjligheten att främja biologisk mångfald och att information om naturens betydelse kunde finnas i anslutning till platsen.

Nyckelord: **lummigt, lugn oas, grönska, gräs, växtlighet, grönytor, träd, blommor, rabatter, buskar, park, skugga, skydd**

# Aktiviteter

## Året runt

Det fanns fyra huvudsakliga önskemål av året-runt-aktiviteter på platsen: **försäljning av mat/fika, lekytor för barn, många och olika typer av sittplatser** samt att ha en **permanent scen för mindre evenemang**.

Platsens möjlighet att erbjuda **bad både sommar och vinter samt bastu i centrum** lyftes också som "drömmen". Generellt lyftes vikten av att ha en **variation av aktiviteter** som tilltalar **alla åldrar** och som kan erbjuda **både aktivitet och vila**. Att platsen erbjuder **många olika möjligheter** snarare än en enda förkonstruerad idé.

Det kom även **önskemål på temporära och flyttbara aktiviteter** för att möta olika målgrupper. Utställningar, marknader och torghandel men också skateboardramp, pumptrack-bana och liknande flyttbara moduler.

Nyckelord: **fika, café, restaurang, kiosk, foodtruck, sittplatser, matförsäljning, lekpark, leka, samvaro, gunga, konsert, scen**

## Sommar

Önskemålen för sommaraktiviteter var ofta kopplade till kvällssolen och fint väder med möjlighet att kunna sitta och läsa, spela boule, äta, sola och bada vid vattnet. Att få till större ytor med bryggor intill vattnet och hopptorn.

Idéer om tillfälliga sommaraktiviteter var utomhusloppis, "bondens marknad", glasskiosk, skateboarding.

## Vinter

Flera lyfta önskemål om en ny anslutning till isbanan och möjlighet att hyra vinterutrustning som skidor och skridskor.

Varm, mysig belysning, eldstäder/grillplatser, snöskulpturtävling, en mindre isrink "som Central Park i N.Y" och marknad med t.ex. glöggförsäljning.

# Önskemål om platsens funktion

## Trafik och rörelser

Fler övergångsställen

Bra och naturlig rörelsestråk för GC

Plan för cykelparkering, gärna med tak

Minska biltrafik så mycket som möjligt

Enkelt att ta sig mellan centrum, parken och kajen

Lastbilar som levererar till Strand galleria är 7,5-11 meter långa. Dialog med åkerier och deras arbetsmiljö efterfrågas.

Smalna av Namnlösa gatan så den blir mindre av en barriär

## Karaktär

Rama in platsen så det blir en rumskänsla!

Mysig, välkomnande, lugn

Naturnära med "skön stadsvibe"

Behaglig plats för avkoppling

Tillvaratagen "magiska aftonsolen"

Öppen och välkomnande - jag vill gå dit, inte bara igenom

Användbar både sommar och vinter

Upplyst och trygg så människor kan passera under dygnets alla timmar

Mysig, varm belysning

Många olika sittplatser i flera nivåer

Närheten till Kulturens hus

Norra hamn är sommarstråket, speciellt kvällstid

## Målgrupper

Bjud in alla åldrar och grupper att genomföra aktiviteter i parken.

För äldre är skugga, sittplatser med ryggstöd och bord viktigt.

Alla åldrar och olika preferenser ska välkomnas

Blandning av generationer

Barnfamiljer behöver lockas till stan

## Vattenkontakt

"Bygga ihop" platsen med bryggpartiet/strandpromenaden hade varit fint

Hålla sikten mot vattnet och teatern öppen

Bredare promenadstråk med bryggor för båtar och bad

Möjlighet att angöra med båt

"Sjöbodslänkande byggnader" med försäljning av fika, kanske en "float-in" restaurang?

Café på vattnet

Badbrygga

Båtfolk ska kunna ankra i Norra hamn, hänga i båten och få lite stadspuls

Utsikten över vattnet, kvällssolen och solnedgången är viktig att ta vara på

Nyckelord: **fika, café, restaurang, kiosk, foodtruck, sittplatser, matförsäljning, lekpark, leka, samvaro, gunga, konsert, scen**

## Referensexempel

- **Sørenga, Oslo** <https://www.visitnorway.se/lisings/s%C3%B8renga/200548/>  
”Där finns det olika bastu förankrade i fjorden, stora fina trädäck och bryggor med gångstråk ner mot fjorden samt hopptorn och kanaler som leder in bland nybyggda hus som inrymmer både boende och kaféer/restauranger/småbutiker. Otroligt mysigt både vintertid och sommartid och som som lockar folk, unga som äldre.”
- **Förslag om Trekanten av LTU-studenter**  
<https://youtu.be/bpulNpq75nE>
- **Fontän i Norra Djurgårdsstaden, Stockholm**
- **Düsseldorf, strandpromenad som förr var bilväg**  
<https://twitter.com/Geopizza/status/1454993147990249476>
- **Västerviks kommun, hur mycket bryggor de har byggt**
- **Jönköping**  
”finns en så mysig plats centralt vid vattnet. Olika restauranger, café m.m. Att strosa runt i stan för att sedan kunna sätta sig vid vattnet för en fika eller matbit. Vi borde också kunna få till något mysigt grönområde. En plats att samlas på med kanske tillfälliga små butiker /cafer/ restauranger som flyttar ut på sommaren. Kanske en glasskiosk, stor lekpark, torghandel m.m”
- **Tromsø, Norge, Nordlysfestivalen**  
Vinterstid kan man arrangera olika kulturella inslag med snö och vinter som tema!
- **Vinterparken, Östersund**  
Lyckats skapa något bra tillsammans med deras isbana

## Önskas undvikas

- **Stora, öppna, kala ytor**
- **Betong**
- **Transformatorstation**
- **Repris av Södra hamnplan, grå och trist betong**
- **Stora stenlagda ytor**

# Fortsatt arbete

## Diskussion och upplägg

Efter att synpunkterna sammanställts användes resultatet som underlag till en workshop för projektgruppen. De olika kategorierna av önskemål diskuterades och bilder av de inkomna referensprojekten användes som inspirationsunderlag för hur Trekantens samrådsförslag kunde utvecklas. Workshopen resulterade i förslag på aktiviteter och utvecklingsområden som blir viktiga i det fortsatta detaljplanarbetet inför granskning. I granskningskedet får allmänheten en möjlighet att ge återkoppling och synpunkter på det uppdaterade förslaget.