



# Detaljplaneprogram för Skutviken

Luleå kommun

Norrbottnens län



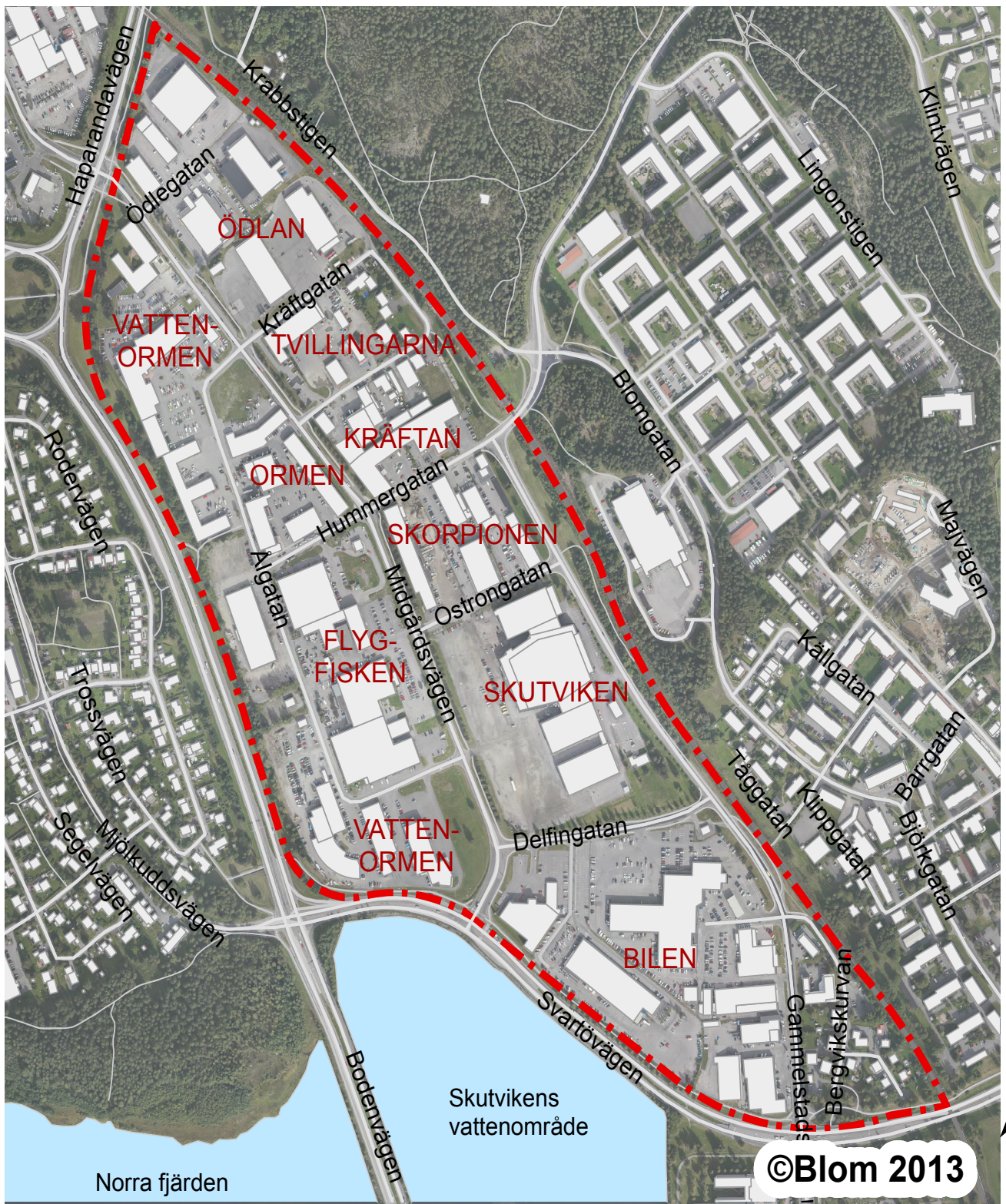
©Blom 2015

**ANTAGEN**

KF 2017-12-18 §258

<b>Innehåll</b>			
Bilagor	2		
<b>Uppdraget</b>	<b>4</b>	<b>Arbetet med</b>	
Tidigare ställningstaganden, Översiktsplan		<b>Detaljplaneprogrammet</b>	<b>40</b>
2013	4	Hur har DPP-programmet tagits fram	40
Riksintressen	6	Fortsättning mot genomförande	40
Gällande detaljplaner	6	Ansvarsfördelning och huvudmannaskap	42
<b>Från historien till framtiden</b>	<b>8</b>	Ekonomiska frågor	42
<b>Programidé</b>	<b>10</b>	Markinlösen och ersättningsfrågor	42
<b>Det gemensamma Skutviken</b>	<b>12</b>	Tekniska frågor	42
Attraktivitet och infart till staden	12	Konsekvenser	43
Offentliga platser	14	Hänsyn till riksintressen och strandskydd	43
Offentliga funktioner	14	Miljökvalitetsnormer och nationella miljökvalitets-	
Hållbart på längre sikt	16	mål.	43
Klimatanpassning	16	Hållbarhetsbedömning	44
Mark- och naturförhållanden	18		
Geotekniska förhållanden och byggbarhet	18	<b>Bilagor</b>	
Infrastruktur	21	<i>Sammanfattande kartor</i>	
Dagvatten	22	Skutviken hänsyn 2017-08-23	
Avloppsvatten	22	Skutviken förändringar och möjliga använd-	
Elkraft	22	ningar 2017-08-23	
Fjärrvärme	23		
Fiber	23	<i>Refererade utredningar och underlag som inte</i>	
Långsiktigt förvaltande av ledningsnät	23	<i>biläggs programmet, men finns tillgängliga på</i>	
		<i>Stadsbyggnadsförvaltningen:</i>	
<b>Mer plats för verksamheter, service</b>		Trafikmodell VISUM Skutviken, Ramböll 2014-	
<b>och evenemang</b>	<b>24</b>	08-21	
Nytt byggande och förutsättningar	26	Skutviken Genomfart 2014, TF	
Bostäder är inte lämpligt	29	Skutviken Luleå, trafikbuller, Tyréns, 2015-03-16	
<b>Kommunikationer och förbättringar</b>		PM-Norrbotniabanan-Buller, Banverket, 2008-	
<b>för gående och cyklande</b>	<b>30</b>	12-02	
Gång- och cykeltrafik	31	PM-Översiktlig bedömning av byggbarhet, Gol-	
Gatunät	32	der, 2014-03-07	
Möjlig anslutningsväg mot Bodenvägen	33	Översiktlig geo- och miljöteknik, Golder, 2016-	
Åtgärder längs övriga gatunätet	34	03-18	
Trafik	34	PM Översvämningsrisker Skutviken, SBF, 2015-	
Busstrafik	34	04-23	
Biltrafik och stora fordon	35	PM Alternativa avfarter Bodenvägen, SBF, 2015-	
Järnväg	36	04	
Transporter med Farligt gods	37	PM Nya bostäder på Skutviken?, 2017-04,	
Kortfattat om förutsättningar för delområ-			
den	38		





Översikt detaljplaneprogramområdet, kvartersnamn och gator

## Uppdraget

Skutviken är ett centralt beläget småindustriområde som genomgår en omvandling. Sedan länge har området haft stort inslag av bilhandel som nu succesivt får ett utökat inslag av handel av andra typer och kontorsverksamheterna blir fler och fler. En tydlig omvandling pågår och nya etableringar frågar efter mark i området.

Stadsbyggnadskontoret tog under 2010 emot ansökningar om nya detaljplaner för ett antal fastigheter. För att kunna behandla dessa och framtida nya detaljplaner bedömde dåvarande stadsbyggnadskontoret att frågorna måste ses ur ett större perspektiv.

Plan- och tillväxtutskottet gav stadsbyggnadskontoret i uppdrag att upprätta ett detaljplaneprogram med syfte att utreda möjligheterna för en omvandling och utveckling av befintliga verksamheter. Samt studera framtida markanvändning för bostäder och nya trafiklösningar till grund för framtida detaljplaner.

Detaljplaneprogrammet (DPP) för Skutviken ska:

- Identifiera trafik- och infrastrukturmässiga förutsättningar, samband och behov.
- Utveckla och samordna orienterbarhet, trafiksäkerhet samt framkomlighet för olika trafikslag.
- Utreda och identifiera lämpliga områden för befintlig verksamhet samt för framtida handel och bostäder.
- Bidra till att främja en god stadsbild och en mer attraktiv infart till Luleå.
- Bidra till att främja utvecklingen av en mer mångfunktionell och hållbar stadsdel.

DPP-området omfattar ca 52 ha. Området avgränsas av Bodenvägen (väg 97) i väster, Haparandavägen i norr, järnvägsspåret i öster och Svartövägen i söder.

## Tidigare ställningstaganden, Översiktsplan 2013

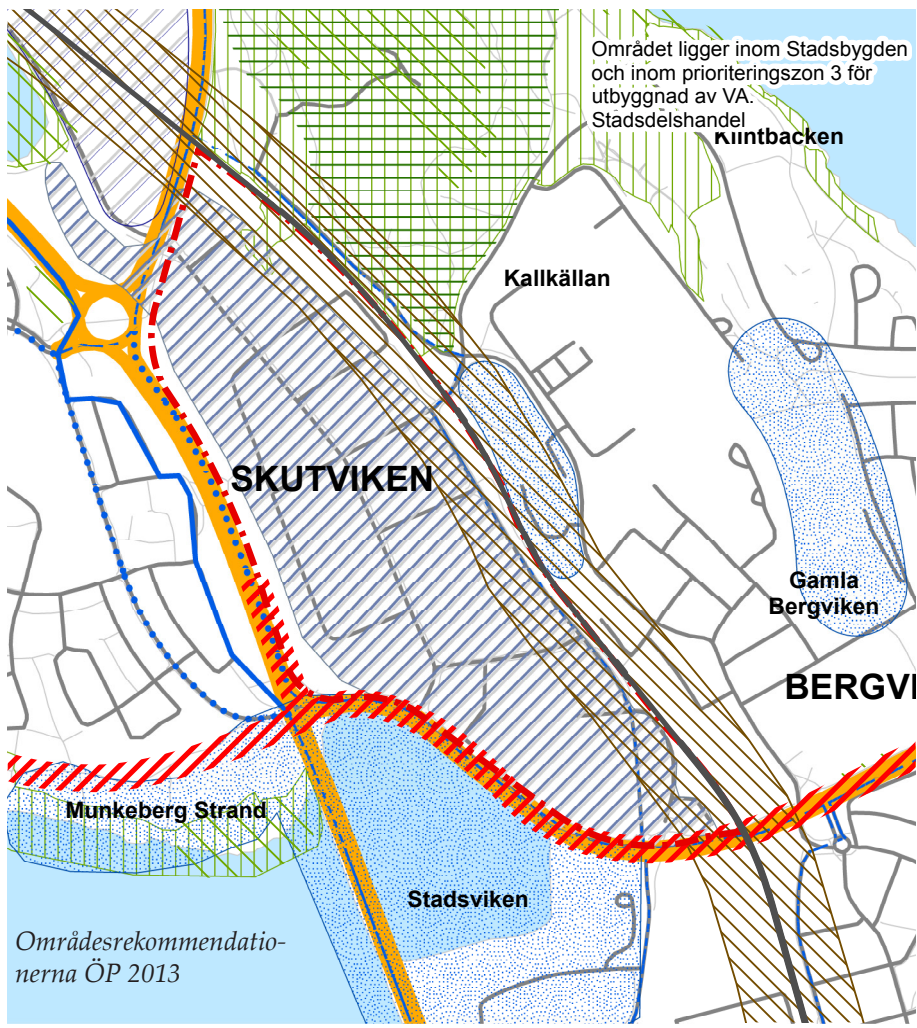
Översiktsplanen (ÖP 2013) tar sin utgångspunkt i Vision 2050 Luleå och Riktningarna som ska visa vad som är avgörande att prioritera halvvägs till visionen.

Rekommendationer i Områdesbeskrivningarna tillhörande ÖP 2013 anger att på lång sikt ska Skutviken vara en del av Luleå centrum. Blandning av arbetsplatser och på sikt även bostäder ska prioriteras. Nya kontorsarbetsplatser och bostäder för unga och studenter är särskilt prioriterade.

Beskrivningen av genomförande av förändringarna säger att Skutviken ligger i prioriteringszon 3 för förtätning med hänvisning till det kommunala vatten- och avloppssystemets kapacitet och utbyggnadstakt.

Med de infrastrukturarbeten som gjorts och pågår sedan 2013 bedöms att en utökad kapacitet finns i området under 2018 - 2019.





**TECKENFÖRKLARING**

--- Områdesgräns för detaljplaneprogrammet

**ÖP 2013**

**D-Klara av förändringar Viktiga värden för framtiden**

~ Naturvärden

**D-Rätt plats för arbete**

**Områden**

- ▨ Omvandlings verksamheter/bostäder
- ▨ Förtätning verksamheter
- ▨ Nya bostäder och arbetsplatser

**D-Livet mellan husen**

- ~ Värdefull natur
- ▨ Ekologiskt värdefulla stråk

**F-Smarta resor - transporter**

**Cykelvägar**

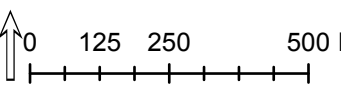
- Befintligt huvudnät
- Nytt huvudnät
- Ny länk huvudnät

**Biltrafik, vägar**

- Huvudnät genomfart/infart

**Områdesrekommendationer**

- Befintlig järnväg
- ▨ VA reservat
- ▨ Reservat för järnväg



## Riksintressen

Bodenvägen (väg 97)/Svartövägen och järnvägen utgör riksintresse för kommunikation enligt Miljöbalken 3 kap 8 §. Framkomligheten ska därför vara god.

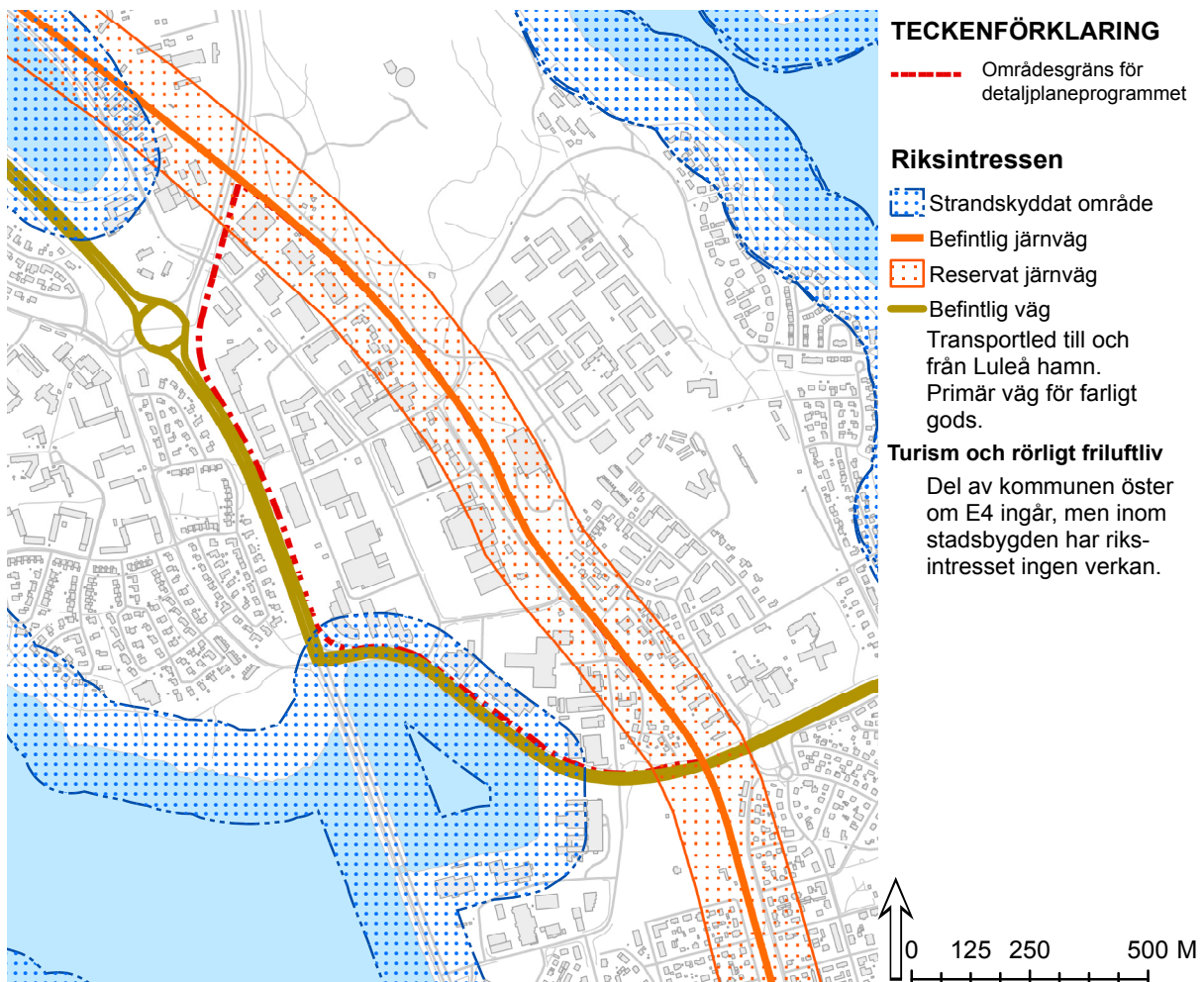
Ett reservat för utbyggnad av järnvägen, Norrbotniabana, berör DPP-området. Inom reservatets område ska avvägningar göras om och när det är aktuellt att ta fram en ny detaljplan.

Riksintresse för naturvård och friluftsliv omfattar området öster om E4. De förändringar som kommer att ske inom Skutviken bedöms inte påverkas av detta.

Delar av området i anslutning till Skutviken ("Röda havet/Skutvikens vattenområde") omfattas av strandskydd enligt Miljöbalken 7 kap. Strandskyddet är upphävt med beslut tillhörande gällande planer. Vid nya detaljplaner måste frågan tas med i detaljplanearbete och strandskyddet upphävas på nytt.

## Gällande detaljplaner

Stora delar av Skutviken har en utpekad användning som småindustri i gällande planer. Delar av kvarteret Bilen i områdets södra del betecknas som handel och kontor liksom delar av kvarteret Ödlan i områdets norra del där användningen utgörs av kontor, alternativt småindustri. Kvarteret Skutviken 16:18 betecknas som idrottsanläggning och evenemangsanläggning, Coop Arena, hockey arena och andra idrottssporter. Delar av kvarteret Flygfisken betecknas som område för allmänt ändamål, A, vilket då planen gjordes omfattade all verksamhet med ett offentligt organ som huvudman. Beteckningen används inte längre i dagens planering. Och förändringar från dagens användning är begränsad tills dess en ändrad detaljplan är framtagen.



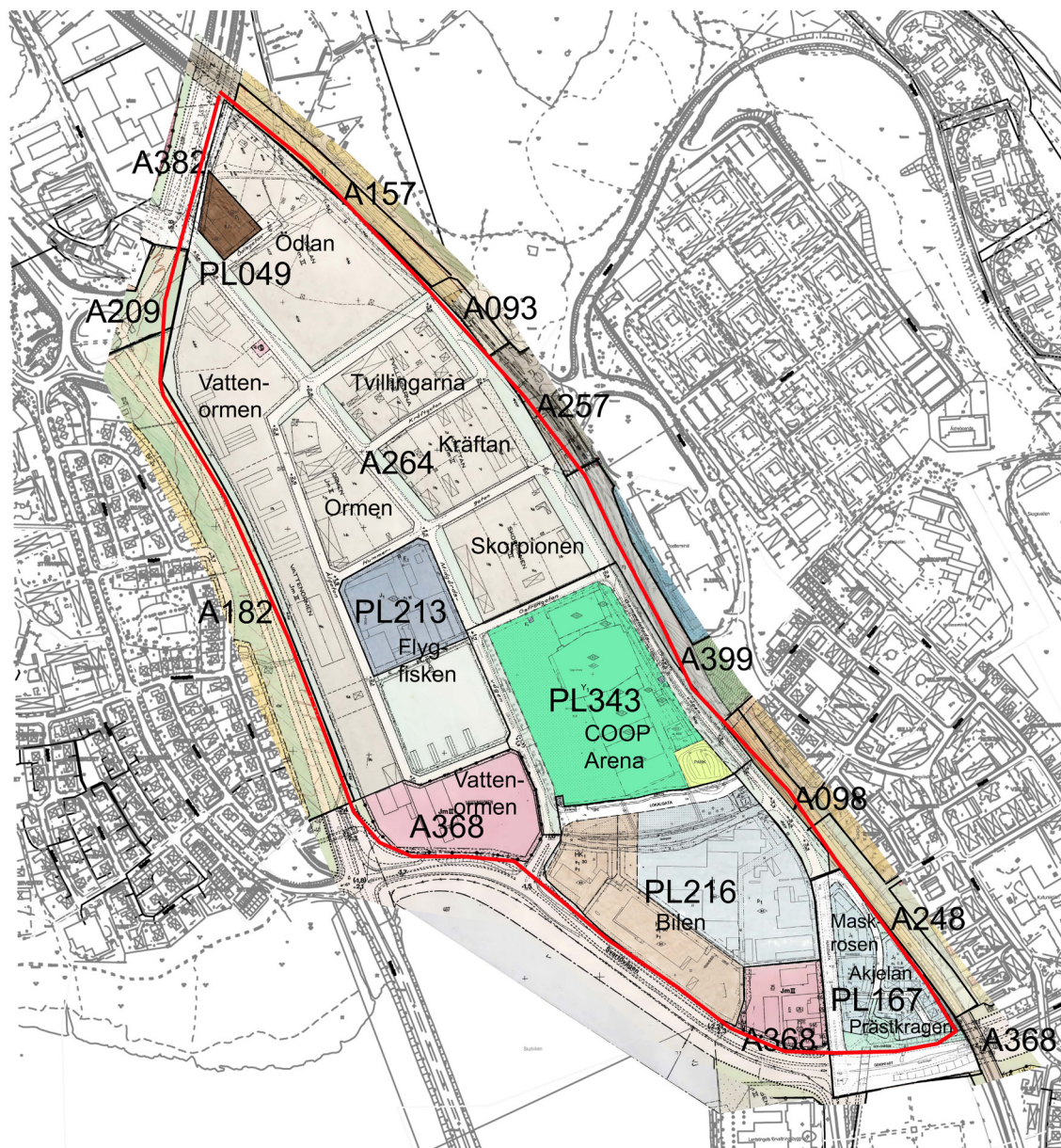


Överlag tillåts i gällande detaljplaner byggnader i två våningar eller en total byggnadshöjd mellan 8 och 10 meter. Bara detaljplanen för Coop Arena medger större volymer med en högsta totalhöjd på ca 30 meter.

Ledningar i området ligger framförallt i gatan men skyddas även av u-områden på fastighetsmark genom kvarteret Bilen och kvarteret Flygfisken.

Detaljplanerna medger genomgående planteringar längs Midgårdsvägens östra sida och även längs ena sidan av Delfingatan. Även området i anslutning till Bodenvägen utgörs av parkmark som vid tiden för den planens framtagande användes som utfartsförbud.

Sammanfattningsvis kan sägas att under alla de år som planerna har gällt har tolkningar och medgivna avvikelser gett utrymme för de förändringar av både användningar och bebyggelse som har behövts. De planerade förändringarna i området som läggs fram i detta detaljplaneprogram innebär att nya detaljplaner behöver tas fram för att ändra markens lämpliga användning.





## Från historien till framtiden

Området Skutviken är en stadsdel i Luleå. Den utgjordes till största delen en vik av Luleå älv fram till under 1950-talet då man började fylla igen den i tidens anda bland annat med sopor. De utfyllda områdena skapade nya lägen för bebyggelse och 1952 planlades det första kvarteret, kv. Bilen, i området.

I och med att Bodenvägen byggdes gjordes stadsplaner för Skutvikens- och Notvikens industriområde för första gången i sin helhet.

Enligt stadsplanen från 1958 var den huvudsakliga användningen på Skutviken småindustri. Planen medgav även bostäder på ett mindre område i den södra delen mellan Gammelstadsvägen och järnvägen, Bergvikskurvan. För det övriga området tilläts bostäder endast i anslutning till industri för övervakning och tillsyn.

Tanken var att bostäderna på Skutvikens södra delar skulle ersättas med småindustri eftersom läget ansågs olämpligt för boende. Bostäderna finns dock kvar än idag men har blandats med kontor och servicenäringar. Den ursprungliga stadsplanen för Skutvikens industriområde ersattes 1967. Syftet med den planen var att möjliggöra större kvarter och mer trafik i området.

På Skutviken och i Notviksstan norr om programområdet pågår en omvandling från småindustri till mer handel och kontor. Omvandlingen har oftast kunnat ske utan krav på ändrad användning men i vissa fall har nya detaljplaner gjorts.

Coop arena/Delfinen är det kända besöksmålet i området som många har en stark relation till och byggnaden är också karaktäristiskt formad.



Utsnitt från turistkarta 1950, Luleå Stad, som visar hur vattnet bredde ut sig i området.





*"Vy över sopplatsen vid Skutviken efter företagen avtäckning (fotot taget från en plats invid nya Boden-vägen)". Tillsammans med 2009:6:13 blir fotografierna ett panorama. Längst till höger skimtar slakteriet i kv Djuret, Bergviken. Stadsarkivet*



*Nya Boden vägen. Nya Boden vägen kallas den rygg av stenmassa som sträcker sig över stadsviken i Luleå. Det är början till nya infarten till staden, ett byggnadsprojekt som kommer att kosta 6,5 miljoner i färdigt skick. Därmed försvinner en besvärlig flaskhals. Fyllnadsarbetena på den nya infarten pågår mest nattetid. Detta på grund av svårigheterna att få tag på lastbilar för dagstransporter. Dygnet-runt-arbetena medför att vägarbetet går ytterst snabbt. Publicerat i NK 19610613. Stadsarkivet*

## Programidé

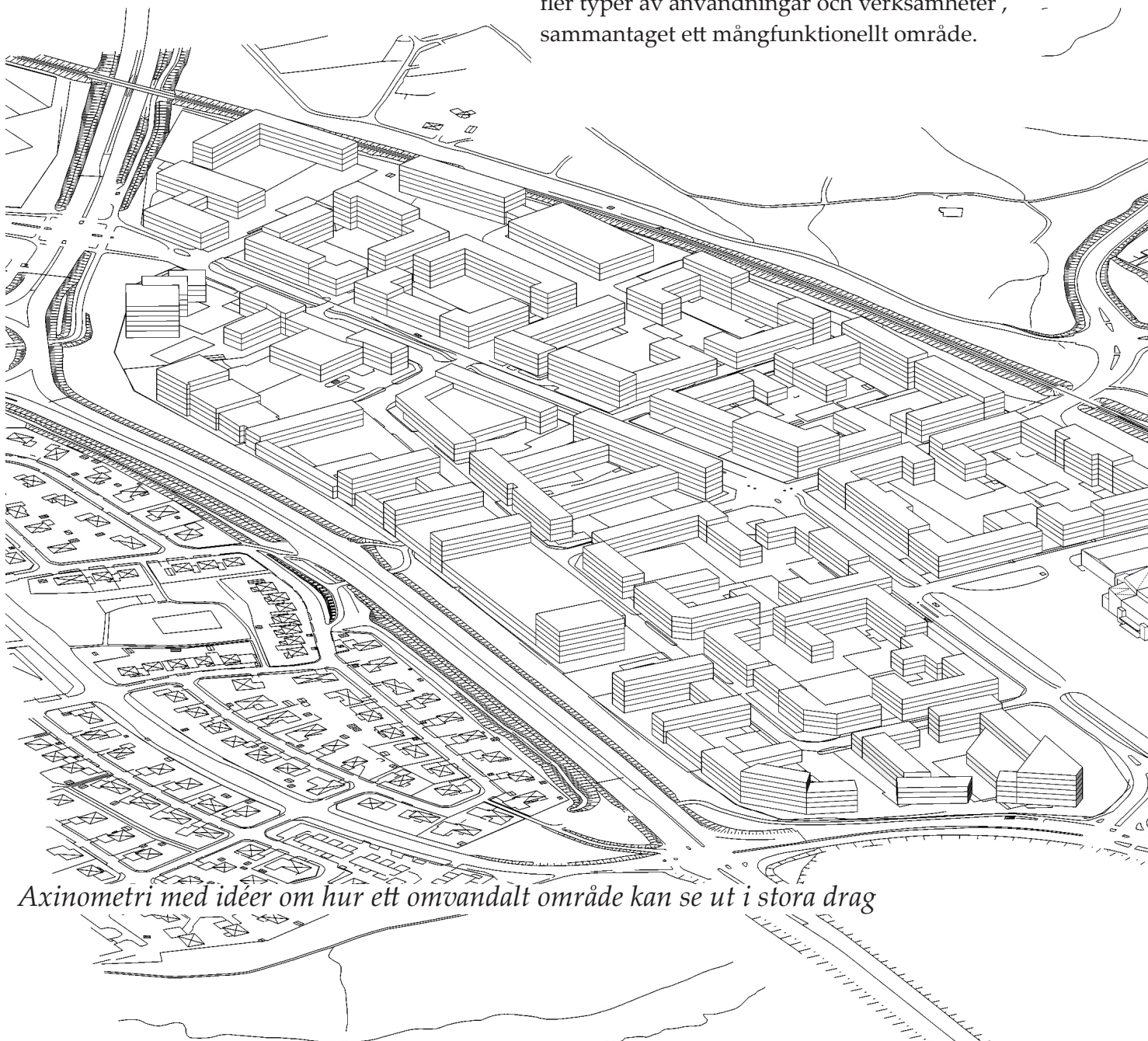
Skutviken, med sitt relativt centrala läge, genomgår en förändring idag men uppfattas fortfarande som ett industriområde om än under omvandling. Det är en förändring som programmet vill stötta genom att besvara de frågor som ställdes i uppdraget.

Inom programområdet finns många verksamheter som besöks ofta, exempelvis stor matvarubutik, men också de som besöks mer sällan som bilaffärer, verkstäder, färgbutiker och andra som går under begreppet sällanköp. På Skutviken finns även Coop Arena som är en idrottsanläggning för ishockey och evenemangsarena. Vid hockeymatcher eller andra evenemang ökar antalet besökande i området kraftigt. Området innehåller också en ökande andel kontor.

Gatorna på Skutviken bildar slingor med Midgårdsvägen som uppsamlingsgata. Kvarteren på området är relativt stora.

Marken inom området är till största delen i privat ägo (89%). Tomterna i området är relativt stora. Ett 10-tal tomter är i storleksordningen 1000-3000 m<sup>2</sup>, 15 tomter är mellan 3000-10000 m<sup>2</sup>, och de resterande 10 tomterna är större och vissa så stora som närmare 40000 m<sup>2</sup>. I DPP-områdets östra delar är Luleå Lokaltrafik (LLT) stor fastighetsägare och Luleå kommun är ägare till evenemangsarenan Coop arena.

Tanken är att Skutviken i framtiden är en stadsdel där fler ska kunna arbeta och där sambanden med den omgivande staden har stärkts. Att det ska bli möjligt att bygga tätare och högre, för fler typer av användningar och verksamheter, sammantaget ett mångfunktionellt område.



*Axinometri med idéer om hur ett omvandlat område kan se ut i stora drag*



Detaljplaneprogrammet (DPP) ska vara ett stöd vid detaljplanering och bygglovgivning vid nya etableringar eller ändrade verksamheter inom Skutviken. Den framtida användningen av kvartersmark föreslås bli för kontor och verksamheter som inte är störande för omgivningen, inklusive handel.

Ambitionen med DPP Skutviken är att från kommunens sida kunna visa på de möjligheter som området har och vilka åtaganden som kommunen är beredda att göra för att områdets potential bäst ska kunna användas.

Avsikten är att utformning av nya platser och som är till för alla, ska bidra till att skapa ett attraktivt område och en mer attraktiv infart till Luleå.

I arbetet med DPP ingår att stärka de tekniska infrastrukturerna och göra det möjligt att avhjälpa delar av de brister som under åren uppstått. Men också att förebygga en del av de negativa effekter ett förändrat klimat kommer att ge.

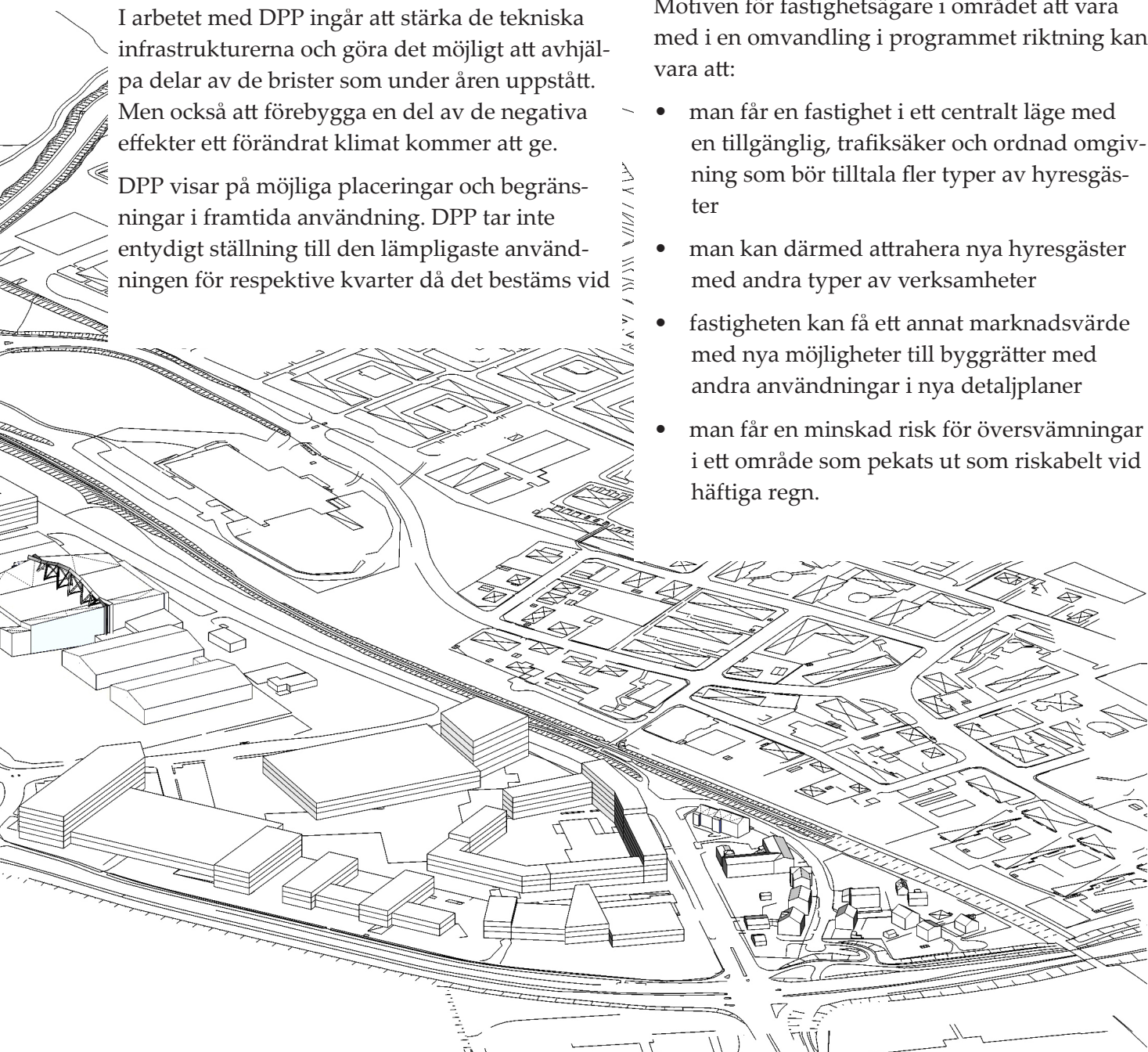
DPP visar på möjliga placeringar och begränsningar i framtida användning. DPP tar inte entydigt ställning till den lämpligaste användningen för respektive kvarter då det bestäms vid

framtagandet av nya detaljplaner för respektive delområde och i ett mycket nära samarbete med fastighetsägare, men visar exempelvis var det kan vara möjligt att pröva olika användningar.

De i DPP föreslagna åtgärderna ska förbättra samband från området till angränsande delar av Luleå och till stadens centrum och därmed ge förutsättningar att stärka området som en integrerad del av staden. Åtgärderna ska bidra till att förbättra möjligheterna för gående, cyklister och människor med funktionsnedsättning att röra sig i och genom området samt för ökade antal resor med kollektivtrafik. Skutviken är en viktig länk mellan universitet och centrum, både för lokalisering av verksamheter och som kommunikationsväg.

Motiven för fastighetsägare i området att vara med i en omvandling i programmet riktning kan vara att:

- man får en fastighet i ett centralt läge med en tillgänglig, trafiksäker och ordnad omgivning som bör tilltala fler typer av hyresgäster
- man kan därmed attrahera nya hyresgäster med andra typer av verksamheter
- fastigheten kan få ett annat marknadsvärde med nya möjligheter till byggrätter med andra användningar i nya detaljplaner
- man får en minskad risk för översvämningar i ett område som pekats ut som riskabelt vid häftiga regn.



# Det gemensamma Skutviken

## Attraktivitet och infart till staden

Med sitt läge vid infarten till staden är det intryck som Skutviken ger av stor betydelse för upplevelsen av Luleå. Området har sidor mot järnvägen och de stora omgivande vägarna. Därför är det viktigt att se dessa platser som framsidor och viktiga som entréer till Luleå stad.

Syftet med omvandlingen av Skutviken är att ett tidigare industriområde ska bli en stadsdel som innehåller en blandning av verksamheter, evenemang och sevice. En stadsdel som visar upp sig och tar hänsyn till omgivningarna och stadens entré.

I översiktsplanen betonas vikten av stadens infarter och att kvaliteter behöver tas om hand. Bodenvägen är den största infarten in mot staden.

Sträckan vid Skutviken utgör idag en del av stadsbyggden där bebyggelsen har blivit tätare och finns på båda sidorna infartsvägen (bebyggelse på båda sidorna börjar vid rostbollen) men innan vattenspegeln (norra Stadsfjärden) som öppnar sig mot staden centrum som då blir påtaglig. Bebyggelsen är inte tät stad men området både bokstavligt är på vägen mot och kanske i en omvandling mot en tätare bebyggelse.



För sträckan längs Bodenvägen bör bebyggelsen utformas i två till tre våningar för att skärma av trafikbuller. Fasadliv och fasadmateriäl bör variera för att inte ge ett monotont utseende. Högre byggnader kan placeras på de låga men med kortsida/gavel mot Bodenvägen och vara i varierade höjder. Upp till sex våningar är lämpligt. De högsta husen placeras med fördel som 12

markörer i anslutning till in och utfarter från området, och i väl valda lägen. Färgskalan bör luta åt det ljusa hållet.

Längs med infarten på Skutvikssidan finns idag partier med parkkaraktär där kvaliteterna är höga. Däremellan är det bitvis presentabla och omhändertagna miljöer som visar sig men bitvis



är det skräpiga baksidor som dominerar. Järnvägen är även den en infart för vilken iakttagelserna också gäller. Sidan mot Mjölkudden har buller skydd i form av plank eller bullervallar för att skydda bakomliggande bostadsbebyggelse.

Avvägning måste göras mellan att möjliggöra skyltlägen för verksamheter och att bevara eller utveckla de gröna kvaliteterna i den zon runt området som idag finns. Flera av de kommande stora stråken för ledningar kommer också att ligga i dessa zoner och minska förutsättningarna för stora träd.



Från centrum ses Skutviken idag som en låg siluett och det som är markerat är den karaktäristiska bågen på Coop Arena. I bakgrunden ses Mjölkuddsberget med vattenreservoaren och taksiluetterna på bostadshusen som kliver upp på Bergviken. Vyerna från stadens centrum är viktiga och måste värderas vid stora förändringar.

I fortsatt arbete bör gestaltningprogram tas fram för området, med mer detaljerade beskrivningar av de allmänna delarna som gator och parker men också ge ramar för gestaltning av byggnader.

## Offentliga platser

I ett område där fler kommer att arbeta och fler kommer att röra sig igenom området är de offentliga platserna av stor betydelse för människors välbefinnande och möjligheter till möten. Dessa saknas i området och måste skapas så tillgängliga och inbjudande som det går.

Utformningen av speciella platser tillsammans med gaturummen längs de mest frekventa rörelsestråken kommer att vara starkt karaktärsdanande. Utformningen av allmänna platser ska göras med tanke på människor med funktionsnedsättningar. Att föra in träd och gröna ytor i alla lägen där det är möjligt är viktigt både för människor och för ekologiska värden. En förbättrad grön infrastruktur ska eftersträvas och kan kombineras med exempelvis fördröjning av dagvatten.

Stråket längs Midgårdsvägen från Hummergatan till Svartövägen är ett område där många kommer att röra sig och ett område där risker finns att översvämningar av markytan kan komma. Därför föreslås att ett bredare stråk av parkpromenad utformas för att lösa båda dessa frågor och ge ett tillskott på allmänna vistelseytor i området.

I området norr därom finns behov av mindre platser för möten och helst med lite grönska. Platser är inte specificerade men lägen bör utredas i kommande detaljplaner.



## Offentliga funktioner

I framtida planer för Luleå ingår att staden ska ge plats för evenemang. En tänkt evenemangsbåge har sitt norra avslut uppe på Skutviken enligt översiktplanen. En utveckling av dessa funktioner inom tomten Coop Arena och i dess närhet är därför viktig. Parkeringsfunktioner, närhet till busshållplatser och kopplingar till gång och cykelnätet gör att anläggningen kan användas bättre och att tillgängligheten därför bör förbättras för gående och cyklande också.

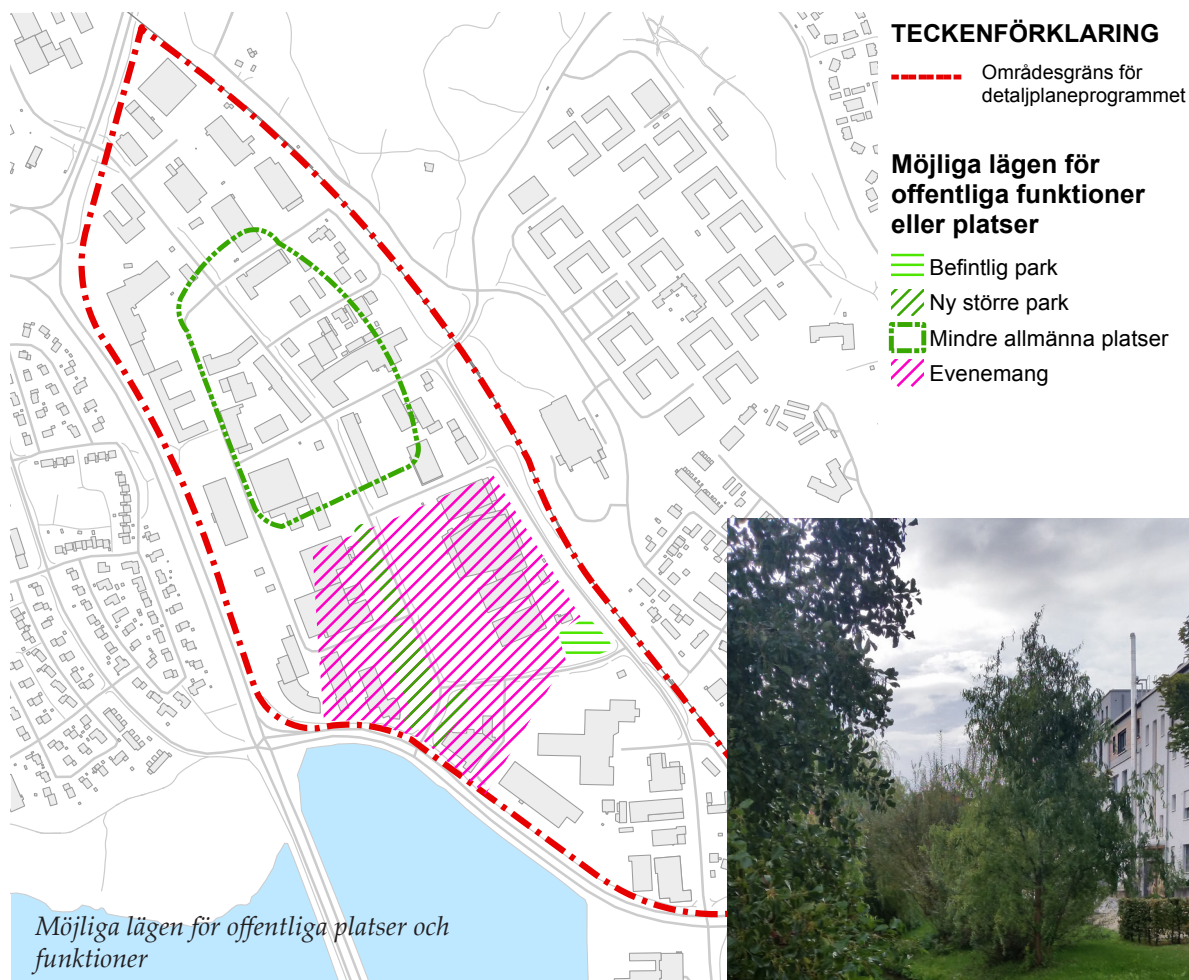
Lägen i områdets södra delar kan ses som lämpliga om ytterligare offentliga verksamheter ska placeras i området. Verksamheter med mycket publik eller många sällanbesökare påverkas dock av närheten till transporter med farligt gods och risker med det. Detta område kan också påverkas av vad som beslutas ska hända i Skutvikens vattenområde, men detta utreds inte i denna DPP.

Befintliga funktioner som diskuteras är LLTs garage och kontor. Det är redan idag en stor verksamhet och om kollektivtrafiken utvecklas som ambitionerna är med mer bussar så förändras behoven, exempelvis större garage. Om detta är möjligt att lösa på Skutviken eller om det måste tillgodoses på annan plats utreds separat. Tankstationer även för fordonsgas begränsar till viss del idag användningar i omgivningen.

Då förutsättningarna i området med markförutsättningar, buller, störningar och risker är som det redovisats i senare kapitel så rekommenderas inte att nya skolor eller förskolor byggs i området. Att sja om i vilken takt omvandlingen kommer att ske och därmed hur behovet kan bli är väldigt osäkert. Därför ska eftersträvas att den typ av behov tillgodoses i närliggande områden.

I planerna som en av de initierande exploatörerna visat ligger tankar om en hälsocentral i områdets västra del. Kanske även ytterligare verksamheter av sjukvårdskaraktär skulle också kunna komma i framtiden. Detta





skulle kunna var möjligt men måste utredas mer i detalj när planerna har blivit tydligare. Om det genomförs skulle det självklart höja närserVICENIVÅ ytterligare i DPP-området men kanske påverka omgivande områden negativt då det skulle kunna bli minska underlaget för service för i dessa områden.



*Inspirationsbilder för ett parkstråk med en miljö som tål att översvämmas och som tillför området grön miljö.*

*Foto SBF/Luleå kommun*



## Hållbart på längre sikt

Hållbarhet handlar bland annat om hänsyn till risker från befintliga förhållanden, som markföroreningar och gammal soptipp, byggbarhet, översvänningsrisker och säkerhetsrisker som transport av farligt gods och vissa verksamheter. Mycket av det hänsynstagandet handlar om att ta hand om risker på rätt sätt och i rätt fas av ett omvandlingsarbete.

## Klimatanpassning

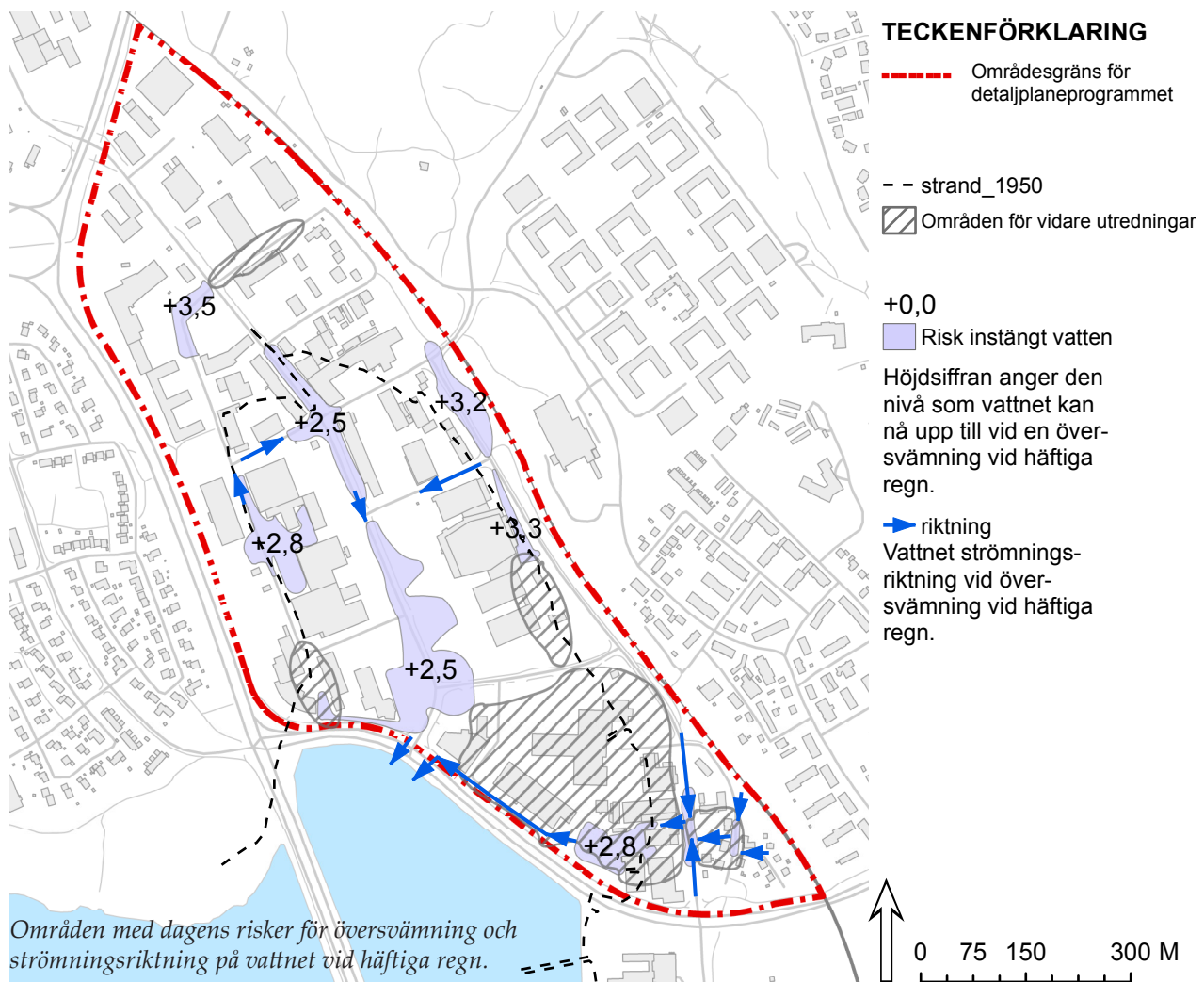
Ett förändrat klimat påverkar det här området med ökade risker för översvämningar från både häftigare regn och en framtida höjd havsvattennivå. Den risk som är störst nu och inom den första halvan av det här seklet är främst från häftiga regn, då delar av området redan idag har bekymmer vid intensiv nederbörd. Föreslagna åtgärder avhjälpas i första hand risker från häftig nederbörd.

Högsta högvattenståndet är idag +1,75 och prognosen (enligt Riktlinjer för klimatanpassning i Luleå) är att 2100 kommer högsta högvattenståndet att kunna vara +1,90. Prognosen visar också att efter 2100 kommer havsvattennivåhöjningen att överstiga landhöjningen. Efter det kan havsvattnet påverka delar av Skutviken med risker för översvämning.

## Översvämningar till följd av häftiga regn

Vid häftiga regn är fria vattenvägar och utformning av dagvattensystemet de viktigaste frågorna. Stora delar av marknivån inom området ligger idag under nivån +2,5 och ännu större yta under +3,0.

Klimatförändringen kommer att ge fler och mer regn så därför bör det som går av de problem som kommer att bli vanligare att åtgärdas i samband med att gator byggs om och hela gatuområden används som avrinningsyta:





- Ny sektion för gator, med separerade gång respektive gång- och cykelbana på sidorna. Nya kantstenar hindrar vattnet att rinna ut åt sidorna.
- Vid in och utfarter görs höjdsättningar som minimerar det vatten som kan rinna in på enskilda fastigheter.
- Ombyggnad av Midgårdsvägen kan ge en viss fördröjning av vattenflöden in till dagvattenssystemet.

Korsningar utformas så att vatten lättare kan leta sig förbi (dessa är idag barriärer).

- Höjdregering av gator så att ytvatten på gator kan få fria vägar ner mot Stadsviken, för att vattenytan inne i Skutviken ska som högst bli +2,5 vid ett 100-årsregn (stömning över Svartövägen).

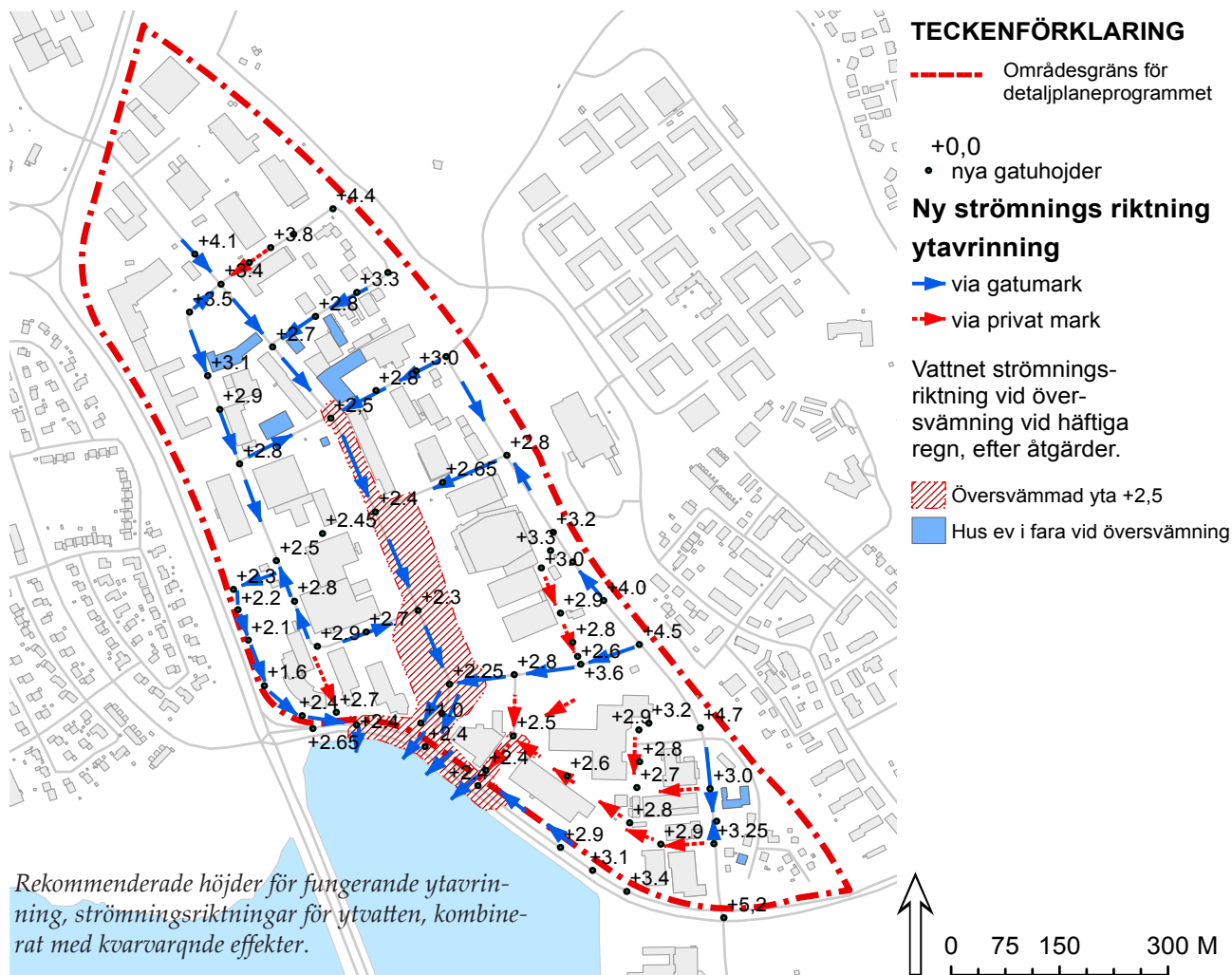
Belastningen på dagvattenledningarna inom programområdet är trots planerade förändring-

ar stor. Därför är det viktigt att vid planering och nybyggnation i området arbeta med lösningar som minskar eller fördröjer tillrinningen till befintliga ledningar. Infiltration är inte eftersträvarvärt då risker finns med föroreningar i mark, utlakning och närhet till grundvatten.

Kvar finns områden för vidare utredningar där det bör visas på bästa sättet att lösa de problem som kan kvarstå, detta görs tillsammans med fastighetsägarna. Både åtgärder, kostnader och ansvar bör bli tydligt i utredningen.

Eftersom gatunivåer justeras måste privata ägare på eget initiativ justera marken på sina fastigheter så att det finns möjligheter att få vattnet att rinna mot gatan.

För markområden där det inte är möjligt att åstadkomma dessa lutningar bör markutformningen göras så att fördröjning av vattnet kan ske till dessa att dagvattenssystemet har tagit un-



dan och vattnet kan rinna undan på normalt sätt utan att orsaka för stora skador på fastigheten.

Både på allmän plats och på kvartersmark bör genomtänkt placering av snöupplag göras för att minska behov av direkt borttransportering. Se PM Översvämningsrisker Skutviken.

## Mark- och naturförhållanden

DPP-området utgörs mest av hårdgjorda ytor och industrimark.

Det finns något mindre grönområde eller stråk som skapar ett litet grönt inslag i miljön. Längs Bodenvägen finns trädplanteringar som bidrar till att ge infart till Luleå en parkkaraktär. Längs Midgårdsvägen och Delfingatan finns trädrader. Och ett mindre parkområde i hörnet mellan Delfingatan och Gammelstadsvägen.

Nordväst om DPP-området ligger Mjölkuddstjärnen vilken är ett närrekreationsområde och en viktig länk i grönstrukturen i staden.

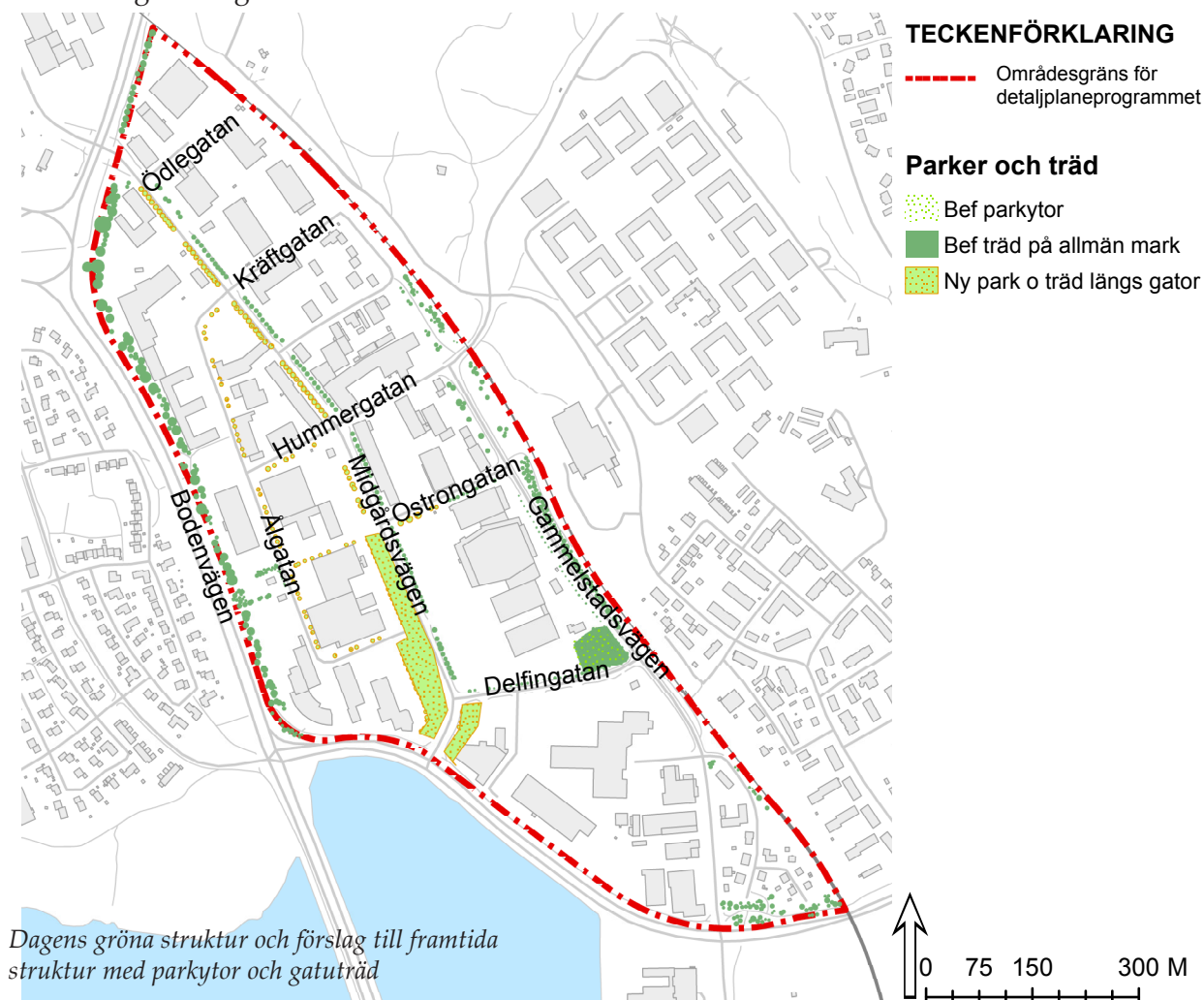
Tjärnen har ett rikt fågelliv. Mjölkuddsberget och Mjölkuddsbrinken är naturområden och målpunkter för rekreation. Tillgängligheten till dessa försvåras av de omgivande vägarna som bildar barriärer.

Den förhärskande vindriktningen är sydlig på sommaren och nordvästliga vindar vintertid.

Förslaget är att de grönnare inslagen längs gator utökas, och att en kombinerad grön park med ett strövstråk uppförs på översvämningsytor längs den södra delen av Midgårdsvägen.

## Geotekniska förhållanden och byggbarhet

För att få en övergripande bild av förutsättningarna ur geotekniska, miljötekniska (som exempelvis den gamla soptippen) och hydrogeologiska förhållanden togs "PM - Översiktlig bedömning av byggbarhet" 2014-03-07 och en "Översiktlig Geo- och miljöteknisk utredning"





2015-12-11 fram och en sammanfattning följer.

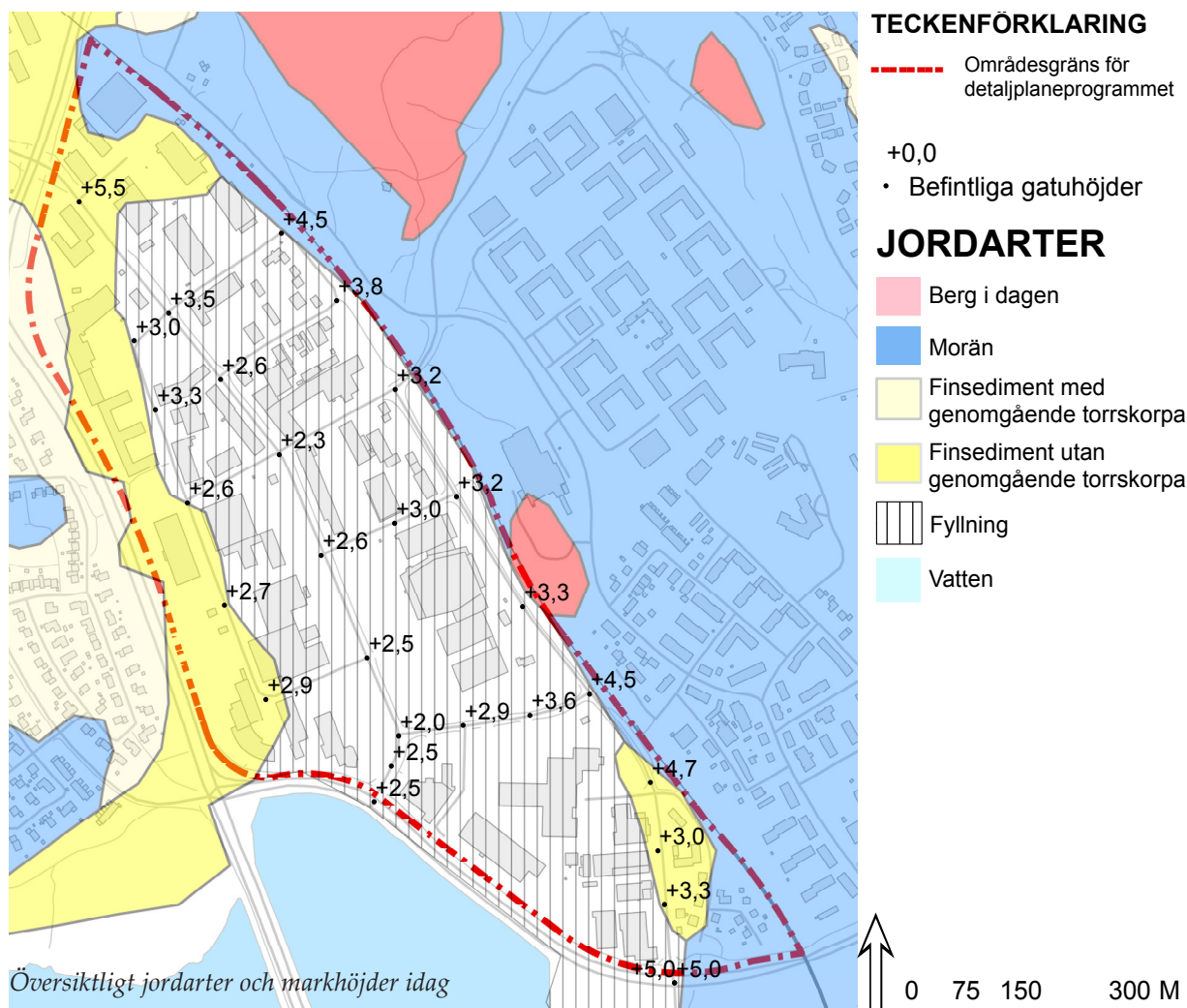
Området Skutviken har skapats genom utfyllnad av en vik i Luleälven. Området är relativt plant men stiger i öster vid järnvägen upp emot områdena Kallkällan och Bergviken samt svagt emot norr. Marknivån inom det ytfullda området varierar mellan +1,5 och +3,5 m.

Den naturliga jorden består av sulfidhaltig siltig lera som överlagrar morän men även organiska jordar såsom gytta och torv har påträffats i de tidigare utförda undersökningspunkterna. I väster och norr höjer sig marken svagt och sulfidleran övergår i silt och siltig morän.

Djupet till fast botten varierar från nära 0 i öster till ca 10 meter i den f.d. vikens mitt enligt geotekniska undersökningar. Undersökningarna består huvudsakligen av viktsonderingar. Längs den östra begränsningen av området sträcker sig en bergsrygg som stupar brant ned mot Skutviken.

Då området, fram till början av 60-talet, använts som soptipp är fyllnadsmassorna väldigt varierande från industri- och byggavfall till grov- och hushållssopor. Fyllnadsmassor av jord utgörs av siltig sand och siltig sandig morän. I undersökningspunkterna varierar mäktigheten för dessa fyllnadsmassor mellan c:a 3 och 5 m, med enstaka större djup upp till 7 m. Den östra delen av området innehåller mestadels industri- och byggavfall medan det i väster återfinns grov- och hushållssopor samt schaktmassor.

Då sulfidleror som kommer i kontakt med syre kan ge uppkomst till stora problem ska förekomsten utredas senast i detaljplaneskedet. Kraven på till vilka halter jorden ska ha ställs beroende av vad området ska användas till. Till generella värden eller till platsspecifika värden utifrån speciell utredning. Inte godkända massor ska hanteras som de farliga material de är.



### *Förorenad mark*

Översiktliga miljötekniska undersökningar har påvisat förhöjda halter av tungmetaller (zink, koppar och kadmium och lokalt även bly) och punktvis även av petroleumkolväten. Tungmetaller utgör ingen hälsorisk för inomhusmiljön men kan däremot utgöra en risk vid långtids-exponering av jordmassor (i första hand genom direkt exponering genom att jord äts eller inandning av damm) och främst för barn. Petroleumkolväten kan orsaka hälsorisker inomhus genom att flyktiga fraktioner kan tränga in i byggnader. Denna risk kan hanteras med byggnadstekniska åtgärder om föroreningsituationen är begränsad i sin omfattning.

Parkmark, bostäder och andra motsvarande markanvändning kan kräva att förorenade massor byts till rena material eller överfylld för att reducera risken för exponering.

Risker finns med stora överfyllnader som kan komma att orsaka betydande marksättningar där jordlagerföljden innehåller sopor, organiska jordar eller lera med någon mäktighet som finns i stora delar av området.

Förorenade massor i gatumark, eller åtminstone breda ledningsstråk i den, bör grävas ur till frostfritt djup så att framtida ledningskompletteringar och -reparationer kan ske i ren jord. Stor del av ledningsnätet ligger under grundvattennivå.

Utifrån kunskapen om den blandning av material som har använt vid utfyllnad och hur sådana utfyllnader gick till gör att de föroreningar som påvisats antas förekomma i ett oregelbundet mönster och det bedöms inte som ekonomiskt försvarbart att genomföra provtagningar i en omfattning som i detalj beskriver situationen inom programarbetet.

Förutom de förutsättningar med gammal soptip och oklara fyllnadsmassor som redovisats så har Miljö- och byggnadsförvaltningen gjort en sammanställning av uppgifter om tidigare och nuvarande verksamheter som kan ha orsakat föroreningar i mark.

Länsstyrelsen har också gjort en utredning av förekomsten av förorenad mark baserat på befintliga och tidigare verksamheter på området (MIFO). Utredningen pekar ut ett antal platser inom planområdet där det kan finnas förorenad mark.

Generellt sett innebär det att mer fördjupade utredningar kommer att måste göras i samband med detaljplanarbeten.

Markföroreningar ska hanteras enligt Miljöbalken. En sådan hantering kan vara aktuell även om en ny detaljplan inte är aktuell och initieras av av fastighetsägaren, men kan också göras av exploatör eller den som orsakat föroreningen. Beroende på omfattning och typ av förorening ska/kan krav ställas på att föroreningen tas bort eller att andra åtgärder måste tas.

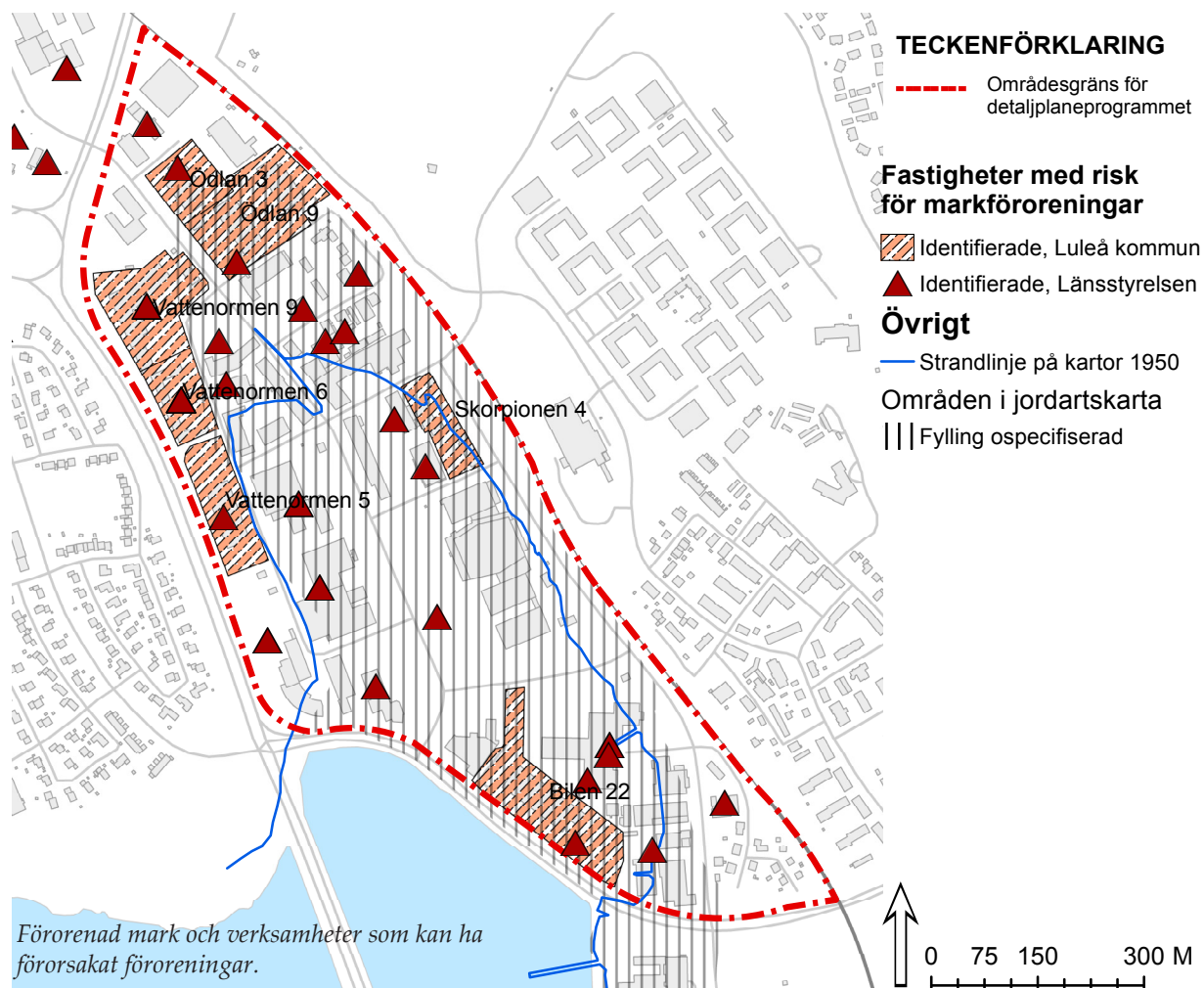
Det är därför extra viktigt att riskerna för markföroreningar och förekomst utreds senast i detaljplaneskedet. Kraven på till vilka halter jorden ska renas ställs beroende av den tillåtna användningen. Antingen till generella värden eller till platsspecifika med en speciell utredning.

### *Föroreningar som kan nå grundvattnet*

Grundvattenytans nivå i området varierar från 0,5-3 meter under markytan med det ytligaste grundvattnet i den sydöstra delen av området. Den huvudsakliga lagningsprocessen sker sannolikt i huvudsak genom att vattennivån i "Stadsviken" styr grundvattennivån i området. Vid högvatten trycks vatten in i ledningsgravar och ut i de delvis mycket genomsläppliga fyllningarna. På samma sätt strömmar vatten ut vid lågvatten. Dessa variationer slår dock inte helt igenom i hela området. Svängningar mellan normala hög- och lågvattennivåer är alltså större än 1,5 m. Genom jordens uppbromsande effekt på strömningen kommer vatten alltså att strömma fram och tillbaka i fyllningen.

Då hela området består av bebyggelse i form av fastigheter med asfalterade ytor, vägar och områden med avrinning emot dagvattenledningar kommer endast en mindre del av nederbörden att infiltrera. Ur perspektivet med risk för utlakning av föroreningar i mark bör parkeringsytor hårdgöras.





### Byggharhet

En viktig fråga i programarbetet har varit om det är möjligt att bygga bostäder i området. Och den översiktliga bedömningen av byggharhet är att det går men kan bli mer kostsamt än normalt. Dagens bebyggelse består av hallbyggnader, det vill säga lätta byggnader som är tämligen okänsliga för sättningsskillnader. Nya byggnader kan förväntas vara betydligt tyngre och framförallt mycket känsligare för sättningsskillnader.

Markförhållandena varierar kraftigt mellan olika delar av det stora området och för varje planerad nybyggnad kommer det att krävas en geoteknisk undersökning som underlag för val av grundläggningssätt. Generellt bör man räkna med påning till fast botten utom i randområdena där jorddjupen är tillräckligt små för att plattgrundläggning på morän skall vara möjlig.

Gasbildningen i sopor och slakteriavfall kan hanteras om byggnaderna utförs "radonsäkra". Detta gäller för övrigt alla slags byggnader.

Schaktning ger i större eller mindre omfattning upphov till massor som måste deponeras. Risken att träffa på farligt avfall är rimligen begränsad till delar med industriavfall, så deponikostnaden bör vara måttlig. Att bygga utan källare är ett sätt att begränsa deponibehovet.

Det kan noteras att schaktning i siltiga jordar under grundvattenytan är ett avancerat anläggningsarbete. Den översiktliga bedömningen av byggharhet berör endast frågan om områdets byggharhet. Frågor kopplade till förorenings-spridning inom och från området via vatten berörs inte.

### Infrastruktur

Genom eller nära ett så centralt läge i staden som Skutviken har flera av de väsentliga infrastruktursystemen sina huvudledningar. Bland annat passerar stora delar av kommunens avloppsvatten området. Ombyggnad av ledningsnätet nedströms området är snart färdig byggt

medan ombyggnaderna för området och i dess absoluta närhet påbörjades under 2016.

De gemensamma tekniska ledningssystemen som ligger i mark är av stor och långsiktig betydelse för att vår stad. De huvudstråk där ledningar ligger idag kommer därför att behållas och kraven på god tillgänglighet vid reparation och underhåll kommer även fortsättningsvis att vara viktigt.

Kommunala ledningar bör som regel ligga i gatuområden eller på övrig kommunal mark för att säkerställa tillgängligheten. Där detta inte är möjligt bör ledningarna skyddas med ledningsrätter eller servitut och göras tillgängliga i detaljplan med u-områden.

Stråk som bör säkras i framtida detaljplaner redovisas i kartan nedan.

### Dagvatten

Tillrinningsområdet för dagvatten till Skutvikens omfattar ett stort område som sträcker sig från delar av Mjölkudden/Tuna i väster, södra delarna av Notviksstan och Porsödalen i norr och Bergviken i öster.

Det stora upptagningsområdet gör att det kan uppstå mycket höga flöden av vatten. Och ledningssystemet är underdimensionerat för både dagens och framtidens krav. Detta medför att vatten kan tränga upp i mer lågliggande dagvattenbrunnar inom området redan vid något kraftigare regn. Pågående förändringar av ledningssystem för dagvatten gör att om några år kommer upptagningsområdet att minska och dagvatten från Mjölkudden/Tuna kommer att transporteras i stråk mellan 97:an och Skutvikens. Även vattnet från Skutvikens kommer att sammanföras med ledningsstråket längs med Svartövägen och troligen ut i Skutvikens vattenområde.

Belastningen på dagvattenledningarna inom programområdet är trots planerade förändringar mycket stor. Belastningen kan även komma att öka i och med klimatförändringar som innebär fler och större regn med risk för översvämning som följd. Därför är det viktigt

att vid planering och nybyggnation i området arbeta med lösningar som minskar eller fördröjer tillrinningen till befintliga ledningar.

Dagvattnet leder idag till vattenområdet Skutvikens som under lång tid har fått ta emot både vatten och föroreningar från både ytvatten och markföroreningar från både Skutvikens industriområde och från olika typer av hamnverksamhet och industriverksamhet som funnits runt vattenområdet. Det är därför troligt att bottensediment innehåller förhöjda halter av metaller och troligen andra föroreningar. I arbete med detaljplaner ska beskriv hur man kommer att arbeta för att klara och inte försämra förutsättningarna i recipienten med tanke på miljö kvalitetsnormerna.

### Avloppsvatten

På området finns idag två pumpstationer för spillvatten/avloppsvatten (P12 och P4). I pumpstationerna samlas en stor mängd avloppsvatten för fortsatt transport till reningsverk.

Pågående förändring av avloppssystemet gör att pumpstationen P12 kommer att flyttas till ny station nytt läge på utfylld mark i Skutvikens vattenområde (P42).

På sikt kommer även funktionen för P4 att tas över av den nya stationen. Ledningssystemen kommer i huvudsak att ligga kvar i nuvarande lägen under överskådlig tid. Vissa förändringar kommer att göras där ledningar och byggnader ligger olämpligt nära varandra. Nödutlopp kommer att vara i Skutvikens vattenområde för pumpstationerna.

### Elkraft

I anslutning till befintliga pumpstationer finns idag transformatorstationer, 2 stycken. Det finns ytterligare ett antal stationer i området och av dessa är några fastighetsanknutna.

Behov finns inte av nya stationer i dagsläget. Behovet kan förändras om verksamheter med stora kraftbehov skulle etablera sig i området. För en dagligvarubutik av den storlek som finns behövs en egen station och flyttar butiken behövs det därför en ny.



Eftersom anläggningar är sammanbyggda med pumpstationer så är anläggningarnas form beroende av vilken framtida lösning som väljs för VA.

Ledningsnät finns och eventuella rustningar görs i samband med större ombyggnader av gatumiljön.

### Fjärrvärme

Fjärrvärmenätet är utbyggt i hela området. Kapaciteten finns för ökad exploatering. Ledningsnätet kommer som övriga ledningsnät att över tiden behöva förnyas.

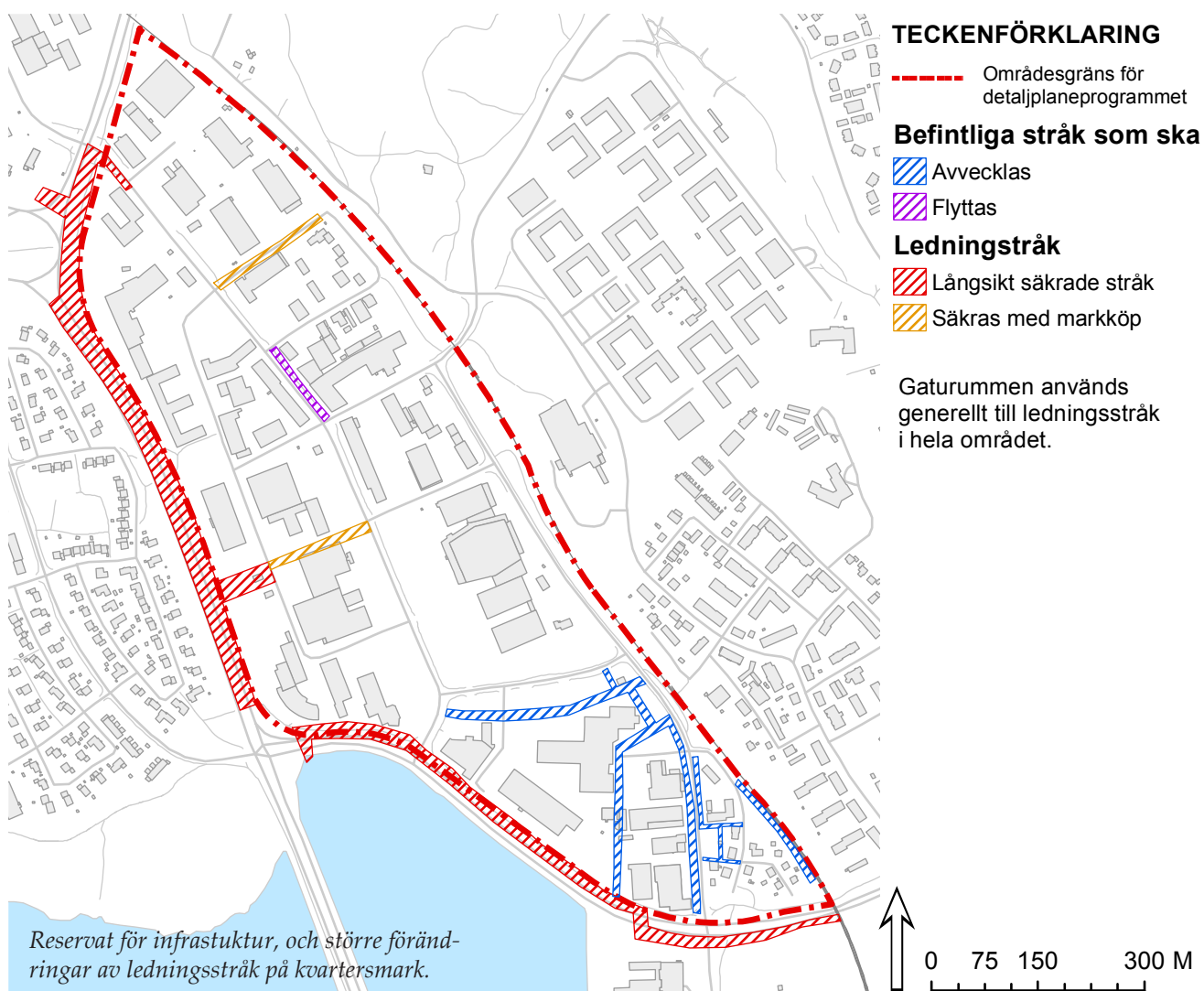
### Fiber

Nätverk för fiber finns utbyggt inom området. Inga större förändringar är planerade och ingen kapacitetsbrist går att bedöma i dagsläget.

### Långsiktigt förvaltande av ledningsnät

I områdesrekommendationer ÖP 2013 redovisas stråk där infrastruktur ska säkras långsiktigt. Viktiga delar av dessa gränser till DDP området.

De geotekniska förhållandena med siltiga material och ledningar förlagda långt under befintlig marknivå gör att underhåll och ombyggnader kan blir svåra. Den översiktliga bedömningen av bygghänsynen har noterat att schaktning i siltiga jordar under grundvattenytan är ett avancerat anläggningsarbete. En geoteknisk analys av bärförmåga i förhållande till ledningsgravar måste ligga till underlag för placering av byggrätt. Eller så kan ett utökade krav på förstärkningar av grundläggning ur risksynpunkt införas i detaljplan.



## Mer plats för verksamheter, service och evenemang

Skutviken är tänkt att i framtiden vara ett område med så blandade funktioner för verksamhetersservice och evenemang som möjligt. Kvaliteten i ett framtida Skutviken är att här i ett centralt läge i staden arbetar många. Kommunikationerna hit är bra så alla kan enkelt komma hit med cykel eller buss.

Idag är verksamheter med anknytning till bilar eller motorer de mest synliga inom området. Endast ett mindre antal verksamheter av ren verkstadskaraktär finns idag kvar från att tidigare varit vanligt förekommande. Kontor och servicetjänster är stora inslag i de omvandlade delarna av området men ger inte så påtagliga uttryck i miljön. En fortsatt omvandling i den riktningen överensstämmer med framtidsvisionen för området. Mindre industriell verksamhet men fler verksamheter med många både arbetande och besökande som kontor och service. I nya detaljplaner är tanken att i större grad använda beteckningen, Z - Verksamheter, område för service, lager, tillverkning med tillhörande försäljning, handel med skrymmande varor och andra verksamheter av likartad karaktär med begränsad omgivningspåverkan.

Skutvikens bebyggelse är präglad av historien som ett industriområde. Byggnaderna är ursprungligen oftast hallbyggnader med fasader i plåt eller prefabricerade betongelement. I vissa delar av området där omvandling har påbörjats har förändringen inneburit att fasader har rustats upp men karaktären är fortfarande storskaliga byggnader. De flesta byggnaderna är en till två våningar. Evenemangshallen Coop Arena utmärker sig höjdmässigt.

Nya hus kan vara högre än idag, tre till sex våningar, och längs stråken där de flesta rör sig bör det finnas plats för mindre butiker och servicefunktioner i gatuplanet. Det ska vara ett område som känns tryggt att färdas genom och bra att ha som sin vardagsmiljö. Generellt bör byggnadsvolymer inom ett kvarter brytas upp och detaljeringsgraden vara större i bottenvåningarna för att komma ifrån det storskaliga

intrycket som större delen av området har idag. Ett visst mått av variation skulle också berika området.

Handeln i området kan beskrivas som detaljhandel med både skrymmande och icke skrymmande varor samt partihandel.

Plan- och bygglagen (PBL) ger möjlighet att i detaljplan reglera vilken typ av handel som avses för det aktuella området, förutsatt att en särskild utredning visar att det finns betydande skäl för detta. Översiktplanen visar på kommunens ambitioner att koncentrera handel av större omfattning till centrum och till Storheden/Notviksstan. Det motsäger inte att dagens omfattning av framför allt sällanköpsvaror fungerar bra i den visionen men siktet är inte inställt på att området ska bli något nytt köpområde av större modell. Mindre butiker och restauranger främst längs de mest trafikerade stråken skulle underlätta och berika området för de som arbetar i det och besöker det. Sådana lägen bör ge förutsättningar för den typen av verksamheter och ger en mer upplevelserik och tryggare miljö för de som rör sig i och genom området. Det kan innebära att man ger plats för en högre våningshöjd i bottenvåningen i detaljplan. Översiktplanen talar för att varje stadsdel/område ska ha dagligvaruhandel så även i det här området.

Idag inryms en del handel av sällanköpskaraktär under beteckning industri i gällande detaljplaner. Vid ändring av detaljplaner ska mer rättvisande begrepp som verksamheter användas. Verksamheter är en generell användningsbestämmelse som enligt Boverket bör tillämpas för områden för service, lager, tillverkning med tillhörande försäljning, handel med skrymmande varor och andra verksamheter av likartad karaktär med begränsad omgivningspåverkan.

Nuvarande dagligvarubutik har aviserat behov av nya lokaler och programmet visar på lämpliga lägen för ny lokalisering. Samtliga lägen har kvaliteterna att de ligger nära befintlig eller möjliga avfarter från de stora trafikerade vägarna. Det föreslagna läget vid Bodenvägen har också varit ett av underlagen i de trafikstudier som



sammanfattas senare i programmet. Kvaliteten med läget vid en ny avfart från Bodenvägen är skyltläget.

Stora delar av Skutviken utgörs redan av platser för verksamheter/arbete både i form av industri men även andra verksamheter som inrymts under användningsbeteckningen för industri. Det kan vara grossistföretag, målarfirmor, bilverkstäder med försäljning och så vidare. Dessa verksamheter bör ges fortsatt möjlighet att verka på området.

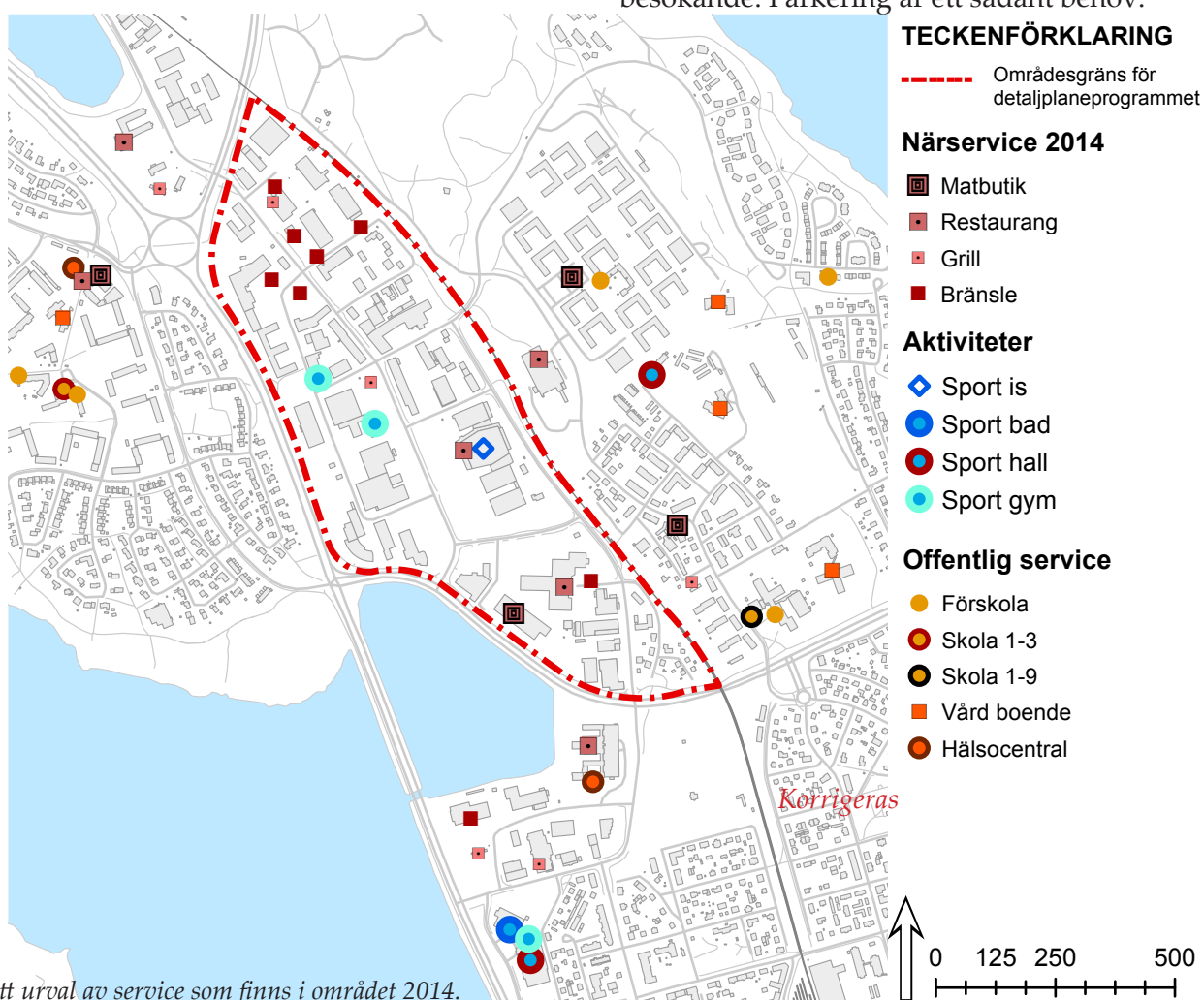
Samlokalisering av kontor och industri innebär inte några restriktioner för befintlig industri eller tillkommande industri av inte störande karaktär.

I diskussioner om vad ett förändrat Skutviken skulle kunna innehålla har förslag på hälsocentral och lättare sjukvård varit uppe. Med sitt läge i staden och med så goda förutsättningar för kollektivtrafikakande som området har är det

förståeligt. Det kan anses som lämplig verksamhet så länge det inte inberäknar boende. Området är inte en lämplig plats för institutioner med ett dygnetrunt liv för sårbara grupper som sjuka eller små barn.

Utbildningsverksamhet för vuxna är dock lämpligt med tanke på det centrala läget i staden och bra kommunikationer.

I den omvandling som sker där kontor och nya servicenäringar med varierade mängder av besökare men absolut med fler arbetande per yta så blir behoven runt arbetsplatserna annorlunda. Trevliga ytor att vistas på under exempelvis lunchpausen är kvaliteter som endast till viss del kan tillgodoses på de offentliga platserna. Att det ges plats för det och för ex cykelparkeringar är ett ansvar för fastighetsägare och verksamhetsutövare. Ändrad användning gör att andra och ibland fler behov behöver tillgodoses inom kvartersmarken både för arbetande och för besökande. Parkering är ett sådant behov.



Ett urval av service som finns i området 2014.

I området finns några restauranger, personalrestauranger och evenemangsrestauranger öppna för allmänheten samt några snabbmatsrestauranger. Två dygnetrunt öppna gym har etablerat sig. Ett antal tankställen för fordon finns inom området, av typen automatservice. En anläggning för fordonsgas har tagits i drift norr om Midgårdsvägen.

### Nytt byggande och förutsättningar

Förutsättningar att bygga vidare i detta område med både kända markföreningar och på ett utfyllt markområde med en gammal soptipp, med innehåll som vi inte alltid vet vad det är eller var det finns, har begränsningar.

Kostnader för att bygga mer och högre och kanske ge möjlighet att bygga bostäder på ett område med gammal soptipp är högre än vid normalt byggande. I PM - Översiktlig bedömning av byggbarhet bedöms att grundläggning med pålning troligtvis är det mest lämpliga grundläggningssättet om det är större byggnader som förväntas uppföras.

Generellt ska man inte planera för källare i området, då grävningar av större omfattning innebär stora osäkerheter i vad man kommer att träffa på och därmed kan medföra stora kostnader i både omhändertagande av borttaget material och begränsande åtgärder för den negativa påverkan som grävningar kan medföra för miljön, människor, omgivande gator och fastigheter.

Nya byggnader måste utformas med tanke på översvämningsrisker så att inga känsliga tekniska system ligger i fara och valet av grundläggningsutformning kan påverka höjdsättning.

Vid utformning av nya byggnader måste grundläggningsförutsättningarna ta i stort beaktande att befintliga ledningssystem ligger djupt och att markförhållanden med lera, silt och sulfidhaltiga material ställer stora krav på stabilitet och säkerhet när dessa ledningar ska grävas om, vilket kommer att vara oftare i den här typen av mark där riskerna för sättningar och skador på ledningsnät är större.

Förhållningssättet till säkerhetsrisker från transporter av farligt gods är att lämpliga användningar som klarar risksituationen ges i områdena närmast primära vägar. Och att utredningar om avsteg från rekommenderade säkerhetsavstånd för att kunna göra ge möjligheter till andra användningar inom det resonemang som förs i programmet får göras i samband med detaljplannearbeten.

Området är även utsatt för en del från sin omgivning i form av störningar som buller och risker med transporter av farligt gods. Utmaningen blir därför att med hjälp av omvandlingen åstadkomman en så attraktiv miljö som möjlig. Så som exempel kan en skyddande bebyggelse i ytterkant med mindre ljudkänsliga verksamheter ge framtida möjligheter i de inre delarna av området med en bättre ljudmiljö. Ökade trafikmängder i framtiden på omgivande trafikleder bidrar till ökad bullerpåverkan på området och det måste beaktas i DP-arbeten. Trafikmängderna inom området blir troligen inte så mycket större än idag men rörelserna kan komma att delvis flytta till andra gator än dagens. Detta måste också belysas i fortsatta planarbeten.

### *Mindre riskfyllda men kanske störande verksamheter*

Verksamheter med mindre risker för direkta faror som stora bränder eller häftiga explosioner men som kan ge upphov till andra störningar kan ofta fungera i anslutning till andra verksamheter. Dit hör exempelvis försäljning av färg och kemikalier, tryckerier i mindre omfattning, verkstäder med skärande och lackerande verksamheter inomhus, liksom däckverkstäder där arbetet sker inomhus.

Andra störningar som transportintensiva verksamheter kan ge upphov till buller som kan vara störande främst nattetid och trafiksäkerhetsrisker med stora och tunga fordon. Någon särskilt bullrande verksamheter är inte identifierad. Alla typer av industriverksamheter kan dock ha ventilationsanläggningar som ger ifrån sig störande ljud främst nattetid.

Allmän oordning som många äldre industriområden kan lida av ger främst ett störande utseen-



de. Men nya verksamheter som grannar och fler besökare kan det uppstå konflikter. Upplevelser av störningar är ofta på en individnivå och det kan bli klagomål och tillsynsärenden enligt miljöbalken i senare skeden.

#### Verksamheter som risker

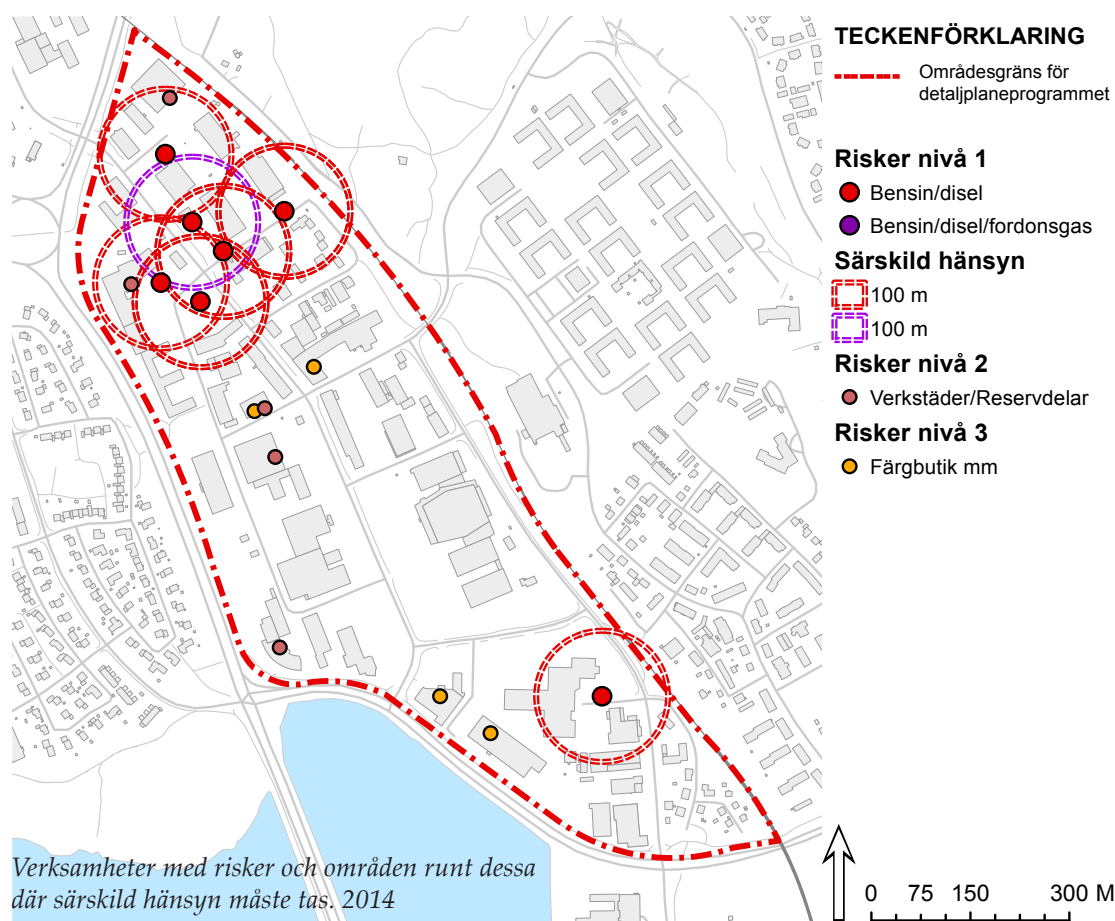
En bedömning har gjorts i samråd med räddningstjänsten och miljö- och byggnadsförvaltningen av de verksamheter som har identifierats på området och som kan befaras ge upphov till i första hand brand och/eller explosionsrisker. Dessa verksamheter har klassats i tre nivåer:

1. stor risk; I den gruppen inryms främst verksamheter med bränslehantering.
2. måttlig risk; I den gruppen inryms verksamheter med mindre mängder brandfarliga vätskor eller gaser, som exempelvis bilverkstäder
3. liten risk; I den gruppen inryms verksamheter med små mängder brandfarliga vätskor

eller gaser, ammunition och pyroteknik som exempelvis färgbutiker, livsmedelsbutiker och reservdelshandel för fordon samt Coop arena.

Identifierade verksamheter som kan ge risker visas på kartan och avståndet (för nivå 1) inom vilket särskild bevakning måste tas upp inom detaljplaneringsarbetet. Bostäder och verksamheter med många besökare (som inte känner till platsen och där utrymning därför är svårt) är de som är svårast att placera i anslutning till dessa verksamheter. Återgårdar kan behövas både i form av riskbedömning i planskedet och fysiska säkerhetsåtgärder i ett genomförande kan bli förutsättning beroende på en ny användningsbeteckning.

Boende i närliggande områden bedöms inte påverkas ytterligare med buller från förändrad användning i området eftersom avståndet till området är stort och bebyggelsen på Mjölkdunden och Bergviken redan skyddas från buller av ett befintligt bullerplank längs med Bodenvägen och järnvägen med banvall.



Verksamheter så som bilverkstad, industrier eller handel kan tillfälligt orsaka störningar som buller. Det bedöms dock inte innebära så stor negativ påverkan på den markanvändning som programmet föreslår att allmänna restriktioner måste ges.

### Parkeringar

Det är idag tillåtet att parkera längs alla gator i området utom längs Midgårdsvägen som är huvudled. Skyltad gatuparkering finns endast efter en kort sträcka av Hummergatan. Parkering sker dock huvudsakligen på kvartersmark. Tendenser finns till fler bilar längs gator där mer besöksintensiva verksamheter har tillkommit.

Parkeringar både för besökande och verksamheter, inklusive handel, ska i framtiden lösas inne på kvartersmark. De ska utformas så att de bidrar till en trygg trafiksituation både på parkeringsområdet och på angränsande gata. Med tanke på områdets läge kan det antas att många resor kommer att ske med cykel och därför ska plats för cykelparkeringar vara prioriterade.

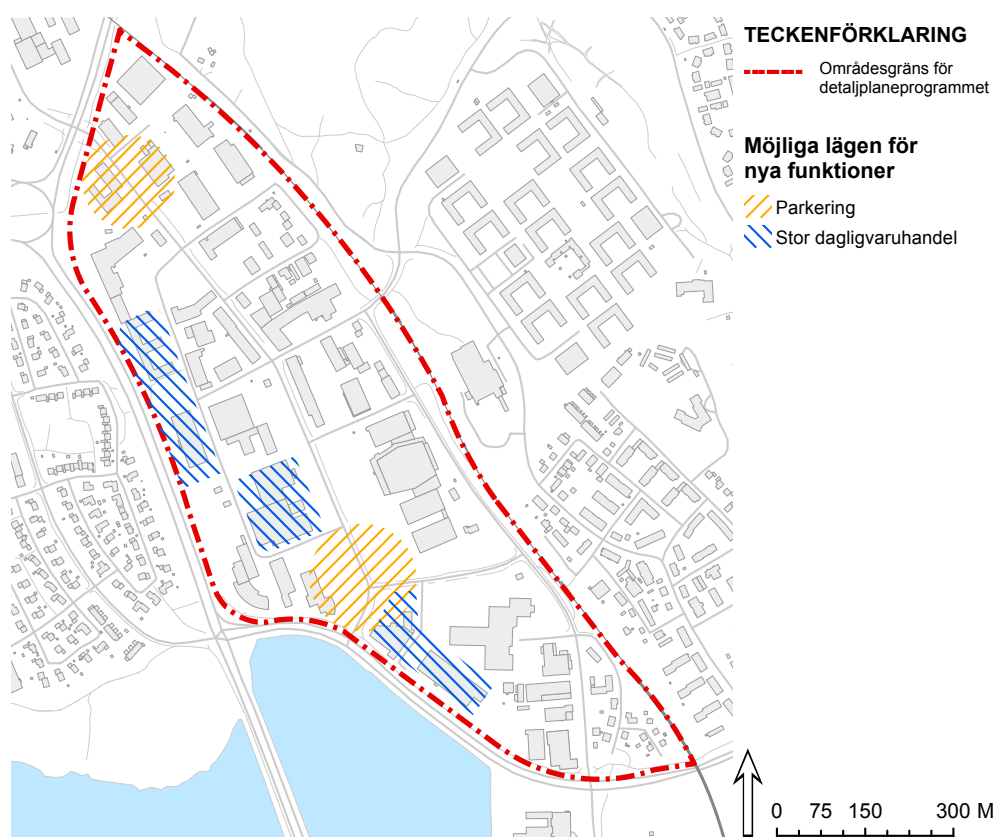
För besöksintensiva verksamheter, som exempelvis handel eller gym, ska cykelparkeringar

ordnas nära ingången och ska vara omsorgsfullt utformad med tanke på trygghet och säkerhet.

Hur mycket parkeringar som bör finnas till varje verksamhet är beslutad i en kommunal strategi för parkeringar. Den kommer att användas som riktvärde i detaljplanering. För att ge plats för exempelvis cykelparkeringar, fastighetsnära snöhantering så måste förgårdsmark ofta finnas. De smala gator som området har kan endast breddas så mycket att de klarar gatans egna funktioner.

Med tanke på förutsättningarna inom området med stora hårdgjorda ytor och små lutningar bör parkeringar på mark utformas så att de bidrar till att minska mängden dagvatten som når de kommunala ledningarna, eller åtminstone fördröjer tillrinning. Planteringar på fastigheterna och i anslutning till parkeringar är önskvärda, och krav på detta kan bli en bestämmelse i detaljplan

Med tanke på markförhållanden och att det är mindre lämpligt med underjordsgarage kan en lösning vara att parkeringsplatserna byggs ovan mark som garage med en överbyggd terrass.





Blir det mer arbetsplatser och mer besöksintensiva verksamheter kan det finnas en marknad för parkeringshus. Lägena i anslutning till infarterna till området eller intill speciella verksamheter är då det mest lämpliga. Parkeringshus kan också byggas på delar av kvartersmarken och då formas så de ger skydd mot omgivningens störningar och risker och därmed ge förutsättningar för bättre miljö och fler möjliga användningar inne i kvarteret. Parkeringshus är inte något som kommunen kommer att bygga och driva i det här området.

### Bostäder är inte lämpligt

Som beskrivits i tidigare avsnitt är Skutviken ett område både med kvaliteter och mer svårhanterliga förutsättningar. I arbetet med att detaljplaneprogrammet har stor del av tiden gått åt till att utreda förutsättningar för att Skutviken ska omvandlas till ett område som också innehåller boende. Det sammanfattade materialet finns i PM Nya bostäder på Skutviken?, SBF, 2017-04.

Slutsatsen blir dock att det inte anses lämpligt med bostäder.

Motiven är :

- att det skulle vara ytterst svårt att åstadkomma en bra boendemiljö som har kvaliteter både inne och ute, trygg och tilltalande. I en omgivning som under lång tid troligen kommer vara under omvandling.
- att störningar från omgivningar av främst buller från trafik på vägar och järnväg skulle vara stora.
- att befintliga verksamheter finns redan på plats, både de som stör eller utgör risker för sin omgivning och de som enkelt kan vara granne till nya bostadsområden.
- att det finns risker med farligt gods på omgivande vägar och järnväg och som minskar området som skulle vara lämpligt
- att marken innehåller en gammal soptipp och områden med förorenad mark och att sannera till nivån känslig markanvändning skulle bli komplex, dyr och kunna omfatta

mycket större område än den enskilda fastigheten för boende.

För att kunna illustrera hur området skulle kunna se ut någon gång i framtiden om det också skulle innehålla bostäder så gjordes under utredningsarbetet en skiss. Denna skiss finns som inledning i förändringkapitlet men den har också varit underlag för studier om buller störningar och effekter av ny bebyggelse.

### *Konflikter mellan verksamheter och bostäder*

För en verksamhetsutövare kan en ny detaljplan i angränsande kvarter/område innebära att risken för klagomål om störningar på verksamheten och att inskränkningar görs enligt miljöbalken. Därför är samråd och information extra viktigt.

# Kommunikationer och förbättringar för gående och cyklande

Med sitt centrala läge är Skutviken ett område som många passerar genom eller åker runt varje dag. Kring området finns tre stora trafikleder Bodenvägen med drygt 28 000 fordon per dygn, Svartövägen med 14 700 fordon och Haparandavägen med 13 700 fordon. Midgårdsvägen som går rakt genom Skutviken har cirka 12 400 fordon/dygn varav nästan hälften utgörs av genomfartstrafik utan ärende i området. En fortsatt utbyggnad och förtätning av staden kommer troligast att öka dessa mängder av trafik i framtiden.

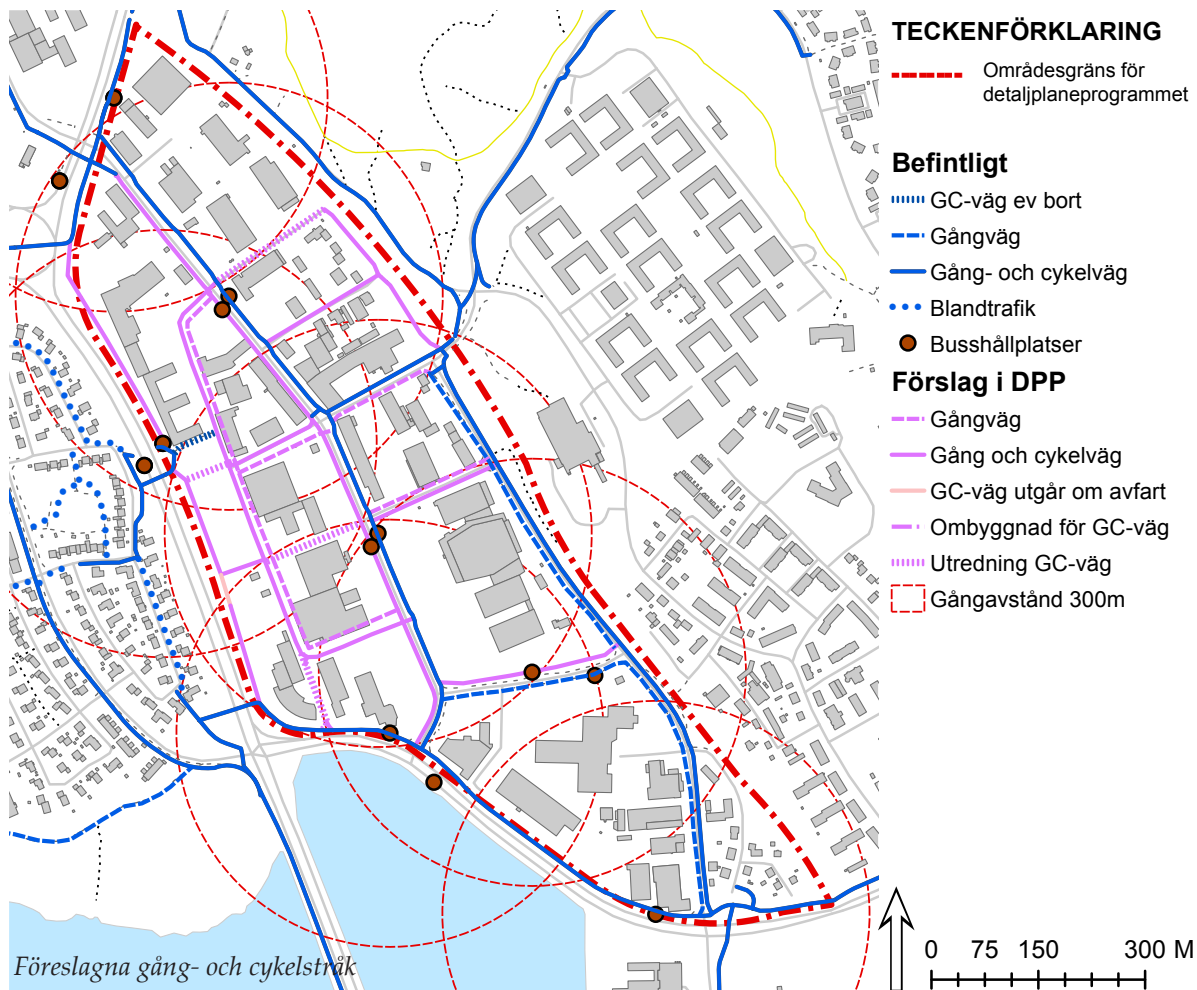
Bodenvägen tillsammans med Svartövägen utgör riksintresse för transporter till Luleå Hamn och industriområdet Svartön och behöver därför ha god framkomlighet även för långa, tunga och breda fordon. Trafik från E4 in till Luleå vägvisas in via Bodenvägen.

Flera lokala busslinjer trafikerar Skutviken via Midgårdsvägen-Delfingatan-Gammelstadsvägen. Intilliggande Bodenvägen trafikerar av både lokal och regional trafik.

För gående och cyklister är tillgängligheten till Skutviken begränsad på grund av barriärverkan från de stora vägarna och järnvägen. Inom området saknar gång- och cykeltrafik egna banor på merparten av gatusträckorna.

I ett område där fler arbetar ökar behovet att kunna färdas som gående eller cyklande inom området och till och från området. Gaturummens utformning inom Skutviken behöver förändras för att skapa trygga och funktionella gång- och cykelstråk. Stråken länkas ihop med omgivande gång- och cykelnät och planeras så att de även underlättar användning av kollektivtrafiken.

DPP-programmet har som uppgift att undersöka förutsättningarna för boende i området och om det skulle byggas bostäder är trafiksäkerheten speciellt viktig. Att förbättra är också att göra miljöerna trivsamma och lättorienterade.





## Gång- och cykeltrafik

Ett av stråken för cykel mellan Porsön och Luleå centrum tangerar Skutviken öster om järnvägen och fortsätter sedan genom området längs Gammelstadsvägen. Genom området finns gång- och cykelbana längs Midgårdvägens östra sida och på en kort del av västra sidan ligger en smal trottoar. Ensidig gång- och cykelbana finns också längs Svartövägen samt på en del av Hummergatan. Utöver detta finns ytterligare några gångbanor men merparten av vägnätet i området saknar egna utrymmen för gående och cyklister.

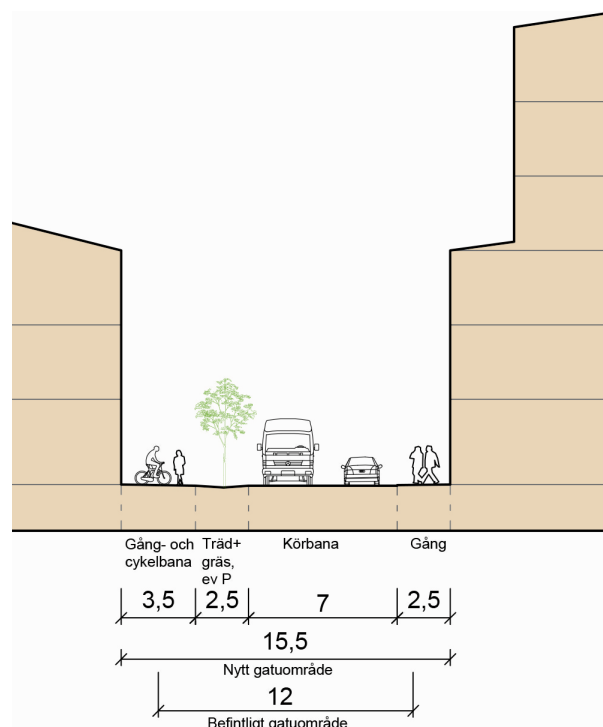
För gående och cyklister finns tre tunnlar under Bodenvägen, samt en tunnel under Svartövägen vid korsningen Gammelstadsvägen. Under järnvägen finns gång- och cykelbana i anslutning till bilväg längs Haparandavägen, Hummergatan (mot Kallkällan/Bergviken) och längs med Svartövägen. En oskyddad gångpassage över järnvägen finns i höjd med Delfingatan.

De trafikanter som tar de största riskerna i området är de så kallade oskyddade trafikanterna som går eller åker cykel, då området har få separerade ytor avsedda endast för dem. Befintliga cykelstråk korsar många gator där trafiken ofta är intensiv och stoppen därför blir många. Inom Skutviken finns endast ett fåtal övergångsställen.

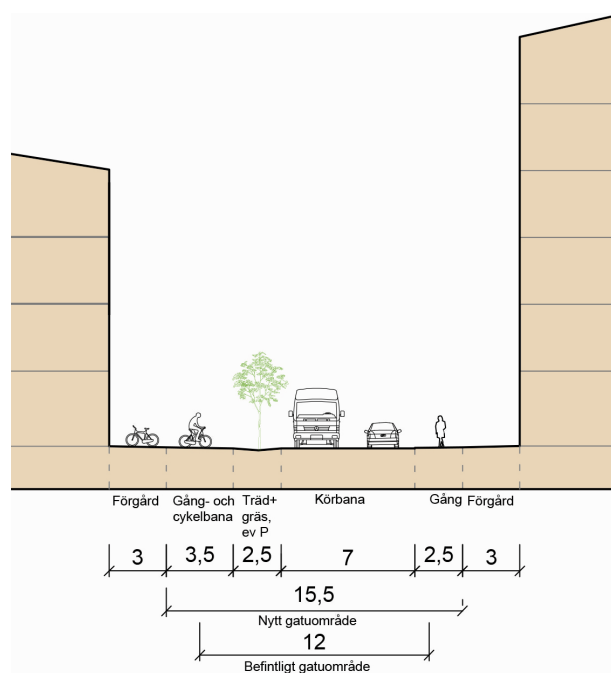
Förbättrade gång- och cykelstråk är av stort värde för de som arbetar eller i framtiden bor i Skutviken. De ger möjligheten att cykla eller ta sig till bussen, men också värdefullt för fler runt om. Stråket som knyter ihop universitetet med Luleå centrum måste vara både tillgängligt, gent och tryggt. Från närliggande stadsdelar färdas gående och cyklister genom Skutviken bland annat för att nå regionaltrafikens bussar som har hållplats på Bodenvägen. Säkra gång- och cykelvägar är en förutsättning för att ge möjlighet att bygga bostäder i området.

De flesta gatorna kommer att över tid behöva utformas så att det finns plats för gående och cyklande på en sida av gatan och endast för gående på den andra sidan. För att ge plats är

dessa förändringar måste bredden på gatumarken utökas på många sträckor. Principiellt utformas gaturummen på detta sätt. De smalaste gatuområdena kommer att vara minst 15,5 meter till skillnad från dagens 12 meter.



Exempel på minsta lämpliga sektion för del av gata med kontor och vid blandning med befintliga verksamheter. Bredden för gaturummet blir 15,5 meter.



Exempel på minsta lämpliga sektion för verksamheter där husen ges möjlighet att bli högre och där avståndet mellan huskropparna blir 21,5 meter.

För att åstadkomma gång- och cykelvägar med god trafiksäkerhet och framkomlighet behövs längre sammanhängande sträckor vilket innebär att antalet utfarter mot gatan och dess bredder måste regleras. För att åstadkomma bättre säkerhet för gående och cyklande vid korsningar kommer utfarter från kvartersmark att begränsas.

Utformningsfrågorna i detalj tas om hand i detaljplanering eller projektering vid genomförande är som exempel:

- på vilken sida breddning av gatan görs
- på vilken sida gång- och cykelbana och gångbana placeras
- lägen för trafiksäkra in- och utfarter
- trädplaceringar

I översiktsplanen anges att från korsningen Midgårdsvägen-Haparandavägen längs Bodenvägen bör en ny cykelväg planeras. Plats ges i DPP för en cykelväg från korsningen Midgårdsvägen och till tunneln under Bodenvägen, vid Hummergatan, och som ansluter till cykelstråket in mot centrum. Söder därom finns risk för konflikter om en ny avfart från Bodenvägen byggs. Blir den dock inte av så finns goda förutsättningar att genomföra gång- och cykelväg i hela dess längd.

Den anslutning från tunneln och busshållplats (Munkeberg) som idag finns mot Ålgatan kan komma att bebyggas med hus om de planer med av- och påfart genomförs. Möjlighet till anslutning till Ålgatan kommer då att finnas vid av- och påfarten i Ostrongatans förlängning och i markplan, genom ny byggnad, till Hummergatan och vidare in i området.

I programmet visas också en möjlighet att få till ytterligare en gång- och cykelanslutning mellan Ålgatan och Svartövägen. Den skulle förbättra kopplingen mellan Coop arena och centrum. Och vara en långsiktig länk i gång- och cykelnätet.

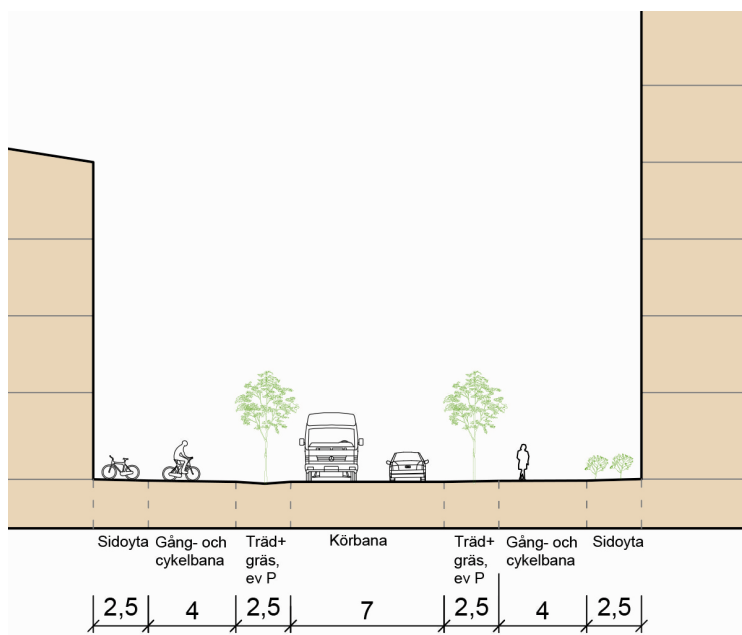
## Gatunät

Midgårdsvägen, Gammelstadsvägen och Hummergatan från Kallkällan är infart till Skutviken. Gatorna (körytor) inom programområdet är runt 9 meter breda. Gatuområdet är oftast 12 meter brett, Midgårdsvägen och Gammelstadsvägen är bredare.

En ändrad karaktär på de verksamheter som förväntas inom området gör att gator och gaturum kommer att behöva förändras. Det kan beskrivas som en ändrad standard, där gående och cyklande prioriteras upp och gatuområdet utökas och disponeras om.

Till följd av smala gaturum, även om det utökas, kommer gatuparkering att få låg prioritet. Detta för att inte behoven av att bredda gaturummen ska öka än mer. Utfarter i anslutning till korsningar begränsas av trafiksäkerhetsskäl.

För hela området kommer en ökad styrning av infarter och begränsning av parkeringar med backning ut i gaturummet vara en del av de säkerhetshöjande åtgärder som behövs i ett område med fler människor som rör sig i. För verksamheter av industriell karaktär samt andra verksamheter som får leveranser av varor med



Exempel på lämpliga sektion för Midgårdsvägen med bredd av 25 meter.



långa fordon kan infartsbredderna bli mellan 8 - 10 meter. Medan för andra verksamheter som kontor och andra med något mindre behov kan infartsbredder bli 6 - 7 meter. För flerbostadsändamål bedöms behoven täckas av 4 - 5 meter breda infarter.

I samband med omvandling av gator görs oftast en upprustning av de ledningssystem som ligger i marken under och en reglering av gatuhöjder för att om möjligt minska antalet lågpunkter där risken för översvämningar är stor (se tidigarekapitel). De gator där större åtgärder först kommer att göras utifrån en samlad bedömning är Midgårdsvägen och Ålgatan.

Gatunätet bör fortsatt möjliggöra god framkomlighet och tillgänglighet för varustransporter till och från verksamheterna längs med gatan.

Hela Skutviken är bullerstört från omgivande trafik och järnvägen. Men även den trafik som idag rör sig inom området åstadkommer höga bullernivåer i sin närhet. Simulering av dagens bullersituation ser ut som på bilden på denna sida.

#### Möjlig anslutningsväg mot Bodenvägen

Som en del av uppdraget inför den här DPP fanns att se över möjligheten till en anslutning av trafik direkt mot Bodenvägen. Utredningen har gjorts om av- och påfarter.

En grundförutsättning vid utredningen har varit att den nya av- och påfarten ska vara bra för hela området. Kraven på hög kvalitetsnivå för gående, cyklande och kollektivtrafiken tillsammans med en trafiksäker lösning inte minst för trafiken på Bodenvägen har varit styrande. I förutsättningarna gällde också att värna om



Befintliga buller nivåer från bilar och järnväg. Sammanslagen ekvivalent ljudnivå från vägtrafik och tågtrafik i dB(A) simulerade värden

framtida ledningsstråk och beakta att markförutsättningarna med stora områden med silt och lera som försvårar byggande och underhåll.

Ett antal alternativa lösningar har utretts och kan läsas om i PM Alternativa avfarter Bodenvägen.

Det alternativ som sammanvägt är bäst för staden och området är alternativet vid Ostrongatan.

En av- och påfart kommer att korsa det stråk längs vägen som idag innehåller vatten- och avloppsledningar. Det föreslagna alternativet ger dock minst påverkan på ledningar och minst konflikter vid framtida förändringar av dessa.

En cykelväg längs Bodenvägen skulle inte kunna vara kontinuerlig då korsningar med svängande bilar blir för riskfylld.

Innan en ny av- och påfart byggs krävs åtgärder längs Ålgatan både vad gäller underliggande VA-ledningar och gatuutformning. Om avfarten från Bodenvägen byggs måste utredning göras för förlängningen av Ostrongatan som görs om till gata för att sprida trafikanternas rörelser bättre i området.

## Åtgärder längs övriga gatunätet

Korsningarna Midgårdsvägen och Ålgatan kommer att behöva förändras för att åstadkomma säkrare korsningar för gång- och cykeltrafikanterna och för att trafikflödena till och från Ålgatan ska fungera bättre.

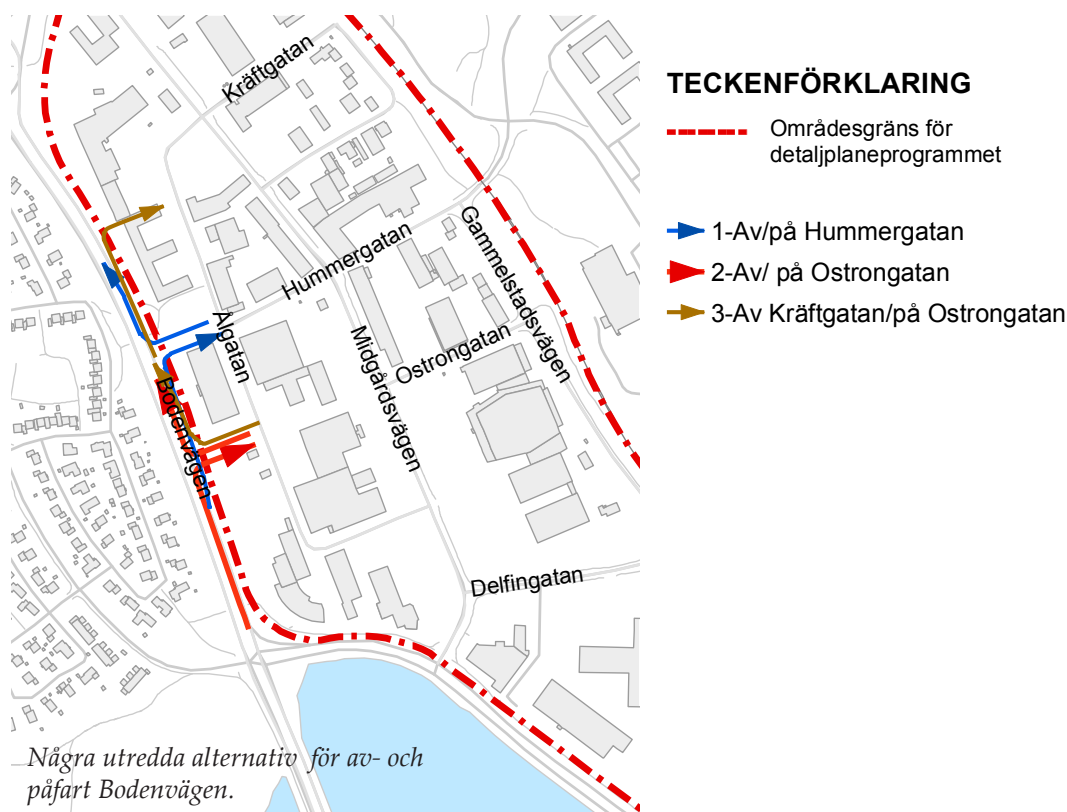
När omvandlingen i området skjuter fart och intresset att bygga mycket nytt och större blir verklighet kan behov av att dela kvarter och att ändra gatusträckningar uppstå i den nordöstra delen och den södra delen av området. Där kan fler anslutningar mot omgivande gator behövas. Men det måste utredas mer när behovet blir tydligt. Här illustrerat som utredningsområde framtida gator.

## Trafik

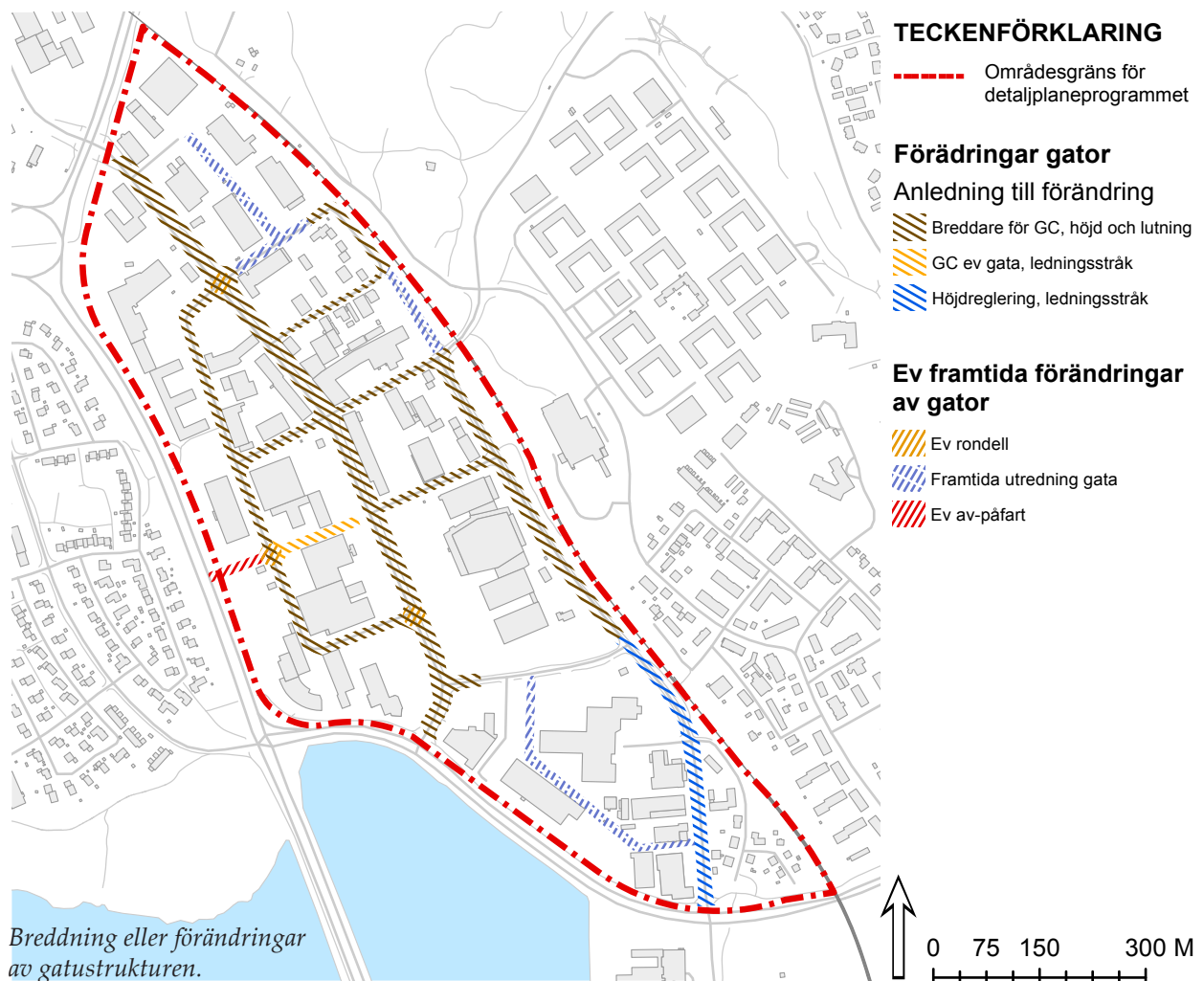
### Busstrafik

Skutviken har goda bussförbindelser, speciellt mot Porsön och Luleå centrum. Genom området passerar flera stomlinjer och längs Bodenvägen ytterligare linjer. Nästan alla regionala busslinjer kör längs Bodenvägen till Luleå centrum.

Hållplatsen på Bodenvägen är en viktig omstigningsplats mellan lokal och regional trafik,







främst för resenärer mot Sunderby sjukhus. Under 2013 registrerades här över 11000 påstigande på regional trafikens bussar.

Antalet busshållplatser gör att hela detaljplaneområdet ligger inom gångavståndet 300 meter och är därmed mycket bra för resor med kollektivtrafik.

#### Biltrafik och stora fordon

Genomfartstrafiken via Midgårdsvägen är betydande. En räkning genomfördes under våren 2014 och är sammanställd i rapporten "Genomfartstrafik på Skutviken, våren 2014, Tekniska förvaltningen".

Ur rapporten kan sammanfattas att högst andel genomfart sker mellan Klintvägen/Hummergatan och Midgårdsvägen/Haparandavägen. Av de fordon som kommer in från Klintvägen till Skutviken kör nästan 80 % genom området. Vid övriga infarter står genomfartstrafiken för

mellan ungefär 30-45 % av den totala trafiken. Vid mättilfället var andelen tunga fordon 4 % och nästan hälften av dessa körde rakt igenom området. Bland de tunga fordon som kör rakt genom området ingår den lokala busstrafiken.

Genomfartsräkningen visade också att drygt en fjärdedel av de som hade ett ärende i området besökte Kvantum. Merparten av bilisterna som besökte ICA Kvantum använde infarterna från Svartövägen.

De trafikmängder som är efter Midgårdsvägen försämrar framkomligheten för bussar till och från LLTs bussgarage men försvårar också för övriga trafikanter (bilister, gående, cyklisterna) att ansluta till eller korsa Midgårdsvägen. Mellan klockan fyra och fem på eftermiddagen är det långa köer längs Midgårdsvägen. Stora trafikmängder uppstår även vid evenemang på Coop Arena, främst då kvällstid.

LLTs bussgarage och tankställe ligger i området och det ger en betydande trafik utanför den reguljära busstrafiken. Även andra bussar tankar här.

Möjliga åtgärder för att minska genomfartstrafiken skulle försvåra för både bussar och tunga fordon som har sina ärenden inne i området. I nuläget föreslås därför inga sådana åtgärder.

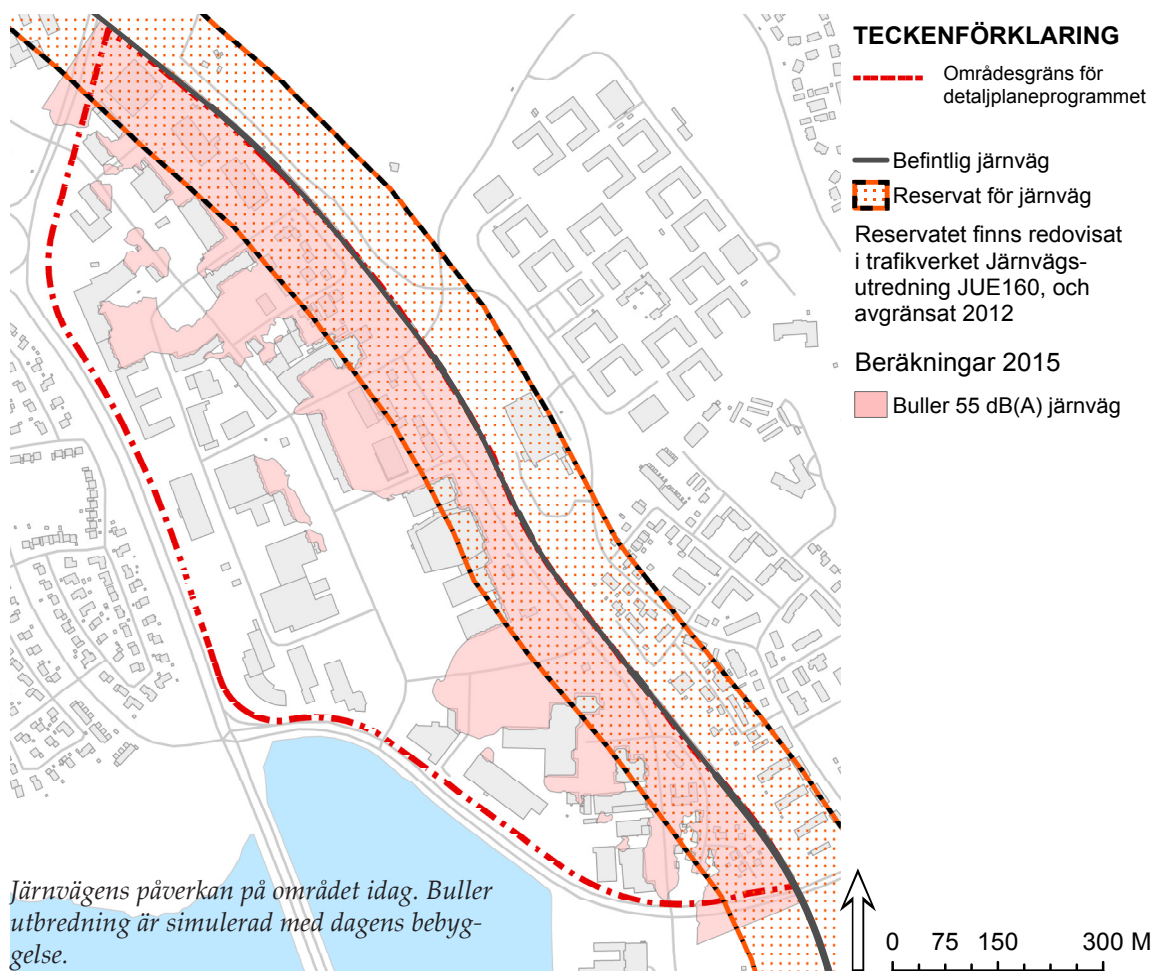
### Järnväg

Befintlig järnväg ligger längs områdets nordöstra sida. Den ligger i hela sin stäckning längs området upphöjt i förhållande till den huvudsakliga marknivån på Skutviken.

På järnvägen transporteras i första hand stora mängder gods. Pellets/slig och järnämnen är de stora tunga transporterna. Det passerar knappt 30 godståg per dag och ca 25 persontåg med

dagens trafik(2015). Med den utveckling som nu sker med utökning av hamnens verksamhet kommer troligen antalet transporterna att öka och vikten på tågseten att bli större, samt att det finns långt gående planer på att inrätta pendlingstrafik på sträckan mellan Luleå - Boden - Kalix - Haparanda.

Dubbelspår mot Boden är den förändring av järnvägen som troligen ligger närmast i tid. En första utredning (åtgärdsstudie) för byggande av dubbelspår mellan Boden och hamnen oavhängigt beslut om Norrbotniabanan ska påbörjas. En utbyggnad av dubbelspår bedöms inte påverka Skutviken negativt. Dock ingår en betydande del av Skutviken i den kvarvarande korridoren som reserverats för Norrbotniabanan.





## Transporter med Farligt gods

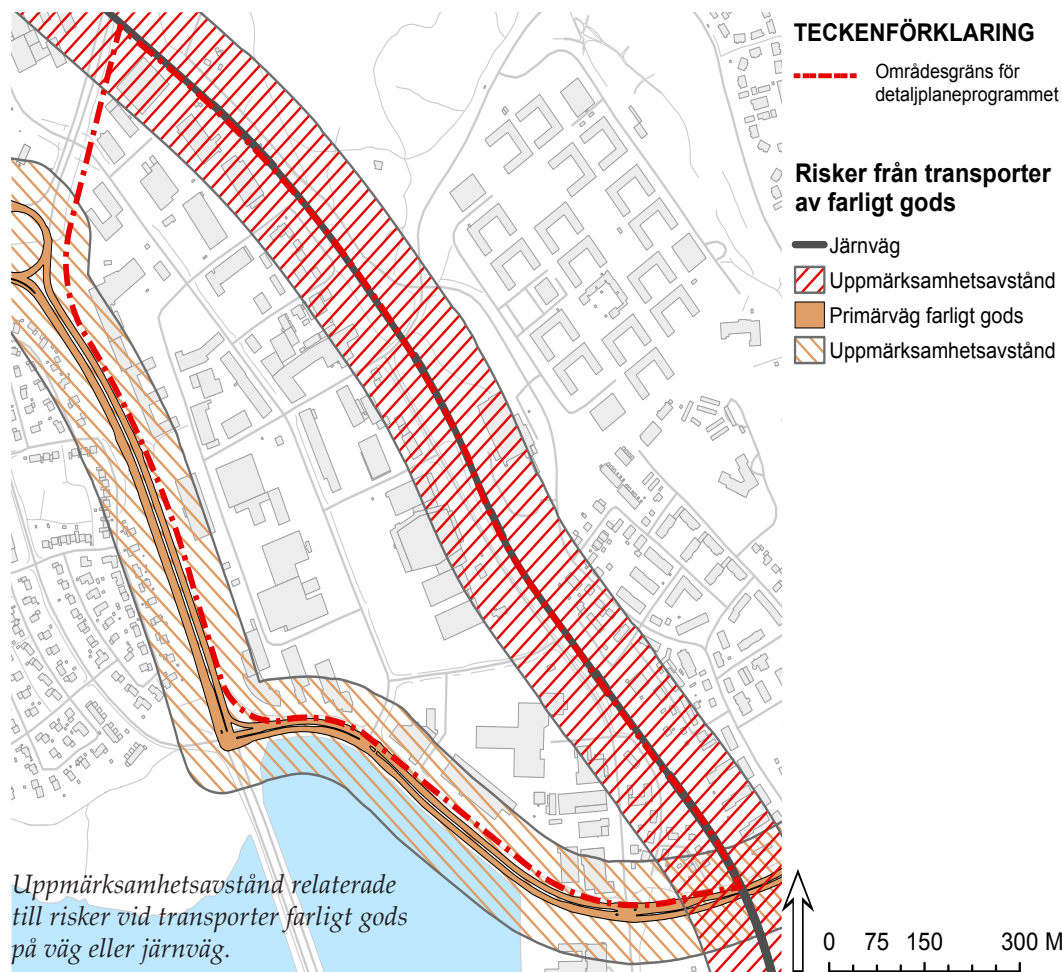
Både järnväg och Bodenvägen/Svartövägen är prioriterade vägar (riksintresse) för farligt gods genom Luleå.

Länsstyrelsen har utvecklat riktlinjer "Bebyggelseplanering och farligt gods i Norrbottens län" som vägledning och bedömningshjälp om en plan kan medföra betydande miljöpåverkan enligt förordningen(1998:905). Dessa riktlinjer ligger till grund för redovisade begränsningar i markanvändningen. Samtliga avstånd är enbart baserade på skydd mot olyckor med farligt gods och visar avstånd där inga ytterligare åtgärder för att skydda byggnader och människor har vidtagits. Ett uppmärksamhetsavstånd finns redovisat på karta inom vilket frågan om risker alltid måste behandlas i detaljplaner.

Inom det området finns bedömda säkra avstånd till mer eller mindre känsliga verksamheter indelade i 4 zoner: Zon A (okänslig verksamhet)

avser platser där det endast finns ett fåtal människor, vilka inte upprätthåller sig stadigvarande på platsen. Exempelvis markparkering, motionsspår och gång- och cykelvägar, Zon B (mindre känslig verksamhet) avser sådan bebyggelse och markanvändning som omfattar få och vakna personer. Exempelvis industri, parkeringshus. Zon C (normalkänslig verksamhet) avser sådan bebyggelse och markanvändning som omfattar färre personer och som har god lokal kännedom. Exempelvis bostäder (småhusbebyggelse), handel och kontor. Zon D (känslig verksamhet) avser sådan bebyggelse och markanvändning som omfattar utsatta eller många personer: Exempelvis bostäder (i flera plan), vård, skola och idrotts- och sportanläggningar (med betydande åskådarpåse).

Om dessa säkra avstånd kan användas eller om riskanalys måste göras undersöks under detaljplanearbete.



## Kortfattat om förutsättningar för delområden

### *Midgårdsvägen södra delen*

Det här är det område dit ytvatten skulle rinna från hela Skutviken vid ett häftigt regn och risker för översvämningar är störst. Det är därför viktigt att utformning av mark och avvattningsarbetet med gator påbörjas här.

Den södra delen av Midgårdsvägen är ett attraktivt läge för verksamheter som vill exponera sig. Byggnader är idag synliga inifrån centrum och några nya byggnader skulle kunna vara mer utmärkande.

Området skulle kunna vara läge för vissa framtida offentliga funktioner eller läge för livsmedelshandel.

### *Ålgatan*

Ålgatan är i behov av ombyggnad med ny höjdsättning, breddning och förbättrad trafiksäkerhet.

Om en ny anslutning mot Bodenvägen i en förlängning av Ostrongatan realiseras kommer förutsättningarna för ändrade verksamheter snabbt att ändras i det här området. Ålgatan kommer att måsta breddas och körytan ändras i höjd. Utfarter kommer att behöva regleras. Gång- och cykelbanor byggas.

Om en ny anslutning mot Bodenvägen byggs bör Ostrongatan mellan Midgårdsvägen och Ålgatan förlängas (är idag kvartersmark). Om anslutningen inte blir av bör Ostrongatans förlängning göras om till gång- och cykelväg i kommunal ägo.

Läget har stora fördelar för verksamheter som vill exponera sig mot stadens infart/utfart men samtidigt är de störda av buller och i vissa lägen utsatta för risker med farligt gods. Här är det lämpligt med kontor, men också för verksamheter liknande idag fordonsservice/bilhandel. Mot de större vägarna runt om skulle nya byggnader gärna få visa upp ett varierat utseende med volymer som både varierar i storlek och form.

### *Skutviken mittendel*

Den här delen av området har minst bekymmer med buller och risker från aktiviteter utanför området. Biltrafiken inom området är däremot påtaglig. Få verksamheter som ger upphov till störningar eller risker finns i området. Förutsättningar för större ändringar av användning är möjlig. Här föreslås verksamheter kombineras med kontor och med servicenäringar i bottenvåningar. Plats måste ges för offentliga platser av torg och parkkaraktär. Med fler gående och cyklister som rör sig här måste förutsättningar utredas för att i framtiden bygga om Midgårdsvägen med stråk för dessa trafikanter på bäggesidorna av gatan.

I samband med ombyggnad av Ålgatan behöver gatuhöjder i det här området också ses över och vissa justeringar för att minska riskerna för översvämningar.

### *Midgårdsvägen norra delen, anslutning mot Haparandavägen*

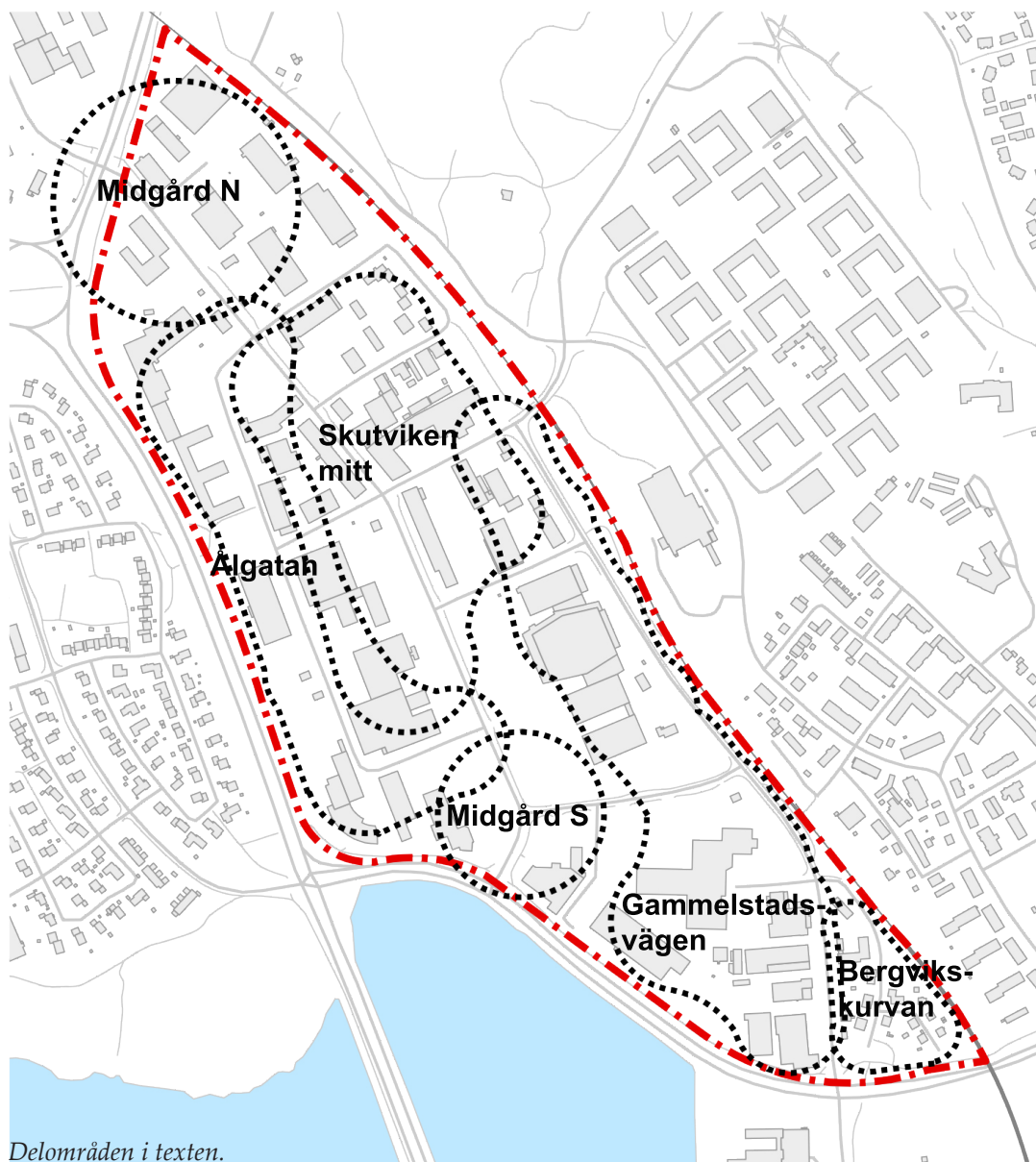
I områdets norra del är de mest påtagliga bristerna relaterat till trafiken och till Midgårdsvägen. Här finns de flesta av de verksamheter (försäljning av bränsle) som gör att särskild hänsyn måste tas vid förändringar av användning. Svårigheter att komma ut från angörande gator och brister i trafiksäkerheten för gående och cyklister. I ett första skede syftar kommande åtgärder till att underlätta tillfarten från andra gator och trafiksäkerheten för gående och cyklande.

I det långa loppet skulle större förändringar av gatustrukturen kunna ge fler alternativ för utformning av kvarter och fler alternativa vägar inom området. Det är först motiverat när stora delar av området står i begrepp att omvandlas och frågetecknen runt reservatet för Norrbotnia-bana är utträtade.

### *Gammelstadsvägen*

Områdets södra del ligger delvis lågt och risker finns för översvämning eller överströmmande vatten. Detta är brister som måste utredas och åtgärdas tillsammans med fastighetsägarna. Här finns verksamheter (försäljning av bränsle) som





kan utgöra risk för nya användningar och ska därför tas hänsyn till. Det här är ett attraktivt läge för verksamheter som vill synas och ha en enkel anslutning till Svartövägen. Området skulle kunna vara läge för vissa framtida offentliga funktioner.

Inom området ses trottnarar för gående och cyklister över i samband med grävninga av ledningar eller höjddregleringar.

#### *Bergvikskurvan*

Området har i stort behållit sin ursprungliga karaktär. Och avsikten är inte heller att den ska ändras nämnvärt. Bostäderna som finns här har inte stöd i gällande detaljplan och läget med risker och störningar både från järnvägen och från Svartövägen gör det heller inte möjligt att göra nya detaljplaner med nya bostäder här. Men pågående användning kan fortsätta. Som den enda delen i området med lite större höjdskillnader och lutningar är det heller inte lämpligt till annat av mer storskalig karaktär. Problem med instängt vatten och avrinning måste dock utredas och åtgärdas främst inom gatuområden.

## Arbetet med Detaljplaneprogrammet

### Hur har DPP-programmet tagits fram

Stor del av arbete med detaljplaneprogrammet har skett med en arbetsgrupp bestående av representanter från miljö- och byggnadsförvaltningen, stadsbyggnadsförvaltningen -stadsplanering, -investering, -vatten och avlopp.

Under arbete med detaljplaneprogrammet har tre scenarier varit med i diskussionen för att genomlysas de alternativ på framtida möjligheter med området och vilka förutsättningar och krav som skulle kunna behöva uppfyllas för olika framtida val. Scenarierna var att omvandlingen fortsätter som idag, att omvandlingen kommer att innehålla större andel kontor och sista scenariot var att även bostäder skall inrymmas. De viktigaste slutsatserna som drogs av detta arbete var att:

- oavsett vilka verksamheter som i framtiden kommer att finnas i området så är förbättrade kommunikationer för gående och cyklande av största vikt.
- behovet av nya offentliga platser behöver tillgodoseas.
- riskerna till följd av klimatförändringens effekter måste minskas.

Som helhet ligger scenarioarbetet och de fortsatta fördjupningsdiskussionerna till grund för de förslag och riktlinjer som ligger i förslaget.

Förslaget har sedan sammanställts och redovisning av främst de allmänna intressena har gjort av stadsbyggnadsförvaltningen.

Utställning av samrådshandling för allmänheten kommer att ske mellan 2 maj och 29 maj. Handlingarna kommer även att vara tillgängliga på kommunens hemsida och information om detta kommer att skickas ut till kommunens normala samrådsparter och till fastighetsägare/verksamma i området. Under utställningstiden kommer allmänt möte hållas för information om förslaget och diskussion om omvandlingen av området. Mötet är planerat till 23 maj, se särskild inbjudan. Efter samrådstiden bearbetas förslaget och lämnas sedan till politikerna för godkännande. Efter det kan detaljplanearbete drivas vidare.

### Fortsättning mot genomförande

Det fortsatta arbetet med omvandling kommer att ske i nära samarbete med fastighetsägare och verksamheter i området.

De användningar som i framtiden föreslås i detaljplaner blir huvudsaklig för verksamheter (inte störande industri) sällanköpshandel, kontor och fordonsservice. Handel rekommenderas utgöra en mindre del av användningen och kan komma att regleras för att det ska vara tillåtet i bottenvåning. För andra ändamål så som livsmedelshandel, hotell och liknande måste utredningar göras speciellt i detaljplaneskedet.

Gatukostnadsfördelning måste tidigt utredas, diskuteras och avtalas mellan parterna på en övergripande nivå. För att arbetet mer i detalj sedan ska kunna genomföras parallellt med detaljplanearbeten.

Nya detaljplaner och omvandling kommer att ske etappvis. Regleringar av allmän platsmark som gator och parkmark kommer att prioriteras och ändringar som behövs för att kunna göra de säkerhetshöjande åtgärderna både i trafikmiljön och ur klimatanpassninghänseende. Det finns förfrågningar och pågående projekt i området västra och södra delar och dessa ligger också högt på prioriteringslistan. På kartan på nästa sida finns ett utkast till hur en etappvis omvandling skulle kunna ske. Det visar också att det kommer att ta en längre tid. Tidsspannet kan komma att förändras, möjligen något kortare men mest troligt kommer det att ta längre tid innan hela området har förändrats.

Den första etappen bli en detaljplan och att mark kommer att förvärvas längs Midgårdsvägens södra del för att kunna skapa park och att därmed säkra det översvämningutsatta området. Utformning av parkytor ska medge viss översvämning och möjliggöra viss fördröjning av vatten på marken.

Vilken etapp som sedan kommer eller hur den etappen ska se ut blir ett resultat av utredningar och samarbetet med fastighetsägare och verksamheter.



## TECKENFÖRKLARING

--- Områdesgräns  
detaljplaneprogram

**2019-  
2031**

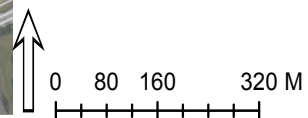
**Ett scenario  
Etapptvis omvandling**

### Utkast etapper

- Atgärder till följd av 4C-4F
- Ar 3 efter beslut
- Ar 4-5 efter beslut
- Ar 6-7 efter beslut
- Ar 9-12 efter beslut
- Oklar tid utredning

*Scenario A*

*Efter detaljplaneprogrammet antagits  
sker omvandlingen successivt inom  
området*



Förändringar av gator och de underliggande ledningsnäten projekteras och kommer sedan att genomföras i etapper. I detta arbete ingår inlösen av delar av angränsande kvartersmark för att möjliggöra tillräckligt breda gaturum med separerade ytor för gående och cyklister. I samband med det måste förutsättningar med gatuhöjder, gatubredder, in och utfarter från kvartersmark vara utredd.

Utredningen Skutviken Översvämningar visar på lämpliga höjder för ett antal punkter i gatunätet. Höjderna ger förutsättning för att fria vattenvägar ska kunna åstadkommas och de ska inarbetas i kommande detaljplaner. Utredningen visar också vilka områden på privat och kommunal mark som har största riskerna för instängt vatten. Eller där ytavrinningen vid häftiga skyfall inte går enbart att lösa via gatunätet. Där måste också fastighetsägarna vara med och ta ansvar för de förändringar som behövs på

kvartersmark för att åstadkomma ytvattenavrinning. För dessa områden måste fortsatta utredningar göras.

Utredning om förorenad mark ska vara en del av arbetet med att ta fram detaljplaner i området. Om avsikten med planen är användningar som ryms inom begreppet känslig markanvändning är det viktigt att lösningar detaljstuderas och platsspecifika värden tas fram som utgångspunkt för hur föroreningar ska tas om hand.

Med tanke på översvämningrisker så kan i vissa fall förutsättningar för grundläggning, både höjdsättningar och egenskapskrav regleras i kommande detaljplaner. Till detta hör även ledningsgravar. Endast i undantagsfall kan källare komma att rekommenderas.

Möjligheter till publika lokaler i bottenvåning kommer att underlättas i detaljplanearbetet. Med det följer möjlighet till högre våningshöjder och tillåten användning som kan innehålla handel.



Hela DPP-området är mycket utsatt för buller så därför föreslås att varje ny detaljplan ska innehålla en bullerutredning, med avseende på den tänkta användningen och den förmodade påverkan den kan ha på eller få från omgivningen.

I framtiden måste utformning av gator, som exempelvis Midgårdsvägen, och möjliga andra betydande förändringar av trafikflöden tas med i beaktande avseende buller vid varje ny detaljplan.

Tankar om vad utformning av byggnader och fastighetsmark ska kunna bidra med i anslutning till infarten till staden kommer att ligga till grund för vidare diskussioner om höjder och volymer för enskilda detaljplaner framöver.

I arbete med ändrade detaljplaner kan i vissa fall krav måste ställas på plank/vegetation eller liknade för att säkra kvaliteter vid infarterna, längs Bodenvägen och järnvägen.

Möjligheten att använda cykel är prioriterat i område och därmed också cykelparkeringar. De är därför lika viktiga att utreda som bilparkeringar i samband med detaljplanering.

Fastigheten Vattenormen 3 som innehåller VA-ledningar behålls i kommunal ägo och ger därmed en långsiktig säker och tillgänglig åtkomst till en viktig del av ledningsnätet. Ombyggnader och ändringar som påverkar dessa ledningar kommer att pågå åtminstone till en bit in på 2020-talet. Ledningsstråket över Kv Flygfisken är ett område som med tanke på betydelsen bör överföras i kommunal ägo. Den frågan får behandlas vidare vid ändring av detaljplanen i området, liksom för de övriga liknande utpekade stråk.

Transformatorstationer utreds i respektive detaljplan.

DPP visar att det sammanvägt mest lämpliga läget för en eventuell framtida angöring av området till Bodenvägen är i förlängningen av Ostrongatan.

Det ska i kommande detaljplaner finnas kvar möjlighet för gående och cyklister att ansluta från Skutviken till busshållplats på Bodenvägen.

Om marken där befintlig anslutning finns idag övergår i privat mark så behövs ny allmän mark för ny anslutning, gärna som en GC-anslutning i en fortsättning på Hummergatan.

#### Genomförandet i tider

Det kommer att ta många år innan hela Skutviken är förändrat. Prioriteringen från kommunens sida är förändringarna som förbättrar trafiksäkerhet, tillgänglighet för gående och cyklister.

#### Ansvarsfördelning och huvudmannaskap

Gator, gång- och cykelvägar och allmänna platser ska även i fortsättningen vara kommunalt ansvar och kommunalt huvudmannaskap.

#### Ekonomiska frågor

Hur kostnader för denna standardhöjning av området bör fördelas mellan de som kommer att få mest nytta av ändringarna kommer att fortsätta utredas. Ett alternativ är att arbeta med avtal om gatukostnadsfördelning i samband med nya detaljplaner.

#### Markinlösen och ersättningsfrågor

Markinlösen är aktuellt längs gator som behöver breddas för att kunna åstadkomma gång- och cykelvägar och för områden som ska bli park och gångstråk som tål tidvisa översvämningar. Inlösen sker i samband med detaljplanering och genomförande.

#### Tekniska frågor

Tekniska utredningar för detaljplaner såsom bullerutredningar, förekomst av markföroreningar, riskanalyser för farligt gods och andra som behövs för bedömningen av kommande detaljplaners lämplighet beställs av kommunen i samband med detaljplaneuppdrag. Kostnaden kan tas ut via plantaxan vid ett bygglov eller genom reglering av ett planavtal vid en ny detaljplan.

Utredningar för marksanering av föroreningar, stabilitet och andra utredningar som behövs för byggande inom fastigheter bekostas av fastighetsägaren.

## Konsekvenser

### Hänsyn till riksintressen och strandskydd

Riksintresset rörande reservat för framtida järnväg, är av stort intresse för kommunen. Reservatet för en framtida Norrbotniabana är inte avgränsat mer än vad Trafikverkets utredning, JU160, anger. När frågan om ändring av detaljplaner inom reservatsområdet kommer så måste frågan om avgränsning eller inte beaktas ytterligare, men bedömningen är att riksintresset kan tillgodoses.

De riksintressen som berör området gör att hänsyn måste tas till risker från transporter av farligt gods. Om en ny detaljplan ska medge nya användningar inom de zoner som anges i "Bebyggelseplanering och farligt gods i Norrbottens län" så måste en riskanalys med plats-specifika värden och lösningar redovisas som grund för de bestämmelser som måste anges i planen. Bedömningen är att transporter inte ska påverkas negativt och riksintresset därmed ska kunna tillgodoses.

Delar av området i anslutning till vattenområdet Skutviken och omfattas av strandskydd enligt Miljöbalken 7 kap 14 §. I detaljplaner som omfattar dessa områden bör strandskyddet upphävas. Skäl till det kan vara att området ligger inom utvidgning av Centrum, att marken redan är i anspråkstagen och att Svartövägen ligger mellan området och vattenområdet.

### Miljökvalitetsnormer och nationella miljökvalitetsmål.

För området är miljökvalitetsnormen för vatten (förordning 2004:660 om förvaltningen av kvaliteten på vattenmiljön) den som berörs.

Området ingår i Inre Lulefjärden SE729159-179002 kustvatten (som förutom Skutviken omfattar Stadsviken, Notviken och stora delar av Lulefjärden). Vattenområdet som helhet har hög ekologisk status men uppnår inte god kemisk ytvattenstatus till följd av förekomster av främst kvicksilver, kvicksilverföreningar och bromerad difenyleter. Föreningar av denna typ kan till del hänvisas till tidigare industriell

verksamhet som sågverk (Karlhäll), annan äldre verksamhet som har funnits runt recipientens stränder.

Bedömningen är att de föroreningskällor och risker som området idag har och genererar kommer med en omvandling och därmed krav på omhändertagande av föroreningar bidra till att långsiktigt förbättra den närmaste delen av recipientens status. I förhållande till de föroreningar som andra delar av vattenförekomsten innehåller är det dock oklart om det kommer i någon väsentlig del att påverka hela recipientens status.

- Av de nationella miljökvalitetsmålen och dess relevans ur översiktsplanens beskrivning stödjer detaljplaneprogrammet främst:
- Begränsad klimatpåverkan - genom att stödja förtätning och att underlätta för transporter på cykel, till fots och med kollektivtrafik. Minska risker för stora översvämningar främst vid skyfall.
- Giftfri miljö - genom att en omvandling kan medföra krav på omhändertagande av föroreningar i mark vid ny- och ombyggnader. Därmed samlas farligt avfall upp och tas om hand på ett miljömässigt säkert sätt.
- God bebyggd miljö - genom att trafiksäkra gatumiljöer och att nya gröna miljöer skapas. Miljöer som gör människors vardag tryggare och mer berikande.
- Hav i balans samt levande kust och skärgård - genom att på sikt med borttagande av befintliga föroreningar i mark ge bättre förutsättningar för närliggande vatten och botten att behålla eller förbättra sin status.

## Hållbarhetsbedömning

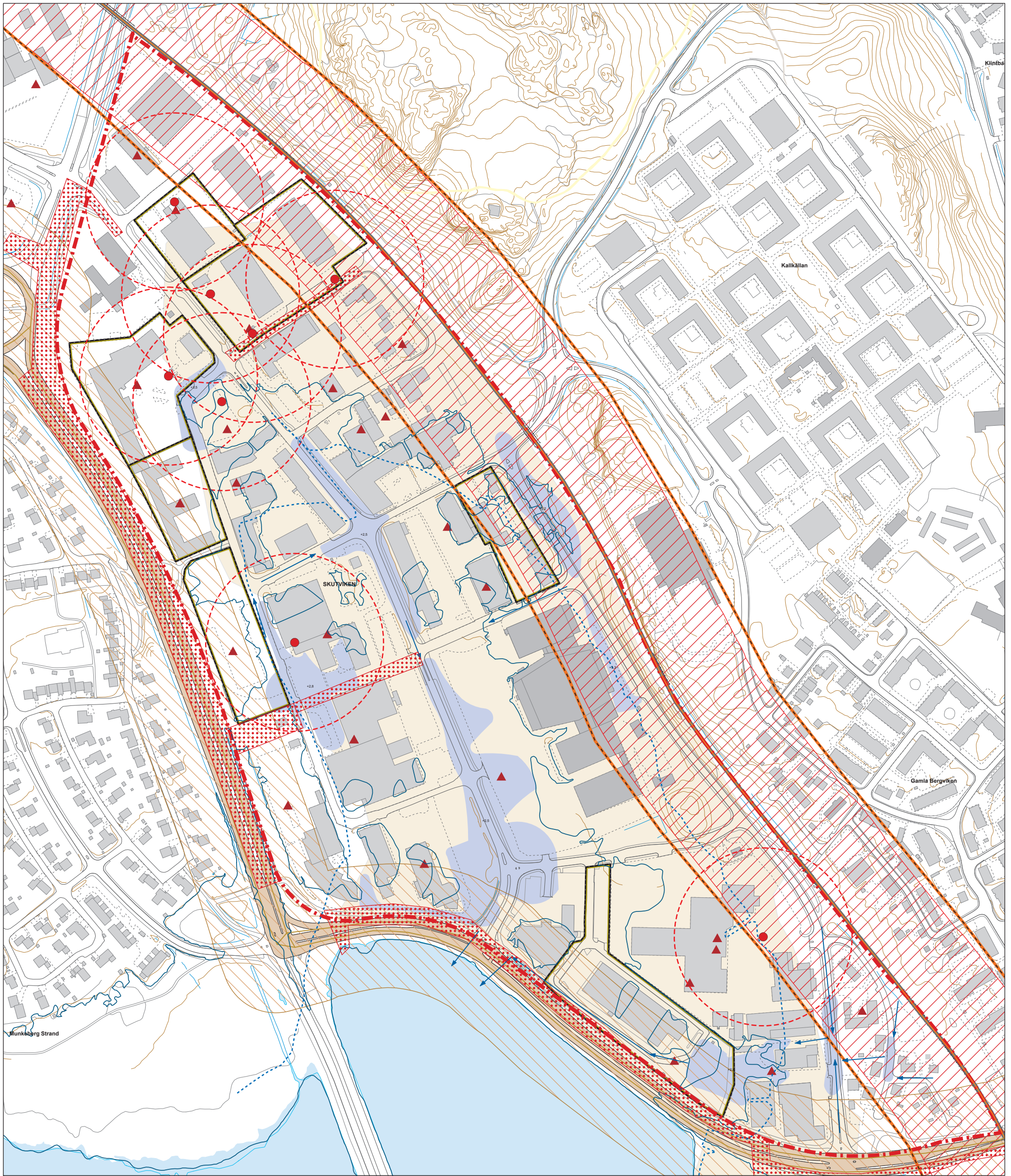
I och med arbetet med ÖP 2013 arbetar kommunen med att göra tidiga bedömningar ur hållbarhetsaspekter. Bedömningarna görs för att se om planerna gör att vi närmar oss Luleå Vision 2050. Bedömningsarbetet ska också ses som ett redskap för att påverka framtagandet av planer i rätt riktning.

Bedömningar är gjorda mot uppdraget för detaljplaneprogrammet, översiktsplanen och dess rekommendationer för området samt mot de bedömningsverkstyg som värderar ett områdes långsiktiga hållbarhet som stadsdel.





Bedömningen är att ur ett hållbarhetsperspektiv kommer en omvandling av Skutviken med de riktlinjer som angets att gynna staden och dessa innevånare. Med sitt läge och de förändringar som föreslås ger det ett öppnare, mer lättillgängligt område. En svårforcerad barriär i ett centralt läge minskar med förbättrade möjligheter för gående och cyklister. Mer arbetsplatser i detta centrala område ger förutsättningar för fler att kunna ta sig till arbetet med kollektivtrafik och cykel.

Bedömningen är att området med föreslagna åtgärder kommer att för lång tid framöver kunna fungera även med de klimatförändringar som sker. Risker med översvämningar till följd av nederbör blir små men i ett långt perspektiv kan ytterligare åtgärder behövas om havsnivåhöjningar blir påtagliga.









**Riksintressen**

-  Reservat för järnväg
-  Uppmärksamhetsavstånd järnväg
-  Uppmärksamhetsavstånd väg
-  Primärväg farligt gods

Hela området ingår i rennäringens riksintress och i riksintresse för friluftsliv och turism.



**Klimatförändring**

-  Strömningsriktning ytvatten
-  Strandlinje ca 1950
-  Havnivåhöjning 3m
-  Risk instängt vatten, skyfall


**Säkra infrastruktur**

-  Långsiktiga ståk för ledningar

**Verksamheter risker**

-  Drivmedel, risknivå 1
-  100 m särskild hänsyn



**Utfyllt område**

-  Fyllning och sopor

**Buller**

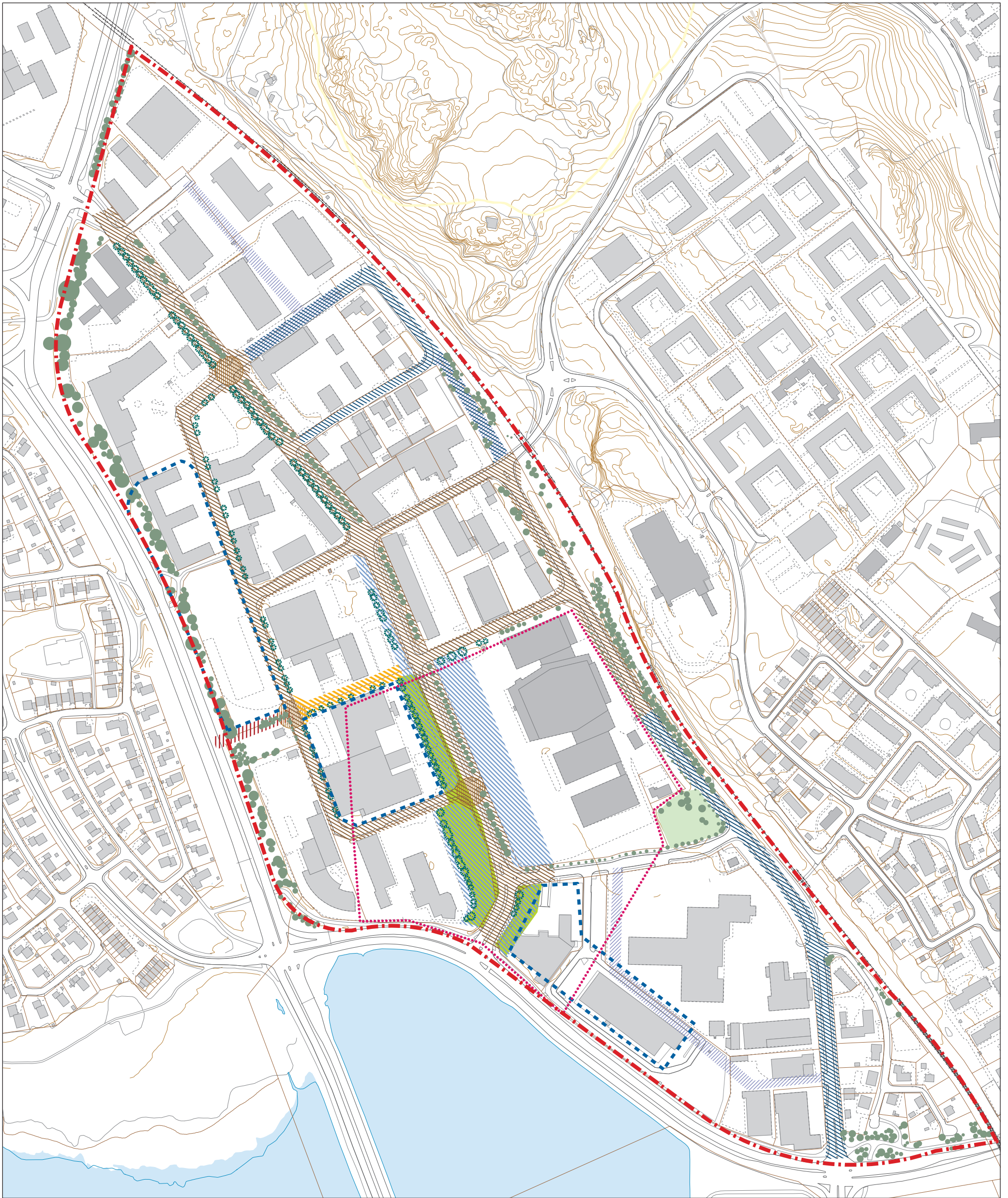
Hela området över 55 dBA

**Mark föroreningar**

-  Identifierad risk MIFO
-  Tidigare verksamheter, risk



 Detaljplaneprogram DPP





**Allmän plats**

**Nya parker och träd**





-  Enstaka träd eller gatuträd
-  Parkområde

**Befintlig allmän mark**




-  Träd
-  Grönyta

**Förändringar gator**

**Anledning till förändring**

-  Breddare för GC, höjder och lutningar
-  GC ev gata, ledningsstråk
-  Höjdreglering, ledningsstråk
-  Yta möjliga att svämma över

**Ev framtida förändringar av gator**

-  Ev av-påfart
-  Framtida utredning gata
-  Eventuell rondell

**Möjliga lägen för**

**Offentliga funktioner**

-  Evenemang

**Andra användningar**

-  Stor dagligvaruhandel

-  Detaljplaneprogram DPP