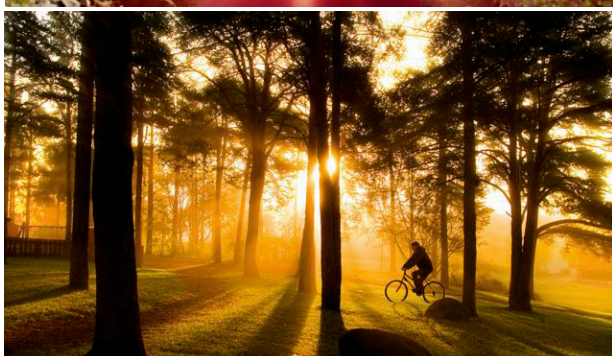


••• Samrådsredogörelse



Samrådsredogörelse Utvecklingsplan Centrum
Granskningshandling maj 2021

VISION & RIKTNINGAR

Ger en bild av det samhälle vi vill nå och visar de strategier som är avgörande för Luleå halvvägs till visionens år 2050.

PROGRAM & UTVECKLINGSPLANER

Tydliggör Luleå kommuns vilja och innehåller angreppssätt och principer för alla verksamheters arbete för att nå visionen. Program och utvecklingsplaner är också kommunens översiktsplan.

PLANER & RIKTLINJER

En plan visar enskilda nämnders långsiktiga ambitioner, insatser och förhållningssätt. En riktlinje visar på en hållning i en fråga som rör samhällets utveckling och ger vägledning i arbetet.

Dokumenttyp: Bilaga till Utvecklingsplan Centrum

Dokumentnamn: Samrådsredogörelse - granskningshandling

Dokumentansvarig: AnneLie Granljung

Senast reviderad: -

Fastställd: Ej fastställd

Beslutinstans: Kommunfullmäktige

Giltighetstid: 2021-2041

Dokument gäller för: Alla förvaltningar

Omslagsfoto: Luleå kommun

Utskriftsformat: A4

Innehållsförteckning

Inledning och bakgrund	4
Samrådsprocessen	4
Samrådsredogörelse	4
Hur samrådet har bedrivits	4
Antal inkomna synpunkter	5
Sammanställning av ändringar i planförslaget efter samråd	5
Inkomna synpunkter	7
Myndigheter och kommuner	7
Politiska partier	24
Företag	28
Organisationer och föreningar	43
Privatpersoner	60
Samtal under samrådstiden	76
Ungdomar	76
Boende i Centrum	76
Kulturföreningar	78
Företagare	80
Samtal med Länsstyrelsen	82

Inledning och bakgrund

Kommunen vill tacka alla som under samrådstiden har tagit sig tid att läsa igenom förslaget och lämna synpunkter! I den här samrådsredogörelsen finns samtliga synpunkter redovisade tillsammans med en kommentar om kommunens bedömning och hur det påverkar planförslaget. Samtliga synpunkter, även de vi inte har kunnat tillgodose, har gett oss mer kunskap och en möjlighet att förbättra förslaget till utvecklingsplan.

Utvecklingsplan Centrum är en fördjupad översiktsplan och ska upprättas i samråd med en bred krets av intressenter. Syftet med samråd är att förbättra beslutsunderlaget och ge möjlighet att påverka planens utformning. Resultatet av samrådet ska redovisas i en samrådsredogörelse.

Kommunen ska samråda med länsstyrelsen, berörda kommuner och regionalplaneorgan. Länsstyrelsen ska under samrådet särskilt ta tillvara och samordna statens intressen. Berörda kommuner ska främst behandla frågor rörande mellankommunala intressen som kommunikationer. Samråd ska även ske med regionplaneorgan och kommunala organ i övrigt som har ansvar för regionalt tillväxtarbete och transportinfrastrukturplanering. Kommunen ska också ge sina medlemmar samt andra myndigheter, sammanslutningar och enskilda i övrigt som har ett väsentligt intresse av förslaget tillfälle att delta i samrådet.

Samrådsprocessen

Samråd är en del i den lagstadgade processen för att ta fram en fördjupad översiktsplan som Utvecklingsplan Centrum. Syftet med samrådet är att förbättra beslutsunderlaget och att ge en insyn i arbetet och möjlighet att påverka innehållet i Utvecklingsplanen Centrum för kommuninvånare, intresseorganisationer, föreningar, företag, partipolitiska grupper, myndigheter och grannkommuner.

Samrådsredogörelse

Samrådsredogörelsen ingår som en bilaga till Utvecklingsplan Centrum. Syftet med samrådsredogörelsen är att beskriva hur samrådet har gått till och visa vilka förändringar som föranletts av samrådet. Den ska även bemöta och redovisa synpunkter som har inkommit och presentera en sammanvägning av synpunkterna som har relevans för Utvecklingsplan Centrum.

Hur samrådet har bedrivits

Utvecklingsplan Centrum var utställt för samråd från 23 januari 2019 till och med den 20 mars 2019. Samrådshandlingarna bestod av tre delar:

- Utvecklingsplan Centrum, samrådshandling
- Bilaga: Miljökonsekvensbeskrivning, samrådshandling
- Bilaga: PM – lokalisering av bebyggelse, samrådshandling

Underrättelse om utställning har skett via kungörelse och på kommunens hemsida. Samrådshandlingen med förslag till Utvecklingsplan Centrum har skickats till myndigheter,

organisationer, grannkommuner, föreningar, politiska partier, bolag och förvaltningar enligt upprättad sändlista.

Handlingarna har under utställningstiden varit tillgängliga på kommunens hemsida www.lulea.se/utvecklingcentrum samt på följande platser:

- Shopping Galleria, 23 januari - 5 februari
- Kulturens hus, biblioteket, 7 februari - 20 mars

Under samrådstiden hölls möten med utvalda fokusgrupper – boende i Centrum, ungdomar, företagare och kulturföreningar. Minnesanteckningar från mötena redovisas i samrådsredogörelsen.

Antal inkomna synpunkter

Under perioden för samrådet inkom 67 yttranden och de frågor som berörts av flest synpunkter avsåg trafik, mötesplatser, arkitektur och stadsbyggnad. Synpunkterna fördelar sig på 21 yttranden från organisationer, företag, föreningar m.fl och 46 yttranden som lämnats av privatpersoner. Det är viktigt att påpeka att inkomna synpunkter inte är representativa för vad samtliga invånarna tycker i helhet. De flesta kommuninvånarna har valt att inte lämna någon synpunkt. Luleå kommun vill även betona att det är omöjligt att tillgodose samtliga intressen eftersom åsikterna går isär. Det innebär ett ansvar att ta ställning för de allmänna intressena istället för det, ibland motstående, enskilda intresset. Kommunen har sammanställt samtliga inkomna yttranden som inkom under samrådstiden i denna samrådsredogörelse.

Sammanställning av ändringar i planförslaget efter samråd

Planförslaget har omarbetats i sin helhet efter samrådet. En av de förändringar som märks mest är att planförslaget redovisas i digital form, med en mark- och vattenanvändningskarta där det går att tända och släcka lager samt peka på olika områden för att läsa information, rekommendationer och vägledningar. Hela planförslaget har också fått ny struktur med nya rubriker, för att följa samma struktur som den kommunövergripande översiktsplanen. Planförslaget har inte ändrat inriktning, men det har fördjupats och förtydligats i alla delar.

Några av förändringarna som har gjorts sedan samrådet är:

Planområde

Planområdesgränsen har justerats och planområdet har utökats för att omfatta hela isbanans sträckning

Utvecklingsplan Centrum - Text

- Planförslaget stödjer sig på den nya översiktsplanen (ÖP 2021).
- Ny rubrikstruktur som följer samma struktur som den kommunövergripande översiktsplanen (ÖP 2021).
- Texten med principer och tillhörande riktlinjer finns tillgänglig både digitalt och i en pdf under samrådet.
- De områdesvisa rekommendationerna samt hänsyn utgår från pdf:en och redovisas istället i den digitala kartan.

- De inledande texterna har omarbetats.
- Ett avsnitt som beskriver utvecklingsinriktningarna i utvecklingsplanen har lagts till.
- Samtliga generella principer har fördjupats och förtydligats. Det gäller inte minst trafik.
- Fler riktlinjer har förts in i planförslaget, bland annat avseende hög bebyggelse, klimatanpassning och friytor.
- Kollektivtrafik och fotgängare prioriteras på Smedjegatan, men formuleringen om att gatan enbart upplåts för kollektivtrafik och fotgängare är borttagen.
- Utvecklingsområdena beskrivs mer detaljerat, bland annat avseende struktur, planering av området samt boendekvaliteter.
- Illustrationer och kartor har lagts till för att tydliggöra förslaget.
- "PM - lokalisering av bebyggelse", som ingick i planförslaget under samrådet, har inarbetats i planförslaget.

Utvecklingsplan Centrum - Karta

- Mark och vattenanvändningskartan samt hänsynskartorna med allmänna intressen och riksintressen är digitala och följer Boverkets ÖP-modell.
- Fler gångstråk och cykelstråk redovisas.
- Kollektivtrafik och fotgängare prioriteras på Smedjegatan, men rekommendationen om att gatan enbart upplåts för kollektivtrafik och fotgängare är borttagen.
- Rekommendationerna avseende byggnadshöjder har omarbetats.
- Beskrivningarna och rekommendationerna för utvecklingsområdena har kompletterats och fördjupats.
- Hänsynsskikten, som ger vägledning för riksintressen, kulturmiljövärden mfl, har utvecklats.
- Några områden för tät struktur har bytt status från oförändrad till ny/ändrad användning (Loet och Norra hamn).
- Illustrativa kartor har lagts till för att öka förståelsen av planförslaget. Dessa kompletterar mark- och vattenanvändningskartan och visar bland annat trafikstråk, siktlinjer och byggnadshöjder.
- Kartan för utvecklingsinriktningarna har förändrats och utvecklats. Det är nu tre kartor istället för en.

Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

- Avgränsning och rubrikstruktur har förändrats. Parker och grönytor, Risker inkl. klimatanpassning samt Strandskydd har utgått från MKB:n och behandlas istället i planförslaget
- Nollalternativet har omarbetats för att spegla den nya översiktsplanen (ÖP 2021).
- Samtliga bedömningar har gjorts om.

Samrådsredogörelse

- Har upprättats.

Inkomna synpunkter

Synpunkterna redovisas i sammanfattad form.

Myndigheter och kommuner

Länsstyrelsen

Sammanfattning av länsstyrelsens synpunkter

Länsstyrelsens skriftliga yttrande till denna samrådshandling är i huvudsak inriktat på planförslagets upplägg och övergripande innehåll. Mer detaljerade synpunkter kommer att lämnas vid fortsatta muntliga samråd. Länsstyrelsen konstaterar att ett genomförande av planförslaget med det stora antal bostäder som planeras till området skulle medföra en omfattande förändring av Luleå centrum på kort tid. Detta kommer sannolikt att påtagligt förändra stadens karaktär och identitet. Dagens stadskärna på centrumhalvön har vuxit fram under lång tid med snabbare tillväxt under vissa perioder. Det framgår inte av planförslaget hur kommunen kommit fram till att det är just 4000 nya bostäder som behövs på centrumhalvön. Länsstyrelsen saknar en motivering som beskriver på vilket sätt en fördubbling av befolkningen i centrum och 4000 nya bostäder skapar det attraktiva Luleå. Det framgår inte om det är en exploateringsnivå som stadskärnan tål utan att det skapas alltför många nya problem som kan komma att påverka centrummiljön negativt. Planhandlingarna ger inte svar på denna frågeställning. Länsstyrelsen anser att kommunen bör vända på diskussionen och istället analysera hur många nya bostäder som ryms utifrån vilken stad som Luleåborna vill ha och i relation till vilka miljökonsekvenser som kan bli acceptabla. Generellt sett så är planförslaget alltför översiktligt för att fungera som en fördjupad översiktsplan för en stadskärna. Det saknas bl.a. helt och hållet illustrationer för den tänkta utvecklingen. Planförslaget och dess konsekvenser går inte med utgångspunkt från samrådshandlingarna att tolka eller att förstå.

Luleå kommuns kommentar:

Planförslaget har kompletterats med att förtydliga Luleå kommuns strategier för tillväxt och förtätning. Luleå kommun strävar efter att uppfylla det nationella miljömålet God bebyggd miljö. Detta innebär att all ny bebyggelse ska lokaliseras och utformas så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser kan främjas. Det innebär bland annat att den förtätning av staden som planförslaget beskriver måste utvecklas så att de resurser vi redan har i form av infrastruktur, bebyggelse och stadsvärden främjas. Grundläggande för planförslaget är att beskriva viktiga intressen och aspekter som stadsbild, kulturmiljöer, skuggning och tillgång till fri- och rekreationsytor som ska beaktas vid exploatering och förtätning. Planförslaget har även kompletterats med illustrativa kartor och illustrationer som visualiserar den tänkta utvecklingen.

Det finns inte heller någon landskapsanalys/karaktärsanalys som beskriver planområdets förutsättningar och relationer till det omgivande landskapet. Utan en sådan förutsättningsanalys kan inte heller konsekvenserna beskrivas. Till exempel behöver Luleå centrum's unika läge på en halvö där älven möter havet beskrivas. Vattenkontakten nämns bland annat som en viktig utgångspunkt och planeringsförutsättning i de inledande brukardialogerna. Det bör bland annat framgå hur kommunen avser att förvalta och nyttja denna unika resurs. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver beskriva vilken

stadsbyggnadsstrategi som ligger till grund för förslaget. Här är det särskilt viktigt att beskriva vilka värden som planförslaget ska säkerställa och hur dessa ska kunna uppnås.

Luleå kommuns kommentar:

Planförslaget har kompletterats med en beskrivning av utvecklingsinriktningar, samt stadssbyggnadsidé. Dessa återfinns bland annat i Bästa boendet samt i avsnittet Kuststad som beskriver Luleå Centrums unika läge på en halvö och dess kontakt med vattnet.

Länsstyrelsen konstaterar att plankartan nästan bara är inriktad på byggnadshöjder som är så flexibla att nästan inga slutsatser kan dras om vad som är lämpligt. Det framgår inte hur olika gator och platser kommer att påverkas av förslagen och hur man kommit fram till de olika förslagen till byggnadshöjder. Det finns inte eller någon strategi för hur de delar som ska förtätas ska behandlas eller vilka konsekvenser det kan få för staden som helhet. När det gäller de stora utbyggnadsområdena i norr och öster behöver planen redovisa vilken karaktär och vilka uttryck de nya stadsdelarna ska få. Idéer om grönstruktur och bebyggelsestyp behöver redovisas.

Luleå kommuns kommentar:

Planförslaget har kompletterats med text och illustrativa kartor för att tydliggöra olika strategier för förtätning inom Luleå Centrum. Likaså har beskrivningarna om de tre utvecklingsområdena kompletterats.

När det gäller det södra utvecklingsområdet finns redan ett planprogram som lämpligen kan redovisas i sitt sammanhang om programmet fortfarande ska gälla. Här är det särskilt viktigt att lyfta frågan om trafiken ut mot kommande exploateringsområden, Svartöberget och hur det kommer att påverka centrumplaneringen.

Luleå kommuns kommentar:

Planförslaget har kompletterats med de övergripande strategierna från planprogrammet för Södra utvecklingsområdet. För trafik föreslås en ny lösning som medför en anslutningsväg mot Södra hamnleden utöver Södra Kungsgatan. Vid framtida planering av Svartöberget och andra områden söder om Södra utvecklingsområdet behöver trafiken studeras ytterligare.

En fördjupad centrumplanering i Luleå är av stor betydelse för hela tätorten och delvis även för länet. Ur ett demokratiperspektiv är det särskilt viktigt att planförslaget blir tydligt så att alla kan förstå planförslagets innebörd. I detta perspektiv är det särskilt viktigt att alla generationer, såväl unga som gamla, kvinnor och män kan förstå hur deras gemensamma stadskärna kan komma att utvecklas. Länsstyrelsen menar att presentationen av planförslaget inte ger förutsättningar för en sådan förståelse. Även ur detta perspektiv behöver kommunen visualisera planförslaget. Redovisningen av plan- och hänsynskartorna är av en sådan övergripande karaktär som hör hemma på en mer översiktlig nivå och inte så som en centrumplan kräver.

Luleå kommuns kommentar:

För att göra det enklare för stadens invånare att tolka planförslaget så har handlingarna kompletterats med beskrivande text samt med flera illustrativa kartor och illustrationer.

Ett särskilt Arkitekturprogram skulle med fördel kunna tas fram för att säkerställa alla de mål som kommunen har för utvecklingen, samt bidra till att tydliggöra hur det framtida centrum ska gestalta sig med allt från ny bebyggelse, grönstruktur, relationer till

omgivningen, kulturmiljövärden och sociala aspekter i samband med utformningen av gaturum, torg, och mötesplatser etc.

Luleå kommuns kommentar:

Avsnittet om Bästa boendet i Centrum har tillförts planförslaget för att förtydliga frågor som avser arkitektur och gestaltning, stadsstruktur, förtätning, gaturum, stadsbild och byggnadshöjder och klimatanpassning. Avsnittet har även kompletterats med illustrationer och kartor som visualiserar planförslaget. Från och med 1 januari 2020 har Luleå kommun anställt en stadsarkitekt som bland annat fått i uppdrag att ta fram en Arkitekturpolicy.

Under lång tid har trafiken ökat i hela staden och konsekvenserna av denna utveckling har varit särskilt påtaglig inom det nu aktuella planområdet. 4000 nya bostäder kommer att innebära väsentlig mer fordonstrafik även om kommunen har en ambition att överföra mer transporter till andra mer miljövänliga trafikslag. Länsstyrelsen anser dock att trafikfrågorna behöver mer påtagligt integreras i planarbetet och att planförslaget behöver kompletteras med en Trafikplan. Kommunens hantering av trafikfrågorna med konsekvenser är på en alltför generell nivå. Det behövs en tydligare och mer genomarbetad strategi där trafikfrågorna behandlas i ett mer övergripande perspektiv där genomfartstrafik och bebyggelseutvecklingen i andra delar av tätorten inbegrips i arbetet. Det behövs med andra ord en koppling mot det pågående arbetet med den kommuntäckande översiktsplanen. Ett exempel på detta är genomfartstrafiken på centrumhalvön som kommer att påverkas av andra planerade bebyggelse- och verksamhetsområden i kommunen. En viktig fråga i detta sammanhang är hur en framtida ny Bergnäsbros skall dimensioneras i relation till utvecklingen i centrum och genomfartstrafik till andra delar av staden. Detta är en mycket viktig strategisk fråga som behöver diskuteras innan det är dags att ersätta Bergnäsbros. Kommunen säger i planen att en "ökad befolkning i centrum ska inte medföra biltrafik i området" Länsstyrelsen menar att kommunen måste ta höjd för att biltrafiken kan komma att öka och hur man avser att hantera en sådan situation i planeringen. Det är tveksamt om ett antal parkeringshus kommer att ge hela lösningen på den problematiken. Sammanfattningsvis anser Länsstyrelsen att kommunen behöver utveckla arbetet med trafikfrågorna i denna fördjupade översiktsplan för centrum.

Luleå kommuns kommentar:

Statistik över de olika trafikslagen visar att biltrafiken i Centrum minskar något, att kollektivtrafik ökar samtidigt som Luleå har vuxit i befolkning. Hela avsnittet om Trafik har omarbetats och förtydligats. I avsnittet har prioriteringsordningen för olika trafikslag förtydligats. Bilens utrymme i staden kommer att minska till förmån för mer plats för gående och cyklister samt för en ökad kollektivtrafik. Bilen ska fortsatt ha god tillgänglighet inom Centrum, bl a ska parkering lösas i första hand i parkeringshus vid stadens entréer. För att minska biltrafiken inom Centrum ska en kombination av olika åtgärder tillämpas för att tillsammans stimulera till att fler övergår till att välja hållbara färdmedel. Detta ska göras genom att öka tillgängligheten för gång- och cykeltrafikanter, utöka tillgängligheten att resa kollektivt, bygga fler parkeringshus vid infarter, arbeta med Mobility Management samt tillämpa gröna parkeringsköp vid exploatering. Planhandlingen har även kompletterats med text som beskriver behovet och utvecklingen av en ny Bergnäsbros. Planeringsarbetet för en ny bro ska genomföras i samverkan med Trafikverket.

Den östra riksintressekorridoren för Norrbotniabanan berör Centrumplanen i allra högsta grad då kommunen planerar att utveckla ett nytt bostadsområde (Östra stranden) i och i anslutning till korridoren vid nuvarande järnvägsstation. Kommunen menar att planeringen

inte ska påverka förutsättningarna att genomföra Norrbotniabanan i ett östligt alternativ. I dagsläget förordar Trafikverket det västra alternativet då alla problemställningar kring det östra alternativet inte är lösta. Detta skapar en osäkerhet kring planeringsläget och därför bör kommunen redogöra för vad man gör för att möjliggöra det östra alternativet.

Luleå kommuns kommentar:

Planförslaget har i text och karta (hänsyn) förtydligats. Planförslaget beskriver att Luleå kommun ska prioritera och verka för Norrbotniabanans tillkomst och främja kollektivt resande i hela regionen genom fler bostäder och arbetsplatser i stationsnära lägen i Centrum. Riksintresseområdet för Norrbotniabanan medför begränsningar för tätortens utveckling nu och fram till planerat genomförande av Norrbotniabanan år 2035, eller till dess att järnvägsplanen för framtida järnväg godkänts. Byggnader eller anläggningar av tillfällig karaktär samt ny infrastruktur som är väsentlig för kommunens utveckling kan tillåtas i samråd med Trafikverket. Byggrätter i enlighet med gällande detaljplaner inom reservatsområdet ska kunna nyttjas.

Sammanfattningsvis anser Länsstyrelsen att det planförslag som föreligger inte uppfyller det vägledningsbehov som en centrumplan skall fylla. Planförslaget förlorar därmed sitt syfte att vara vägledande för kommande planarbeten och prövningar. En väl genomarbetad FÖP underlättar efterföljande planering då många strategiska frågor redan är lösta och förankrade. Det nu aktuella planförslagets otydlighet kan medföra att kommunen i varje plan- och bygglovsärende kan behöva starta om planeringsprocessen från början, vilket i sin tur kan medföra att projekt inte kommer att kunna genomföras eller att tiden för planering och tillstånd drar ut på tiden. Detta kan äventyra önskvärda satsningar och/eller att utvecklingen styrs av andra än kommunen, så kallad "exploatörsplanering".

Luleå kommuns kommentar:

Planförslaget har i sin helhet omarbetats och reviderats för att förtydliga planförslagets strategier, riktlinjer, rekommendationer och vägledning för fortsatt planering och utveckling.

Det är bra att kommunen har riktlinjer för hur man ska agera i olika sammanhang och frågor, men det är inte tillräckligt att se en riktlinje som en lösning på ett problem i ett plansammanhang som detta. I detta planarbete är det till exempel inte nog att säga att det ska bli fler parker och grönytor vid en exploatering utan det krävs att kommunen visar hur det ska gå till, särskilt när konkurrensen om marken är så stor. Med andra ord, när det gäller frågor som kommunen är angelägna om att säkerställa behöver kommunen göra det i detta skede av planprocessen.

Luleå kommuns kommentar:

Det finns i lagstiftningen inga krav på hur detaljerad en fördjupad översiktsplan ska vara utan det är upp till kommunen att avgöra. Planförslaget har bland annat kompletterats genom att förtydliga hur parker, grönytor och friytor ska bevaras, utvecklas och tillskapas. Utöver riktlinjerna finns också rekommendationer för mark- och vattenanvändning i den digitala kartan, som vägledning för framtida utveckling.

Kommunen har tagit fram "PM-lokalisering av bebyggelse". Handlingen bygger sitt resonemang på att 4000 bostäder måste byggas på centrumhalvön då det bedöms vara ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses på annan plats. Vilket underlag slutsatsen bygger på framgår inte. Länsstyrelsen delar inte heller denna avgränsning av bedömningen. Kommunen behöver ta hänsyn till förutsättningarna inom hela tätorten.

Länsstyrelsen menar att det finns alternativa lokaliseringar för bostäder i antagna detaljplaner, till exempel i Kronandalen och på Malmudden. Det framgår inte heller varför det måste vara just 4000 nya bostäder i centrum.

Luleå kommuns kommentar:

Planförslaget har förtydligat sitt resonemang om förtätning och antalet nya bostäder i Centrum. Förtätning inom befintlig bebyggelse och exploatering av ny mark i de utpekade utvecklingsområdena möjliggör att 4000 nya bostäder kan byggas, enligt en uppskattad beräkning av möjlig exploatering. Det är miljömässigt, socialt och ekonomiskt mer fördelaktigt med ett Centrum vars olika delar och funktioner hänger samman med varandra. Ett tätt och sammanhållet Centrum innebär ett minskat transportbehov och förbättrade möjligheter att gå och cykla. Befintlig infrastruktur, som gator, elsystem, vatten och avlopp, kan i högre utsträckning nyttjas och befolkningsunderlaget för kollektivtrafik förstärks när bebyggelsen förtätas.

Avsaknaden av ett helhetsgrepp och en stadsbyggnadsidé gör att utvecklingsområden som Svanden, Fågeln och Norra utvecklingsområdet (Röda havet) blir svåra att sätta in i ett sammanhang. Gemensamt för dessa projekt är att de har stor omgivningspåverkan och innebär sannolikt en betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver bättre redogöra för och motivera dessa projekt. Det finns många tveksamheter kring dessa projekt som bland annat handlar om miljöpåverkan, strandskydd och konsekvenser på grund av klimatförändringarna. Planhandlingarna ger inte heller kommunmedborgarna möjlighet att ta ställning till dessa med utgångspunkt från samrådshandlingen.

Luleå kommuns kommentar:

För både kvarteret Svanden och kvarteret Fågeln har politiska beslut fattats och detaljplaner är påbörjade för några år sedan. Planförslaget tar därför med dessa i redovisningen av förtätning/ny bebyggelse. Beskrivningen av Norra utvecklingsområdet samt motiven för att exploatera området har utvecklats och förtydligats i planförslaget.

Synpunkter enligt 3 kap 4 - 6 § § PBL

Riksintressen

Redovisningen av riksintressen behöver förtydligas med en beskrivning av berörda riksintressens innebörd och syfte samt med en nulägesbeskrivning. Kommunen bedömer att värdet av riksintressena enligt 4 kap 2 § och 3 kap 9 § MB inte påverkas negativt av planförslaget samt att intressen kommer att tillgodoses även efter genomförandet av planförslaget. Länsstyrelsen anser att kommunens övervägande om hur intressen planeras tillgodoses behöver redovisas i planhandlingarna. Avhandlingen av riksintressen i planförslaget behöver kompletteras med en tematisk karta som redovisar riksintressen och planområdet i sitt sammanhang.

Luleå kommuns kommentar:

Den digitala plankartan har kompletterats med ett hänsynskikt som redovisar riksintressen samt hur dessa tillgodoses. Hänsyn till riksintressen förtydligas i den reviderade Miljökonsekvensbeskrivningen.

Det är i planförslaget inte tydligt hur riksintresseanspråket för Norrbotniabanan ska tillgodoses. Markanvändningskartorna ger en motsatt bild mot de övergripande riktlinjer som finns för den framtida järnvägens främjande. Det behövs bland annat rimliga ställningstaganden för vilka ytor och avstånd som behövs för spåren i relation till ny

markanvändning. Här är det viktigt att ta ställning till vilken typ av bebyggelse som behöver ligga närmast spåren gällande säkerhetsavstånd, trafikbuller, industribuller från rangering, järnvägens utvecklingsmöjligheter osv.

(I tabell över riksintressen i MKB sidan 31 saknas utpekad riksintressekorridor för Norrbotniabanan.)"

Luleå kommuns kommentar:

Planförslaget har kompletterats genom att ange riktlinjer för att säkerställa att inte riksintresset för Norrbotniabanan påverkas negativt. Planhandlingen har även förtydligat vilken typ av markanvändning som är lämplig inom området. Ingen ny permanent bebyggelse och inga nya anläggningar ska tillkomma inom området för riksintresset. Tillkommande bostäder eller annan känslig markanvändning ska ta hänsyn till riksintresset genom placering eller tekniska åtgärder.

Hälsa och säkerhet, risk för olyckor, översvämning och erosion

Då föreslagen förändrad markanvändning invid järnvägen även är en risk- och säkerhetsfråga så är det även i detta sammanhang viktigt att ta ställning till vilken typ av bebyggelse som behöver ligga närmast spåren gällande säkerhetsavstånd, trafikbuller, industribuller från rangering samt järnvägens utvecklingsmöjligheter. I en framtida förtätad stadskärna med en nära fördubblad befolkning kommer även trafiksituationen och dess konsekvenser i form av buller och framkomlighet kopplat till trafiksäkerhet se helt annorlunda ut än i dagsläget. I detta sammanhang behöver den föreslagna markanvändningen kopplas till hur en planering av trafiken ska se ut för att befintliga och tillkommande bostäder inte blir olämpliga med avseende på en ny bullersituation.

Luleå kommuns kommentar:

Planförslaget har kompletterats genom att ange riktlinjer för lämplig bebyggelse närmast spårområdet med hänsyn till säkerhet, buller och järnvägens framtida utveckling. Hela avsnittet om Trafik har omarbetats för att beskriva hur trafiken kommer att förändras i samband med att Centrum utvecklas.

Luleå är en av de tätorter som myndigheten för samhällsskydd och beredskap har konstaterat att har stor risk att översvämmas och där översvämningar kan få stora konsekvenser för människors hälsa, natur- och kulturmiljön samt ekonomisk verksamhet. I planförslaget saknas både underlag och ställningstagande till hur man ska skydda befintlig bebyggelse och anläggningar från höga vattenstånd och flöden. Det kan exempelvis komma att krävas mark för att detta ändamål."

Luleå kommuns kommentar:

MSB har pekat ut 25 tätorter med betydande risk för översvämning, men Luleå är inte en av dem. Planförslaget har kompletterats med riktlinjer för att bebyggelse ska ta hänsyn till risker för översvämning från hav, vattendrag och nederbörd.

Miljö kvalitetsnormer, MKN Enligt 2 kap. 10§ PBL skall MKN följas vid planläggning.

Det behöver framgå varför planförslagens genomförande inte kommer att medföra att MKN för vatten överträds. Delar av planförslaget kan sannolikt kräva någon typ av åtgärd för att reducera påverkan på MKN för att föreslagna markanvändning ska vara lämplig. Detta behöver i sådana fall förtydligas. I planförslaget konstateras även att miljö kvalitetsnormen för luft (kvävedioxid) överskreds inom planområdet under 2010 och 2011 och att nivåerna sedan dess legat under gränsvärdena. Kommunen menar även i det sammanhanget att centrumplanens genomförande bidra till en bättre luftkvalitet. Till denna slutsats finns ingen

motivering. Länsstyrelsen ställer sig frågande till hur detta är möjligt tillsammans med en nära fördubbling av befolkningen i planområdet och det grundläggande transportbehov som detta onekligen medför."

Luleå kommuns kommentar:

Planförslaget har kompletterats genom att beskriva åtgärder för att säkerställa att dagvattenhantering inte bidrar till att statusklassningarna för MKN vatten försämras. Miljökonsekvensbeskrivning förtydligar varför MKN för vatten ej bedöms överträdas. Hänsynsskiktet om luftkvalitet har kompletterats i den digitala kartan. Ett arbete för genomförande av åtgärdsprogram för luftkvalitet pågår sedan miljökvalitetsnorm för kvävedioxid överskreds under 2010 på Smedjegatan. Planförslaget stöder ett flertal av de åtgärder som finns i åtgärdsprogrammet för att minska andelen biltrafik i Centrum och för att öka andelen hållbara transporter vilket är positivt för att minska luftföroreningarna och för att minska klimatpåverkan. I planförslaget presenteras åtgärder för att styra trafikflödena och minska luftföroreningarna lokalt.

Mellankommunala frågor och regionala förhållanden

Tidigare synpunkter gällande Norrbotniabanans tillgodoseende är även högst relevanta i det mellankommunala sammanhanget då dess syfte även är att utgöra en viktig regional funktion."

Råd enligt 2 kap. PBL "Förhållande till den kommuntäckande översiktsplanen

Länsstyrelsen anser att planhandlingar behöver kompletteras med en redovisning av hur planförslaget förhåller sig till gällande ÖP 2013 samt förslag till ÖP 2019. Kommunen behöver utveckla/komplettera planhandlingarna med en sammanfattning av den kommuntäckande ÖP:ns rekommendationer för området, planeringsunderlag som beskriver nuläget förutsättningar och som använts som stöd av strategiska val av markanvändning samt med de överväganden som motiverar kommunens ställningstagande och förslag till FÖP. Detta för att för att uppfylla 3 kap. 9 § PBL."

Luleå kommuns kommentar:

Planförslaget har kompletterats med en redovisning av hur planförslaget förhåller sig till ÖP2021, som är den gällande översiktsplanen då utvecklingsplanen ska antas. Planeringsunderlag är bland annat ÖP2021, Grönplan, Trafikanalys 2013, vilka tillgängliggörs tillsammans med utvecklingsplanen.

Dialoger

Av planhandlingar framgår att planförslaget tagits fram i samverkan bland annat med allmänheten som varit delaktiga i planarbetet genom olika former av medborgardialog. Länsstyrelsen ser som positivt att medborgarnas erfarenheter och lokal kunskap tas till vara i planering. Länsstyrelsen saknar dock en redovisning om hur medborgarnas bidrag påverkat förslaget. Planhandlingar bör kompletteras med en sammanfattning av förarbetets resultat."

Luleå kommuns kommentar:

Hur planförslaget påverkats av inkomna förslag och synpunkter framgår av Samrådsredogörelsen.

Koppling till miljömålen

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

miljöbalken. Länsstyrelsen har svårt att ta ställning till kommunens bedömning av planens inverkan på miljömålen då väsentligt underlag saknas och kommunens bedömningar inte är motiverade."

Luleå kommuns kommentar:

Miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats avseende planens inverkan på miljömålen.

Social hållbarhet

Länsstyrelsen noterar att kommunen inte redogör, problematiserar eller analyserar de olika livsbetingelser som kvinnor/män, flickor/pojkar har i dagens Luleå centrum och på vilket sätt en stadsomvandling kommer att påverka olika gruppers situation. Luleå centrum tillhör alla medborgare i kommunen och därför är det viktigt att rikta sig till fler än de som bor och verkar i centrum. Det är även viktigt att synliggöra barn och äldres situation i planeringen. Barnkonventionen ska tillämpas som lag från 2020 och det är lämpligt att den beaktas redan i detta sammanhang.

Luleå kommuns kommentar:

Planförslagets avsnitt Alla tillsammans förtydligar hur kommunen ska arbeta för att främja medborgarnas jämlikhet och jämställdhet genom fysisk planering och andra åtgärder.

4000 lägenheter i centrum innebär att en stor del av tillkommande bostäder i kommunen kommer att bli dyra bostäder som kräver höga inkomster. Länsstyrelsen menar att det kan leda till en socioekonomisk ojämlikhet liksom mindre möjligheter för barnfamiljer att bosätta sig centralt. Länsstyrelsen undrar hur kommunen ser på en sådan utveckling och vilken strategi som finns för att motverka konsekvenserna av en sådan utveckling."

Luleå kommuns kommentar:

Planförslaget har kompletterats för att beskriva att det är viktigt att det finns olika boendialternativ för att möjliggöra att människor i olika åldrar, familjekonstellationer och med olika bakgrund ges möjlighet att bosätta sig i Centrum.

Bostadsplanering

Luleå kommun har inte antagit riktlinjer för bostadsförsörjning enligt lag (2000:1383). Kommunen brukar ange att riktlinjer för bostadsförsörjning finns i översiktsplanen, men Boverket och Länsstyrelsen rekommenderar dock att riktlinjer för bostadsförsörjning finns i ett separat dokument som beslutats av kommunfullmäktige. Riktlinjerna bör alltså inte beslutas som en del av översiktsplanen. Detta är en följd av den ändring i bostadsförsörjningslagen som trädde i kraft den 1 januari 2014 och beror på att riktlinjerna nu uttryckligen ska vara vägledande när kommunen i översiktsplaneringen tillämpar och bedömer det allmänna intresset i 2 kap 3 § 5 PBL, det vill säga bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet.

Om riktlinjerna ska kunna ge vägledning är det inte lämpligt att de behandlas och beslutas i samma dokument, som de ska vara vägledande till. De delar av de antagna riktlinjerna som har betydelse för den fysiska planeringen ska vara underlag för de bedömningar som görs i översiktsplanen och som gäller bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet. Att riktlinjerna ska vara vägledande när kommunen i översiktsplaneringen tillämpar och bedömer det allmänna intresset i 2 kap 3 § 5 PBL, handlar inte om att enbart lyfta in riktlinjerna i översiktsplanen utan om att de ska utgöra grund till de bedömningar och ställningstaganden som görs i översiktsplanen. I lagen om riktlinjer för bostadsförsörjning

ska uppgifterna särskilt grundas på analys av den demografiska utvecklingen, av efterfrågan på bostäder, bostadsbehovet för särskilda grupper och marknadsförutsättningar.

Sådan statistik och analys är ett viktigt underlagsmaterial vid framtagande av centrumplanen. Kommunen har i planförslaget inte visat att den analysen är gjord, eller att ett sådant underlag finns som grund för översiktsplaneringen. De föreslagna bostadsvolymerna i relation till planförslagets tidshorisont verkar inte stödjas av den faktiska befolkningsstatistiken (SCB), och det saknas även analys kring detta i förslaget.

Utöver det så saknar förslaget även resonemang över hur centrumplanen kan bidra till att kommunens bostadspolitiska mål uppfylls för kommunen som helhet, och vilka konsekvenser förslaget kan ge på övriga stadsdelar/kommundelar."

Luleå kommuns kommentar:

Luleå kommun har inlett ett arbete med att ta fram nya riktlinjer för bostadsförsörjning, dels för att de åtgärder som har funnits i översiktsplanen i princip är genomförda, dels med anledning av Boverkets rekommendationer. Arbetet inleddes 2020 med en analys av den demografiska utvecklingen, av efterfrågan på bostäder, bostadsbehovet för särskilda grupper och marknadsförutsättningar.

Luleå kommun har under lång tid haft mål för befolkningstillväxten, vilket är ett av de underlag som använts i översiktsplanarbetet. Detta redovisades i samrådshandlingen och har reviderats och förtydligats i planförslaget. Nya kunskapsunderlag påverkar planeringen. Om behov uppstår kommer utvecklingsplan för Centrum att revideras för att inarbeta Riktlinjer för bostadsförsörjning, när de är framtagna.

Miljökonsekvensbeskrivningen, MKB

Miljökonsekvensbeskrivningen präglas av den övergripande nivå som planförslaget ligger på. I åtgärdsförslagen hänvisas till förslagets riktlinjer samt till kommande detaljplanering och bygglovsprövning. Länsstyrelsens anser att MKB:n ska utreda och beskriva konsekvenserna av de faktiska förslag som föreligger även om de är otydliga.

Kommunmedborgarna behöver i detta skede få veta vad förslaget innebär när det gäller miljökonsekvenser och om de är möjliga att åtgärda. I flera fall saknas motiveringar till ställningstaganden om vilka konsekvenser som planförslaget kan få. Det räcker inte att bara hänvisa till senare skeden, speciellt i ett fall som detta när staden ställs inför den omfattande utbyggnad som planförslaget innebär.

Luleå kommuns kommentar:

Miljökonsekvensbeskrivningen har i stora delar omarbetats för att förtydliga konsekvenserna av planförslaget.

Det finns även motsägelsefulla ställningstaganden som när det t.ex. gäller kulturmiljön. Det framgår av MKB:n att eventuella konsekvenser av planen för kulturmiljöer i centrum är svåra att bedöma i detta skede, samtidigt som det sägs att den bedöms innebära positiva konsekvenser för kulturmiljön. Det framgår inte hur kommunen kommit fram till det senare. Planförslaget och MKB:n bidrar inte till insikt om hur miljöerna kommer förändras när en så kraftig ökning av antalet bostäder ska förverkligas. Länsstyrelsen bedömer att det är väldigt svårt att avgöra om kulturmiljöns värden kan bestå, eller i vilken utsträckning de förändras.

Luleå kommuns kommentar:

Planförslaget har kompletterats genom att förtydliga hur framtida förtätning inom befintlig bebyggelse ska ta hänsyn till de kulturmiljövärden som finns. Miljökonsekvensbeskrivning har omarbetats för att beskriva hur förändringar inom den bebyggda miljön kan påverka den bebyggda miljön.

Länsstyrelsen bedömer de presenterade samrådshandlingarna som otillräckliga för att i detta skede bedöma konsekvenserna av planens genomförande. Länsstyrelsen kommer att lämna fler synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningen under kommande samrådsmöten.

Luleå kommuns kommentar:

Planförslaget har i sin helhet omarbetats och reviderats för att förtydliga planförslagets strategier, riktlinjer, rekommendationer och vägledning för fortsatt planering och utveckling.

Trafikverket

Allmänt

Trafikverket har tagit del av remisshandlingar för Utvecklingsplan Centrum (FÖP). Utvecklingsplanen ska fördjupa intentionerna i Program till Vision Luleå 2050. Syftet är att ge en långsiktig riktning i ett 20-års perspektiv. I utvecklingsplanen möjliggörs en framtida utbyggnad av centrum med 4000 nya bostäder, vilket innebär att centrum kan fördubbla sin befolkning. Ytterligare bostäder innebär ett ökat behov av resor och transporter.

Hur bebyggelseutvecklingen planeras kan i hög grad påverka om inriktningen kan leda till en hållbar samhällsutveckling. Det är önskvärt att det tydligare beskrivs koppling till översiktsplanens mål och trafikstrategi i denna utvecklingsplan.

Luleå kommuns kommentar:

Planförslaget har kompletterats för att förtydliga kopplingen till översiktsplanens mål och trafikstrategi.

Trafikverket ser positivt på ambitionerna om förtätning och komplettering av befintliga miljöer i allmänhet. Att jobba med förtätning i centrum skapar förutsättningar för hållbart resande – gång, cykel och kollektivtrafik – men även möjligheter att nyttja befintlig infrastruktur på ett effektivt sätt. Men planerna för förtätning av Luleå centrum saknar ett tydligt resonemang och redovisning hur bebyggelseutvecklingen kopplas ihop med trafikutveckling och förväntade belastningar på befintligt trafiksystem och hur dagens och morgondagens infrastruktur klarar denna belastning.

Trafiklederna i norra och södra hamn är tänkt att smalnas av så att tillgänglighet och säkerhet ökar. Men 4000 nya bostäder alstrar trafik. Det krävs trafikstrategier/trafikutredningar som visar att gatunätet in och på centrumhalvön klarar denna ökade belastning samt hur stor den är. Speciellt när det även står att större andel av ytorna i centrum ska avsättas för fotgängare och cyklister.

Luleå kommuns kommentar:

Hela avsnittet om Trafik har omarbetats och förtydligats. I avsnittet har prioriteringsordningen för olika trafikslag förtydligats. Bilens utrymme i staden kommer att minska till förmån för mer plats för gående och cyklister samt för en ökad kollektivtrafik. Bilen ska fortsatt ha god tillgänglighet inom

Centrum, bl a ska parkering lösas i första hand i parkeringshus vid stadens entréer. För att minska biltrafiken inom Centrum ska en kombination av olika åtgärder tillämpas för att tillsammans stimulera till att fler övergår till att välja hållbara färdmedel. Avseende Skeppsbrogatan och Södra hamnleden pekar utvecklingsplanen på att det ska utredas om det är möjligt att smalna av dessa genom att minska antalet körfält.

Höga byggnader kan påverka flygets riksintresse och bör beaktas i den fysiska planeringen.

Luleå kommuns kommentar:

Planförslaget beaktar riksintresset för flyget i hänsynsskiktet för den digitala kartan. Även rekommendationer avseende byggnadshöjder tar hänsyn till riksintresse för totalförsvaret och flygverksamhet.

Bergnäsbros

Luleå centrum består av en halvö som är en del i ett större sammanhang och i ett system för infrastruktur. Idag leds en del av trafiken in via E4 söderifrån in till centrum via Bergnäsbros. Det står i utvecklingsplanen om minskat resbehov t.ex. till extern handel (s.13) pga satsningar i centrum. Men det framgår inte tydligt resbehovet in till centrum med bil. Hur ska trafiken fördelas och styras/ledas in till centrumhalvön?

ÅDT på Bergnäsbros är 14 260 (mätår 2011) och med uppräkningsår är ÅDT 14 808 (år 2019) genom att använda Trafikverkets gällande trafikuppräkningsstat. ÅDT är högre än det är på många sträckor på E4 i regionen. Luleå kommun anger att "möjligheten att minska antalet körfält på Sandviksgatan mellan Residensgatan och Rådstugatan bör utredas i syfte att utöka utrymmet för gång- och cykeltrafikanter" (s.29). Det är oerhört viktigt att Luleå kommun beskriver hur trafiken ska ledas, eftersom när det krävs en ny Bergnäsbros måste den dimensioneras för rätt flöde. En ny bro kan inte utformas för ett trafikflöde som inte omhändertas på Sandviksgatan/S.Hamnleden och anslutande gator.

Det är också viktigt att en ny bro tar hänsyn till de oskyddade trafikanterna såväl som kollektivtrafikresenärer och ger dem en bra lösning både på bron och vidare till viktiga målpunkter.

Idag är det väldigt högt flöde in till centrum via Bergnäsbros. Vilken stad planerar Luleå kommun för – är det önskvärt att biltrafiken ökar via denna infart? Ska Bergnäsbros trafikeras främst av oskyddade och kollektivtrafikresenärer eller ska biltrafiken tillåtas öka?"

Luleå kommuns kommentar:

Bergnäsbros och Sandviksgatan är fortsatt en del av huvudnätet för biltrafik i Centrum. Kommunens mål är att en ny Bergnäsbros ska ha samma funktion som idag, utformas med ett högt arkitektoniskt värde och fortsättningsvis utgöra ett landmärke. Utformningen av Bergnäsbros ska också möjliggöra en anpassning mot framtida behov och trafikflöden. Trafiksäkerheten och framkomligheten för gående, cyklister och kollektivtrafik ska prioriteras. Kommunen och Trafikverket har påbörjat ett arbete tillsammans för att fastställa Bergnäsbros funktion.

Trafik

"Ökad befolkning i centrum ska inte medföra mer biltrafik i området. Andelen lokala resor med kollektivtrafik och gång och cykel ska öka kraftigt." Det är viktigt i en stad med hållbarhet som fokus men Trafikverket anser att skrivningar om framtida biltrafik-flöden är

motsägelsefulla och otydliga. Ett ökat bostadsbyggande och en stärkt handel medför förmodligen mer trafik till/från centrum. Det planeras dessutom för många fler parkeringshus i centrum. Det står att "nuvarande transportbehov kan tillgodoses med färre körfält, vilket möjliggör utrymme för promenadstråk och grönska." Men gäller det även för framtida trafikprognoser som föranleds av fortsatt planering i enlighet med denna utvecklingsplan? Idag är genomfartstrafiken en stor andel av trafikrörelserna på centrumhalvön.

Framtidens mobilitet i städerna är på väg att förändras. Vad betyder digitaliseringens möjligheter för infrastrukturplaneringen i samband med bostadsbyggande? Denna trend har precis börjat och vi kommer garanterat få se mer av smarta fordon i städerna. Det saknas ett avsnitt om framtidsscenarioer och dess möjligheter men också dess utmaningar för en växande stad.

Trafikverket anser att gång- och cykeltrafik bör lyftas fram mer i utvecklingsplanen genom att behandlas under egen rubrik.

Luleå kommuns kommentar:

Statistik över de olika trafikslagen visar att biltrafiken minskar något och att kollektivtrafik ökar samtidigt som Luleå har vuxit i befolkning. Hela avsnittet om Trafik har omarbetats och förtydligats, bland annat med egna rubriker för gångtrafik och cykeltrafik. Även utveckling av framtidens fordonsflotta berörs.

Kollektivtrafik

Luleå kommuns ambition är att andelen lokala resor med kollektivtrafik ska öka kraftigt. Det är viktigt att resor med kollektiva färdmedel och med gång- och cykel ökar för att säkerställa både trafiksäkerhet samt hälsa och miljö i en stad som förtätas och växer. Men det saknas beskrivning om vikten av att föra över fler av dagens men framförallt många fler av morgondagens bilister till kollektivtrafiken. Detta eftersom ny bebyggelse och förtätning medför ökad biltrafik.

Luleå kommuns kommentar:

Statistik över de olika trafikslagen visar att biltrafiken minskar något, att kollektivtrafik ökar samtidigt som Luleå har vuxit i befolkning. Hela avsnittet om Trafik har omarbetats och förtydligats. Luleå kommun vill inte bara att morgondagens bilister ska föras över till kollektivtrafiken utan också att fler ska cykla och gå. Även detta har förtydligats i planförslaget.

Hänsyn – Riksintressen

Trafikverket noterar att kommunen prioriterar och ska verka för Norrbotniabanans tillkomst.

Precisering av riksintressekorridor för Norrbotniabanan är genomförd och beslutades år 2011. Däremot behöver kommunen och Trafikverket föra fortsatta dialoger om lösningar för specifika planer. (sidan 22).

I tabell över riksintressen i MKB sidan 31 saknas utpekad riksintressekorridor för Norrbotniabanan. Riksintressekorridoren har inte samma utbredning som riksintresset stambanan genom övre Norrland och det innebär även att texten på sidan 32 bör omformuleras.

Luleå kommuns kommentar:

Planförslaget har kompletterats genom att i hänsynsskiktet för den digitala kartan beskriva hänsyn till riksintresset för Norrbotniabanan. Luleå kommun delar Trafikverkets uppfattning om fortsatt dialog om Norrbotniabanan. Det är av stor vikt att arbetet sker i en tät och transparent dialog framöver för att skapa rätt förutsättningar inför Trafikverkets uppdrag om Norrbotniabanan Luleå – Skellefteå. Revidering av tabell har gjorts med en komplettering av riksintressekorridor för Norrbotniabanan. Texten avseende riksintresset för stambanan omformuleras i enlighet med Trafikverkets synpunkt.

Residenset

Kv Biet ligger i direkt anslutning till markreservat för Bergnäsbrosbron. Viktigt att exploatering av detta kvarter inte försvårar anslutning från en framtida ny Bergnäsbrosbro till korsningen Sandviksgatan/Residensgatan. En ny bro är tänkt att ligga uppströms den befintliga, men ett annat alternativ är att riva befintlig bro och bygga i befintligt läge. En ny bro tar minst två år att bygga.

Luleå kommuns kommentar:

Förtydligande text om hänsyn till ny Bergnäsbrosbro har lagts till i hänsynsskiktet för den digitala kartan.

Östra stranden

Trafikverket saknar en beskrivning om att planering för utveckling av Luleå bangård och resecentrum har påbörjats. Luleå kommun och Trafikverket undertecknade år 2017 en avsiktsförklaring som fördelar kostnader och ansvar för att genomföra Luleå bangård och nytt resecentrum, som i förlängningen skapar möjligheter till expansion av Östra stranden.

Luleå kommuns kommentar:

Texten har kompletterats med information om att planering för utveckling av Luleå bangård och resecentrum har påbörjats.

Övrigt

Trafikverket utgår ifrån att planen följs av tydligt genomförande och konsekvent tillämpning i kommande detaljplaneläggning och bygglovshantering, där enskilda planers effekt på helheten är tydlig.

Dialog i tidiga skeden med berörda aktörer är viktig i all samhällsutveckling och inte minst med tanke på alla utmaningar som fördubblad befolkning i Luleå centrum medför. Trafikverket ser fram emot fortsatt samarbete.

Luleå kommuns kommentar:

Kommunen är av samma åsikt.

Försvarsmakten

Riksintressen för totalförsvarets militära del är korrekt redovisade i planförslaget. Luleå kommun avser att tillgodose riksintresset Luleå/Kallax flottilflygplats genom att byggnadshöjderna inom planområdet begränsas till 45 meter över marknivå. Försvarsmakten vill förtydliga att stoppområdet innebär en begränsning i totalhöjd.

Luleå kommuns kommentar:

Vägledningen avseende stoppområdet har omformulerats för att förtydliga detta.

Piteå kommun

Luleå har en viktig roll i regionen och ett attraktivt centrum i Luleå är bra för hela regionen. Piteå kommun vill särskilt lyfta vikten av en god och sammanhållen kollektivtrafik som möjliggör att medborgare i Luleå och Piteå har möjlighet att ta del av varandras stadsliv och evenemang. Inriktningen med ett samlat resecentrum är mycket positivt och ökade möjligheter att även ta sig till Luleå Airport stärker dess roll som hela regionens flygplats.

Viktigt är att den lokala och regionala trafiken i största möjliga mån samordnas och att hela resan-perspektivet beaktas. För Piteå kommun är det även viktigt att planen är tydlig med att utvecklingen inom riksintresseområdet för Norrbotniabanan inte försvårar tillkomst eller nyttjande av Norrbotniabanan när den anläggs.

I övrigt finner Piteå kommun att gällande hållbar livsstil så har planen fångat det perspektivet väl. Genom att varje kapitel har genomgått en hållbarhetsbedömning så finns perspektiven socialt, ekologiskt och ekonomiskt inarbetat i riktlinjerna på ett strukturerat sätt. De hållbarhets- och konsekvensbedömningar som finns vid varje kapitel visar på planens styrka om den som helhet genomförs.

Luleå kommuns kommentar:

Strukturen och de olika avsnittens innehåll har kompletterats, förtydligats och ändrats i vissa avseenden. I övrigt föranleder inte synpunkterna några ändringar av planförslaget.

Älvsbyns kommun

Älvsbyns kommun ser positivt på förslagen utveckling av Luleå centrum då utbudet där utgör ett komplement till det utbud som finns i Älvsbyn gällande exempelvis handel, kultur och nöje.

Vid de ungdomsting som hålls med högstadie- och gymnasielever i Älvsbyns kommun har det framkommit att ungdomarna anser det vara mycket viktigt att kunna resa med buss till Luleå för att ta del av utbudet där. Satsningar på kollektivtrafiken och centrumnära hållplatser som förslaget anses därför extra positivt.

Älvsbyns kommun ser positivt på förslaget och har inga andra synpunkter att tillägga.

Luleå kommuns kommentar:

Föranleder inga förändringar av förslaget.

Stadsbyggnadsförvaltningen, Miljö- och byggnämnden

Syfte

Avdelning miljö- och bygg anser inte att avvägningarna och motiven är tillräckligt tydliga eller att de saknas i utvecklingsplanen (punkt nr 4, "Visa avvägningar mellan olika intressen och motiven för dessa").

Luleå kommuns kommentar:

Motiven för kommunens ställningstaganden har förtydligats i planförslaget, framför allt under rubriken Utvecklingsinriktning.

Barn och unga

Avdelning miljö och bygg saknar en riktlinje om att det ska finnas pedagogiska, intressanta, bullerfria och tillräckligt stora utemiljöer på våra förskolor och skolor som lockar och inspirerar barn och unga till uteaktiviteter.

Luleå kommuns kommentar:

Luleå kommun delar bedömningen om att ovanstående är viktigt. En generell beskrivning om betydelsen av lek och utemiljö för barn har lagts till under kapitlet Start och uppväxt för alla. Riktlinjer för förskolor och skolgårdar finns i den kommungripande översiktsplanen, eftersom det inte är en fråga som rör endast Centrum.

Handel

Gods och varutransporter bör inte ske nattetid ur hälsoskyddssynpunkt där bostäder finns. Detta för att inte störa nattsömnerna för de boende.

Luleå kommuns kommentar:

En riktlinje om har lagts till om att Gods- och varutransporter i största möjliga mån ska styras till kvällstid och tidig morgon.

Grönområden och vattenområden

Under detta kapitel saknas resonemang kring påverkan på vattenområdena från utfyllnaderna i vattnen i de olika utvecklingsområdena. Vilken påverkan kommer detta att ha på miljö kvalitetsnormerna? I kapitlet poängteras vikten om att värna den allmänna tillgången till stränderna men det skulle också läggas till att det även gäller för växt- och djurlivet.

Luleå kommuns kommentar:

Planförslaget har kompletterats med kapitel Kuststaden, Liv mellan husen och Spara viktiga värden för att förtydliga utvecklingsstrategier avseende grön- och vattenområden i Centrum. Den digitala kartan har i hänsynskiktet kompletterats med text som beskriver vilken hänsyn som måste tas för att inte påverka miljö kvalitetsnormerna. Miljökonsekvensbeskrivning har kompletterats för att beskriva konsekvenserna av utfyllnad i vattenområden. I beskrivningen om strandskydd har dess betydelse för växt- och djurlivet lagts till.

Klimat, energi och resurser

Riktlinje nr 1, "Förutsättningar för elproduktion på hustak eller fasader ska kartläggas. Fastighetsägare med goda möjligheter ska informeras. (MBN)." Miljö- och byggnadsnämnden är en myndighet med tillsynsansvar och utför därmed inte denna typ av kartläggningar. Detta uppdrag finns inte inom MBNs reglemente och ej heller inom energirådgivningens eller energicoachens arbetsuppdrag.

Luleå kommuns kommentar:

Det är ett uppdrag som kan ingå i energirådgivarens uppdrag. Energirådgivaren är organisatoriskt placerad på Miljö- och byggförvaltningen.

Trafik

Oavsett de riktlinjer och rekommendationer som finns i utvecklingsplanen, tror avdelning miljö och bygg på att biltrafiken i centrum kommer att öka om befolkningen kommer att dubblas i centrum. Därmed anser vi att det finns risk för ökat buller och ökade luftföroreningar i takt med att befolkningen och därmed även biltrafiken ökar under

utvecklingsplanens tidsperiod. Risk finns att miljö kvalitetsnormerna för luft inte kommer att klaras i framtiden.

Resonemang kring framtida behov av laddstationer för elbilar saknas i utvecklingsplanen. Det är viktigt att främja trafik och fordonslösningar som inte bidrar till ökade koldioxid- och kväveoxidutsläpp lokalt.

Luleå kommuns kommentar:

Biltrafiken i Centrum har minskat under de senaste åren medan resande med kollektivtrafiken har ökat. Samtidigt har Luleås befolkning både i Centrum och i kommunen ökat. Även i MKB:n bedöms påverkan måttligt hög för ökade bullernivåer och påverkan på MKN luft. Både luft- och bullersituationen behöver följas upp i fortsatt planarbete. Trafikens utveckling är dock inte statisk. Utvecklingsplanens riktlinjer för ett mer hållbart resande, fordonsparkens utveckling samt samhällsförändringar kommer att påverka trafikutvecklingen både avseende fordonstransporter och påverkan på luft och ljudmiljö.

En riktlinje om laddplatser i allmänna parkeringshus har införts i kapitlet Hålla energin.

Bebyggelse

Den nedersta riktlinjen "Viktiga landmärken ska vara synliga från infarterna till staden via Bodenvägen och Bergnäsbron samt från Skurholmen och söderifrån." anser avdelningen miljö och bygg är en av de viktigaste riktlinjerna vad gäller stadsplanering och stadsbild och därmed anser vi att den bör vara överst. Luleå är känt för närheten till vattnet och som beskrivs i översiktsplanen är det viktigt att ny bebyggelse tillvaratar rutnätsstadens utblickar mot vattnet.

Luleå kommuns kommentar:

Planförslaget har kompletterats med både text och en illustrativ karta för att förtydliga den nämnda riktlinjen. Planförslaget har också förtydligats avseende rutnätsstrukturen och att utblickar mot vattnet fortsatt ska bevaras.

Innerstaden

Öster om Smedjegatan mot Prästgatan bör enstaka byggnader tillåtas vara upp till 15 våningar. I dagsläget finns det redan en fastighet på 10 våningar i kvarteret Laxen.

Luleå kommuns kommentar:

Rekommendationerna för bebyggelse har omarbetats. För området öster om Smedjegatan mot Prästgatan rekommenderas en generell byggnadshöjd på 3-6 våningar. Rekommendationen bygger på befintlig bebyggelse inom området, på den karaktär som eftersträvas för området samt på boendekvaliteter och vistelsekvaliteter på allmänna platser.

Hänsyn – riksintressen

Totalförsvaret har ett stoppområde för objekt högre än 45 meter som inkluderar hela centrum. Detta innebär att inget får sticka upp högre än det, inte skorstenar, antenner, med mera på byggnader. Ordet byggnadshöjd används felaktigt när man beskriver stoppområdet, här bör totalhöjd användas istället.

Luleå kommuns kommentar:

Texten i hänsynsskiktet för Totalförsvaret på den digitala kartan, där riksintresset nu redovisas, har ändrats så att ordet byggnadshöjd inte används. Texten anger att byggnader och andra objekt inte får vara högre än 45 meter.

MKB – nollalternativet

Nollalternativet som valts blir problematisk eftersom skillnaderna mellan den planerade utvecklingen i utvecklingsplanen och den förväntade utvecklingen av centrum utan utvecklingsplanen, med bara översiktsplanen som grund, inte är så stora mellan alternativen. Det blir därmed svårare att utvärdera utvecklingsplanen.

Exempelvis bedöms antalet bostäder öka med 4000 st (ca 6000 boende) i både utvecklingsplanen och översiktsplanen, det innebär att konsekvenserna efter utvecklingsplanens genomförande gällande luft och buller bedöms som små, när man jämför dem.

Luleå kommuns kommentar:

Nollalternativet grundar sig på en trolig utveckling på 20 år sikt utan att Utvecklingsplan Centrum antas och genomförs. Det innebär utöver pågående mark- och vattenanvändning en trolig utveckling som kan komma att ske med stöd av gällande planer och miljötillstånd.

Utän ett antagande och genomförande av Utvecklingsplan Centrum kommer utvecklingen i Centrum att ske i enlighet med bland annat Översiktsplan 2021, Grönplan, Detaljplaneprogram för Södra Hamn samt Detaljplaneprogram och Målbild för Östra stranden.

Det är en utveckling som inte skiljer sig så mycket från den som beskrivs i Utvecklingsplan Centrum. Det är i sig inte så konstigt, utvecklingsplan Centrum är en fördjupning som konkretiserar och förtydligar intentionerna i översiktsplanen utan att göra stora avvikelser.

Det är praxis i Sverige att använda sig av översiktsplanen som nollalternativ i de fall det finns en aktuell sådan.

MKB – Luftkvalitet

I MKBn finns det ett resonemang kring trafikens påverkan på luftkvalitén. Det finns dock ett flertal andra faktorer som i samband med trafiken kan påverka luftkvalitén. Det som bör beaktas är t.ex. gaturummens utformning t.ex. slutna gator med bebyggelse på bägge sidor försvårar att luftföroreningar ventileras bort. Utvecklingsplanen föreslår ett antal åtgärder som påverkar utformning av ett antal gator i centrum. Det saknas dock ett resonemang hur detta kommer att inverka på utomhusluften i centrum och även på ljudnivåerna i och med att problematiken med buller och luft oftast hör ihop med varandra. Att utvecklingsplanens genomförande bedöms bidra till en bättre luftkvalitet är tveksamt med tanke på ökad trafik och ökad bebyggelse som stänger in luften. Risk finns att miljö kvalitetsnormerna inte kommer att klaras i framtiden. Det är därför angeläget att intentionerna i detta avseende fördjupas i det fortsatta arbetet. Framtida prognoser bör ta hänsyn till den teknologiska utvecklingen.

Luleå kommuns kommentar:

Miljökonsekvensbeskrivningen har omarbetats. Bedömningarna har kompletterats med ett resonemang om att både förtätning och höga hus påverkar luft och buller.

MKB - Vatten

I MKBn skriver man att utvecklingsplanens genomförande bedöms ha positiva konsekvenser. Man bedömer att en utfyllnad av vattenområdet i Norra utvecklingsområdet inte påverkar statusen i Inre Lulefjärden, men att det kan föra med sig vissa övriga

konsekvenser av flera olika slag, t ex påverka från förorenade sedimentlager och grumling under byggtiden som bör utredas. Det är mycket viktigt att utreda utfyllnadens påverkan, samt de övriga konsekvensernas påverkan. I MKBn görs bedömningen att utvecklingsplanens genomförande inte bidrar till en försämrad vattenkvalitet. Det är inte bara att vattenkvaliteterna inte får försämrats, de ska nå målen för normerna 2021 och 2027.

Luleå kommuns kommentar:

Miljökonsekvensbeskrivningen har omarbetats. För ytvattenförekomster bedöms planförslaget inte ha några konsekvenser i förhållande till nollalternativet. I planförslaget har riktlinjer införts om att utfyllnader i vatten ska utföras så att berörda vattenförekomsternas status inte försämrats och om möjligt ska ekosystemtjänster stärkas vid utformning av ny strandlinje.

Planförslaget har, under rubriken Rent vatten, kompletterats med information om att tillvägagångssätt och skadeförebyggande åtgärder hanteras inom tillståndsprocess enligt miljöbalken.

MKB – Nationella och regionala miljömål

Som ett vägledande dokument i kommunens framtida arbete för hållbar stadsutveckling har utvecklingsplanen betydande inverkan på möjligheten att nå de nationella miljömålen på en kommunal- och även regional nivå. Målet med planen är inte att lösa hela Sveriges miljöproblem men att så långt som möjligt lösa dem i Luleå centrum. Ur det perspektivet har planen inte en begränsad inverkan på möjligheten att lösa de miljöproblem som miljömålen definierar. De miljöproblem som miljömålen ska bidra till att lösa har sin orsak i alla de små och stora val som fattas i Sverige, därför måste miljömålen beaktas i alla verksamheter. Framförallt i kommunens planering som styr samhällsutvecklingen på ett sådant tydligt sätt och över en så lång tid.

Luleå kommuns kommentar:

Miljökonsekvensbeskrivningen har omarbetats och texten om att utvecklingsplanen har en begränsad inverkan på möjligheten att nå de nationella miljömålen har tagits bort.

MKB – samlad bedömning

Avdelning miljö och bygg saknar en miljöaspekt "resurser". På grund av planerade utfyllnader i vattenområden anser vi att miljöaspekten hushållningen med resurser bör finnas med i MKBn, samt att utvecklingsplanens påverkan på denna miljöaspekt behöver belysas bättre än vad som görs i MKBn. Det gör att utvecklingsplanens ekologiska fotavtryck blir väldigt mycket större än vad det annars skulle vara och behöver därför undersökas mer.

Luleå kommuns kommentar:

Avgränsning för MKBn har gjorts i samråd med Länsstyrelsen i början av planprocessen. Resurshushållning inkluderar också att nyttja befintlig infrastruktur och samhällsservice på ett effektivt sätt, vilket är orsaken till avvägningen att förlägga ny bebyggelse på de utpekade utvecklingsområdena.

Politiska partier

Miljöpartiet de Gröna

Det måste finnas åtgärder för att motverka barnfattigdom. Ungdomar måste kunna nyttja centrum på ett vettigt sätt även efter skoltid. Vi ser välkommandet och inkluderingen av utrikesfödda som en viktig del i att skapa ett gott liv. Förslag på ny riktlinje: "Centrum ska

vara en del av världen och en plats för mångfald.” Ytor för rörelse och aktivitet för alla åldrar ska finnas. Viktigt då att inte bygga bort dessa.

Luleå kommuns kommentar:

Planförslaget har riktlinjer om lekplatser och aktivitetsplatser för barn och ungdomar samt en riktlinje om Navet som mötesplats för ungdomar. Utvecklingsplanen har också kompletterats med riktlinjer om friyta på kvartersmark, alltså bostadsgårdar. Den föreslagna riktlinjen ”Centrum ska vara en del av världen och en plats för mångfald” är så allmänt hållen att den snarare är en inställning än en riktlinje. Riktlinjen läggs därför inte till i utvecklingsplanen.

I den kommunövergripande översiktsplanen (ÖP2021), vars principer gäller även i Centrum, finns riktlinjer som berör både barnfattigdom och integration. Bland annat ”Luleå ska vara ett samhälle fritt från mobbing och diskriminering, med ett interkulturellt förhållningssätt och ömsesidig respekt för varandra”, ”Vi har ett värdigt mottagande och erbjuder en god integration av nyanlända” och ”Vi ska främja, förebygga och prioritera tidiga insatser för barn som tillhör olika riskgrupper eller som har ett stödbehov”.

MP Luleå vill att demokratin ska utvecklas, inte inskränkas och att luleåborna ska vara med och fatta besluten i stora frågor. Avsnittet Hälsa, trygghet och demokrati är bra. Vi ser det som positivt att kommunen föreslår riktlinjer som ska möta det låga valdeltagandet bland unga och som ska stärka luleåbornas möjligheter att påverka utvecklingen i sin omgivning.

Vi tycker att ett viktigt perspektiv är att mötesplatser ska finnas under alla årstider och öppna och gratis.

Luleå kommuns kommentar:

Planförslaget har kompletterats genom att förtydliga hur mötesplatser, offentliga rum och gaturum ska utvecklas och förbättras i Centrum för att de ska upplevas levande, trygga och tillgängliga.

Avsnittet om handel föreslås också omfatta en strävan efter cirkulär ekonomi i Luleå centrum, vilket medger en handel utan ökad resursförbrukning. Länsstyrelsens energistrategi omnämner cirkulär ekonomi som en grund i ett sparsamt energisystem och hållbar konsumtion. I riktlinjerna för handel, punkt 3, om att stimulera till ökad handel längs stråket föreslår vi att stryka ordet ”ökad”, för att tydliggöra att det handlar om var man handlar och inte att konsumtionen ska öka.

Utrymme för lokalproducerat/ekologiskt finns på gågatan under sommaren. Detta borde möjliggöras även under vintern, inomhus. Centrum är trångt och en stor mängd transporter rör sig även på gågatan. Det bör finnas en central samordning för varutransporter till centrumhandel och restauranger.

Luleå kommuns kommentar:

För Smedjegatan (som avsågs i punkt 3 i samrådshandlingen) vill kommunen se en utveckling mot ett mer aktivt stråk som tydligt kopplar ihop Norra och Södra hamn. I den utvecklingen ingår ökad handel, eftersom handel spelar en viktig roll i ett levande centrum med en mångfald av mötesplatser. Handel behöver dock inte betyda ökad resursförbrukning utan kan bygga på återbruk och återvinning.

Det är dock något som inte styrs av en fördjupad översiktsplan. Information om Returpunkten, som verkar för cirkularitet i konsumtionen, har lagts till i utvecklingsplanen.

I utvecklingsplanen finns en ambition och en riktlinje om samverkan mellan kommun, fastighetsägare och butiksägare för att stärka handeln i Centrum. Frågan om utrymme för lokalproducerat/ekologiskt inomhus under vintern skulle kunna vara en fråga att ta upp i ett sådant samarbetsforum. Likaså frågan om samordning av transporter.

Vi vill att det ska vara nära till naturupplevelser även i centrum, med fler parker, mer grönska och fler träd. Det är viktigt att påpeka att gräsmattor som grönområden har låg biologisk mångfald. Förslag till ny riktlinje är därför: "Nya grönområden planeras för ökad biologisk mångfald i centrum. Vi föreslår att inrätta en permanent morgonbadsbrygga vid grönområdet strax bortom Varvet.

Luleå kommuns kommentar:

Kommunens Grönplan har antagits och vissa delar inarbetas i planförslaget. Utvecklingsplanen har kompletterats med flera riktlinjer och rekommendationer avseende grönområden och mer grönska i stadsmiljön. Nödvändigheten av en fungerande grönstruktur syns även i utvecklingsinriktningarna som planen kompletterats med. Ekosystemtjänsterna ska stärkas bland annat längs med strandstråket som går runt centrumhalvön och i samband med utfyllnader i vatten. Även om en morgonbadsbrygga inte beskrivs i rekommendationerna så ska strandstråket stärkas med fler platser för aktiviteter.

Det är positivt att informera fastighetsägare om möjlighet till solceller. Kommunen bör även informera om eventuella stöd till solceller. För att driva på utvecklingen föreslår vi att utvecklingsplanen också omfattar att de kommunägda fastigheterna i centrum installerar solel. Tillägg till andra punkten i riktlinjerna: "Vid markanvisning... ska energieffektiva och klimatsmarta byggnationer och byggprocessen stimuleras."

Luleå kommuns kommentar:

Information om eventuella stöd avseende solceller ingår i energirådgivarens uppdrag och alltså i kommunens löpande verksamhet, inte endast avseende Centrum.

Installation av solel för kommunala fastigheter är ett intressant förslag, inte minst som inspiration för andra fastighetsägare. Frågan vidarebefordras till stadsbyggnadsförvaltningen. I beslut om installation av solceller på kommunala fastigheter kommer flera aspekter att beaktas, bland annat förutsättningar för respektive fastighet, ekonomisk hållbarhet och kulturhistoriska värden. Ingen riktlinje avseende solceller på just kommunala fastigheter införs i utvecklingsplanen.

En ny riktlinje om att energieffektiva och klimatsmarta byggprocesser och byggnationer ska stimuleras vid markanvisning har införts i planförslaget.

Vi vill se ett centrum där det är lätt att röra sig, med mer plats för människor och handel. Vi vill få bort koldioxidutsläppen, underlätta cykling och ha ren luft. Av den anledningen är vi positiva till den inledande texten och inriktningen i avsnittet Trafik. Förslag på ny riktlinje: "Nivån av utsläpp och partiklar i centrum ska noggrant följas för att försäkra utvecklingen mot en god luftkvalité." Förtydliga separation mellan fotgängare och cyklister. Gatunätet i Centrum är under vissa tider överdimensionerat redan idag och borde anpassas för buss,

cykel och gångtrafik. Förslag på ny riktlinje: "Luleå kommun ska genomföra och driva på investeringar av laddinfrastruktur i Centrum." Cykelparkeringar måste hållas uppe (snöröjda) även vintertid.

Luleå kommuns kommentar:

Hela avsnittet om trafik har omarbetats och prioriteringsordning av trafikslag och huvudstråken för cykel, gång och kollektivtrafik tydliggörs. Separation mellan fotgängare och cykel på huvudnätet för cykel har införts. Likaså beskrivs cykelparkeringar samt drift under vintertid.

Sedan år 1995 utför Stadsbyggnadsförvaltningen årligen mätningar av luftföroreningar i Centrum, vilket går att ta del av på kommunens hemsida. Det är ett viktigt arbete bland annat som underlag för planering. Mätningarna är en del i kommunens löpande arbete och skrivs inte in i utvecklingsplanen.

En riktlinje avseende laddplatser i allmänna parkeringshus har införts i planförslaget.

Det är oklart om målet om minskade CO2-utsläpp som beskrivs i ingressen, 60% till 2030, gäller alla kommunens fordon eller endast LLT. Om endast LLT avses vill vi föreslå att det ska gälla alla fordon, med tanke på det läge som kollektivtrafiken redan är i. Bra att Smedjegatan reserveras för busstrafik. Det är oklart om riktlinjen "Tätortstrafiken ska senast 2030 ha en fordonsflotta som till 100 % kan drivas med förnybara bränslen" syftar på kollektivtrafiken, kommunens fordonsflotta eller även privata transporter. Hela punkten bör flyttas till avsnittet Trafik. I avsnittet Kollektivtrafik står att Smedjegatan endast ska upplåtas till busstrafik. Här står att buss och gående ska prioriteras. Bör förtydligas att det som gäller är ingen biltrafik. Det står att en ny trafikbullenplan ska tas fram. I avsnittet Trafik står att trafikbullenplanen ska uppdateras. Vilket gäller?

Att få bilister att välja buss ibland är ett steg mot ändrat beteende. Därför måste avgiften för kollektivtrafik sänkas eller kanske erbjuda gratis kollektivtrafik två månader per år.

Luleå kommuns kommentar:

Målet om minskade CO2-utsläpp gäller hela kommunen, exklusive utsläpp från SSAB. Klimatmålet har tagits fram som en del av arbetet med Borgmästaravtalet, som är en europeisk rörelse lanserad av Europeiska kommissionen.

Planförslaget har ändrat rekommendationen för Smedjegatan – kollektivtrafik och fotgängare ska prioriteras, men planförslaget säger inte längre att biltrafiken ska stängas av på en del av sträckan.

Avseende "Tätortstrafiken ska senast 2030 ha en fordonsflotta som till 100 % kan drivas med förnybara bränslen" så avses lokaltrafikens fordonsflotta. Riktlinjen revideras för att för att förtydliga detta.

Det finns en trafikbullenplan från 2010. En ny trafikbullenplan håller på att arbetas fram.

Utvecklingsplanen hanterar inte frågor som avgifter och taxa för kollektivtrafik, dessa tillhör verksamhetsfrågorna. Utvecklingsplanen har dock riktlinjer avseende beteendepåverkande åtgärder.

En viktig aspekt som inte omnämns i Centrumplanen är strävan efter bostäder för alla, även i centrum. Vi föreslår en skrivning om att alla ska ha råd att bo även i Centrum, att Centrum ska kunna vara ett bostadsområde för människor i olika åldrar och inkomstklasser.

Energi- och hållbarhetskrav ska vara tydliga. Öka andelen trähus i Centrum, hus med trästomme. All nybyggnation ska miljöklassas. Stimulera odling och uteserveringar på taken. Förtydliga att förutsättningen att 4000 nya bostäder kan byggas är att Smedjegatan stängs för biltrafik, annars går det inte.

Luleå kommuns kommentar:

Planförslaget har kompletterats med text och riktlinjer avseende bostäder för alla under kapitlet Alla tillsammans.

Kommunen kan inte ställa särkrav på tekniska egenskaper hos byggnader avseende energi eller stommaterial, annat än när kommunen själv är byggherre eller vid en markanvisning (alltså att kommunen äger och säljer marken).

Odling och uteservering på taken är upp till respektive byggherre att planera och styrs inte av utvecklingsplanen.

Planförslaget har ändrat rekommendationen för Smedjegatan – kollektivtrafik ska prioriteras, men planförslaget säger inte längre att biltrafiken ska stängas av på en del av sträckan. Fler av resorna till, från och inom Centrum måste ske med hållbara färdmedel för att möjliggöra den föreslagna förtätningen med 4000 bostäder. Detta beskrivs, och har förtydligats, i utvecklingsplanen.

Företag

Lulebo

Lulebo föreslår att Boverkets vägledning för brottsförebyggande och trygghetsskapande perspektiv och åtgärder arbetas in i utvecklingsplanen. Planen för centrum bör även innehålla stadsplanering ur ett feministiskt perspektiv. Kanske få med tankar från Elin Strand Ruin, arkitekt/lärare på KTH. Enligt BRÅ:s trygghetsmätning upplever 31 % av kvinnor otrygghet, och andelen ökar.

Hade varit värdefullt om Trekanten kan utvecklas som eventyta på ett kreativt sätt med hjälp av trafiklederna tillfälligt samt att parkeringen grävs ner. Känns vitalt att ytan får en "större" funktion över hela året! Frågan om "fritt WiFi" är en teknikfråga som tar enorma tekniksprång var och vartannat år. Kan väl hanteras utanför UPC?

Ur ett handelsperspektiv är parkeringar inom något kvarters avstånd vitalt, i synnerhet i konkurrens med externhandeln där man kan parkera "framför dörren". Värdet av en bilplats för handeln är stort. En bilplats omsätter vid ett torg i Göteborg drygt 1,6 mkr/år jämfört med en cykelparkering som omsätter 220 tkr/år, enligt ett examensarbete från Lunds Universitet (2014).

Luleå kommuns kommentar:

Kommunen har tagit del av Boverkets vägledning för brottsförebyggande och trygghetsskapande perspektiv och åtgärder i samhällsbyggnadsprocessen. I bland annat "Alla tillsammans" har texten kompletterats för att tydligare beskriva trygghet och brottsförebyggande, även ur ett jämställdhetsperspektiv.

En målbild för Trekanten har tidigare beslutats av kommunen och delar av den har inarbetats i utvecklingsplanen. Trekanten ska utvecklas till en publik plats och utgöra en del i evenemangsstråket.

Avseende WiFi håller kommunen med om att den tekniska utvecklingen mycket väl kan göra riktlinjen inaktuell. Riktlinjen har strukits.

Handeln i Centrum är en viktig del av stadsdelens funktion som mötesplats. Det ska fortsatt vara enkelt att nå Centrum för alla trafikslag. Det ska också vara enkelt att hitta en parkering för att ta sig vidare till Storgatan eller någon annan målpunkt.

Parkering i Centrum består av flera olika delar - parkering för besökare, arbetsplatsparkering och boendeparkering. Kontinuerliga mätningar visar att det finns tillräckligt många parkeringsplatser i Centrum. Däremot finns anledning att jobba med bland annat taxan och med vägvisning för att det ska vara enkelt att hitta en ledig plats. För att hålla nere söktrafiken är det viktigt att det finns goda möjligheter till parkering vid infarterna till Centrum samt att det finns ett effektivt trafikledningssystem. Förslaget pekar ut lägen för infartsparkeringar.

I städer brukar det oftast vara mest liv och rörelse kring stadens båthamn. Norra Hamn har potential till liv och rörelse. Därför föreslås att UPC ska ge möjlighet till småbåtshamn (för säsongsplatser) i någon eller några former. Bilparkering kan exempelvis ske bakom Badhuset (används sparsamt sommartid) och bryggor kan anläggas framför badhuset.

Luleå kommuns kommentar:

Vattenområdet i norra hamn är en viktig del i evenemangsstråket. I planförslagets rekommendationer för vattenområdet ingår bland annat en gästbrygga för fritidsbåtar. I det detaljplanearbete som nyligen gjorts för vattenområdet har möjligheten att anlägga en småbåtshamn inte bedömts finnas. Småbåtshamnar med säsongsplatser finns idag i Södra hamn samt på Gültzauudden.

I förslaget till utvecklingsplan framgår bl.a. att trygghetsboenden skall förses med "anordningar för att undvika höga temperaturer". Att bygga med kyla till varje lägenhet är dyrt, vilket påverkar hyran. Denna del föreslås strykas och istället låta Boverkets Byggregler gälla.

Luleå kommuns kommentar:

Syftet med texten är att beskriva att ett allt varmare klimat, med risk för fler skadliga värmeböljor, utgör en risk framför allt för känsliga befolkningsgrupper. Texten har omformulerats, under kapitlet Hålla energin, för att tydliggöra att skydd från höga temperaturer kan uppnås genom kylsystem såväl som genom utformning och andra byggnadstekniska lösningar. Även riktlinjen för att säkerställa detta har omformulerats. Boverkets byggregler gäller fortsatt.

I förslaget föreslås kraftigt minskad kapacitet för trafikflöden. Lulebo efterlyser en tydlig lösning baserat på goda exempel från andra städer på hur det skall fungera med tusentals nya boenden, all befintlig genomfartstrafik och att kollekttrafik, gång- och cykeltrafik ska öka kraftigt. Hitta goda exempel på städer som lyckats öka antalet invånare och bibehålla centrumhandeln, samtidigt som man minskat trafikflöden och antalet handelsnära bilplatser. Refererar till Jerker Söderlind samt Arne Nedstams slutsatser i rapport om levande stadskärnor att för medelstora städer "kombinerar vinnaren biltillgänglighet och promenadstad." Enligt "Januariöverenskommelsen" skall all nybilsförsäljning vara fossilfri

2030, beaktas detta? UPC ansluter till Vision Luleå 2050 och den miljömässiga aspekten av trafiken kommer troligen ha förändrats radikalt till det bättre.

Luleå kommuns kommentar:

Det ska fortsatt vara enkelt att ta bilen till Centrum, men utvecklingsplanen styr mot att en ökad andel av transporterna ska ske till fots, med cykel och med kollektivtrafik. Det ska också vara enkelt att hitta en parkeringsplats, utvecklingsplanen pekar ut lägen för nya parkeringshus vid infarterna till Centrum. Ökat antal invånare och dagbefolkning (människor som jobbar i stadsdelen) utgör också ett kundunderlag för centrumhandeln. Det finns flera aspekter som påverkar centrumhandeln och attraktiviteten i en stadskärna. Några av dessa är utbudet av butiker, utbudet av restauranger/caféer/kommersiell service, handelsvarornas värde, tillgänglighet, parkering, orientering, personal, infrastrukturell service och atmosfär.

I den rapport som Lulebo hänvisar till pekas tillgänglighet med bil ut som en framgångsfaktor, framför allt för mindre städer. Luleås stadskärna delas in i kategorin större städer i Sverige (Cityindex 2020). Oaktat detta kommer tillgängligheten med bil att vara fortsatt god. I samma rapport pekas också utökad samverkan ut som viktig för centrumutveckling. Det är något som också beskrivs i planförslaget, både under Levande stadsliv och Näring för näringar.

Ett närliggande exempel där invånarantalet ökar, stadskärnan lever och parkeringarna styrs till parkeringshus är Umeå.

Det är positivt med att centrumhalvön ska förtätas. Dessvärre är det svårt att se tydligheten eller den "röda tråden" för hur förtätningen skall ske. Vi upplever det mer som en redovisning av projekt som varit förevisade de senaste åren av olika byggaktörer. Huvuddrag kan absolut ses, som att bevara en enhetlig byggnadshöjd kring kyrkan. Eftersom riktlinjer för bebyggelse i UPC redogör för skuggning och höga byggnaders inverkan på vistelsemiljön antas att merparten av de höga utökade byggrätterna hamnar på den norra sidan av centrumhalvön. En skyddande mur mot norr och goda ljusförhållanden från söder skulle högre byggrätter mot norr vara en naturlig lösning (Ralph Erskine). Nu är det mera ett antal utspridda höga byggrätter, merparten i söderlägen.

Generellt verkar de flesta kvarteren föreslås få samma våningsantal som idag, eller med max en våning till. Att förtäta genom påbyggnad med endast ett våningsplan är inte realistiskt ur ett ekonomiskt perspektiv. Läger man dessutom till parkeringsbehovet, som i större utsträckning än tidigare kommer att behöva lösas genom dyra nedgrävda garage, så krävs generellt högre bygghöjder för att få ekonomi och vettiga hyror i projekten.

Luleå kommuns kommentar:

Planförslaget har i avsnittet om Bästa boendet i Centrum förtydligat strategin avseende stadsbyggnad och förtätning. I avsnittet har stadsbyggnadsidén förtydligats genom att i text och bild beskriva hur Centrum ska förtätas, gestaltas och utformas.

Förslaget redovisar enbart planer ur fågelperspektiv. För att få en bättre bild av hur Luleå Centrum kan komma att se ut önskas perspektivskisser där de tilltänkta våningshöjderna på kvartersområdena gestaltas.

Luleå kommuns kommentar:

Planförslaget har kompletterats med illustrationer.

Riktlinjerna för bebyggelse upplevs motstridiga mot planen för innerstaden. De flesta av de utpekade kvartersområdena som föreslås tillåta bebyggelse på exempelvis 15 våningar ger kraftig skuggpåverkan och/eller skymmer landmärken. Vidare har kvarteren Sparven, Skatan och Trasten i huvudsak gammal, låg och genuin bebyggelse. Där föreslås att det skall vara möjligt att bygga upp till 15 våningar. Lulebo ifrågasätter om detta harmoniserar med riktlinjerna?

I enlighet med riktlinjer för bebyggelse, avseende skuggor och landmärken, föreslås att höga utökade byggrätter koncentreras till kvarteren bakom teatermagasinen, som exempelvis kvarteren Uven, Koltrasten, Höken, Falken, Örnen, Gamen och Svalan. Förutom minsta möjliga påverkande skuggbildning, utan att skymma landmärken, skulle denna lösning ge en mer sammanhängande stadsbild än utspridda höga byggnader.

Luleå kommuns kommentar:

Planförslaget har i avsnittet om Bästa boendet i Centrum omarbetat och förtydligat strategin för byggnadshöjder och stadsbild. Rekommendationerna för byggnadshöjder har omarbetats. Kvarteren Sparven, Skatan och Trasten ligger inom ett område där en generell byggnadshöjd om 3-6 våningar rekommenderas. Det är riktigt att det i markanvändningen också anges att enstaka byggnader om 10-15 våningar kan prövas i området. I de tre kvarteren, Sparven, Skatan och Trasten, finns bebyggelse med kulturmiljövärden som också redovisas i den digitala kartan (hänsyn kulturmiljövård) och som anger att tillkommande bebyggelse ska utföras så att det samspelar med kulturmiljövärdet. Information om hur den anpassningen kan göras finns beskrivet i kapitlet Spara viktiga värden. Det kommer inte att vara aktuellt med 10-15-våningshus på Sparven, Skatan och Trasten.

Planförslaget har kompletterats med en beskrivning av höga hus och vad prövningen av lämplighet för höga hus ska grunda sig på. Skuggbildning är en bedömningsgrunderna.

Allmänheten nyttjar i stor utsträckning strandremsan nedanför Residenset, men ytan mellan strandremsan och Residenset nyttjas inte. Önskar att överväganden görs om det kan gå att exploatera ytan. På Östermalm skyddas ett vegetationsområde på Seminariet 2 i närheten av grönområdet Cedern. Eftersom vegetationsområdet på Seminariet 2 är svårtillgänglig, i huvudsak beroende på topografin, används gång- och cykelvägar uteslutande genom bostadsområdet. Lulebo önskar därför att skyddet av vegetationsområdet på Seminariet 2 tas bort.

Luleå kommuns kommentar:

När Centrum förtätas är det viktigt att bevara de befintliga grönytorerna för bland annat ekologisk och social hållbarhet. Fler invånare och besökare innebär ett ökat tryck på rekreativmiljöer som parker och grönområden inom Centrum. Synpunkten lämnas utan åtgärd.

Visit Luleå

Köpmantorget

För att Köpmantorget ska användas av Lulebo och besökare måste det förbättras genom "mer grönska". För att skapa ett mysigare och trevligare rum, häng upp ett belysningstak som hänger upp hela året. Skapa större och mer växtlighet. Det åker bilar och lastbilar på lunchtid där barnvagnar och gående ska vistas. Ingen bra kombo! Här måste ett omtag ske. Gör om gör rätt.

Luleås stadskärna saknar idag mötesplatser som är tillgängliga året runt. Glöm inte annorlunda, inbjudande och sköna sittplatser. Synliggör att Luleå centrum har (snart) Wi-Fi genom skyltar på plats. Att jobba för Årets stadskärna 2022 förstärker Luleå stadskärna på alla punkter.

Luleå kommuns kommentar:

Planförslaget har kompletterats genom att förtydliga hur mötesplatser och offentliga rum ska utvecklas och förbättras i Centrum. Köpmantorget har hög utvecklingspotential.

Mötesplatser som fungerar året runt är en prioriterad fråga i utvecklingsplanen. Skyltar, samt arbetet med att bli årets stadskärna styrs inte i utvecklingsplanen.

Handel och trafik

Lyssna alltid av med handel om trafik/parkeringar. Skapa inte tvåtimmars parkeringar då besökaren inte hinner florera i stan samt hinna med att fika/äta. Pulsen måste finnas kvar i stadskärnan och det ska vara enkelt att ta sig till och från centrum. Vi har en längre vinterperiod än södra Sverige och alla kan inte ta buss eller cykel. Med tanke på hur stadskärnor idag utvecklas och vilka hot som finns med i utvecklingen måste vi tillsammans skapa en levande stadskärna där även bilen får plats. Bra att det satsas på kollektivtrafik, men ha alltid bilen med i planeringen.

Luleå kommuns kommentar:

Det finns idag drygt 3000 allmänna parkeringsplatser för besökare i Centrum. Ungefär 60% av platserna finns som markparkering eller på gatumark och övriga i parkeringshus. Regelbundna räkningar visar att maxbeläggningen uppgår till 70 % av platserna. Det finns alltså alltid minst 900 lediga parkeringsplatser i Centrum. Beläggningen har ökat sedan mätningarna påbörjades 2002, trots att biltrafiken inte har ökat och parkeringsplatserna är lika många. Det finns anledning att fortsätta jobba med bland annat taxan och med vägvisning för att det ska vara enkelt att hitta en ledig plats. Planförslaget har förtydligats med att det ska finnas goda möjligheter till parkering vid infarterna till Centrum samt att det ska eftersträvas ett effektivt trafikledningssystem för att hålla nere söktrafiken.

Hela avsnittet om Trafik har omarbetats och förtydligats. I avsnittet har prioriteringsordningen för olika trafikslag förtydligats. Bilens utrymme i staden kommer att minska till förmån för mer plats för gående och cyklister samt för en ökad kollektivtrafik. Men bilen kommer fortfarande att vara ett viktigt och nödvändigt transportmedel för många och ingår i planeringen för Centrum.

Norra och södra hamn samt Gültzau

Bra att Gültzauområdet utvecklas till det bättre. Bra koppling till centrum. Skapa en tydlig koppling mellan Norra utvecklingsområdet och Södra hamn samt mellan Södra utvecklingsområdet och Norra hamn.

Luleå kommuns kommentar:

Gång- och cykelstråk med trygg och trevlig gestaltning ska skapa tydliga förbindelser mellan utvecklingsområdena och Centrum, liksom till andra stadsdelar.

Balticgruppen

Utvecklingsplanens grundanslag med utgångspunkt i Vision Luleå 2050 är bra. Att genom hållbar stadsutveckling bygga en tät blandad stad där de som verkar och bor i Luleå kan leva ett i alla avseenden hållbart liv är ett framsynt och attraktivt förhållningssätt.

Trafik och parkering

En god parkeringsstrategi med möjlighet till s.k. parkeringsfriköp är enligt vår erfarenhet en avgörande framgångsfaktor när staden ska förtätas. Därför är det mycket positivt att utvecklingsplanen aviserar utveckling av parkeringsfriköp och att parkeringsbehovet ska tillgodoses i strategiskt lokaliserade kommunala parkeringsanläggningar vid infarterna till centrum. De stadsmiljövinster och möjligheter till förtätning som frigörs genom en väl fungerande friköpsmodell är så stora att parkeringsstrategin gärna kunde ha ägnats mer utrymme i utvecklingsplanen.

Luleå kommuns kommentar:

Hela kapitlet om trafik och parkeringar – smarta resor – har utvecklats. En utredning om ett kommunalt parkeringsbolag pågår.

Kopplingen campus-centrum

Campus med Luleå Tekniska Universitet (LTU) och Luleå Science Park (LSP) är lokaliserat ca 4 km från centrum på Porsön i en potentiell samlad "Science city". Verksamheterna i Science city och inte minst studenterna på campus är en väldigt viktig resurs för Luleå ur flera perspektiv. För centrala Luleås utveckling skulle det vara positivt att fler studenter besöker centrum och att verksamheterna rör sig emellan.

Vi ser det inte som realistiskt att inom överskådlig tid kunna bygga ihop Porsön med centrala Luleå i en sammanhängande stadsväv. Däremot menar vi att verksamhetsmässiga kopplingar verkningsfullt skulle öka LTU:s, LSP:s och studenternas närvaro i Luleå centrum. Vetenskapens hus är ett utmärkt exempel på detta.

Fler människor i rörelse i centrum bidrar till stadskärnans ökade attraktivitet. Därtill skulle fler studenter lära känna staden Luleå bättre vilket skulle kunna bidra till att fler väljer att stanna kvar efter avslutade studier.

Kommunikationerna mellan campus och centrum är i huvudsak goda. Det som återstår att förbättra är den viktiga cykelinfrastrukturen.

Luleå kommuns kommentar:

Cykelinfrastrukturen och kopplingar till omgivande stadsdelar är en del av utvecklingsplanen, med målet att skapa ett sammanhängande huvudnät som gör cykling mer attraktivt.

Avseende verksamhetsmässiga kopplingar för att få fler studenter att vistas i Centrum så ser kommunen positivt på detta och det skulle kunna vara en del av stadsutvecklingen även om inga sådana etableringsförslag ingår i utvecklingsplanen.

Byggnadshöjder

Under rubriken Hänsyn-Riksintressen anges att hela planområdet omfattas av totalförsvarets stoppområde vilket innebär att ingen byggnad får vara högre än 45 meter. Med respekt för riksintresset menar vi ändå att Luleå kommun har anledning att fortsätta diskussionen med totalförsvaret om det nödvändiga i att lägga ett stadsutvecklingsbegränsande "lock" över hela centrala Luleå. Ett sådant lock kommer klart begränsa möjligheten att på kommersiella villkor bygga en tät, blandad och attraktiv stad i Luleå.

Luleå kommuns kommentar:

Kommunen noterar synpunkten. Vi för kontinuerligt samtal med försvaret om flera frågor, bland annat detta. Synpunkten föranleder ingen ändring eftersom riksintresset fortsatt gäller i Centrum.

Skanska

Parkeringsstal för vissa delar av centrum bör revideras med tanke på förtätningen. "På kvartersmark ska friytor prioriteras före parkeringsplatser" bör strykas. Alternativt måste parkeringstalet minskas. I kvarteret Loet/Räven som ska omvandlas till blandad bebyggelse är det lämplig med enstaka hus upp till femton våningar (ej bara 7 som det står nu).

Luleå kommuns kommentar:

Riktlinjen "På kvartersmark ska friytor prioriteras före parkeringsplatser" bibehålls. Den behövs för att säkerställa att målet om goda boende- och levnadsmiljöer kan uppnås. Friytor är särskilt viktiga för barn och unga. Friytor spelar även en viktig roll för klimatanpassningen i Centrum genom att reglera temperaturen i stadskärnan samt ta hand om dagvatten. Formuleringen finns dessutom i plan- och bygglagen.

Planförslaget utgår ifrån gällande parkeringsnorm. Parkeringstalet beräknas och prövas i varje enskild detaljplan. Parkeringsnormen möjliggör idag reducering av parkeringstal genom gröna p-köp. Parkering som ej kan tillgodoses inom egen fastighet kan även friköpas genom parkeringsköp, i det fall platser finns tillgängliga.

Byggnadshöjder för området har reviderats. Lämplig byggnadshöjd för området anges som 3-6 våningar. Rekommendationen bygger på befintlig bebyggelse inom området, på den karaktär som eftersträvas för området samt på boendekvaliteter och vistelsekvaliteter på allmänna platser.

Galären

I kvarteret Karpen föreslås att höjden ökas från åtta våningar till 12 våningar.

I kvarteret Vargen föreslås enstaka hus med höjd upp till 8 våningar istället för föreslagna 6 våningar generellt i kvarteret.

I området kring kvarteret Laxen bör enstaka byggnader kunna få samma höjd som HSB:s nybygge.

I kvarteret Hönan bör Lulebos byggnad ge standard för hushöjd och placering inom kvarteret. Då det är stor höjdskillnad i kvarteret ger antalet våningar en missvisande bild.

Det är av stor vikt att verka för att det byggs verksamhetslokaler i bottenplan på byggnaderna i Centrum.

Det har varit svårt att hitta utvecklingsplanen på kommunens hemsida.

Luleå kommuns kommentar:

Byggnadshöjder för området har reviderats sedan samrådshandlingen. Rekommendationerna bygger på befintlig bebyggelse inom området, på den karaktär som eftersträvas för området samt på boendekvaliteter och vistelsekvaliteter på allmänna platser.

Kvarteren Karpen, Vargen och Laxen ligger alla inom västra innerstaden. Lämplig byggnadshöjd för området anges som 3-6 våningar.

Kvarteret Hönan ligger precis i anslutning till domkyrkan. Kvarteret sluttar ner från Kyrkogatan till Rådstugatan, höjdskillnaden motsvarar ungefär två våningar. Lämplig byggnadshöjd för området anges som 3-6 våningar. Lulebos byggnad har en byggnadshöjd mot Kyrkogatan som varierar mellan tre och fyra våningar. Det innebär att det finns utrymme för att byggnaden blir normerande för hushöjderna inom kvarteret med det rekommenderade våningsantalet.

Riktlinjerna kring aktiva bottenvåningar har förtydligats i utvecklingsplanen.

Att det har varit svårt att hitta utvecklingsplanen på kommunens hemsida är en synpunkt vi tar med oss för att förbättra.

Diös

Lägg till att målet måste vara att minska även bruk av droger.

Luleå kommuns kommentar:

Riktlinjen om att "det förebyggande och främjande elevhälsoarbetet med fokus på åtgärder som minskar användningen av alkohol och tobak ska intensifieras" har strukits eftersom det är en del i det löpande arbetet med elevhälsa. Kommunen håller dock med om att det även är viktigt att minska bruk av droger. I kapitlet Alla tillsammans finns en riktlinje som lyder: Det förebyggande arbetet mot berusningsdrickande, droganvändning och våld ska samordnas med polis, näringsliv och civilsamhälle. (KS)

Oklart vad ni menar med "Att etablera en plats för kontinuerliga medborgardialoger, utställningar och samråd". Här fyller väl Kulturens hus funktionen? Känns inte rimligt att bygga något nytt för enbart detta ändamål då vi bland har Kulturens Hus. Vidare så hyr ju kommunen idag in sig på Hunden (Ebenser) som också kan nyttjas till detta. Om man ändå

avser att tillskapa en annan permanent yta så är vi från Diös så klart behjälplig med att se över möjligheten att skapa den ytan i någon av våra centralt belägna fastigheter.

Luleå kommuns kommentar:

Avsikten med riktlinjen är att etablera en plats där kommunen kan ha både utställningar och dialoger. Det skulle mycket väl kunna vara i en befintlig byggnad, kanske till och med i Kulturens hus. Syftet är att förenkla och förbättra kommunikationen mellan kommunen och medborgarna.

Prio måste vara att få till och utveckla de torg och parker som redan finns innan nya skapas, exempelvis Köpmantorget, Södra hamnplan samt Stadsparken och Gultzaudden. Inte pruta bort funktioner och mötesplatser såsom exempelvis orangeriet.

Luleå kommuns kommentar:

Planförslaget har kompletterats genom att förtydliga hur befintliga och nya mötesplatser samt offentliga rum ska utvecklas och förbättras i Centrum. Nya mötesplatser avser torg/parker/platser som ska anläggas i utvecklingsområdena när de exploateras.

Vi ser en risk med att försöka sprida ut handeln i hela stadskärnan så som det nu är beskrivet. Handel driver handel och en täthet av butiker är viktig. En hög densitet av butiker samt flöden är vad varje etablerare tittar på när man ska öppna butik. Därför måste man vara extremt tydlig med vart stråken för handel ska vara i framtiden och hålla det kompakt. Idag har vi en stark handel på Storgatan mellan Tjädern och Råttan. Vi tror det är viktigare att stärka de områdena som fungerar än att sprida ut det över större yta. Ju längre man kommer från Storgatan desto mer avtar handeln och lägena är sämre. Utbredningen av handel är därmed för stort såsom planförslaget anger. Luleå klarar inte av en sån utbredd fysisk handel. Risken är att vi ställer krav på ytor i markplan som kan komma att stå tomma vilket inte bidrar till ett levande centrum.

Luleå kommuns kommentar:

Planförslaget har kompletterats genom att förtydliga de primära handelsstråken i Centrum, text och illustration återfinns i kapitlet Levande stadsliv. Kärnan i förslaget är att hålla ihop handeln för att få en hög densitet och att jobba med aktiva bottenvåningar för trygghet och trivsel i hela Centrum

Samverkan mellan butiksägare och fastighetsägare är såklart central för att stärka handeln i centrum men den fungerar redan idag och är i vårt tycke ingen fråga för en utvecklingsplan. Samverkan är ju viktig inom alla områden. Det som däremot saknas och behöver förbättras för att få bättre förutsättningar för handel och centrumutvecklingen är ju ett ökat intresse och samverkan från kommunen. Handeln som arbetsgivare är ju en av de största i Luleå och bör prioriteras högre från kommunens sida.

Luleå kommuns kommentar:

Planförslaget har reviderats för att tydliggöra att det är samverkan mellan kommun, fastighetsägare och butiksägare som ska utvecklas.

Att Smedjegatan ska bli en trevlig handelsgata samtidigt som busshållplatserna ska bli fler blir en utmaning. Lägg till avfall när det kommer till samordning av transporter. Här kan man göra mycket. Vi tittar på hur vi kan samordna gods och avfall från våra fastigheter. Vi tror att det är viktigt att utveckla området mellan Norra – Södra hamn via Gultza för att

stärka kopplingen och stråken mot vattnet. Asfaltera gång- och cykelvägen för att förbättra tillgängligheten och möjliggöra för inlines, rullskidor etc.

Luleå kommuns kommentar:

Planförslaget har kompletterats genom att förtydliga hur avfallshantering och samordning ska ske vid fastighetsutveckling. Strategin för att knyta ihop Norra- och Södra Hamn har förtydligats genom att beskriva hur viktiga länkar såsom Smedjegatan och Nygatan samt rekreationsstråket runt Gältzaudden ska stärkas.

Oklart vad som avses med att skapa nya parker i samband med större exploateringar. Ser risker att det hämmar utveckling och förtätning om en grönytefaktor blir styrande. Alla utvecklingsprojekt är unika med sina förutsättningar. Samverkan mellan kommun och fastighetsägare är alltid viktigt oavsett projekt (offentliga rummet eller ej). Kommunen måste anta ett affärsmässigt tänk och ha en sund inställning till eventuella krav på samfinansiering vid projekt. Viktigt att inte begränsa möjligheterna att genomföra projekt.

Svårt att uppfylla full källsortering inom fastigheten på grund av utrymmesskäl. Att utomhusmiljö ska erbjuda skugga och svalka känns som en för hög detaljgrad. Oklart vad "säkerhetsnivåer för klimatanpassning av byggnader och anläggningar ska följas" innebär? Kan behöva förtydligas.

Luleå kommuns kommentar:

Kommunen instämmer i att samverkan mellan kommun och fastighetsägare är viktigt i alla projekt. Nya parker i samband med större exploateringar avser framför allt utvecklingsområdenas exploatering. För exempelvis Östra stranden ska en park anläggas vid stranden mot Skurholmsfjärden. Grönstrukturen utgör en viktig del i en hållbar och hälsosam stadsmiljö.

Planförslaget har kompletterats genom att förtydliga avsnitt avseende avfallshantering.

Säkerhetsnivåer för klimatanpassning av byggnader och anläggningar avser bland annat vilken grundläggningsnivå som är lämplig utifrån risken för översvämning. Planförslaget har kompletterats för att redovisa detta tydligare, texten återfinns under kapitlet Planera för säkerhet.

Saknas en övergripande trafikutredning där konsekvenser och alternativa lösningar kopplat till flöden och parkeringar redovisas. Detta måste tas fram innan man påbörjar eventuella stängningar och avgränsningar av biltrafiken. Svårt att genomföra enskilda förändringar utan att ha tänkt på helheten. Exempelvis minskning körfält Rådstugatan, stängning för biltrafik på Smedjegatan, förändring Skeppsbrogatan. Därför bör man fundera hur mycket handel man planerar för i kommande projekt och i utkanten av handelsstråken som idag fungerar, exempelvis kv Korpen, Vråken och Fågeln.

Handeln måste hållas ihop och inte spridas ut för mycket. Utmaningen är ju att vi vill öka tillgängligheten till centrum, samtidigt som vi vill begränsa möjligheten att färdas med bil till och från centrum och även igenom centrum. Frågan är om förbättrade möjligheter för gång-, cykel- och kollektivtrafiken måste ske på bekostnad av biltrafiken? Det är viktigt att vi först utreder vad som krävs för att få mer människor att åka kollektivt. Utökade linjer, mer avgångar och billigare busskort skulle garanterat öka antalet bussresenärer. Därefter lättare

att genomföra begränsningar i biltrafiken. Luleå är en halvö och vi måste kunna ta oss in till centrum med bil även i framtiden om vi seriöst menar att stadskärnan ska vara främsta platsen för handel i framtiden.

Handel och utökade busshållplatser blir en utmaning på Smedjegatan. Parkeringen på Trekanten fyller idag en viktig funktion för handeln. Detta bör beaktas i fortsatt arbete.

Ingen hänsyn tas till framtida bilparken och den utveckling som sker mot mer miljövänliga drivmedel samt bilar som går tyst i avsnittet miljö, hälsa och säkerhet. Detta bör omnämnas i avsnittet.

Luleå kommuns kommentar:

Planförslaget har kompletterats genom att förtydliga de primära handelsstråken i Centrum, text och illustration återfinns i kapitlet Levande stadsliv.

Hela avsnittet om Trafik har omarbetats och förtydligats. Även en beskrivning av bilens möjliga utveckling är inkluderad.

Utvecklingsplan Centrum är vägledande och kommunicerar kommunens mål och visioner för Centrum. En av utvecklingsinriktningarna är att Centrum ska vara en mötesplats för alla, i vilket handeln har en viktig roll att spela. För att uppnå det ska kommunen, i samverkan, jobba med ett brett utbud, med en täthet i bebyggelsen och med att göra det lätt att nå Centrum. För att uppnå en hållbar utveckling ska andelen hållbara resor, med gång, cykel och kollektivtrafik, öka. Antalet resande med kollektivtrafik har vuxit fram till och med 2019. Det behövs fler hållplatslägen för att kunna utöka lokalbusstrafiken. Större ytor för gång- och cykeltrafiken behövs för att stärka infrastrukturen, bland annat för att kunna behandla cykel som ett eget transportslag. Det behövs också för att kunna öka trafiksäkerheten och vistelsevärdena för de oskyddade trafikanterna.

Bilister kommer fortsatt att ha lätt att nå Centrum. Planförslaget har förtydligats med att det ska finnas goda möjligheter till parkering vid infarterna till Centrum.

Att ge möjlighet till uteserveringar är viktigt för ett attraktivt centrum. Tänka stort och inte bli för begränsande. Vi ställer oss positiva till friköp.

Luleå kommuns kommentar:

Planförslaget har kompletterats genom att förtydliga hur offentliga rum och gaturum med hänsyn till tillgänglighet ska utvecklas och förbättras i Centrum.

Generellt gäller att dokumentet slänger sig med SKA-skrivningar, hellre skriva bör/eftersträva. Att ställa krav på verksamhetslokaler i bottenvåning är att skjuta förbi målet. Hellre beskriva vad man vill uppnå i markplan.

Luleå kommuns kommentar:

Planförslaget har kompletterats genom att förtydliga hur olika typer av aktiva bottenvåningar i Centrum spelar en viktig roll för att skapa levande och trygga gaturum. Aktiva bottenvåningar innebär att bottenvåningar kan utgöras av handelslokaler, kontor, service, gemensamhetslokaler m.m. Planförslaget förtydligar att aktiva bottenvåningar för handel och shopping främst bör lokaliseras till utpekade handelsstråk för att centrera handeln, medan andra typer exempelvis kontorslokaler kan

placeras längs med andra stråk och gator. Olika typer av aktiva bottenvåningar är viktigt för att skapa aktiva stadsrum och trygga miljöer.

Utvecklingsplan Centrum är vägledande. I dokumentet beskrivs vilken utveckling kommunen vill se i Centrum. Prövningar kommer sedan att ske i detaljplaner och andra processer.

Högre hus som avviker från kvarterets generella hushöjd ska dras in från gatulivet. Måste det alltid vara så? Är det en fråga för en utvecklingsplan? För mig är det en gestaltungsfråga som är unikt för varje projekt. Skriv istället vad man vill uppnå i stället för att strömlinjeforma utformningen av alla höga hus. När det gäller "Nya hus ska ha sammanhängande fasad mot gata och placeras i liv med gatan". Detta blir begränsande och motverkar alternativa lösningar som kan erbjuda kvaliteter som inbjuder till inkludering, liv och rörelse. Att sätta staket, plantering och plank vid alla nybyggnationer känns inte inbjudande.

Luleå kommuns kommentar:

Planförslaget har omarbetats genom att förtydliga beskrivning och riktlinjer för höga hus i Centrum. Riktlinjen har kompletterats för att förtydliga att nya hus ska ha sammanhängande fasad mot gata och placeras i liv med gatan. Högre hus som avviker från kvarterets generella hushöjd ska dras in från gatulivet från den höjd där bygganden avviker från omkringliggande byggnadshöjder.

Stadsbyggnadsfrågor som byggnadshöjder och utformning av kvarter är viktiga frågor i en fördjupad översiktsplan som utvecklingsplan Centrum. Syftet med just dessa riktlinjer är bland annat att värna gaturummet och öka trivsamtalen både i form av upplevelse och mikroklimat.

Tirsén och Aili

Centrumhandeln – mötesplatsen

Det speciella med handeln i centrum är det personliga, lättillgängliga mötet med kunden och kundens möte med varan. Detta kan utvecklas med nya former av kundservice och upplevelser. En annan anledning för folk i alla åldrar att besöka centrum är att möta eller bara betrakta andra människor. Luleå centrum är vår viktigaste mötesplats som måste ges alla möjligheter att utvecklas och förstärkas.

Luleå kommuns kommentar:

Planförslaget har kompletterats genom att förtydliga hur offentliga rum och gaturum med hänsyn till tillgänglighet och handel ska utvecklas och förbättras i Centrum.

Planera smart för bilen – inte emot bilen

En utveckling och förändring av fordonsparken sker snabbt. Elbilar och/ eller andra lösningar kommer att ge nya förändrade förutsättningar och borde påverka och styra samhällsplaneringen redan nu. Tekniska lösningar som ger bättre luftmiljö och mindre buller är en självklar framtid. Ökad säkerhet genom nya varningssystem i bilar och trafikmiljö, lägre hastigheter, mm kan också ge annan syn på problem och lösningar. Det är viktigt att ta till vara all ny input för en klok utformning av framtidens trafikmiljö så att man

inte låser sig vid dagens situation. Istället för att koncentrera biltrafiken till några få hårt belastade gator utnyttja rutnätsplanens möjligheter till att fördela biltrafiken på flera gator. Omvägar till mål i centrum leder till onödiga trafikrörelser. Att sila trafiken genom Centrum kanske också förhindrar onödig genomfartstrafik. Tillgängligheten för bilar får inte försämrats ytterligare så att besökarna och centruborna väljer bort butiker och boende i Luleå Centrum.

Luleå kommuns kommentar:

Statistik över de olika trafikslagen visar att biltrafiken minskar något, att kollektivtrafik ökar samtidigt som Luleå har vuxit i befolkning. Hela avsnittet om Trafik har omarbetats och förtydligats. I avsnittet har prioriteringsordningen för olika trafikslag förtydligats. Bilens utrymme i staden kommer att minska till förmån för mer plats för gående och cyklister samt för en ökad kollektivtrafik. Bilen ska fortsatt ha tillgänglighet i Centrum, bl a ska parkering lösas i första hand i parkeringshus vid stadens entréer.

En trafikanalys med inriktning att öppna upp rutnätet i Centrum har genomförts (Trafikanalys 2013) och påvisar att en del gator kan öppnas, men inte andra pga stora negativa konsekvenser för luftkvalitet och buller. Trafikanalysen görs tillgänglig tillsammans med övrigt planeringsunderlag för utvecklingsplanen.

Fordonsparken utvecklas på många sätt och kommer säkert att påverka stadsplaneringen i framtiden. Än så länge har biltrafiken negativ inverkan på luftkvalitet, buller, trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter samt attraktiviteten i stadsrummet. Därför måste planeringen parera för dessa negativa konsekvenser. Nya kunskapsunderlag kommer alltid att påverka planeringen.

Led undan genomfartstrafiken

Hälften av biltrafiken på centrumhalvön utgörs i dag av genomfartstrafik. Den koncentreras i planförslaget till Norra Hamnleden – Rådstugatan och Södra Hamnleden. Dessa gator förenas i Sandviksgatans västra del mot Bergnäsbron. Gatumiljön på denna sträcka är kanske den sämsta i Luleå. Att runda centrum via Svartöleden-Bodenvägen-E4 måste göras mer fördelaktigt, särskilt för den tunga genomfartstrafiken.

Luleå kommuns kommentar:

Kommunen instämmer med synpunkten. Många av riktlinjerna och rekommendationerna i utvecklingsplanen syftar till detta.

Inget farligt gods genom centrum

Farligt gods från Luleå Hamn ska enligt UPC ledas utanför centrum via Svartöleden – Bodenvägen - E4. Detta gäller inte för petroleumprodukter. MKBn citerar Länsstyrelsens rekommendationer där man ska välja den kortaste vägen från Svartöleden till flygplatsen. Kortaste vägen går via Hertsövägen - Södra Hamnleden – Sandviksgatan. Men att välja kortaste väg syftar väl till att höja säkerheten? Erforderligt säkerhetsavstånd 30 m till omgivande bebyggelse kan inte hållas. Avståndet från körbanan till Telias fasad mot Sandviksgatan är bara fyra meter, mot bostadshuset i kv Mesen och Kråkan ca 8 m. Inte många flygplatser har lika nära till en oljehamn som vår, så några extra kilometer via Svartöleden – Bodenvägen - Gäddvik kan inte vara problemet.

Luleå kommuns kommentar:

Planförslaget har kompletterats för att förtydliga hantering av transporter av farligt gods. Bland annat har en riktlinje införts om att "Utmed Sandviksgatan och Södra hamnleden prioriteras bostäder, arbetsplatser och centrumverksamhet före transporter av farligt gods".

Norra Hamnens gatumiljö

Kajsidan på Skeppsbrogatan har utvecklats till något fantastiskt fint. Gatumiljön på landsidan, södra sidan, av Skeppsbrogatan längs Norra Hamnen bör prioriteras för att lyfta hela Norra Hamn-området. Aktiva, öppna sockelväningar och inbjudande, detaljerade trottoarytor borde vara ett krav.

Luleå kommuns kommentar:

Kajsidan på Skeppsbrogatan är en del av evenemangsstråket och kommunen instämmer med denna synpunkt. Planförslaget har kompletterats genom att förtydliga hur offentliga rum och gaturum ska utvecklas och förbättras i Centrum.

Gör Södra Hamnleden till en stadsgata

Södra Hamnleden är en barriär mot vattnet och isen. Utformningen inbjuder till höga hastigheter. Mellan Smedjegatan och Rådstugatan är det en fyrfilig raksträcka på hela 400 meter utan ett enda övergångsställe. Hamnleden fram till Rådstugatan bör byggas om till en stadsgata/boulevard och anslutas till samtliga tvärgator på norra sidan. Det innebär fyra nya övergångsställen. Det ger fotgängare bättre kontakt med strandpromenaden, hamnplanen och isen, sänker hastigheten och avlastar biltrafiken på Kungsgatan och Rådstugatan. Restiden längs Hamnleden ökar vilket bidrar till att fler genomfartstrafikanter och tung trafik hellre väljer Svartöleden – Bodenvägen – E4.

Luleå kommuns kommentar:

Planförslaget har förtydligats med vad som avses för att minska Södra hamnledens barriärverkan samt stärka koppling mellan Norra- och Södra Hamn. Rekommendationen för Södra hamnleden är att det ska göras en översyn av antalet körfält, av övergångsställen och passager med målet att minska barriäreffekten för fotgängare.

Södra hamnplan

Södra Hamnplanen är en levande aktivitetssyta med en mängd varierande evenemang, fördelat på alla årstider. Nu är detta aktivitetstorg en självklar och viktig del av staden. Genom att förbättra Södra Hamnledens gatumiljö, Kuststads tillkomst och all annan utveckling kring Södra Hamnen förstärks ytterligare behovet av dagens Södra Hamnplan. Det skulle vara väldigt synd för staden att bygga bort denna numer mycket omtyckta och välanvända öppna yta och torg och tappa möjligheterna till dessa verksamheter och funktioner.

Luleå kommuns kommentar:

Planförslaget har förtydligat visionen av den framtida utvecklingen av Södra Hamnplan. Södra hamnplan är länken mellan Centrum och skärgården. Södra hamnplan ska även fortsättningsvis fungera som yta för torg, evenemang och aktiviteter. Utrymme för exempelvis ett Naturum och/eller ett centrum för Bottenvikens skärgård och skärgårdsturismen ska finnas, vilket är en typ av verksamhet som skulle bidra till att stärka användandet av den allmänna platsen.

Riksbyggen

Parkeringslösningar i form av nedgrävda garage ger ökade byggkostnader. Ett mer kostnadseffektivt och hållbart alternativ är att eftersträva smarta gemensamma parkeringslösningar mellan exploatörer och kommunen.

Luleå kommuns kommentar:

I mån av tillgång erbjuder kommunen friköp där fastighetsägare ges möjlighet att lösa parkeringsbehov i kommunens parkeringsanläggningar. Det finns också möjlighet att få en reduktion av parkeringsnormen i utbyte mot att fastighetsägaren genomför åtgärder som bidrar till ett förändrat resebeteende och mer hållbart resande.

Vi ser gärna att kommunen arbetar med stråk med högre bebyggelse som betonar centrum (10 – 15 våningar). Exempelvis Smedjegatan och Kungsgatan skulle kunna vara sådana stråk där man tillåter en högre höjd. I centrala Luleå är det idag svårt att få ihop ekonomin i förtätningsprojekt i befintliga hus, vilket beror på att förtätningsprojekten har en för hög byggkostnad jämfört med vad hyresgäster är villiga att betala.

Luleå kommuns kommentar:

Planförslaget har kompletterats för att förtydliga avsnittet om stadsbild och byggnadshöjder. Områden som bedöms vara lämpliga för högre bebyggelse har preciserats. Rekommendationerna avseende byggnadshöjder har reviderats.

Högre bebyggelse kan framför allt placeras vid större landskapsrum. Vid stadens allmänna platser, som tex Storgatan, får hög bebyggelse stora negativa effekter främst pga skuggning och ökad påverkan av vind, samt negativ påverkan på upplevelsen av stadsrummet, varför det bedöms som olämpligt.

Laponia rederi AB

Önskemål om att fortsatt utveckla Norra hamn som ett nav i Luleås nöjesliv och kryssningstrafik. Krävs bra kommunikationer för fler besökare till skärgården genom att utveckla turbotrafiken och Norra hamnen. Ett bättre skydd för vindar och vågor skulle bidra till att hamnen kunde utvecklas med ett större utbud av restaurang- och kryssningsbåtar samt fler fritidsbåtar.

Attraktionskraften för skärgården kräver bra kommunikationer. Dessa transportmedel, fartyg, behöver tillgång till hamnar (t ex Norra hamn) och det krävs bl a att de har mat, dryck och drivmedel ombord samt att det finns fungerande avfallshantering mm.

M/S Laponia har en stor attraktionskraft och drar ca 10 000 gäster till Norra hamn och skärgården årligen.

Problem med det som anges i UP att: "Leveranser till båtarna längs kajen i Norra hamn ska ske från lastfickor på Skeppsbrogatan eller från parkeringen på Norra Strandgatan. Möjligheten med transporter ner till fartygen skrivs bort. Omöjligt att bedriva en attraktiv verksamhet i Norra hamn. Går ej att jämföra verksamhet på en båt med en landbaserad restaurang. Allt måste bäras ombord på fartyget med mankraft. Många transporter då

förvaringsutrymmen på båt är små. Om man då inte får ha transporter för att underlätta dessa verksamheter så tvingas verksamheten flytta. Är avveckling, inte utveckling.

Vi anser att det inte kan vara en nämnds långsiktiga ambition och förhållningssätt att i en utvecklingsplan detaljstyra så att verksamheter byggs bort eller inte ges de rätta förutsättningarna.

Luleå kommuns kommentar:

Transporterna ner till båtarna i Norra hamn sker via gång- och cykelväg samt kaj som också används som stråk för gångtrafik och rekreation. Av den anledningen är det svårt att tillåta transporter att köra ner närmare kajplatserna. Lastfickor har byggts vid Skeppsbrogatan så nära båtplatserna som möjligt.

Utvecklingsplanen är vägledande i frågan. Reglering sker i avtal vid uthyrning av båtplatserna.

Båtarna, av vilka M/S Laponia är en, som ligger i Norra Hamn är viktiga både för Luleås identitet som kuststad och som en del av evenemangsstråket. Verksamheterna är målpunkter för många lulebor och besökare. Kommunen vill fortsatt jobba med att möjliggöra och förbättra förutsättningarna för verksamhet i Norra hamn.

Organisationer och föreningar

Cykelfrämjandet

Det framgår inte vilken effekt det blir om centrum får 4000 fler bostäder. Ett mycket bra exempel är från "Stockholm 2070" där de omsätter effekten/konsekvensen av att Stockholm ska växa till 2070. I arbetet med Luleå Vision 2050, ÖP och UPC saknas detta.

I Vision 2050 och i UPC skrivs att kraftigt öka andelen som går, cyklar eller åker buss, men med en stor skillnad i att bussen har fått en mycket tydligare roll än både gång och cykel. Kollektivtrafiken har ett eget kapitel, gång och cykel och bil i samma kapitel. Tolkar detta som att oskyddade trafikanter inte är lika viktiga som kollektivtrafiken.

Luleå kommuns kommentar:

Planförslaget har omarbetats och avsnittet om trafik har omstrukturerats. Prioritering av de olika trafikslagen har också förtydligats. Gående och cyklister samt kollektivtrafik prioriteras före bil.

Riktlinjer, sid 4 omfattar endast kollektivtrafiken. Där skriver ni om hur LLTs resandeutveckling har varit. För gång, cykel och biltrafiken finns det inga siffror, trots att ni på hemsidan visar att deras utveckling inte går åt det håll som Vision 2050 pekar ut! Det finns en rapport som Trafikverket tog fram 2016 som visar vilken förändring som skulle behövas i olika kommuner för att de nationella miljömålen ska kunna nås. Sedan dess har vårt klimat kommit i fokus där det blir tydligare på att utvecklingen mot hållbara resor måste accelerera.

Luleå kommuns kommentar:

Planförslaget har omarbetats och avsnittet om trafik har omstrukturerats och kompletterats. Bilberoendet inom Centrum ska långsiktigt minska i och med att staden blir mindre utspridd, avstånden mellan funktioner blir kortare samt att andra trafikslag blir mer effektiva och tillgängliga. Trenden visar att bilåkandet till och från Centrum minskar under de senaste åren trots en växande

befolkning. Dessa siffror har kompletterats i planhandlingen. För att fortsätta bidra till denna utveckling måste vi skapa fler lösningar och åtgärder som motiverar fler invånare att förändra resvanor genom att göra det enklare att välja ett hållbart färdssätt som att gå, cykla eller resa kollektivt. För gång- och cykeltrafiken finns inte lika mycket statistik, men MKBn har kompletterats för att beskriva utvecklingen för de trafikslagen.

Rekommendationer, sid 4, finns bara en karta, "Mark- och vattenanvändning" där vi kan se vilka tankar som finns för cykel i centrum, dvs två typer *Oförändrad, gång- och cykeltrafik* och *Ny/ändrad, gång- och cykeltrafik*. Att på den kartan också blanda in grönområde, vatten, precisering av bl. a våningshöjd gör att det är omöjligt att kunna se hur kommunen vill utveckla centrum. För cykel finns inte alla cykelvägar med och det finns de som redan är byggda som visas som ny/ändrad! Kartan behöver delas upp i separata kartor.

Luleå kommuns kommentar:

Kartorna har reviderats och förtydligats. Kartan för mark- och vattenanvändning har omarbetats, i likhet med kommunens översiktsplan, till en digital karta där olika lager kan "släckas" och "tändas". Planhandlingen har också kompletterats med illustrativa kartor som bland annat visar cykelstråk.

Till meningen "Under 1960-70-talen infördes en annan bred gatutyp som var anpassad för bilen, Bodenvägen, Skeppsbrogatan och Södra hamnleden" borde tilläggas "som innebar att vägarna blev en barriär för gående och cyklister som behöver korsa vägarna."

Dialoger, sid 8 Vi vet inte hur era rutiner är för dialoger med organisationer? Ibland får Cykelfrämjandet inbjudningar men det är fler gånger då vi själva tar initiativ. Det nämns inte alls på kommunens hemsida, endast genom sökfunktionen hittas materialet. Det finns ingen uppgift på var synpunkter ska skickas in om man inte fyller i det formulär som finns och det saknas uppgifter om kontaktpersoner om man har någon fråga.

Luleå kommuns kommentar:

I framtagandet av utvecklingsplaner är dialoger en viktig del i början av arbetet, för att samla in kunskap om förutsättningar såväl som behov. Vi uppfattar dock synpunkten som att den handlar om samrådsskedet, när planförslaget ställs ut och det är möjligt att lämna synpunkter för medborgare, företag, föreningar med flera. Kommunen kungör att förslaget är utställt för samråd bland annat genom annons i lokaltidningen. För Utvecklingsplan Centrum annonserades samrådet också på kommunens facebook-sida, på kommunens webbplats samt att planförslaget ställdes ut fysiskt på biblioteket samt i Shopping. I annonserna fanns en länk för att hitta materialet. Att det var svårt att hitta bara genom att gå in på kommunens hemsida är något vi tar med oss för att förbättra till nästa gång. Direkt när synpunkten kom in kompletterades informationen på webben med en kontaktperson samt e-postadress för frågor och synpunkter för den som inte ville använda webbformuläret

Genomförande, sid 9 För riktlinjer och rekommendationer anges ansvarig nämnd inom parentes. När vi läser om dessa är vi frågande till om vilka som ska genomföras och om det finns sådana som måste utredas först? Vi visar på exempel senare på detta.

Luleå kommuns kommentar:

Alla riktlinjer ska genomföras, men det är respektive nämnd som i sina verksamhetsplaner prioriterar när och på vilket sätt. Vissa av riktlinjerna kan behöva föregås av utredningar.

Barn och ungdom, sid 10, vi saknar en riktlinje som handlar om att öka barnens rörelse till och från skolor som gående och cyklist. Vi saknar en punkt under riktlinjer som tar upp värdet av att människor går och cyklar utifrån en hälsoeffekt.

Luleå kommuns kommentar:

I den kommunövergripande översiktsplanen beskrivs principen att barn ska ges möjlighet att självständigt nå, för dem, viktiga målpunkter som grundskola och lekplats. Detta gäller hela kommunen, även inom Centrum. Hälsoaspekten för prioriterade trafikslag har förtydligats i planförslaget.

Ett problem idag i centrum är att bashandel, dagligvaror och posttjänster som boende har behov av är koncentrerad till ett kvarter. Ni skriver om den ökande e-handeln och bor man i den västra delen av centrum och ska handla dagligvaror eller hämta ett paket på posten tar man eller måste man ta bilen. Vi skulle vilja se en riktlinje som visar på vilken utveckling som kommunen vill se i detta. Ett förslag är att centrum delas in i sektorer med målet om vilken service som ska finnas inom varje sektor. Då först skapar man förutsättning för boende att kunna gå eller cykla till sin bashandel och inte behöva ta bilen.

Luleå kommuns kommentar:

Centrum är en stadsdel med stor närhet till service i jämförelse med andra stadsdelar och byar i kommunen. Kommunen styr bara i viss mån över var livsmedelsbutiker etablerar sig, det är också en fråga för fastighetsägare och affärsidkare. Det är dock riktigt att närhet är en framgångsfaktor för att främja ett vardagsliv utan bil. Därför har en ny riktlinje om att service och dagligvaruhandel bör finnas inom 500 meter från bostaden införts i kapitlet Levande stadsliv.

Ni skriver "Andelen lokala resor med kollektivtrafik, cykel och till fots ska öka kraftigt." Är detta ett medvetet val på prioritet? Meningen före skriver ni om att fler människor inte ska innebära mer biltrafik. För att nå detta krävs att nya bostäder har mycket få p-platser och som det är skrivet ska fler människor åka buss inom centrum! Vi skulle hellre se att ni skriver om det utmaningen handlar om, att fler resor till och från centrum med bil ska ersättas av en ökning av gående, cykel och kollektivresande. I texten passar det också in att skriva om det fakta att den vanligaste bilresan i Luleå än kortare än 3 km. Vi tycker att det ni skriver i stycket om cykel är mycket bra.

Luleå kommuns kommentar:

Avsnittet om trafik revideras i sin helhet och prioritering av de olika trafikslagen har förtydligats. Gång- och cykeltrafik och kollektivtrafik prioriteras före biltrafik.

Ni skriver om att gatunätet är överdimensionerat och att det under kortare perioder uppstår köbildning på infartsgatorna. Problemet med detta är att det riskerar att bli ännu värre. Detta då gator ska bli smalare - minskad barriär samtidigt som 4000 fler bostäder kommer att ge mer biltrafik. Om man stoppar in dessa lägenheter i Trafikverkets program för att beräkna resor skulle de innebära över 5000 fler resor med bil. De klart flesta resorna sker till fots följt av buss och cykel. Om man optimerar de mjuka parametrarna, exvis att 6 av 10 cykelpassager är hastighetsssäkrade skulle bilresorna halveras och cykel bli den största gruppen efter gång.

Luleå kommuns kommentar:

Rekommendationen i utvecklingsplanen är att översyn ska göras av antalet körfält för Södra hamnleden och Rådstugatan, med avsikt att minska barriäreffekten. I den utredningen behöver bland annat kapacitet och övergångsställen ingå.

Den inledande texten avslutas med att all utformning av trafikmiljön ska utformas så att hälsa och säkerhet förbättras. "Vid gatuombyggnader ska mer utrymme ges åt gående och cyklister och trafiksäkerheten ska förbättras. (SBN)". Hur stämmer detta då det finns ombyggnader där får biltrafiken har fått större utrymme än vad den behöver och det omvända för cykel?

Luleå kommuns kommentar:

Utvecklingsplanen är vägledande för hur det ska gå till framöver.

"Huvudnätet för cykel ska ha god framkomlighet, separeras från biltrafik och fotgängare. Det ska finnas bra genomfarter genom stadshalvön. (SBN)" Vi kan inte se på kartor var cyklister och fotgängare kommer att separeras. Inte heller vilka är de cykelvänliga genomfarterna genom centrum i öst-västlig och nord-sydlig riktning som är bra för cyklister, dvs minimerar cyklistens största hinder - lutningar. Och det viktigaste, var kommer cyklister att få företräde före biltrafiken som är den viktigaste åtgärden för att cyklister ska få en högre framkomlighet än idag.

Luleå kommuns kommentar:

Utvecklingsplanen har kompletterats med fler cykelvägar. Det finns illustrativa kartor som kompletterar den digitala kartan, för att det ska vara tydligt hur huvudnätet för cykel hänger samman.

Ni skriver att det ska finnas bra cykelvägar till och genom centrum och att bra cykelbanor är viktiga för att öka antalet personer som väljer cykel, som är ett riktigt konstaterande. Är detta utgångspunkten behöver de cykelbanor som ni har byggt i centrum byggas om då de inte når upp till de miniminivåer som nationella anvisningar anger.

Om det är så borde det finns en riktlinje som handlar om; "De cykelvägar som finns inom utvecklingsplanen ska få en högre standard vad gäller utformning och säkerhet."

Luleå kommuns kommentar:

Det är riktigt att en del av cykelvägarna inte uppnår den standard som kommunen siktar mot för huvudnätet för cykeltrafik. Utvecklingsplanen har kompletterats så att detta omnämns.

På kartan finns en beteckning "Ny/ändrad gång- och cykeltrafik". Den behöver delas upp i två typer för att det ska bli tydligt var det blir; - Ny cykeltrafik - Ändrad cykeltrafik. Ex.vis är det angivet "Ny/ändrad gång- och cykeltrafik" på Skeppsbrogatan mellan Smedjegatan och Kungsgatan. Den byggdes om för något år sedan och då det finns busshållplatser gör det svårt att se vilken förändring som kan bli som gynnar gång- och cykeltrafik?

Luleå kommuns kommentar:

Beteckningarna följer Boverkets standard för fördjupade översiktsplaner, därför kommer vi inte att dela upp det i två kategorier. Däremot har vi lagt till ytterligare en karta för att förtydliga var det är ändrad respektive ny användning för cykeltrafik.

"Cykelparkeringar ska finnas i anslutning till huvudcykelnätet och vid stora målpunkter som gågatan, buss- och järnvägsstationerna. (SBN)" Det finns flera andra stora målpunkter för cyklister i centrum som gymnasiebyn, Kulturens Hus, Luleå Energi arena som har en koppling till huvudcykelnätet som bör finnas med.

Luleå kommuns kommentar:

Det är en uppräkningslista av exempel, inte en uttömmande lista. Cykelparkering bör finnas både vid små och stora målpunkter.

För bil skriver ni om parkeringshus, men för cykeln finns det ingenting om vilken standardnivå som cyklister ska få. Kanna låsa fast cykeln? Ska det finnas väderskydd? Inomhus och uppvärmt? Parkera en lådcykel? Ladda elcykel? som exempel.

Luleå kommuns kommentar:

Utvecklingsplanen har kompletterats avseende cykelparkeringar, bland annat standard.

”Längs huvudvägnätet för bil ska oskyddade trafikanter separeras från biltrafik. Gående och cyklister ska enkelt kunna färdas parallellt med och korsa dessa gator. (SBN)” Är inte den första meningen redan klar inom utvecklingsplanen, eller var finns det huvudvägar i centrum där inte gående och cyklister är separerade från biltrafiken? Vad innebär ordet enkelt korsa för en cyklist? Jämför vi med huvudvägnätet för bil är dessa reglerade som huvudleder som gör att biltrafiken har företräde framför anslutande gator. De parallella cykelbanor som finns har inte samma företräde. Den enklaste sättet att passera en gata är om den är reglerad som en cykelöverfart = cyklisten har företräde på samma sätt som det är på ett övergångsställe för gående. Vi kan inte se om och var detta kan bli aktuellt.

Luleå kommuns kommentar:

Det är framför allt passagerarna över huvudlederna för bil som behöver åtgärdas. I den här frågan är utvecklingsplanen vägledande men löser inte utformningen på detaljnivå. Den pekar alltså inte ut vilka typer av korsningar eller överfarter som ska användas.

”Trafikledernas barriäreffekter för fotgängare som vill nå Södra och Norra hamn ska minska. (SBN)” Detta är ett exempel på målkonflikt då det under riktlinjerna för kollektivtrafiken finns två punkter om vikten av god framkomlighet för kollektivtrafik.

Att minska barriäreffekten handlar om minska den sträcka och tid som en gående har för att komma över en gata. På Södra Hamnleden kan man åstadkomma detta genom att ta bort ett av de två körfält som biltrafiken har. Men detta skulle mellan Smedjegatan och Prästgatan påverka bussarnas framkomlighet mycket negativt om bussar och bilar ska samsas på ett körfält. Minska tiden kan lösas så att gåendes framkomlighet är viktigare än biltrafiken, ex.vis trycker man på knappen bryts biltrafikens gröntid på samma sätt som bussprioriteringen fungerar. Busstrafiken skulle vid båda alternativen inte nå de riktlinjer som nämns. Det är viktigt att man ser över så att denna typ av målkonflikter undviks. Se även kommentaren på nästa sida.

Luleå kommuns kommentar:

Målkonflikter kan aldrig helt undvikas i en stadsmiljö där konkurrensen om ytor är stor. Det finns olika typer av lösningar som kan utgöra kompromisser mellan dessa mål, bland annat gestaltning, minskat antal körfält för bil men egen svängfil för buss, att körfält förläggs med distans till nästa körfält.

”Snöröjning ska prioritera framkomlighet för kollektivtrafik, gångtrafik och cykeltrafik. (SBN)” Är det en medveten prio-ordning att kollektivtrafiken prioriteras först i snöröjningen? Om man utgår från trafikslagens tekniska och fysiska förutsättningar skulle ordningen vara cykel, gång och kollektivtrafik. Detta har också stöd i olycksstatistiken.

Luleå kommuns kommentar:

Nej, det är inte en inbördes prioritering.

Kollektivtrafik, sid 19. Ni har en riktlinje som säger "På gator som används för buss ska utformningen anpassas så att kollektivtrafiken får god framkomlighet och konkurrenskraft. (SBN)" Detta innebär en stor målkonflikt med de riktlinjer som fanns under trafik som gäller säkerhet och enkelhet att kunna korsa en gata om det går bussar där. Upphöjda och reglerade passager för gående och cyklister är tvärt om det kollektivtrafiken vill ha.

Luleå kommuns kommentar:

Det är viktigt att kollektivtrafiken har god framkomlighet för att den ska vara ett attraktivt alternativ. Riktlinjen har skrivits om till: "Huvudvägnätet för kollektivtrafik ska med hänsyn till stadsbild och trafiksäkerhet dimensioneras och utformas så att framkomligheten för buss inte onödigtvis begränsas."

Ni skrev tidigare helt rätt att antalet fotgängare i centrum är en bra spegel på dess kvalitet. Som exempel har ni visat på stadskärnans handelsområde på sid 13. Eftersom det är gående som står för handeln skulle alla gator som ingår i området ha 30 km/tim som hastighet. Alla korsningar inom detta område skulle vara upphöjda korsningar så att passager för gående och cyklister ska anses vara hastighetssäkrade för 30 km/tim.

Den biltrafik som kör på gatorna inom handelsområdet besöker gatorna på gåendes villkor och får få finna sig i dessa förutsättningar, oavsett om det är bilar eller bussar.

Luleå kommuns kommentar:

Synpunkterna noteras, men läggs inte till i utvecklingsplanen. Ytterligare utredningar avseende framkomligheten för bil- och kollektivtrafik måste göras innan en sådan riktlinje skulle kunna bli aktuell.

Bebyggelse, sid 20 "Nybyggnation av bostäder och arbetsplatser ska ske genom förtätning inom befintlig bebyggelse samt genom att ta nya områden för bebyggelse i anspråk. (KS)" "Ny bebyggelse i centrala lägen ska ha verksamhetslokaler i bottenvåningen. (SBN)"

Denna tanke innebär att fastighetsägare utnyttjar hela fastigheten. Om det också finns verksamhetslokaler i bottenvåningen kommer det att finnas ett behov av cykelparkering i närheten. För kontor kan man lösa detta i fastigheten men det är orealistiskt om det är en butik, restaurang. Då kommer cyklar att parkeras på allmän mark. Att lösa detta hamnar då på kommunen varför det kan finnas platser där det av något skäl är omöjligt att anordna en cykelparkering. Det är viktigt att detta väg in när man ska verkställa dessa punkter.

Luleå kommuns kommentar:

Det finns en parkeringsnorm för cykel som ska följas i planering för ny- och ombyggnationer.

"Behovet av förskola och grundskola ska utredas och säkerställas vid planering för exploatering av större utbyggnadsområden. (BUN)" Minst lika viktigt är att de placeras så att det blir en hög trafiksäkerhet och att barn själva kan ta sig till skolan som gående och cyklist, dvs koppling till huvudnätet för cykel.

Luleå kommuns kommentar:

Riktlinjer kring detta finns i den kommunövergripande översiktsplanen, eftersom det inte gäller bara i Centrum.

Områdesvisa rekommendationer, sid 26 och framåt. I texten nämns olika kvartersnamn som finns på en egen karta. De områdesvisa kartorna blir lättare att läsa om de kvartersnamn som finns under rekommendationer och framgår av kartan. Annars måste man bläddra tillbaka varje gång för att se vilket kvarter som avses. De blir också lättare att läsa om de teckenförklaringar som finns med på kartan finns tillsammans med den.

Luleå kommuns kommentar:

Kartan är numera digital, vilket innebär att teckenförklaringen hela tiden är tillgänglig. Vi ska göra vårt bästa (tillsammans med vår konsult för siten) för att lägga till kvartersnamnen för att förenkla för läsaren.

Östermalm sid 30. Vad händer med den passage för gående och cyklister på Lulsundsgatan och Västra Parkgatan över järnvägen?

Luleå kommuns kommentar:

Den finns kvar men ingår inte i huvudnätet.

Innerstaden sid 33. Det finns flera punkter som innebär målkonflikter som behöver ses över och omformuleras. Några exempel.

”Skeppsbrogatan längs med Norra hamn byggs om för att ge utrymme för ökat folkliv. (SBN)” Är det gatan eller kajen som avses? Är det gatan påverkas de busshållplatser som finns på den norra sidan.

Luleå kommuns kommentar:

Det är gatan som avses.

”Skeppsbrogatan ska ha cykelbana i hela sin längd. (SBN)” Utifrån vilken standard? De som är byggd klara inte de standardkrav som finns för dubbelriktade cykelbanor. Ska man uppnå detta påverkas busstrafiken på vissa sträckor. Det blir inte trovärdigt att det finns rekommendationer som man vet att man inte klarar av att följa.

Luleå kommuns kommentar:

Målkonflikter kan aldrig helt undvikas i en stadsmiljö där konkurrensen om ytor är stor. Det finns olika typer av lösningar som kan utgöra kompromisser mellan dessa mål.

”Väderskyddade cykelparkeringar ska finnas på Trekanten och i Karpens parkeringshus. (SBN)” Är det bara på dessa platser som det finns väderskyddade parkeringsplatser för cyklister? Ska platserna i Kulturens P-hus tas bort?

Luleå kommuns kommentar:

Det ska finnas cykelparkeringar på fler platser. Utvecklingsplanen har kompletterats avseende cykelparkeringar.

”På Smedjegatan ska busstrafik och gående prioriteras. (SBN)” Vi skulle vilja se ett dokument om konsekvensen av att även cyklar kan använda den gata genom centrum med minsta höjdskillnaden. Finns det får ni gärna skicka den till oss.

Luleå kommuns kommentar:

Det har gjorts en utredning om hur Smedjegatan kan utformas för att möjliggöra fler hållplatser. Denna ingår i arbetsmaterialet och ställs inte ut tillsammans med utvecklingsplanen. Prioriteringen

har gjorts för att möjliggöra en ökning av busstrafikens kapacitet. Det hade varit önskvärt att få plats även med en cykelbana men inom det begränsade gaturummet bedöms detta inte få plats.

”Hållplatser för Länstrafiken anordnas på Smedjegatan vid Kulturens Hus. (SBN)” Vi utgår från att detta blir på båda sidor av gatan? Om inte detta ska påverka framkomligheten för bussar in mot centrum kommer detta i så fall påverka den cykelbana som är där. Är detta tanken eller ska parkeringsplatser på Trekanten tas i anspråk?

Luleå kommuns kommentar:

Trekanten ska utvecklas till en publik plats med torg. Det innebär, tillsammans med de nämnda busshållplatserna, sannolikt att det påverkar både p-platserna och cykelbanan. P-platserna måste flyttas. Cykelbanan kan komma att få ny sträckning.

”Ombyggnaden av Smedjegatan ska ge nya handelslägen och förstärka kopplingen mellan Södra och Norra hamn. (SBN)” Vi har svårt att se hur detta kan ge nya handelslägen då det inte blir någon ny fastighet. Bygger man om en gata ger inte detta några nya handelslägen, utan detta är något som fastighetsägarna påverkar. Så lägre som fastighetsägare prioriterar kontor, Swedbank, HSB mot gatan kan det inte bli några handelslägen.

Luleå kommuns kommentar:

Ett läge påverkas av sin omgivning. Det vill säga, även om fastigheterna och till och med lokalerna redan finns där så kan ett handelsläge uppstå när gångtrafiken intensifieras.

”Möjligheten att minska antalet körfält på Rådstugatan ska utredas för en bättre gatumiljö samt förbättra för gång- och cykeltrafikanter. (SBN)” Målkonflikt som vi har kommenterat tidigare.

Luleå kommuns kommentar:

Se tidigare svar.

Östra stranden sid 35. ”Ett parkeringshus byggs i anslutning till resecentrum. (SBN)” Bara för bilar?

Luleå kommuns kommentar:

Nej, även för cyklar. Utvecklingsplanen har kompletterats med information om parkering för cykel.

”Gång- och cykeltrafiken från Östra stranden kopplas ihop med Centrum via en passage under järnvägen i Storgatans förlängning och till Södra utvecklingsområdet och Malmudden. (SBN)” ”Den befintliga gång- och cykelbron över bangården rivs och ersätts med ny. (SBN)” Vilken standard (lutning och restidsförkortning) blir det för gående och cyklister i dessa? Om någon inte klarar de krav som finns bör man ange detta så att konsekvensen av rekommendationen blir tydligt.

Luleå kommuns kommentar:

De är inte projekterade ännu varför svar inte finns att ge på fråga avseende lutning. Vi har inte räknat på restidsförkortning (mellan vilka målpunkter?) utan istället utgått från att ha ett sammanhängande huvudnät för cykel som också ansluter till de nya områdena.

Konsekvenser, sid 42. Texten avslutas med ”Den ökade befolkningen i centrum ger ett ökat transportbehov som kan orsaka måttligt negativa konsekvenser för buller samt för bil-, gång- och cykeltrafik.” Detta får vi inte ihop. Fler människor som bor och arbetar i centrum ger ett ökat transportbehov så långt är det klart. Men den negativa konsekvensen för buller har bara

att göra om biltrafiken ökar istället för att minska kraftigt. Vilken negativ konsekvens avses för gång- och cykeltrafik då ambitionen är att göra åtgärder som främjar dessa transporter? och den största konsekvensen kan bli för kollektivtrafiken som inte nämns?

Beskriven av konsekvenserna är den viktigaste delen i utvecklingsplanen då det är här som man måste bli tydliga på de målkonflikter som blir och dess konsekvenser.

Luleå kommuns kommentar:

Kommunen håller med om synpunkten. Avsnittet konsekvenser har ersatts av en sammanfattning av miljökonsekvensbeskrivningen. Texten har skrivits om i sin helhet.

Bostadsrättsföreningen Varvet-Hägern

När Fågeln byggs på vatten kommer det att innebära en mycket stor miljöpåverkan både på land och vatten. När viken fylls med fyllnadsmaterial i vatten, medför det belastning både för miljön i vatten och även ökat koldioxidutsläpp under byggtiden och efteråt. Den marina miljön i älven förstörs när bottenmaterialet kommer att röras om och sedan spridas ut i älven under byggtiden och efteråt. Det är sedan tidigare känt att det har funnits bensinstation, som har legat delvis på den planerade kv Fågeln, och marken kan vara kontaminerad av miljöfarliga ämnen. Är det utrett vilka miljökonsekvenser en sanering innebär, och vem skall i så fall stå för saneringskostnader, samhället eller byggherren? Den fria naturupplevelsen med orörd natur och med möjligheter till promenader längs älvkanten kommer att elimineras. I andra Norrbottenskommuner finns det skydd mot byggnation strandnära, vilket gynnar friluftslivet med fri tillgång till bl.a. strandpromenader. Luleå kommun uppmuntrar istället till strandnära bebyggelse och även i vatten. Det kan inte vara hållbart att lägga ner en massa fyllnadsmaterial i Luleå älv, för att bebygga med hus som kommer att vara upp till 15 våningar. Det är inte sådana hus som Luleå kommuns medborgare efterfrågar, bland annat att pga det blir orimligt dyra lägenheter och dyra att bo i. För närvarande finns det överskott på lyxlägenheter i Luleå och osålda sådana.

Luleå kommuns kommentar:

För kvarteret Fågeln har politiska beslut fattats och detaljplanen är påbörjad för några år sedan. Utvecklingsplanen tar därför med kv Fågeln i redovisningen av förtätning/ny bebyggelse.

Utvecklingsplanen har riktlinjer avseende utfyllnad i vatten, som säger att berörda vattenförekomsters status inte får försämrats, och om möjligt ska ekosystemtjänster stärkas vid utformning av ny strandlinje. Detta beskrivs i kapitlet Rent vatten. För kv Fågeln kommer frågan att hanteras i detaljplanen och miljötillstånd kommer att krävas för åtgärden. Även behov av sanering utreds i detaljplanen, inklusive vem som ska bekosta eventuella åtgärder.

Allmänhetens tillgång till strandområdet skyddas bland annat av strandskyddet. Även utvecklingsplanen har tydliga riktlinjer om att allmänhetens tillgång till stranden ska säkerställas. Strandstråket som går runt centrumhalvön är viktigt för bland annat rekreation och för Luleå som kuststad och ska stärkas och utvecklas.

4000 nya bostäder i centrum medför ytterligare belastning på den redan dåliga luftkvaliteten. Är inte hållbart för medborgarna. Förtätning av centrum medför inte någon gynnsam

utvecklig av handeln, eftersom e-handel ökar. I Luleå är Storheden det stora handelsområdet. Centrum är redan en blåsig stadsdel, som förvärras av att det byggs upp till femton våningar. Utsikten mot vattenspeglar förloras med upp till 15 våningar nära strandlinjen. Behövs en konsekvensutredning hur vinden påverkar miljön i centrum. Enligt all vetenskap så förutspås havsnivåhöjningar pga klimatändringar. Havsnivån kommer att höjas varje år i framtiden och så småningom kommer husen att vattenfyllas och strandnära fastigheter kommer att bli obebodliga. Redan på så kort tid som 50 år eller ännu kortare tid, så har havsnivån höjts så att strandnära fastigheter blir vattenfyllda. Är Luleå kommun medveten om vilka kostnader detta medför för samhället?

Luleå kommuns kommentar:

Den nedre utvärderingströskeln för MKN luft har inte överskridits sedan 2010. Luleå kommun mäter luftkvaliteten på flera platser i Centrum och kommer att fortsätta med det. Det är framför allt fordonstrafiken som ger upphov till dålig luft i Centrum. Utvecklingsplanen har därför med riktlinjer och rekommendationer för att öka andelen resor som genomförs till fots, med cykel och med kollektivtrafik. Att andelen hållbara resor ökar är en förutsättning för att förtätningen av Centrum ska möjliggöras.

Förtätning är enligt forskning en av aspekterna som gynnar levande stadsliv och handel.

Utvecklingsplanen har riktlinjer avseende klimatanpassning som bland annat innebär att ny bebyggelse nära havet ska utformas översvämningssäkra.

Vidare har utvecklingsplanen riktlinjer om att utblickarna från gatorna i rutnätsplanen ska bevaras.

Vi ser att det inte har gjorts någon seriös konsekvensutredning och utredning om det finns andra områden där det kan byggas fastigheter, som inte skadar miljö och är hållbara och som kan uppföras utan att skada känslig- och värdefull vattenmiljö.

Luleå kommuns kommentar:

För kvarteret Fågeln har politiska beslut fattats och detaljplanen är påbörjad för några år sedan. Utvecklingsplanen tar därför med kv Fågeln i redovisningen av förtätning/ny bebyggelse.

När Varvsleden minskas till en fil åt båda hållen och Smedjegatan stängs av för privat trafik, kommer kv Fågelprojektet att medföra ytterligare belastning på miljön i form av fordonstrafik, avgaser, buller och olyckor. Det är inte hållbart för kommunen och de nuvarande närboende att få en sämre miljö pga att kommunen släpper till mark för intressenter som kommer att förstöra miljön. Det tryck som har framförts som argument är inte från medborgarna, utan det är byggföretag som vill bygga och tjäna pengar på att kommunmedborgarnas livsmiljö försämrars.

Luleå kommuns kommentar:

Ett av syftena med Utvecklingsplan Centrum är att tillskapa nya bostäder och arbetsplatser i Centrum. Det är viktigt för att fortsatt stärka Luleås attraktionskraft, främja ett levande stadsliv och skapa förutsättningar för ett livskraftigt regioncentrum som kan bidra till en stark region. För att skapa förutsättningar för fler unika butiker, restauranger, service, kultur, spännande arbetsplatser och innovation måste Luleå centrum kunna erbjuda fler bostäder och lokaler.

Planförslaget har ändrat rekommendationen för Smedjegatan – kollektivtrafik ska prioriteras, men planförslaget säger inte längre att biltrafiken ska stängas av på en del av sträckan.

Idag är det ungefär 50% av hushållen i Centrum som äger bil. Utvecklingsplanen har som inriktning att andelen hållbara resor ska öka i stadsdelen.

Bostadsrättsföreningen Rudan 11

Genom att tillåta sju våningar i centrum skapas en möjlighet att förtäta staden inom befintliga kvarter genom påbyggnad, vilket kan vara svårt om bygghöjden begränsas till bara sex våningar. Möjligheter till många olika aktörer att skapa fler bostäder och att inte bara ge de stora aktörerna möjlighet att bidra till stadens utveckling. Det ger ökade antal bostäder i centrum, inom befintlig infrastruktur. Ett förslag med förtätning ger mindre miljöpåverkan, med bland annat bilpool med elbilar kan ingå, nära till lokaltrafik, alla bussar går från Smedjegatan, ändrade resvanor och bra cykelparkering i varmgarage. Solceller som producerar el genom med anpassat tak samt gemensamhetsanläggning el, Modernisering av hissar, ventilation, värme vilket ger lägre energiförbrukning, bra boende för funktionsnedsatta, unga och äldre med nära service, Tillgodoser ett stort önskemål att vilja bo centralt, Luleås centralaste, Möjlighet att skapa flera parkeringar så att parkeringsnorm uppfylls inom befintlig fastighet, skuggningen av torget är redan idag stor, uteserveringen vid Pentik påverkas marginellt under högsommarperioden, lunchservering påverkas inte alls.

Luleå kommuns kommentar:

Luleå kommun noterar synpunkterna. Utvecklingsplanen möjliggör förtätning av Centrum.

Bebyggelsens karaktärer och rekommenderade byggnadshöjder har omarbetats och förtydligats.

Rekommendationen för byggnadshöjd bygger på befintlig bebyggelse inom området, på den karaktär som eftersträvas för området samt på boendekvaliteter och vistelsekvaliteter på allmänna platser.

Rekommenderad byggnadshöjd är en av aspekterna att ta hänsyn till vid förtätning. När det gäller bostäder är det också viktigt att det finns tillräckligt stor friyta och att friytan har goda kvaliteter.

Även riktlinjerna kring friyta har förtydligats i Utvecklingsplan Centrum.

Förtäta innerstaden som redan idag skuggar. Inget större torg finns i staden. Storgatan fungerar som stadens torg. Den är ej heller solbelyst mer än under viss tid av sommardygnet. Utveckla hellre ett torg på Södra hamn och Norra hamn som kan fungera som mötesplatser med längre soltimmar.

Luleå kommuns kommentar:

Planförslaget har kompletterats genom att beskriva hur Södra- och Norra hamn ska utvecklas för att skapa mötesplatser, aktiviteter och rekreativsmöjligheter. Även Storgatan och Köpmantorget är viktiga stadsrum i Centrum. Betydelsen av allmänna platser och stadsrum kommer att öka i en förtätad stad. Det är därför viktigt att de allmänna platserna som Storgatan och Köpmantorget inte skuggas så att stadsrummet blir otrivsamt.

Föreningen Gältzaus vänner

GV yttrar sig särskilt över markanvändningen kring Gältzaudden samt gamla rådhuset på Gältzaudden. När det gäller markanvändningen gäller sammanfattningsvis att GV motsätter sig att grönområdet i kvarteret Svanen bebyggs.

Skäl

Inledningsvis anges i förslaget att Centrum ska vara en trygg och hållbar stadskärna med fler arbetsplatser, mötesplatser och bostäder, med levande handel, kultur och grönska och att genom utbyggnad och förtätning möjliggörs 4 000 nya bostäder samt nya arbetsplatser. I en tätare stad blir det ännu viktigare att utveckla och nyttja våra torg och parker, men också att skapa nya ytor för rörelse och rekreation. När fler barn och ungdomar bor i Centrum behövs fler skolor och förskolor. Barn och unga ska också vara delaktiga i utsmyckningen av det offentliga rummet.

Om befolkningen på centrumhalvön skall öka med drygt 40% så kommer det att krävas ytterligare tillgång till grönytor. Att bebygga det mycket använda grönområdet på Svanen, är oförenligt med den angivna målsättningen och livsmiljön kommer att försämrats för det stora flertalet. Det område som återstår efter en exploatering förslår inte till de aktiviteter som förekommer idag. I den mån delar av grönområdet bevaras så mister den sin attraktivitet. De framhålls i planens ingress att förutom att främja platseffektiva och hälsosamma sätt att resa säkerställs också allas tillgång till stranden. Då Svanen ligger i strandskyddsområdet, så innebär en bebyggelse att ett viktigt område privatiseras för all framtid, vilket strider mot ändamålen med strandskydd.

Luleå kommuns kommentar:

För kvarteret Svanen har politiska beslut fattats och detaljplanen är påbörjad för några år sedan.

I detaljplanearbetet ingår utöver ny bebyggelse att jobba med utveckling av grönområdet. Området närmast stranden, inklusive gångvägen/strandpromenaden, kommer att förbli i kommunal ägo för att säkra allmänhetens tillgång till strandområdet.

I förslaget (sid 11) sägs också att tysta miljöer är viktigt för god hälsa. Det kan konstateras att många av centrumhalvöns parker – Hermelinsparken, Stadsparken och Floras kulle – inte alls är avskilda från buller eller dålig luft. Parkerna torde aldrig komma att helt tillgodose behovet av tyst miljö och god luft.

Det sägs att tysta miljöer ska identifieras och värnas. Det får därför upplysas om att kvarteret Svanen ingår i ett för norrlandstäder unikt stort sammanhängande grönområde, som bryts endast av Bergnäsbron. Målsättningen med tillgång till ytor för rörelse och aktivitet för alla åldrar ska finnas motverkas av en bebyggelse av Svanen. Särskilt förminskas den sammanhängande upplevelsen av tystnad och natur. Bebyggelse av Svanen innebär också ett avbräck för konnektiviteten för fågellivet och annat djurliv.

Luleå kommuns kommentar:

Grönområdet vid Svanen är en av de tysta miljöer som pekas ut som att det ska värnas (hänsyn/miljö_hälsa_säkerhet/buller). En del av området kommer att tas i anspråk av den nya

bebyggelsen men en del blir kvar. Den nya bebyggelsen kommer att trafikmatas via Repslagargatan varför området även fortsatt kommer att vara en tyst grön miljö.

Grönområdet från Gültzau och ner längs stranden är fortfarande obrutet även om det smalnas av. Största delen av ytan som tas i anspråk är klippt gräsmatta vilket generellt är en artfattig vegetationstyp. Hur gångvägen och grönytan gestaltas och vilka planteringar som anläggs kommer att påverka upplevelsen längs med strandpromenaden och också områdets funktion som spridningskorridor för djur och växter.

I utvecklingsplanen finns rekommendationer om att området ska kompletteras med fler träd för att stärka funktionen som spridningslänk.

Det sägs vidare i förslaget att miljöer som är särskilt avsedda för barn ska vara alkohol och drogfria (KFN). Dessvärre har det i vart fall under de sista 40 åren förekommit alkohol och droger i centrumhalvöns parker. På grönområdet i kvarteret Svanen är detta i det närmaste okänt, vilket innebär att barnen kan få en trygg miljö för lek. Även trafiksituationen måste betraktas som säker, ingen trafik förekommer på grönytorna.

Luleå kommuns kommentar:

Synpunkten noteras.

En annan målsättning som anges är mer möjlighet till fysisk aktivitet (sid 11). Bebyggelse av Svanen skulle omöjliggöra bedrivandet av de fysiska aktiviteter som förekommer idag såsom brännboll, frisbee, fotboll och pulkåkning. Inte minst används grönytan av gymnasiebyns elever. Skolans elevantal torde öka och grönytan kommer att få allt större betydelse. Beträffande användningssättet få GV hänvisa till bildbilagan.

(Bildbilagan visar bilder från området: barn som åker i pulkabacken, barn och vuxna som umgås i backen och på planen nedanför, skolelever som har undervisning och fysisk aktivitet på ängen, föreningar som har anordnat ett evenemang med besökare, fiske i hamnen, aktivitet med hundar, människor som utövar gymnastik och idrott, sällskap som har picknick, kanotaktiviteter, idrott, spel och lek på den inhägnade planen, människor som solar.)

I förslaget sid 12 sägs att Centrum som helhet är kommunens viktigaste mötesplats och ska vara tillgänglig för alla och erbjuda varierade upplevelser. Därför finns det ett särskilt ansvar att bidra till ett utbud av kostnadsfria och tillgängliga upplevelser och mötesplatser.

Grönområdet på kvarteret Svanen utgör en sådan mötesplats som efterfrågas. Som framgår av GVs bildbilaga förekommer en mängd olika aktiviteter. Aktiviteterna sker för det mesta helt spontant och bidrar till möten av de mest skiftande slag. De ytor som lämnas obebyggda förslår inte till sådana aktiviteter och bebyggelse motverkar alltså målet.

Det sägs vidare att "en utemiljö som stimulerar till rörelse och aktivitet är betydelsefull för alla åldrar. För barn är utformningen av och tillgången till lekplatser central för lärande och utveckling. Lekplatser fungerar också som mötesplatser."

En bebyggelse av kvarteret Svanen strider uppenbart mot denna målsättning, eftersom bebyggelsen inte låter sig förenas med en lekplats tillgänglig för alla. Bebyggelsen strider

därför klart mot målsättningen att lekplatser ska finnas för barn i alla åldrar. Särskilt pulkabacken är svår att ersätta utan kostnadskrävande investeringar. Visserligen finns en lekplats ute på Gältzaudden men den ligger mörkt till vintertid och används endast i ringa utsträckning. Inte för inte kallades det gamla kallbadhuset på Gältzaudden för "Stora skuggan".

Luleå kommuns kommentar:

När grönområdet krymper kommer det naturligtvis att påverka aktiviteterna på platsen. I detaljplanearbetet ingår det att jobba med utveckling av grönområdet. Det kan innebära att utrustning och funktioner tillkommer. Kvaliteten på platsen beror delvis på storleken, men också på innehållet. I den processen kommer det att finnas möjlighet att ta del av förslaget och lämna synpunkter på det.

Det finns andra gröna ytor i närområdet som i viss mån kan kompensera förlusten, närmast den som ligger söder om Hälsans hus och fotbollsplanen.

Enligt förslaget gäller det att ett av Centrums stora värden vistas på och vid vatten och isar och det nämns att Centrum är den stadsdel som har minst andel gröna ytor och längst avstånd till naturområden. De gröna ytor som finns är i huvudsak anlagda parker. Mot bakgrund av denna målsättning är det svårförståeligt att ett så allmänt använt grönyteområde som Svanen skall bebyggas.

Centrum sägs vara en miljö med begränsat utrymme för biologisk mångfald, det finns dock några mindre områden som har sådana kvaliteter. Svanen är ett sådant område. Området är en viloplats för fåglar och det ifrågasätts om bebyggelse är förenlig med artskyddsförordningen.

Luleå kommuns kommentar:

För områden som omfattar fortplantnings- eller viloplats för fridlysta arter skall hänsyn till detta tas i detaljplan och medföljande miljöbedömning.

Naturtypen på platsen medför att förutsättningarna för biologisk mångfald är mycket begränsade. Det finns inga uppgifter om särskilt skyddsvärda arter på platsen.

Enligt förslaget (sid 12) är alla tillskott av grönska av stor betydelse när Centrum får fler boende och besökare. Ekosystemtjänsterna, estetik och historisk förankring blir extra betydelsefulla. Grönområden har stor betydelse för människors hälsa. Grönskans och speciellt trädens roll är betydelsefull för temperatur och vind. Detta talar mot bebyggelse av kvarteret Svanen.

Även den uttalade målsättningen att länka ihop olika utomhusmiljöer som parker, torg och stränder i gröna stråk gör dem lättillgängliga och de kan bilda sammanhållna promenad- och rekreationsstråk motverkas.

Som riktlinjer uttalar förslaget bl a

- Befintliga parker ska bevaras och i samband med större exploateringar skapas nya parker. (SBN)
- Mer grönska och fler träd ska tillföras centrum, även mindre ytor kan ge värdefulla tillskott. (SBN)

- Promenadstråken runt stadshalvöns vattenlinje och mellan Norra och Södra hamn ska förstärkas. (SBN)
- Mellan strandlinjen och bebyggelse ska det finnas ett område som säkerställer allmänhetens tillgång till stranden. (SBN)

Dessa uttalande ligger inte i linje med bebyggelse av kvarteret Svanen.

På sidan 16 sägs att om hela utvecklingsplanen genomförs ger det:

- + Bevarad och utvecklad grönstruktur
- + Bättre centrummiljö
- + Ökade möjligheter till möten, fysisk aktivitet och tillgång till grönområden och natur
- + Bevarat utrymme för ekologiska funktioner och biologisk mångfald
- + Förstärkt vattenkontakt

Samtliga dessa punkter motverkas på ett betydande sätt av planerad bebyggelse i kvarteret Svanen.

Luleå kommuns kommentar:

Utvecklingsplan Centrum är vägledande i beslut om bland annat planering och byggande. För kvarteret Svanen har beslut om att pröva ny bebyggelse i detaljplan tagits för flera år sedan och planarbetet pågår. I Centrum är konkurrensen om mark stor, där både grönområden och nya bostäder är viktiga för utvecklingen.

Utvecklingen med fler bostäder i Centrum är ett angeläget allmänt intresse. Fler bostäder i Centrum bidrar till att stärka Luleås konkurrenskraft. Bebyggelsen på kvarteret Svanen ger ett väsentligt tillskott av bostäder. Kommunen bedömer att det går att kombinera den nya bebyggelsen med en funktionell grönstruktur. Strandområdet och strandpromenaden kommer fortsatt att vara tillgängliga för allmänheten, med hänsyn tagen till både lagstiftning och kommunens egna mål. Riktlinjer kring detta finns i utvecklingsplanen.

På sida 17 sägs att säkerhetsnivåer för klimatanpassning av byggnader och anläggningar ska följas. Kvarteret Svanen ligger i riskområdet. Bebyggelsen är oförenlig med kravet, som på denna punkt är utformad som ett ska-krav.

Luleå kommuns kommentar:

Riktlinjerna för klimatanpassning kommer att medföra krav på hur bebyggelsen på Svanen grundläggs. Utvecklingsplanen har utvecklats för att förtydliga detta.

Vidare uttalas att då Centrum ligger på en halvö är den möjliga markytan att förtäta begränsad och strandnära lägen för bostäder och arbetsplatser kommer att behöva tas i anspråk. Fler bostäder och verksamheter i Centrum är ett angeläget allmänt intresse och det uttalas att detta inte kan ske på annan plats. GV anser att bebyggelse kan ske på annan plats än kvarteret Svanen. Det finns mycket gott om byggbara ytor på centrumhalvön.

På sidan 20 sägs bl a att byggnation inom strandskyddsområdet ska ge ett väsentligt tillskott av bostäder och ytan ska nyttjas effektivt. Eftersom ett undantagande av grönområdet kvarteret Svanen skulle medföra krav på andra grönytor, kan GV inte se att bebyggelse på kvarteret Svanen överhuvudtaget kan bli ett nettotillskott.

Luleå kommuns kommentar:

Utvecklingsplanen har förtydligat resonemanget kring bebyggelse i strandnära läge.

Hänsyn kulturmiljö och övrig bebyggelse

Riktlinjer: Byggnader eller miljöer med höga kulturmiljövärden ska bevaras, användas och utvecklas. Vid detaljplanläggning ska kulturhistoriska byggnader med mycket höga värden skyddas. Planering och byggnation i områden med mycket höga kulturmiljövärden ska utföras så att det som tillkommer eller förändras samspelar med värdet. (SBN)

En bebyggelse av kvarteret Svanen låter sig mycket svårigen anpassas till den speciella karaktären av övrig bebyggelse på Gultzaudden, dvs. en villastad med kulturhistoriska värden med många gamla hus.

När det särskilt gäller kvarteret Svanen uttalas att området Gultzaudden har brist på flerfamiljshus. Den bebyggelse som planeras i kvarteret Svanen anges bidra till en större blandning av bostadstyper samtidigt som tätortens utveckling stärks. Här vill GV påtala att Gultzaudden finns nära anknytning till flera stora flerfamiljshusområden med en blandning av bostadstyper.

Det anges också att kvarteret Svanen ligger inom strandskyddat område. Enligt GV utgör strandskyddet hinder mot bebyggelse.

Enligt förslaget är lämplig hushöjd är mellan en till tre våningar och tre till sju våningar i kvarteret Svanen. (SBN). GV menar att detta innebär dels skuggning av övrig bebyggelse samt att det att resterande området kring de planerade husen inte kan användas för de på allemansrättslig grund bedrivna aktiviteterna som pågår idag, dvs främst bollspel, lek och pulkaåkning.

Luleå kommuns kommentar:

Anpassning till befintlig kulturmiljö, bebyggelsens omfattning samt strandskydd prövas i detaljplaneprocessen. Anpassning till bebyggelse med kulturmiljövärden kan bland annat göras genom skala, kulörer och materialval.

Som framgår av vad som sagts ovan går bebyggelse av kvarteret Svanen stick i stäv mot de flesta av de målsättningar som i övrigt redovisas i planen. Bärande argument för bebyggelse saknas.

Luleå kommuns kommentar:

Kommunen bedömer att det allmänna intresset av bostäder i Centrum väger så tungt att ny bebyggelse på kvarteret Svanen ska prövas i en detaljplaneprocess.

Område för marina

På kartan har plats för marina lagts sydöst om sträckan Gamla Färjeläget. Detta är en onödigt ingripande åtgärd. Ev. erforderligt utrymme kommer på sikt att kunna uppbringas på platsen för Dykab, detta utan några nämnvärda störningar för allmänhetens tillgång till strand.

Luleå kommuns kommentar:

Området vid Dykab behövs i första hand för byggandet av en ny Bergnäsbros. Området för marina inkluderar den småbåtshamn som finns idag samt ett område för att ge möjlighet att utvidga denna.

Riskzon

Bebyggelse på kvarteret Svanen framstår som än mer olämpligt på grund av att det ligger inom riskzon för högt vatten. Området kommer att svämmas över förr eller senare och kommunen såsom planläggare kan inte undvika att bli skadeståndsansvarig. Ett skadestånd kan bli kännbart för den kommunala ekonomin.

Luleå kommuns kommentar:

Se svar ovan om riktlinjer för klimatanpassning.

Konsekvenser

I samrådsunderlaget (sid 40) påstås att utvecklingsplanen bedöms kunna medföra positiva konsekvenser för miljön när det gäller parker och grönytor, strandskydd, förorenad mark, kulturmiljö, kollektivtrafik och klimatpåverkan. Som framgår av det ovanstående delar inte GV planförfattarnas bedömning. Det är uppenbart att planen såvitt gäller det viktiga området kring kvarteret Svanen får mycket negativa konsekvenser för miljön.

Luleå kommuns kommentar:

Miljökonsekvensbeskrivningen har omarbetats, bland annat har några rubriker strukits för att de inte ingår i avgränsningen för miljöbedömningen. Både de tidigare bedömningarna och de nya grundar sig dock på hela planområdet, alltså hela Centrum. Det innebär att det kan uppstå negativa konsekvenser på flera platser men helhetsbedömningen är ändå att påverkan är positiv.

Sammanfattning

GV anser att bebyggelse på Svanen är ett sådant okänsligt projekt som inte står i samklang med de visioner om gröna ytor, mötesplatser mm som uppstår i övrigt. Kommunen bör utnyttja möjligheten att återkalla markanvisningen för området och vidmakthålla skyddet för området.

Gamla rådhuset

När det gäller Gamla Rådhuset är dess skick sådant att planen bör prioritera åtgärder som omedelbart säkerställer byggnadens goda bestånd. Det finns redan en plan för vilka åtgärder som behövs.

Luleå kommuns kommentar:

I rekommendationen (som syns i den digitala kartan för området) är att en plan för att bevara och utveckla Rådhuset ska tas fram. Det arbetet är redan påbörjat.

Caravan Club Norrbotten sektion

Caravan Club Norrbottensektion har tidigare framfört behovet inom stadskärnan en mötesplats/ställplats för turister som kommer med husbilar/husvagnar och besöker staden kortsiktigt för genomresa och vill stanna 2-3 dagar för handel, restaurangbesök och kortfristig titta på staden. Vi är helt medvetna att det finns fyra platser utan service i gamla färglägret samt 10 platser för kommersiellt bruk vid Granec AB, Södra hamn. Turister och

våra medlemmar har ingen möjlighet att ta del av dessa för att de är för få samt att det är minst 4 dagars väntetid för att få plats på ARCUS camping. Turister av denna karaktär är de som önskar få ställplats är på genomresa och inga som vill stanna vecka/veckor. Vi anmodar kommunen om det inte redan är gjort titta på etablerade ställplatser i Sverige t.ex. Örnsköldsvik, Karlskrona centrum/hamn som nyttjas av turister på genomresa.

Vårt senaste förslag /medborgarförslag var på COOP Arena norra del av parkering som skulle för en liten kostnad tillfredsställa behovet vad avser parkering och elstolpar. Denna plats nyttjas i princip ej under sommartid och kan dessutom nyttjas vintertid av publik till arenan som även vill övernatta. Övrig service skulle avtalsmässigt kunna göras med att gästerna får nyttja en del av serviceanläggning i B-hallen.

Luleå kommuns kommentar:

Planförslagets avgränsning omfattar ej området Skutoiken och Coop arena.

Det är stor konkurrens om marken i Centrum. De ställplatser som refereras till, i Örnsköldsvik och Karlskrona, är förlagda vid en småbåtshamn och nyttjar marinans service som tillgång till kök och dusch, latrintömning och avfallshantering. Luleå kommun iordningställer och driver inte den typen av ställplatser, som konkurrerar med företag i branschen.

Privatpersoner

Kulturens Hus 11 – 14 februari 2019

På Kulturens Hus mellan den 11 och 14 februari 2019, då tjänstemän bemannade utställningen, inkom tre anonyma synpunkter. Det framkom önskemål om att fler lekplatser snöröjs och tryggare cykelvägar samt ett förslag om en kallvattenpool i Centrum. Inga cykelvägar dolda bakom bullerplank omgivna med tät grönska. Ta bort undervegetationen.

Luleå kommuns kommentar:

Trafik och vad som avser cykeltrafik har omarbetats och förtydligats. Planhandlingen har kompletterats med text som förtydligar viktiga aspekter av trygghet och tillgänglighet som måste säkerställas för att skapa trygga och tillgängliga gång- och cykelstråk.

Snöröjning av lekplatser är inte en fråga för utvecklingsplanen, utan är en verksamhetsfråga.

Plats för kallbadhus är redan i samrådsförslaget utpekad på Gultzauudden, i Repslagargatans förlängning.

Synpunkter som kommit in skriftligt via post och webbformulär

Synpunkter om trafik

- Bra att minska biltrafiken och istället satsa på gång, cykel och buss för att på så sätt både öka hälsan, tryggheten men även demokratin och för klimatet för att då inkludera ännu mer människor stadskärnan som inte har en bil. Skapar även bättre förutsättningar för handel.

- För att göra vintercykling mer attraktivt behövs "cykelgarage". Det räcker inte med cykelställ.
- Luleå som cykelstad – fler cykelvägar och befintliga knyts ihop samt bättre skyltning. Då höjs säkerheten och möjligheten att använda cykeln. Idag råder total förvirring om var cyklister får eller inte får cykla.

Luleå kommuns kommentar:

Text och riktlinjer som behandlar trafik ligger nu under avsnittet Smarta resor, och vad som avser cykeltrafik har omarbetats och förtydligats. En karta med huvudnätet för cykel har lagts till för att förtydliga huvudnätet för cykel. Den visar bland annat var åtgärder behöver vidtas för att stärka kopplingar i cykelstråken. Även text och riktlinjer om cykelparkering har omarbetats och förtydligats.

- Glöm inte bort att det också ska vara möjligt att köra bil i centrum.
- En bilfri Smedjegata gör att det inte går att smalna av övriga gator som Varvsleden och Rådstugatan. Bilköerna kommer att öka drastiskt. Ett tips är att hålla Smedjegatan stängd för biltrafik mellan kl. 8:00 och 18:00, då busstrafiken är som intensivast.
- Ska all trafik gå via Kungsgatan, där det bor betydligt fler människor än på Smedjegatan?
- Det behövs en ytterligare matning ner till Kuststadsområdet. Kanske via Prästgatan under viadukten? Nu blir det enorma köer vid korsningen Varvsleden/(Södra) Kungsgatan vissa tider på dygnet.
- Södra Hamnområdet avses bli mer tillgängligt med färre körfält och "säkra" gångpassager. Varför gå över ån efter vatten? Vi har redan en säker gångpassage över Varvsleden, den s.k. Tuben eller Helröret. Ta bort rulltrappan och bygga/flytta hissen till insidan vid trappan, så slipper man väderpåverkan.
- Minska inte antalet körfält för då kommer det att bli förseningar i trafiken inklusive kollektivtrafiken då det är kaos redan nu.
- Bra att ta bort den dubbelfiliga vägen längs Södra hamn.
- Stäng Smedjegatan (och gärna fler gator) för biltrafik.
- Låt bilarna i låg hastighet trafikera centrum på många olika gator istället för att hänvisas till några få genomfartsleder. Det blir gott om gatuparkeringar och nära till allt.
- Tillgängligheten för bilar får inte försämrats ytterligare så att besökarna och centruborna väljer bort butikerna i Luleå Centrum och tar bilen till Storheden. Den seniora befolkningen ska inte behöva anlita färdtjänst för sina vardagsbestyr. Alla kan inte gå eller cykla längre sträckor, speciellt inte vintertid.
- Den egna bilen är en hörnsten i det samhälle vi skapat. Den ska inte ses bara som en sanitär olägenhet utan också som den välsignelse den kan vara. Att ersätta den med bussar, bilpooler och "mobility management" i vårt lilla centrum är välment men kräver en helt annan omgivning än vårt glesa och snörrika Norrbotten.
- Allt fler bilar kommer att vara eldrivna i framtiden. Redan om 10 år är 85% av alla nya bilar som köps eldrivna och 1% är hybrider. En så genomgripande förändring av fordonsparken måste få påverka samhällsplaneringen redan nu.

- För att bli av med en del av genomfartstrafiken borde det göras mer fördelaktigt att runda centrum via Svartöleden-Bodenvägen-E4, särskilt för den tunga genomfartstrafiken.
- Södra hamnleden är en barriär mot vattnet och isen med en utformning som inbjuder till höga hastigheter. Hamnleden fram till Rådstugatan bör byggas om till en stadsgata/boulevard och anslutas till samtliga tvärgator på norra sidan. Det innebär fyra nya övergångsställen. Det ger fotgängare bättre kontakt med strandpromenaden, hamnplanen och isen, sänker hastigheten och avlastar biltrafiken på Kungsgatan och Rådstugatan. Restiden längs Hamnleden ökar vilket bidrar till att fler genomfartstrafikanter och tung trafik hellre väljer Svartöleden – Bodenvägen – E4.

Luleå kommuns kommentar:

Text och riktlinjer som behandlar trafik ligger nu under avsnittet Smarta resor, och vad som avser biltrafik har omarbetats och förtydligats.

Biltrafiken är en viktig del av infrastrukturen till och från Centrum. Det ska finnas god tillgänglighet med bil att angöra Centrum och det ska finnas goda parkeringsmöjligheter.

Planförslaget har ändrat rekommendationen för Smedjegatan – kollektivtrafik ska prioriteras, men planförslaget anger inte längre att biltrafiken ska stängas av på en del av sträckan.

För att förtäta Centrum och möjliggöra en hållbar utveckling så behöver bland annat kollektivtrafiken kunna öka sin kapacitet. Därför ska kollektivtrafiken prioriteras på Smedjegatan. De hållbara resorna, som sker till fots, med cykel och med kollektivtrafik, ska få mer utrymme i Centrum. Biltrafiksystemet ska anpassas efter de hållbara färdmedlens krav på framkomlighet och säkerhet. Prioriteringsordningen för trafikslagen innebär att vissa gator kommer att smalnats av eller få färre filer och att en del gatu- och markparkeringar ersätts av parkering i p-hus.

Bilberoendet för resor till och från Centrum ska långsiktigt minska i och med att staden blir mindre utspridd, avstånden mellan funktioner blir kortare samt att andra trafikslag blir mer effektiva och tillgängliga.

Den så kallade Tuben har rivits.

Planförslaget har kompletterats med beskrivning av anslutningarna för bil till utvecklingsområdena. För Södra utvecklingsområdet föreslås ytterligare en anslutning utöver Södra kungsgatan.

En trafikanalys med inriktning att öppna upp rutnätet i Centrum har genomförts (Trafikanalys 2013) och påvisar att en del gator kan öppnas, men inte andra pga stora negativa konsekvenser för luftkvalitet och buller. Trafikanalysen görs tillgänglig tillsammans med övrigt planeringsunderlag för utvecklingsplanen.

Fordonsparken utvecklas på många sätt och kommer säkert att påverka stadsplaneringen i framtiden. Än så länge har biltrafiken negativ inverkan på luftkvalitet, buller, trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter samt attraktiviteten i stadsrummet. Därför måste planeringen parera för dessa negativa konsekvenser. Nya kunskapsunderlag kommer alltid att påverka planeringen.

Planförslaget har förtydligats med vad som avses för att minska Södra hamnledens barriärverkan samt stärka koppling mellan Norra- och Södra Hamn. Rekommendationen för Södra hamnleden är att det

ska göras en översyn av antalet körfält, av övergångsställen och passager med målet att minska barriäreffekten för fotgängare.

Flera av riktlinjerna och rekommendationerna i utvecklingsplanen syftar till att få fordonstrafiken att runda Centrum via Svartöleden-Bodenvägen-E4.

- Reserverad mark för framtida bruk av järnvägen är oacceptabel. Klarhet måste skapas så att kvarter inte riskerar att sväva i ovisshet. För kv Tigern och andra kvarter fanns denna ovisshet även under 1970-talet när kommunen planerade en väg genom Boulogner-skogen och avsåg att riva delar av kvarteret och ta bort parken för att skapa denna väg. Hur ofta och hur många gånger under en livstid ska medborgarna behöva utstå denna typ av ovisshet? Hur ofta ska normerna för bebyggelse ändras för oss som under många år har ägt fastigheter i Luleå? Saknas det omtanke om de enskilda medborgarna? Det förefaller som om det är byggföretagens villkor som har styr utformningen av planen, inte omtanke om medborgarnas väl.

Luleå kommuns kommentar:

Stora infrastrukturella investeringar, som t ex järnvägsutbyggnad är kostsamma och har långa planeringstider. Därför behöver mark reserveras för dessa inför framtida byggande. Att inte reservera och ta hänsyn till den typen av investeringar innebär att möjligheterna riskerar att byggas bort och att det inte blir möjligt att genomföra de stora och långsiktiga projekten.

Inom område som är riksintresse för järnväg ska hänsyn tas till riksintresset. Vägledningen inom riksintresseområdet är att ingen ny permanent bebyggelse eller anläggningar får tillkomma innan beslut om järnvägsplan för Norrbottenbanan. Byggnader eller anläggningar av tillfällig karaktär samt ny infrastruktur som är väsentlig för kommunens utveckling kan tillåtas. Byggrätter i enlighet med gällande detaljplan inom området ska kunna nyttjas.

- I kapitlet Trafik, Generella riktlinjer är det inte helt lätt att förstå vad som avses med friköp där fastighetsägare ges möjlighet att lösa parkeringsbehov i kommunens parkeringsanläggning.
- Det är även svårt att hitta parkering på den västra sidan av stan. Kommunen borde bygga ett parkeringshus vid gymnasieskolan och i kvarteret Bävem.
- Det saknas p-platser vid Södra hamn.
- Trekanten är en av de viktigaste parkeringarna i stan. Den ska behållas.
- När barnen flyttat ut vill många ersätta villan med en lägenhet i centrum men får ingen plats för bilen.
- Parkering ska lösas inom den egna fastigheten. Med bebyggelse i 4-5 vån kan parkering lösas med ett garageplan under gården. Bygger man högre krävs flera plan, vilket kan bli kostsamt. Vid förtätning av äldre kvarter där gårdsparkering tar bort för att klara "grönnytefaktorn" får man ett stort underskott. Centrum borde inte byggas tätare än att man klarar parkeringsbehovet.
- Vid friköp av parkering borde platserna ligga på rimligt gångavstånd från bostäderna och inte inkräkta på gatuparkeringen

- Man föreslår nya p-hus vid infarterna till centrum men man ska kanske också vara rädd om befintliga p-hus och garageplatser. Gatuparkeringen borde i första hand vara till för besökare under dagtid, inte minst med tanke på snöröjningen.
- En ställplats för husbilar/husvagnar i Luleå centrum, gångavstånd, skulle gagna turisthandeln, matvaruaffärer och restauranger i stadskärnan.
- Bygg ut laddnings-stolpar för privatbilism, all lokaltrafik är eldriven.

Luleå kommuns kommentar:

Planförslaget har kompletterats för att beskriva parkering och friköp bättre. Planförslaget har också kompletterats för att peka ut lägen för nya parkeringshus, strategiskt lokaliserade till Centrums entréer.

För Södra hamn planeras inte fler parkeringsplatser, det är en viktig aktivitets- och evenemangsyta som ska finnas kvar. Parkeringshuset i kvarteret Karpen ligger inom promenadaavstånd och även ett nytt parkeringshus i västra delen av Centrum skulle kunna serva besökare till Södra hamn.

För ny- och omyggnad ska Luleå kommuns parkeringsnorm följas. Det finns också möjlighet att få en reduktion av parkeringsnormen i utbyte mot att fastighetsägaren genomför åtgärder som bidrar till ett förändrat resebeteende och mer hållbart resande. I detaljplan och bygglov prövas att byggnationen fyller kraven på bland annat parkering.

För eventuella friköp är det inte platser på gatumark som säljs, utan platser i parkeringshus. Kommunen delar åsikten att platserna ska ligga inom rimligt gångavstånd.

Gatuparkeringen är i första hand avsedd för besökare under dagtid.

Trekanten ska utvecklas till en publik plats och ska utgöra en del evenemangsstråket. Parkeringsplatserna på Trekanten kommer att ersättas antingen under Trekanten eller i ett nytt parkeringshus i närheten.

Planförslaget har kompletterats med riktlinjer om laddningsstolpar i allmänna parkeringshus.

Luleå kommun iordningställer och driver inte ställplatser för husbilar i konkurrens med företag i branschen. Se också svar ovan på synpunkt från Caravan Club Norrbotten.

- I bussarna packas det in överfullt med människor - hur blir det med säkerheten? Fler busstider förbi gymnasiebyn. Varför höja busspriserna om det ska ge bättre resmöjligheter?
- Inför enbart elbussar i centrum.
- Bra och positiv till byggandet och upprustningen kring järnvägsstationer. Kommer lyfta staden som helhet och förenkla byten mellan olika typer av kollektivtrafik.
- Bygg ett trafikcenter på stationsområdet där all fjärrtrafik ankommer/avgår.
- Ge studenterna på LTU gratis busskort till centrum med sk shuttle-bus.
- Det är skräpigt på busshållplatsen vid Smedjegatan. Vem städar den? Hållplatsen måste skötas om, det blir än viktigare om busstrafiken ökar.

Luleå kommuns kommentar:

Ett av målen är att utöka kollektivtrafiken för att kunna möjliggöra att fler väljer kollektivtrafik framför bilen. Taxor och priser för den lokala busstrafiken är inte en fråga för utvecklingsplanen, utan är en verksamhetsfråga. Detsamma gäller gratis busskort.

En av riktlinjerna för tätortstrafiken är att den senast 2030 ska ha en fordonsflotta för Luleå lokaltrafik som till 100 % kan drivas med icke fossila bränslen. Det kan vara eldrivna bussar, men lämnar också öppet för andra icke-fossila alternativ.

Ett resecentrum för olika kollektivtrafikslag föreslås vid den nuvarande järnvägsstationen. Beskrivningen av resecentrum har utvecklats i planförslaget.

Det är kommunen som sopar och tömmer papperskorgar på hållplatsen på Smedjegatan. Klottersanering sker via avtal. Det är viktigt att hållplatserna är trygga och trivsamma och i det ingår att de är städade och välskötta. Det finns riktlinjer i utvecklingsplanen både om att offentliga platser ska skötas så att de är hela och rena samt att förebyggande arbete mot nedskräpning och klotter ska bedrivas.

- Farligt gods i form av petroleumprodukter går via Hertsövägen – Södra hamnleden – Sandviksgatan. Att välja kortaste väg syftar väl till att höja säkerheten, men här får tillämpningen motsatt effekt. Säkerhetsavstånd 30 m till omgivande bebyggelse kan inte hållas. Bränsletransporterna får inte förhindra en attraktiv utformning av Hamnleden.

Luleå kommuns kommentar:

Planförslaget har kompletterats för att förtydliga hantering av transporter av farligt gods. Bland annat har en riktlinje införts om att "Utmed Sandviksgatan och Södra hamnleden prioriteras bostäder, arbetsplatser och centrumverksamhet före transporter av farligt gods".

- Låt Luleå bli navet och inkörsporten till Barents via flyg, tåg, båt och buss genom samarbete med Norge o Finland m fl.

Luleå kommuns kommentar:

Synpunkterna ligger i linje med planförslaget. Beskrivningen av resecentrum har kompletterats för att tydliggöra betydelsen av kommunikationer. Samarbete med andra länder ingår inte i utvecklingsplanen, men väl i Luleå kommuns löpande arbete.

Synpunkter om mötesplatser och grönområden

- Mycket bra alternativ att göra om trekantensparkeringsområde till ett torg och få bort den.
- Positiv till att behålla evenemangsstråket och att göra det större med torget.
- Södra hamn skulle kunna utvecklas med bland annat möjligheter till torghandel.
- Behåll Södra Hamnplan som evenemangsyta. Bra yta för möten i olika åldrar. Här kan hopptorn, utegym, uteservering etc. anordnas samt en hockeyrink bredvid isvägen.

- Bra att isen runt centrum utvecklas. Evenemangsstrategin borde prioritera unga män också.
- Bevara naturområdet vid Gültzauudden. Hade varit bra med en butik/kiosk i detta område.
- Det saknas lättillgängliga och passande fritidsaktiviteter osv, för alla, även för vuxna.
- Satsat på ett hållbart fritidsliv för de unga, skär inte ner på fritidsgårdar. De rastlösa unga kommer leta sig till vandalism o dyl., vilket kommer att kosta mer.
- Ett samhälle utan gemenskap och givande sysselsättningar utanför jobbet och skolan leder inte till glada innevånare. Jobba mer förebyggande och Luleå skulle få friskare människor som i sin tur orkar och vill ge tillbaka.
- Det är lite svårt att förstå vad som menas med ett brett och mångfacetterat kultur- och fritidsutbud under hela året ska stödjas och uppmuntras.
- Viktigt att behålla grön- och vattenområden samt utöka på vissa ställen.
- Bra att lekplatser ska finnas för barn i alla åldrar.
- Utveckla parken bredvid Komvux då den inte används så mycket.
- Utveckla parken på Östermalm, men inte med mer bebyggelse.
- Stadsparken bör kompletteras och uppräschas som t ex Hermelin i den parken.
- Gör Stadsparken till ett andningshål (Central Park) med aktivitetspark typ ute-gym. för vuxna, lekpark för barn. Ny modern scen, julgranen flyttas från "Nytorget" till parken framför Elite Hotel. Gör en "minneslund", staty över kända Lulebor.
- Statyn verkar mer eller mindre bortglömd. Ev ny placering vid t ex poolen.
- Bygg en hundrastgård.
- Rusta upp och modernisera "strandpromenaden" från Kuststad till Norra Hamn.
- Gör centrumhalvön till ett "mini Manhattan" med aktiviteter som lockar folk, som får unga att vilja bo och leva/stanna, som får folk att berätta om "staden med puls".
- Rusta upp och snygga till Storgatan och tvärgatorna Kungsgatan, Timmermansgatan, Smedjegatan.
- Samordna med fastighetsägarna om fasadbelysningar så att hela centrum badar i ljus. Gör vintertid Luleå till Juleå.
- Starta sommar-cafe längs hela Residensgatan.
- Ta bort färjan (BBB), den förfular stan och är nästan aldrig öppen.
- Önskar att det skulle finnas en kallvattenpool i centrum, likt den som tidigare fanns på Ormberget. Annars skulle det kunna anläggas en kallvattenpool vid nya Arcus gym eller på annan plats i Luleå.

Luleå kommuns kommentar:

Planförslaget har omarbetat och förtydligat flera delar som avser mötesplatser, offentliga rum, friytor, lekplatser, idrottsplatser, grön- och vattenområden samt parker.

Planförslaget har förtydligat visionen av den framtida utvecklingen av Södra Hamnplan. Södra hamnplan är länken mellan Centrum och skärgården. Södra hamnplan ska även fortsättningsvis fungera som yta för torg, evenemang och aktiviteter. Precis hur detta ska anordnas och vilka funktioner som ska ingå styrs inte i utvecklingsplanen. Utrymme för exempelvis ett Naturum och/eller ett centrum för Bottenvikens skärgård och skärgårdsturismen ska finnas.

I strategisk plan och budget (Luleå kommun 2020-2022) är unga kvinnor en prioriterad grupp. Kommunen ska jobba med att stärka Luleås attraktionskraft för unga kvinnor med målet att nå en

starkare ekonomi för tillväxt. Därför är unga kvinnor en av de grupper som pekades ut som prioriterade också i evenemangsstrategin. Däremot är evenemangsstrategin redan antagen, varför riktlinjen har strukits.

Gültzaudden, med badstrand, grönområde och strandstråk ska fortsatt vara ett viktigt rekreativområde för luleåborna. Butik, kiosk eller fik är en verksamhetsfråga som inte styrs i utvecklingsplanen.

Utvecklingsplanen ger stöd åt fritidsaktiviteter och friluftsliv genom att beskriva utvecklingen av allmänna platser, torg, parker och grönområden i Centrum. Utvecklingsplanen innehåller också riktlinjer avseende Navet (mötesplats för unga vuxna) och, lek- och aktivitetsplatser.

Utvecklingsplanen tar tydligt ställning för Centrum som mötesplats för alla, vilket inkluderar ett brett och mångfacetterat kultur- och fritidsutbud under hela året. Det innebär att det ska finnas olika sorters mötesplatser och evenemang, som riktar sig till och kan passa olika människor. Det ska stödjas och uppmuntras på olika sätt av kommunens förvaltningar. Det kan innebära att det finns stöd att söka för föreningar som vill arrangera något såväl som att kommunen ska förbereda för evenemang (med scener och med el och vattenanslutningar) när allmänna platser och torg planeras.

Grönområden, natur och parker är en viktig del i en hållbar stadsdel. Planförslaget har kompletterats för att beskriva detta både i utvecklingsinriktningarna och i flera av kapitlen. När utvecklingsområdena bebyggs ska även gröna områden för allmänheten tillskapas. För en del parker beskrivs utvecklingen i text. För samtliga parker och grönområden finns rekommendationer avseende markanvändning i den digitala kartan. För Cedern, en park på Östermalm är rekommendationen att "ett gestaltungsprogram ska upprättas för parken för att aktivera och säkerställa dess funktion. Parkens läge är optimalt för en ny stadsdelslekplats för Östermalm. Särskilt angöringarna till parken behöver studeras och vegetationsstommen ska utvecklas. Endast kompletterande bebyggelse som gynnar parkens utveckling får tillskapas. Tallarna ska bevaras."

Stadsparken är under ombyggnad.

Det finns förhållandevis få grönytor i Centrum både i relation till antalet invånare i stadsdelen och jämfört med andra stadsdelar i Luleå. När Centrum förtätas kommer än fler människor att nyttja de grönområden som finns. Utvecklingsplanen pekar inte ut en plats för hundrastgård i Centrum. Det är dock en verksamhetsfråga som kan tillkomma utan utvecklingsplanens stöd som en del av ett grönområde om kommunen skulle finna det lämpligt.

Planförslaget har förtydligat strandstråkets framtida utveckling, där avsikten är att stärka strandpromenaden på olika sätt.

Planförslaget har förtydligats med vilka stråk för gående och cyklister samt kopplingar som behöver förstärkas.

Evenemang och aktiviteter är en viktig del i att skapa ett attraktivt Luleå. Belysningsteman för olika årstider och säsonger är en verksamhetsfråga och hanteras inte i utvecklingsplanen.

Sommarcafé är en verksamhetsfråga som inte styrs i utvecklingsplanen.

En båt eller färja räknas som en byggnad/anläggning när den ligger fast förankrad. Bedömningen av hur stadsbilden påverkas och om tillstånd ska ges avgörs i en bygglovprövning.

Plats för kallbadhus är redan i samrådsförslaget utpekad på Gültzauudden, i Repslagargatans förlängning.

Synpunkter om förtätning och ny bebyggelse

- Bra att utveckla och bygga mer i Centrum, bl a bostäder och bostadsrätter. Förutom bostäder, även caféer. Lägga större vikt på byggnadens estetiska egenskaper för att göra staden mer attraktiv.
- Fler högre hus, även 20 våningar med utkiksplatser, viktigt att även tänka på att dagsljuset ska kunna nå gatorna.
- Följande formulering känns oklar: "Byggnadens höjd ska ställas i förhållande till gaturummets skala samt kvarterstrukturen."
- Bygg inga skyskrapor. De skymmer både utsikt & sol och gör centrum mörkt. Håll samma maximala våningshöjd som tidigare bebyggelse.
- Ha en samordnad plan/idé för nya byggnader
- Bebyggelsen avses att höjas till 5 våningar i hela kvarteret Tigern. Jag motsätter mig det. Den nuvarande höjden som anges i stadsplanen är mer än tillräcklig. Det gäller även angränsande kvarter t ex Vargen. Generellt anser jag att den tendens att bygga högre hus i stadskärnan helt förstör stadens karaktär och bör stoppas. Flera hus utefter Kungsgatan har påverkat stadsmiljön negativt. Skrämmande okänslighet mot den karaktär som finns i stadskärnan. Finns ingen estetisk kraft inom kommunen som balanserar denna negativa trend att bygga högt. Den lobbyverksamhet för att hårdexploatera som bedrivs av byggföretag måste motverkas av kommunen, en stadsarkitekt med integritet som håller emot de kommersiella intressena borde ha deltagit i utformningen av förslaget.
- Det är grundläggande visdom för arkitektur utformad för arktiska regioner att höghusbebyggelse påverkar sin omgivning negativt i betydande omfattning. Det nämns svepande i förslaget men det återspeglas inte i utformningen, där det finns möjligheter till undantag från de maximala byggnadshöjderna. Ska det vara meningsfullt med planförslag bör dessa avvikelser från de grundläggande byggnadshöjderna tas bort. Förtätning i kombination med högre byggnader skapar mörk och otrivsam gatu- och gårdsmiljö. Vintertid skapas problem för snöröjning då gårdarna inte har plats för snöförvaring, skymmer för trafiken eller är estetiska störningar, exempelvis Magasinsgatan. Snygga arkitekturskisser ger en falsk bild av hur det blir i praktiken.
- Riv inga fler kulturbyggnader.
- Ställ krav på solenergianvändning vid all nyproduktion.
- Flytta Teknikens Hus till centrum, till Kv. Loet eller Hermelinsparken. Ett bra sätt att få in barn och ungdomar på ett smidigt sätt i centrum. Gynnar handeln med centralt läge.

- Bygg Teknikens hus på den s.k. Trekanten eller följ planen för några år sedan att bygga ett parkeringshus där med scen och grönytor uppe på taket.
- Ingen nybyggnation för att bevara grönområde nära centrum och som förfular Luleå.
- Vid nödvändig nybyggnation använd dom stora åkerarealer som finns vid Haparanda-vägen efter LTU. Detta är nära Luleå centrum med möjlighet till goda kommunikationer.
- Bygg högt i centrum, lägre mot vattnen. Förutom på Södrahamn plan där man bygger ett nytt högt "Water Front Hotel" med skärgårdsanpassade aktiviteter, turistbyrå med bokningsmöjligheter mm.
- Fyll igen Röda havet och bygg en helt ny stadsdel där. Flytta OK- macken dit. Bygg bro/tunnel över/under Bodenvägen till Mjölkudden.
- Det är en fördel med fler bostäder i Centrum för rätt det blir mer liv och rörelse på kvällarna.

Luleå kommuns kommentar:

Planförslaget har omarbetats och fördjupats avseende bland annat arkitektur och stadsbyggnad. Rekommendationerna avseende byggnadshöjder har reviderats. Planförslaget har kompletterats avseende höga hus, vilken inverkan de har på stadsmiljön, vad som avgör var det är lämpligt med höga hus och vilka krav som ska ställas. Förhållandet mellan gata och hushöjder beskrivs tydligare.

Ett av syftena med Utvecklingsplan Centrum är att tillskapa fler bostäder. Enligt planförslaget ska detta ske både genom förtätning och genom att nya områden inom Centrum bebyggs. En del i förtätningen är att tillåta högre byggnadshöjder än 5 våningar.

Rekommendationerna avseende byggnadshöjder har omarbetats i planförslaget. För exempelvis Kvarteret Tigern är rekommendationen 3-6 våningar. Utvecklingsplan Centrum är vägledande. Byggnadshöjder kommer att prövas i efterföljande detaljplaner.

Den utveckling som pekas ut i Utvecklingsplan Centrum kommer att påverka Centrum, såväl stadsbild som upplevelsen av staden när människor rör sig på gator och i andra stadsrum. Utvecklingsplanen har som syfte att möjliggöra bostäder och arbetsplatser, skapa förutsättningar för ett levande Centrum och skapa förutsättningar för en hållbar utveckling. Detta beskrivs närmare under rubriken Utvecklingsinriktningar i planförslaget.

Stadsarkitekten har medverkat i arbetet med utvecklingsplanen.

Det är viktigt att stadsrummen, exempelvis Storgatan och Stadsparken, fortsatt är solbelysta och upplevs trivsamma. Utvecklingsplanen har riktlinjer och rekommendationer för att balansera detta.

Det är också viktigt att fortsatt bevara de grönområden som finns i Centrum, för en hälsosam boendemiljö och som en del i en hållbar stadsdel. Utvecklingsplanen har riktlinjer och rekommendationer avseende detta.

Planförslaget har kompletterat beskrivningarna, riktlinjerna och rekommendationerna avseende bebyggelse med kulturmiljövärden.

Riktlinjer avseende solceller finns även fortsatt i planförslaget. Kommunen kan inte ställa krav på att solceller ska anläggas annat än då kommunen själv är byggherre eller är den som anvisar mark.

Teknikens hus lokalisering är idag på Porsön. Eventuellt nytt läge i Centrum är ej avgjort och finns inte med i Utvecklingsplan Centrum.

En målbild för Trekanten har tidigare beslutats av kommunen och delar av den har inarbetats i utvecklingsplanen. Trekanten ska utvecklas till en publik plats och utgöra en del i evenemangsstråket.

Utvecklingsplan Centrum behandlar endast bebyggelse i Centrum. Andra bebyggelseområden för bostäder och arbetsplatser pekats ut i Program till Vision Luleå 2050 – Översiktsplan 2021.

Planförslaget har kompletterats för att beskriva stadsbyggnadsidéerna tydligare. I rekommendationerna för byggnadshöjd tas hänsyn till bland annat befintlig bebyggelse inom området, på den karaktär som eftersträvas för området samt på boendekvaliteter och vistelsekvaliteter på allmänna platser.

Planförslaget har förtydligat visionen av den framtida utvecklingen av Södra Hamnplan. Södra hamnplan är länken mellan Centrum och skärgården. Södra hamnplan ska även fortsättningsvis fungera som yta för torg, evenemang och aktiviteter. Utrymme för exempelvis ett Naturum och/eller ett centrum för Bottenvikens skärgård och skärgårdsturismen ska finnas.

En del i planförslaget är att fylla ut delar av Röda havet för att bygga bostäder och arbetsplatser – Norra utvecklingsområdet. Planförslaget har kompletterats för att beskriva området tydligare. Kopplingar för gående och cyklisterna mot Mjölkudden samt till Luleälven skulle kunna skapas planskilda, som broar eller tunnlar. Det kommer att utredas i en förstudie eller ett detaljplaneprogram.

- Flytta DYKABs fula varv/båtuppläggning till Uddebo och bygg bostäder på den sidan av brofästet. Parhus och villor vid vattnet och högre och högre längs med Sandviksgatan. Bygg en rondell i korsningen Rådstugatan/Sandviksgatan/Varvsleden
- Lägg ned det fula schabraket BBB och bygg tillsammans med Elite Hotel en modern, spännande restaurang, typ Operahuset i Sidney, som sträcker sig ut i vattnet och har via en passage från hotellet över "namnlösa gatan" direktkontakt med hotellet samt gående från Kyrkogatan.
- Bygg nytt för Norrbottens Teatern och Dansens Hus på brandstations tomten med övergång till Kulturens Hus. Bygg nytt högt spektakulärt hotell där "slangtornet" står och ett parkeringshus mellan det och LEA-hallen. Bygg ut/till badhuset på parkeringen bakom badhuset och gör en internationellt godkänd simanläggning för våra duktiga ungdomar.

[Luleå kommuns kommentar:](#)

Industri-/varvsverksamheten vid Bergnäsbros ligger inom markreservat för en ny Bergnäsbros. Verksamheten kommer åtminstone tillfälligt omlokaliseras till annan plats. Varvsverksamheten är dock en del av Luleås historia och bidrar på så sätt till stadens identitet som kuststad.

Korsningen Rådstugatan/Sandviksgatan/Varvsleden är en viktig knutpunkt mellan huvudstråken för biltrafik i Centrum. Den kommer att ses över och eventuellt få en ny utformning i samband med att sträckan Bergnäsbros-Sandviksgatan-Varvsleden utreds. Trafiksäkerhet för samtliga trafikanter och trafikflöden är viktiga parametrar att ta hänsyn till. Likaså urbanitet och attraktiva gaturum. Generellt är rondeller väldigt platskrävande i stadsmiljöer.

Norra hamn ska utvecklas för att stärka evenemangsstråket samt entrén till Centrum. Byggnationer och verksamheter kommer att prövas i efterföljande detaljplaner.

En detaljplan är påbörjad för kvarteret Bävern (brandstationstomten) för att skapa nya förutsättningar att utveckla och bebygga platsen.

Pontusbadet är byggnadsminnesmärkt. Eventuella utbyggnationer ska ta hänsyn till kulturmiljövärdena. Just nu finns inga sådana planer.

Planförslaget har kompletterats avseende förtätning av bebyggelse, Bergnässon, trafik, evenemangsstråket och kulturmiljö.

Synpunkter om kvarteret Svanen

Mot de målsättningar och visioner som uttalats i samrådshandlingen finns i och för sig inte någon erinran.

Däremot accepteras inte vad som i planen anges att kv Svanen ska bebyggas. I denna del bör marken bibehållas som grönyta. Som skäl för ståndpunkten hänvisas till ett yttrande av Föreningen Gultzau Vänner. Sammanfattningsvis är dessa skäl:

- Området används året runt av allmänheten för allemansrättsliga aktiviteter. Det är en strandnära, vacker mötesplats som är tillgänglig för alla.
- Befolkningsstillväxten i centrum kommer att ställa ökade krav att alla har tillgång till grönytor
- Området är av stor betydelse för gymnasiebyns undervisning
- Särskilt pulkabacken är en tyst, säker och rolig miljö som kan nås utan belastning för miljön
- Det är inte möjligt att förena de aktiviteter som förekommer på grönytan med bebyggelse, ytan är för liten
- Endast några få kommer att få del av de stora värden som är förknippade med användning av området
- Några kostnader är inte förenade med bevarandet
- Den sammanhängande upplevelsen av ett grönt förhållandevis tyst rum som en promenad längs stränderna från Svandammen till Varvet splittras upp
- Bebyggelse är inte anpasslig till Gultzauddens arkitektur i övrigt
- Området ligger i riskzon för högt vattenstånd. Kommunen kommer att få betala skadestånd
- Det saknas behov av ytan för att tillgodose efterfrågan på bostäder. Det finns mycket gott om alternativa lokaliseringar av bebyggelse.
- Området är en viloplats för flyttfågel samt hyser i övrigt ett rikt fågelliv. Slutningen längs Älvgatan torde vara en viktig lokal för bin. Bebyggelse strider mot artskyddsdirektivet
- Bebyggelse av kv Svanen, liksom en föreslagen marina, bryter konnektiviteten för djurliv
- Det går inte att undvika störande skuggeffekter på omgivande låga bebyggelsen

- Den kommer att bli ännu svårare med parkering, det kan försämra tillgängligheten till isbanan
- Den uppskattade husbilsparkeringen kommer att mista mycket av sin attraktivitet
- Området bör därför bibehållas som grönyta. En markanvisning kan återtas, vilket bör ske.
- Till detta kommer att en ev. marina bör förläggas i anslutning kring nuvarande varvet, eftersom varvsverksamheten på sikt ändå måste flytta. En marina där är bättre lokalisering än längs stranden nedanför gymnasiebyns fotbollsplaner.

Luleå kommuns kommentar:

Flera av synpunkterna sammanfaller med de synpunkter som Föreningen Gùltzaus vänner har lämnat. För de synpunkterna hänvisas därför till svaren som lämnats på föreningens synpunkter.

Drift och underhåll av grönområden kostar, även om ingen stor förändring görs. Byggnationen kommer att bekostas av exploitören och försäljningen av mark kommer att inbringa pengar till kommunen. Den stora vinsten för kommunen och kommunens invånare ligger dock i utvecklandet av en attraktiv stadskärna samt fler luleåbor.

Tillgänglighet till isbanan är prioriterad.

Parkering för både besökare till området och isbanan samt husbilsparkering ingår i det detaljplanearbete som pågår.

Luleå kommuns kommentar:

- Den föreslagna bebyggelsen på kv Svanen skulle kunna omgrupperas och läggas i samma riktning som gatorna mot vattnet. (Bifogad skiss visar bebyggelse som omfattar kvarteret Svanen samt även grönområdet norr om kvarteret). Grönområdet som tas i anspråk är ett område som inte frekventeras av luleborna – det som är inhägnat område med basketkorg nyttjas av elever från basketgymnasiet. Kan ersättas på annat ställe i anslutning till skolan. Detta område är ett av kommunens bästa områden för "bättre boende". Biltrafiken till det nya området ska matas från Repslagargatan och stör inte nämnvärt de boende efter Älvgatan.
- Kv. Svanen är en utmärkt plats för fria aktiviteter. Planen har stor potential för utegym, bouleanor, utbyggnad av båthamnen, café/kiosk, basketkorgar etc. Mer trafik till området är inte lämpligt pga. smala gator, stora parkeringsytor och många skolelever. Låt oss behålla och istället utveckla kv. Svanen.

Luleå kommuns kommentar:

För kvarteret Svanen har politiska beslut fattats och detaljplanen är påbörjad för några år sedan.

I detaljplanearbetet ingår utöver ny bebyggelse att jobba med utveckling av grönområdet. Kommunen anser att grönområdet norr om kv Svanen ska bevaras och utvecklas.

Bebyggelsen bedöms inte alstra stora trafikmängder.

Synpunkter om handel

- Tänk på dom små handlarna, alla varor kan inte tas på bussen eller bäras till ett parkeringshus.
- Inga förbättringar, bara försämringar för handlare i centrum. Handeln behöver ses över så att centrum inte töms.
- Genom att koncentrera all handel till centrum kanske minskar handeln utanför stadskärnan.
- Ökad handel i stadskärnan kommer öka trafiken och det blir brist på parkeringar. Det vore bra med mer info om vilka e-handelsmöjligheter de fysiska butikerna har.
- Sluta bygga affärsgallerior. Shopping är den enda som har något egentligt historiskt värde för Luleå.
- Under de senaste 30 åren har centrum fått Kulturens hus, Gymnasibyn, Luleå Energi Arena och Clarion Hotel men alltför många tomma butikslokaler. Storheden har byggts ut kraftigt och lockar med fri parkering och låga priser. Näthandeln är en ny konkurrent. Handeln automatiseras och blir allt mer personalfattig. Det speciella med shoppinghandeln i centrum är det personliga mötet med kunden och kundens möte med varan. Det kan man utveckla med nya former av kundservice och upplevelser. En anledning för folk i alla åldrar att besöka centrum är att möta eller bara betrakta andra människor. Luleå centrum är vår viktigaste mötesplats.
- Stäng inte Smedjegatan helt för biltrafik, det är inte bra för handeln i Centrum.
- Luleå är ett nav i regionen för bland annat handel. Nu handlar folk ofta på Storheden eller internet istället.

Luleå kommuns kommentar:

Utvecklingsplan Centrum är vägledande och kommunicerar kommunens mål och visioner för Centrum. En av utvecklingsinriktningarna är att Centrum ska vara en mötesplats för alla, i vilket handeln har en viktig roll att spela. För att uppnå det ska kommunen, i samverkan, jobba med ett brett utbud, med en täthet i bebyggelsen och med att göra det lätt att nå Centrum.

Bilister kommer fortsatt att ha lätt att nå Centrum. Planförslaget har förtydligats med att det ska finnas goda möjligheter till parkering vid infarterna till Centrum.

Planförslaget har kompletterats bland annat genom att förtydliga de primära handelsstråken i Centrum, text och illustration återfinns i kapitlet Levande stadsliv. Utvecklingsplan Centrum har riktlinjer avseende aktiva bottenvåningar för att stödja handelsstråken, samt skapa trygga och attraktiva stråk och stadsrum.

För respektive butiks e-handelsmöjligheter hänvisas till deras egna webbsidor eller andra informationskanaler.

Vad som ska byggas, affärsgallerior eller butiker som vänder sig mot gata, styrs inte i Utvecklingsplan Centrum. Det prövas däremot i en efterföljande detaljplaneprocess.

Kundservice och upplevelser i butiken är viktiga och kan ge en konkurrensfördel mot exempelvis e-handeln. Detta styrs dock inte i utvecklingsplanen.

Utvecklingsplanen styr mot att det ska vara enkelt att nå Centrum för alla trafikslag. Smedjegatan kommer att prioriteras för busstrafik, bussresenärer och gående.

Det finns många olika sätt att handla – på plats, på nätet, i centrum eller på ett externhandelsområde till exempel. Alla sätt har sina fördelar. För Centrum är en av fördelarna att det finns många målpunkter och att det finns många olika funktioner och aktiviteter. Blandningen ger en ökad attraktivitet. Upplevelsen är en del av shoppingen i Centrum. Tillgänglighet, attraktiva stadsrum och aktiva bottenvåningar ska bidra till detta.

Övriga synpunkter

- Fler gästbåtplatser i norra hamn.

Luleå kommuns kommentar:

Vattenområdet i norra hamn är en viktig del i evenemangsstråket. I planförslagets rekommendationer för vattenområdet ingår bland annat en gästbrygga för fritidsbåtar.

- Är det inte svårt att stoppa upp wi-fi överallt? Kommer inte alla wi-fi-byggnader att ta plats från annat?

Luleå kommuns kommentar:

Nej, det är en teknisk installation som inte tar mycket plats och som anläggs i befintliga byggnader. Däremot har riktlinjen strukits bland annat pga att teknikutvecklingen går så fort.

- Jag tycker att hållbarhetsbedömningen är bra men ökad trafik och ökad resursanvändning är något som är förväntat.

Luleå kommuns kommentar:

Synpunkten noteras. Hållbarhetsbedömningen har gjorts om eftersom rubrikstrukturen har ändrats och förslaget har utvecklats.

- I UP saknas det sociala för barn och unga för att ungdomar ska få bra betyg i skolan. Finns överhuvudtaget inte så mycket planering för barn och unga.

Luleå kommuns kommentar:

Planförslaget har kompletterats för att beskriva förutsättningarna för barn och unga bättre, bland annat i kapitlet Start och uppväxt för alla. Även i den kommunövergripande översiktsplanen finns beskrivningar och riktlinjer avseende barn och unga, eftersom det är en fråga som inte berör bara Centrum.

- Satsa på små skolenheter, t ex öppna skolan på Svartöstan igen - som friskola om kommunen inte vill driva den själv. Stora enheter är passé och gynnar inte medborgarna.
- Bygg landets bästa skola för att fler familjer vill flytta till Luleå.

Luleå kommuns kommentar:

Hela skolans utveckling hanteras inte i Utvecklingsplan Centrum, endast den del som berör stadsdelen Centrum. I Utvecklingsplan Centrum finns riktlinjer avseende förskolor och skolor, utifrån att fler

skolor kommer att behövas när Centrum växer. Däremot styr inte Utvecklingsplanen hur stora skolenheterna ska vara.

Svartöstan ligger utanför Centrum och berörs inte i planförslaget.

- Politiker bör lyssna på medborgarna - inte bara försöka klamra sig fast vid makten på alla möjliga och omöjliga sätt.

Luleå kommuns kommentar:

Synpunkten noteras. Dialog, där man både får lyssna och komma med information eller synpunkter, ingår i många av kommunens processer, bland annat i den här utvecklingsplanen.

- Fler resurser på förebyggande aktiviteter med hänvisning till antalet sjukskrivningar orsakat av psykisk ohälsa samt stress genom gemensamma meditationsträffar och andra aktiviteter t ex mindre konserter, lättillgängliga idrottsaktiviteter utöver det hockey och fotboll.

Luleå kommuns kommentar:

Utvecklingsplanen tar tydligt ställning för Centrum som mötesplats för alla, vilket inkluderar ett brett och mångfacetterat kultur- och fritidsutbud under hela året. Det innebär att det ska finnas olika sorters mötesplatser och evenemang, som riktar sig till och kan passa olika människor.

- Satsa på E-hälsa, samarbeta med civilsamhället, tajta kontakter med föreningslivet och idrottsklubbarna för ett demokratiskt och tryggt Luleå. En kommunledning som genom samarbete satsar på en fungerande välfärd.

Luleå kommuns kommentar:

Synpunkterna noteras. Utvecklingsplan Centrum har riktlinjer för samverkan bland annat med polis, näringsliv och civilsamhälle.

Det pågår ett arbete på övergripande nivå där kommunen tittar på hur samverkan kan utvecklas med såväl civila samhället och föreningar som näringsliv i arbetet för ett socialt hållbart Luleå, bland annat vad gäller demokrati, trygghet och välfärd i stort.

- Akta vitsippsdungen i Seminarieträdgården när den föreslagna VA-ledningen byggs!

Luleå kommuns kommentar:

Synpunkten noteras och vidarebefordras till stadsbyggnadsförvaltningen.

Samtal under samrådstiden

Några intressentgrupper identifierades som särskilt viktiga att ha samtal med under samrådstiden för att fånga upp deras tankar kring planförslaget – ungdomar, boende i Centrum, företagare och kulturföreningar. För ungdomar togs kontakt med en gymnasielärare. För boende i Centrum, företagare och kulturföreningar bjöds representanter in via föreningar och andra kontakter. Planförslagets innehåll presenterades för respektive grupp. Därefter fördes ett samtal mellan de inbjudna och några frågor ställdes av närvarande tjänstepersoner för att leda samtalet framåt. De olika inspel och åsikter som redovisas nedan framfördes under samtalet men är inte representativa för hela gruppen.

Ungdomar

I samarbete med en lärare genomfördes ett arbete med utvecklingsplanen som en del av undervisningen i en gymnasieklass. Efter en presentation av planförslaget fick eleverna arbeta i grupper med olika delar av planförslaget. En tjänsteperson fanns med för att berätta om planförslaget, processen och för att kunna svara på frågor. Eleverna fick formulera synpunkter som sedan lämnades in via webbformulär i den ordinarie samrådsprocessen. Elevernas synpunkter finns alltså redovisade som synpunkter i samrådsredogörelsen.

Boende i Centrum

Vad är bra med att bo i Centrum?

Närhet. Kultur. Isbanan på vintern. En blandning. Liv och verksamhet. Slipper ta bilen. Vinterstad.

Södra hamnplan är ett dagställe, solen skiner. Trekanten är mer ett bra festställe.

Bra att det står att Gultzaudden ska vara kvar. Vore jättebra om man kunde driva något i Rådhuset! Det borde vara en seriös verksamhet, inte bara ungdomar som driver det. Vi har ju ljust dygnet runt. Musik, mat, teman. Skulle vara bra om ungdomarna hängde där också, på dagen. Om man gör evenemang där så kommer ungdomarna.

Apropå ungdomens hus, Navet, man måste ha pengar att driva det också.

Om man vill att ungdomarna ska stanna i Luleå, så måste man göra saker för att de ska stanna.

För 10-20 år sedan hade vi seglings-VM. Skulle man inte kunna ha någonting motsvarande? Så att även vuxna kan vara ute, inte bara ungdomar.

Sommarstad och vinterstad. Storgatan är en offentlig plats, tycker att uteserveringarna brer ut sig för mycket. Där måste man betala för att sitta. Förr om åren hade vi lite lekplatser, bland annat i stadsparken på vintern. Stadsparken ska vara en evenemangspark. Vill ha en stadspark värd namnet, gärna i Röda havet. En park med mycket växtlighet, många fria ytor för evenemang, storleken – den måste vara stor nog.

Hermelinsparken är jättefin, där borde man vara mer.

Kanske kan vi lägga Luleås fotbollsarena i Röda havet/stadsparken också?

Naturum borde finnas i södra hamn.

Saluhall vore trevligt. Det är viktigt att det ser fint ut. Vore fint när kryssningsbåtarna kommer.

Jätte viktigt att skapa aktiviteter för att få barnen in till stan. (Det var bättre förr.)

I sthlm köpte man in teaterföreställningar som barnen fick se gratis. Det finns i Luleå också! Både sommar och vinter. Saknar isfiguren! Och draken på Gültzauudden!

Vad tänker ni kring trafik och kollektivtrafik i Centrum?

När man bor i stan tar man inte bussen. Man åker till hockeyn. Och till Sunderbyn. Nära till busshållplats. Så lite bilar som möjligt i city. Luleå är inte större än att man kan gå, man måste inte parkera vid södra hamnplan om Teknikens hus hamnar där. Det finns ju parkeringshus överallt. Det var jättebra när Smedjegatan var stängd.

Vi har fortfarande småstadsmentalitet i Luleå. Vi vill parkera utanför dörren. Det är därför lulebor åker till Storheden. Så gör man ju inte i Umeå. Det blir kanske ramaskri om vi stänger Smedjegatan, men någonstans måste man ju börja. Så är det.

Folk kör väldigt fort. De kör på gågatan. Folk kör på gång- och cykelvägar. På kvällarna är det barn som går till norrbottensteatern, och så kommer bilarna och kör på gångvägen. Bra förslag med bussar på Smedjegatan.

Hur ser ni på att det skulle kunna bli 4000 nya bostäder i Centrum?

Fågeln känns helt malplacerad. Så känner vi på Varvet. Här har man tänkt man bygga på vatten. Finns en gammal bensinstation som är nedgrävd där. Där borde man från kommunens sida säkerställa att man inte borde bygga där.

Håller inte med. Stan måste få växa på vatten, det finns vatten även utanför det. Vi på Tutti Frutti bor ju också på vatten.

Bensinstationerna (Rådstugatan/Sandviksgatan) känns ju verkligen malplacerade.

Man skulle kunna bygga två våningar till på gröna huset.

Tycker att de här områdena som ni pekar ut är väl valda. Järnvägsområdet tex är ju helt dött.

Hur fungerar Centrum som stadsdel, saknas det något som finns i de andra stadsdelarna? Och hur tänker ni kring att Centrum är en mötesplats för alla?

Om man ska ha roligt åker man in till stan från alla möjliga håll. Det är tätt. Det är i centrum man vill vara. Det funkade jättebra som mötesplats.

Jättebra om det kommer till nya boenden. Det som är trist är om det blir tomma lokaler, om all handel försvinner till Storheden.

Det finns få livsmedelsaffärer. Coop Willys ICA. Det kommer väl en vid Varvet?

Tror ändå att Luleå är en sommarstad, vi har ju bara tre månader sommar.

Hade varit kul om vi skulle slippa ta hit internationella matmarknaden. Om vi kunde göra egna marknader och pengarna skulle stanna här. Finns eritreansk restaurang. Kan vara andra aktiviteter som man kan ta hit.

Tycker det är viktigt att få aktiviteter till stan. Sommargatan var kanonbra trots allt mothugg den fick.

Uteserveringarna tar för mycket plats.

På köpmantorget har det gjorts försök, även om det inte är i min smak.

Folk ska lära sig att cykla. Man får passa sig. Speciellt om man går med barn eller hund. Gillar uteserveringar med liv och rörelse men det måste finnas andra aktiviteter också. Vi vill att det ska vara en cykelstad och att man ska kunna ta sig runt med cykel.

Behöver finnas bättre genomfartsled för cyklar.

I Umeå har man tagit en del av gatan och märkt att här cyklar man. Det tror jag är jättebra. Man måste kunna få strosa på gågatorna utan att vara rädd för cyklister.

Föreningar bidrar ofta till att det blir verksamhet i stadsdelarna. De behöver plats att vara på. Sommartid kan man låna stadsparken. Vinter är svårare, då blir det himla dyrt att hyra lokal. Kommunen behöver skapa möjligheter för det. Vi är rädda att Ebeneser inte ska finnas kvar.

Utsmyckning av stan. Kristina Nilsson har sagt om ljusfestival att det är jättebra, att kommunen kan visa sånt. Sven Köhler sa, i samband med stålverk 80 kraschen när alla skulle dra ner på pengar, alla utom parken: - Ni ska göra trevligt i stan så att folk inte blir så deppade.

Kulturföreningar

Bussen är fantastisk att ta!

Centrum är en samlingspunkt inte bara för Luleå, utan hela Norrbotten.

Vore roligt om vi som föreningar kunde vara mer delaktiga i det som händer.

Det jag saknar i stan som många städer i samma storlek har är någonstans att gå och äta efter att man har varit på krogen. Finns bara Max. Till och med Circle K har börjat ha stängt. Kanske det kunde finnas en food truck som serverar? Om man ansöker så tycker de att det inte passar i stadsbilden.

Titta på matfestivalen hur mycket folk den drar! För att det händer något roligt och annorlunda. Vi har ju massor av olika restauranger med olika matkulturer i Luleå. Man slår ut näringsidkare i Luleå med matcirkusen.

Man bör gynna lokal företagsamhet. Det är svårt för handeln att överleva i Centrum.

Vars någonstans annars planerar man att lägga soptippen inne i stan och handeln utanför stan?

Jag vill tro att det kommer att ske en förändring med yngre generationen, att de handlar mer lokalt.

Jag bor vid Kuststad. Jämför med Malmö, där det finns badbryggor. Det borde det finnas här också! De skyller på att det är farligt med båtarna, men det är ändå farligare att tjuvbada. Dessutom är det diskriminerande, eftersom det bara är killarna som vågar bada. Det går om man vill att anordna en bad- och solbrygga nedanför Tutti Frutti.

Det är livsfarligt i norra hamn också där de hoppar från pumphuset.

Det händer inget på Gultzaudden under vintern.

Stadsparken, där är det omgjort så att man sitter och lutar för att marken sluttar. Jag fick ryggsrott när jag satt och lyssnade på en konsert häromsistens. Önskar att man skulle plana ut det.

Önskar en checklista för arrangemang ute i Centrum. En guide eller lots för den som vill arrangera. Att man behöver ha tillstånd av polisen tex.

På Ebeneser har vi arrangörsutbildning.

Många föreningar vet inte heller hur man ska söka bidrag och vilka krav som ska fyllas.

Om det blir fler invånare i Centrum, är det bra eller dåligt för er?

Arrangemang, typ Hamnkalaset, kan bli fler ljudkrockar. Att folk tycker att man stör.

Folk som flyttar till stan borde ha tolerans för att det finns störningar i stan.

Vid södra hamn är jättefint, det är ett jättebra ställe för arrangemang. Det är ett ställe som fungerar väldigt bra. Förra sommaren fanns det verkligen puls där.

Vi kan inte arrangera mer än vad vi gör. Vi mår inte med mer. Men om det fanns scener som var kostnadsfria, för mindre akter, så skulle det funka bra. Elen kanske finns där. Vi skulle kunna arrangera mindre lokala akter under sommarhalvåret.

Kanske scenen vid Norrbottensteatern, amfiateatern, tex.

Vilka kostnader har vi för att arrangera? Vi har ju inga ekonomiska muskler. Därför har ju Ebeneser varit så fantastiskt.

Spelar det någon roll om det är vardag eller helg när man ska ha ett arrangemang?

Bra fråga. För låg kostnad går det bra mitt i veckan. Har vi högre kostnad så måste det vara helg för att det ska gå ihop. Jämför med Orsa - Orsayran. Varje onsdag under sommaren. Några fasta scener, och gathörn, folk spelar tillsammans. En vanlig vardagkväll och folk åker verkligen dit.

Måste det vara precis i innerstan? Utvecklingsområdena – går det?

Bygger man torg så borde man tänka scen också, vi vill tro att det ska gå.

När jag bodde i Shanghai rörde jag mig i kvarteret. Det gör jag i Luleå också. Jag tror att det finns en möjlighet att det funkar i framtiden.

På Kuststad kostar en parkering 1500. Jag sade till dem (grannarna) att ni kan ju ta bussen, ni behöver ju inte ha en parkering.

Om ni gör det nog bra med cykel och gångvägar, så kan det funka även i utvecklingsområdena. Då kan centrum verkligen växa. I en levande stad tar man sig fram på ett roligare sätt. Det här ser roligare ut!

Och att det finns en möjlighet att flytta in, där det inte har funnits bostäder.

När ni bygger torg – se till att det finns el och vatten. Om någon ska sälja mat.

Det blåser rakt igenom stan.

Tänk om vi kunde ha haft körsbärsträd, eller något annat vackert som skulle finnas längs ett promenadstråk.

Uppmuntra till stadsodling!

Små scener är en bra idé! Att det finns en möjlighet att fortsätta att jobba ideellt.

Företagare

Wi-fi saknas på Köpmantorget.

I Samrådsförslaget står att man ska ha verksamhetslokaler i bottenvåningen – det borde stå bör. Svårt med lokaler när handeln förändras.

Köpmantorget – gör om, gör rätt. Nu finns det inget grönt där. Vi saknar en tydlig möteplats/ett torg i Centrum.

Det måste finnas något att göra i Centrum, så att folk vill komma till Centrum.

Vad lockar mig att åka buss istället för att åka bil? Vad gör att jag väljer att lämna bilen hemma? Det måste vara lätt, smidigt och billigt.

Många kommer att åka buss när det är billigt. Många är bilburna. Ser enorma utmaningar med att stänga Smedjegatan. Tänker inte bara på handel utan också genomfartstrafik. Har man tittat på alternativ?

Dilemmat i Luleå är att vi har en halvö.

Handeln är beroende av femkanten.

Här har vi ju svinmycket att göra innan vi börjar stänga ner delar. Vi behöver ju göra områden och stråk trevligare innan vi börjar strypa trafiken.

Vi har ju också kopplingen till skärgården via södra hamnplan. Tänk på det.

Det står att flerfamiljshus ska ha full källsortering inom fastigheten. Det går inte. Flera gamla hus klarar det inte.

För de som ska besöka vår skärgård så blir det ett problem. Över 1000 öar intressant för både turister och lulebor. Ska de åka buss?

Bilar och trafik är en otroligt viktig fråga för hela stan.

Båt från campingen in till stan! Vi tar norrmännen den vägen.

Ekonomisk hållbarhet är tunt beskriven i det här dokumentet. Vi har en horisont på 20 år. Hänvisar till förvaltningarnas verksamhetsplaner. Skulle vilja se de ekonomiska konsekvenserna. Belys hur ni har hanterat det.

Förut fanns det 8 st små matbutiker. Nu finns färre och större. Har räknat på vad trekanten genererar i pengar. Varje parkeringsplats är värd jättemycket i intäkter för handlarna.

Många vill inte ens parkera i parkeringshus.

Trafik kommer vi alltid att ha i en stad. För att ha ett levande centrum måste vi ha trafik.

Hur ser ni på att det skulle kunna bli 4000 nya bostäder i Centrum?

Parkeringsproblematik, för att få den ekonomiska hållbarheten. Kan inte gräva ner hur mycket som helst. I Umeå har de ett kommunalt bolag. Samnyttjande av parkeringar. De har kontroll över hela parkeringsbeståndet. Att p-platser byggs samordnat. Blir både bättre ekonomiskt och ekologiskt.

Befintliga fastigheter. BRF är en utmaning. Att driva. Men att bygga är för jobbigt. I Luleå är det många äldre som äger fastigheter. Tant Agda kommer inte att bygga 4-våningshus. Många utvecklar inte sina fastigheter.

Då får vi andra fastighetsägare som vill satsa göra det istället.

Gods och varor. Samordnandet av avfall, skriver ni om det? Samnyttjande av transporter, skulle det vara möjligt?

Gör man det här på ett riktigt bra sätt så kommer det att göra tillgängligheten för Luleå mycket mer attraktiv än idag. Vi måste göra det enkelt för människor att ta sig in till stan.

Planförslaget beskriver Centrum som en mötesplats med levande stadsliv, hur tänker ni kring de frågorna?

Vi går mot kvällsekonomin. Vi jobbar för fler upplevelser i Centrum, trygghet säkerhet, belysning. Att jag ska känna mig trygg när jag går hem från puben.

Just när det gäller mötesplatser – gräv där vi står! Förbättra det vi har. Tex Köpmantorget. Nu ska ni göra stadsparken till 2021. Tusan att orangeriet inte blir av! Det måste komma något som lockar!

Barn, det kom en tjej som går i 6:an som skulle åka till Storheden för att kolla på roliga butiker. Med kompisar. Då har vi missat riktigt mycket.

Känner inte igen det med mina tonåringar, så det gäller nog inte alla.

Får man önska så skulle vi flytta på blindstråket (det taktila stråket med plattor på Storgatan) så att man kan bygga ut större uteserveringar.

På det stora hela är det bra att det kommer något som man kan hålla sig i (syftar på UP Centrum). Önskar mig en tidplan till. Det hänger ihop och jag skulle vilja att det beskrivs.

Skulle vilja att man beskriver att innan vi stänger den här gatan så måste vi göra den här åtgärden först. Vad behövs för de olika delarna? Vad händer om vi gör det här?

Sedan jag flyttade hit 1980 så är det här en mycket, mycket trevligare stad med trevliga restauranger och cafeer.

Vad vill vi att det ska rymmas i stadskärnan? Det måste beskrivs.

Tänk om vi skulle ha en liten badstrand.

Tänk vilken hype i somras vid södra hamn! Folk badade och det var aktiviteter.

Internationella fartyg som man kan locka hit.

Vi är jätteglada att ni gör det här jobbet. Det är ingen enkel uppgift.

Jag har en dröm och det är Gultzaudden. Här har vi gångavstånd.

Man kanske ska prioritera besökande före boende.

Samtal med Länsstyrelsen

Kommunen har haft ett flertal möten efter samrådet med Länsstyrelsen, under våren 2019. Under samtalen har Länsstyrelsen utvecklat de synpunkter de lämnat i sitt yttrande på planen. Samtalen har alltså rört sig kring de frågor som beskrivs i yttrandet.

Länsstyrelsen menar att utvecklingsplanens genomförande medför stora förändringar i Centrum och att utvecklingsplanen behöver beskriva detta mer med bland annat illustrationer och kartor för att medborgarna ska förstå förslaget. Länsstyrelsen efterfrågar mer information om de tre utvecklingsområdena – vilken struktur och karaktär ska dessa områden ha? Utvecklingsområdena spelar också stor roll för hanteringen av dagvatten.

Länsstyrelsen efterfrågar mer information kring bostäder i Centrum, exempelvis upplåtelseformer, men också om hur bostäder för socioekonomiskt svaga grupper ska tillgodoses.

Vidare efterfrågar Länsstyrelsen mer information om grönstruktur och hur förtätningen påverkar.

Länsstyrelsen föreslår att kommunen bör lyfta Centrums värden med bland annat kartor och bilder där man beskriver vad som ska bevaras.

Bergnäbron är viktig och kommunen bör beskriva vilken funktion Bergnäbron ska ha i framtiden.

Länsstyrelsen ifrågasätter den planerade befolkningsökningen i Centrum och menar att bostäder kan uppföras på annan plats i kommunen.

Länsstyrelsen anser också att kommunen behöver sätta sig in mer i frågan om översvämning.

Länsstyrelsen anser att kommunen måste ta höjd för en ökad trafikmängd.



LULEÅ KOMMUN