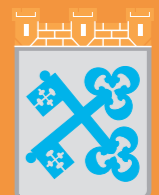


Förstudie om utveckling av Trekanten

Luleå kommun

SBF2020/828

Slutrapport 2020-12-23



LULEÅ KOMMUN

Projektområdet

Projektområdet omfattas av
Trekanten, med omkringliggande gator, i
Luleå Centrum.

Detta dokument har tagits fram av
Stadsbyggnadsförvaltningen på Luleå Kommun

Slutrapport färdigställd 2020-12-23

Dokumentet printas i A3



Bild ovan visar förstudieområdets läge i Luleå Centrum.

Förstudien är framtagen av:	Anneli Jonsson	Projektansvarig, Plan, Stadsbyggnadsförvaltningen
	Karin Geijer	Planarkitekt, Plan, Stadsbyggnadsförvaltningen
	Johan Eriksson-Buhr	Stadsarkitekt, Miljö & Bygg, Stadsbyggnadsförvaltningen
	Mia Persson	Strateg Samhällsutveckling, Kommunstaben
	Viktor Wäppling	Landskapsarkitekt, Landskap & Trafik, Stadsbyggnadsförvaltningen
	Anna Karlsson	Mark- & Exploateringsingenjör, Exploatering, Stadsbyggnadsförvaltningen
	Joakim Sundén	Trafikingenjör, Landskap & Trafik, Stadsbyggnadsförvaltningen
	Ann Storvall	Trafikingenjör, Landskap & Trafik, Stadsbyggnadsförvaltningen
	Ulrika Larsson	Strateg, Vatten och avlopp, Stadsbyggnadsförvaltningen

Även styrgrupp samt andra kommunala tjänstepersoner har varit delaktiga i framtagandet av förstudien.
Dialog med Luleå Energi, Länstrafiken, Luleå lokaltrafik samt Räddningstjänsten har genomförts.



Sammanfattning

Bakgrund och vision

Luleå Energi behöver en ny plats för fördelningsstation i Centrum, i närheten av nuvarande läge i kvarteret Strutsen. Syftet med en ny fördelningsstation är att långsiktigt säkra elförsörjningen för Luleå centrum. Kommunen har tidigare pekat ut kvarteret Bävern som lämplig ny plats för fördelningsstation.

Möjlig etablering av fördelningsstation och utveckla platsen till torg?

Förstudien samlade bedömning är att det är möjligt att anlägga Luleå Energis fördelningsstation på platsen och samtidigt utveckla platsen till en publik plats, ett torg. De flesta av de målbilder som specificerats i "Målbild för Norra hamn och Trekanten" samt i "Förstudie för Bävern och Norra hamn" kan uppnås.

Utmaningar och möjligheter

Trekanten har goda möjligheter till att kunna utformas till en torgplats för aktiviteter året om med plats för salutorg och scen. För att få till detta krävs en förändrad trafiksituation där Namnlösa gatan avvecklas och trafiken istället leds via Skeppsbrogatan och Smedjegatan. Det krävs även att befintliga parkeringsplatser omlokaliseras, till exempel i ett underjordiskt parkeringsgarage på samma plats.

Skeppsbrogatan och Smedjegatan måste byggas om med nya sektioner och anpassade korsningspunkter. In- och utfart till ett underjordiskt parkeringsgarage anses möjligt att förlägga ifrån cirkulationsplatsen i linje med nuvarande sträckning av Namnlösa gatan. En ombyggnation där cirkulationsplatsen minskas i diameter möjliggör att mer torgplats kan tillskapas. För att avveckling av Namnlösa gatan och omvandling ska vara möjlig måste det möjliggöras för att busshållplatsen på Smedjegatan byggs ut och att Smedjegatan enbart upplåts för busstrafik och gående, vilket också är föreslaget i "Utvecklingsplan för Centrum, samrådshandling". Som en konsekvens av denna nya trafiklösning måste befintlig pumpstation flyttas till ny plats inom förstudieområdet.

Förflyttningen av trafiken och underjordiskt parkeringsgarage möjliggör att Trekantens nya torg kan sträcka sig över Namnlösa gatan ner mot vattnet. Torgplatsen kan med god gestaltning av torgytan och hantering av trafiken upplevas som en sammanhållen plats mellan Kulturens hus och vattnet. Barriärverkan av trafiken kommer inte helt att kunna minimeras, men bör kunna hanteras på ett tillfredställande sätt för att uppnå denna upplevelse.

För att stärka torgets funktion bedöms tillskott av bebyggelse som möjligt. Bebyggelse kan med fördel placeras längs med Skeppsbrogatan samt ner mot kajkanten. En byggrätt bör också omfatta infarten till det underjordiska parkeringsgaraget. Bebyggelse upp mot Skeppsbrogatan och torgets södra/östra del bedöms möjligt att uppföra i en till tre våningar.

Bebyggelse närmare kajkanten och torgets norra/västra del är möjligt i en våning (och eventuell suterrängvåning). Bebyggelsen kan nyttjas för att skapa fina vistelseytor i skyddade lägen och till att förstärka rumsligheten på platsen. Funktioner som skulle kunna stärka torgfunktionen är bland annat café, restaurang, kiosk, väderskyddade cykelparkeringar, övrig service. Pumpstation samt fördelningsstation kan integreras i tillkommande byggnader för kommersiell/ kommunal service. All tillkommande bebyggelse ska genom sin gestaltning skapa mervärden till torget.

Genomförande och finansiering

Det finns olika scenarion avseende hur ägande av tillkommande bebyggelse och underjordiskt parkeringsgarage ska fördelas. Avvägningar mellan det mest fördelaktiga alternativet måste studeras mer ingående beroende på hur stor andel skattemedel kommunen kan/vill investera. Att sälja tillkommande byggrätt samt eventuellt även underjordiskt parkeringsgarage till privata aktörer innebär störst intäktsmöjlighet för omvandlingen.

Vidare arbete föreslås hanteras genom detaljplaneläggning för hela omvandlingsområdet, där den allmänna platsen (torget och kajkanten), den tillkommande bebyggelsen, underjordiskt garage, omkringliggande gator samt pumpstation och fördelningsstation hanteras i en samlad helhet. Här krävs förprojektering och samordning mellan alla involverade parter.

Markanvisningstävling alternativt jämförelseförfarande vid tilldelning/försäljning av kvartersmarken bedöms som lämplig metod för att få till en god helhetslösning.

Samlad bedömning

Det finns flertalet hinder och risker att överbrygga och hantera i ett omvandlingsprojekt av denna komplexitet. Förstudien har övergripande identifierat dessa och landar i bedömningen att målbilden med en torgplats och placering av fördelningsstation på Trekanten är möjlig. Projektet bedöms ha möjligheter att omvandla denna plats i Luleå centrum till den torgplats som kommunen efterfrågat i tidigare målbilder, i ett av Luleås mest attraktiva lägen.

Innehållsförteckning

1. Inledning	5
2. Styrande dokument och mål för platsen	8
3. Nuläge - Platsen idag	12
4. Utmaningar och möjligheter	15
5. Hinder och risker	27
6. Framgångsfaktorer	28
7. Fortsatt arbete	29
8. Samlad bedömning	31



Läsanvisning

1. Inledning

Här beskrivs förstudiens bakgrund, målgrupp och syfte för att utreda möjligheten att etablera Luleå Energis fördelningsstation och samtidigt utveckla Trekanten till allmän plats. Avsnittet beskriver även förstudiens arbetsmetod.

2. Styrande dokument och mål för platsen

Här beskrivs förstudiens förhållande till kommunala strategiska dokument och översiktsplaner.

3. Nuläge - Platsen idag

I nulägesanalys beskrivs platsens förutsättningar utifrån fokusområden: Trafik och kollektivtrafik, parkering, allmän plats och bebyggelse, samt ägande, finansiering och ekonomi.

4. Utmaningar och möjligheter

I detta kapitel ges en översiktlig bild som definierar vilka utmaningar och möjligheter som finns avseende till tidigare redovisade fokusområden.

5. Hinder och risker

I detta kapitel presenteras de identifierade och övergripande hinder och risker för ett genomförande.

6. Framgångsfaktorer

Här beskrivs de aspekter som är identifierade som kan mildra hindren och riskerna i föregående kapitel.

7. Fortsatt arbete

Genomförandeplan utgör grunden för eventuellt fortsatt arbete och tydliggör hur fysiska aspekter och genomförandefrågor bedöms kunna hanteras och samordnas.

8. Samlad bedömning

Den samlade bedömningen sammanväger de undersökta aspekterna av platsens förutsättningar och konsekvenser för ett genomförande av projektet.



1.1 Bakgrund till uppdraget

Luleå Energi behöver en ny plats för fördelningsstation i Centrum, i närheten av nuvarande läge i kvarteret Strutsen. Syftet med en ny fördelningsstation är att långsiktigt säkra elförsörjningen för Luleå centrum. Kommunen har tidigare pekat ut kvarteret Bävern som lämplig ny plats för fördelningsstation. Luleå Energi har låtit ta fram en idéskiss som visar ny bebyggelse på Trekanten med bland annat fördelningsstation, allmän parkering och lokaler, kombinerat med en omdragning av fordonstrafiken från Namnlösa gatan till Skeppsbrogatan som lämnar utrymme för en allmän plats vid vattnet.

Det har funnits olika idéer om hur Trekanten ska utvecklas genom åren, nu aktualiseras det av Luleå Energi och deras behov av att omlokalisera sin fördelningsstation. Att hitta en effektiv och redundant lösning för elförsörjningen i Centrum är ett allmänt intresse och att möjliggöra för ett utökat elanvändande vilket har pekats ut som en del i klimatomställningen, där ett exempel kan vara laddinfrastruktur för mindre och större fordon.

Kommunstyrelsen beslutar 2020-09-14 § 184 att ge kommundirektören i uppdrag att upprätta en förstudie med syfte att utreda möjligheten att förlägga en fördelningsstation på Trekanten och samtidigt utveckla platsen som allmän mötesplats.

1.2 Dokumentets syfte

För att kunna avgöra Luleå Energis idéskiss, eller några delar ur det konceptet, är en bra lösning för Centrum och för Luleå genomförs denna förstudie.

Förstudien syftar till att klargöra möjligheterna att förlägga Luleå Energis fördelningsstation på Trekanten och samtidigt utveckla platsen som allmän mötesplats i enlighet med tidigare beslutad målbild (Målbild för Norra hamn och trekanten, 2015-09-07).

Det är fortfarande möjligt att förlägga fördelningsstationen på kvarteret Bävern. Förstudien syftar därmed likaså till att utgöra en del i underlaget för beslut om fördelningsstationen ska förläggas på Bävern eller på Trekanten.

1.3 Målgrupp

Dokumentet vänder sig till beslutsfattare på Luleå kommun och de som skall arbeta vidare med samordning av utvecklingsfrågor.

1.4 Avgränsning och innehåll

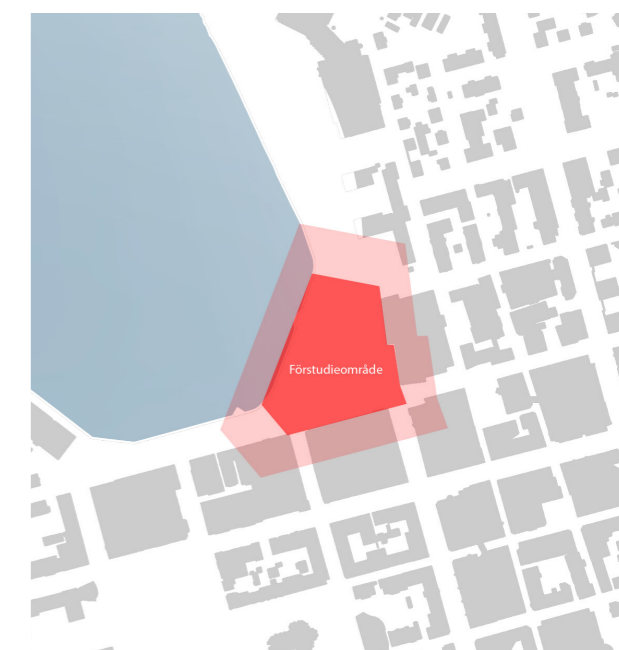
Följande aspekter ingår i förstudien:

- Allmän plats
- Trafik
- Kollektivtrafik
- Bebyggelse
- Parkeringar
- Finansiering/Ekonomi/Ägande

1.5 Metod

Förstudien har arbetats fram av projektgrupp bestående av tjänstepersoner från Stadsbyggnadsförvaltningen (SBF) och samhällsutvecklingsenheten (SUTE).

Dialog har förts med Luleå Energi, Luleå lokaltrafik, Länstrafiken samt Räddningstjänsten under arbetets gång. Styrgrupp bestående av ledning ifrån Stadsbyggnadsförvaltningen och Kommunstaben har funnits med i arbetet.



Förstudieområdets läge i Luleå Centrum.



Luleå Energis inlämnade idéskiss till byggdialogen (2020).

1.6 Behov

Fördelningsstation, Luleå Energi

Luleå Energi har ett behov av en ny fördelningsstation. Syfte är att säkra den långsiktiga elförsörjningen för Luleå Centrum. Livslängden för nuvarande station har passerat. En fördelningsstation i Luleå centrum är den centrala mottagningspunkten av el med hög spänning som sedan fördelar ut el till flera mindre punkter på lägre spänningsnivå.

Den nya stationen ska innehålla dubbeltransformator med två inmatningar för att kunna öka driftssäkerheten. Detta innebär att fördelningsstationen behöver vara större än nuvarande och ryms därför inte inom nuvarande plats.

Luleå energi efterfrågar även en mer fristående placering där anläggningen inte är placerad bland bostäder. Placeringen av den nya fördelningsstationen är teknisk möjliga att uppföra inom den redovisade blåa cirkeln.

Fördelningsstationen är en anläggning som kräver en byggrätt om 400 kvadratmeter (bruttoarea). Denna byggrätt kan spridas ut på flera våningsplan och den yta som anläggningen kommer att behöva på markplan (byggnadsarea) är beroende på hur anläggningen fördelas i höjd. Helst ser Luleå Energi att fördelningsstationen kan uppföras i ett plan, men detta är öppet för vidare dialog. Delar av anläggningen kan förläggas under marknivå.

Tillgång till anläggningen för byte av och underhåll av komponenter behöver kunna ske från egna ingångar. Behovet finns också att kunna komma fram till ingångar med stora och tyngre fordon, vilket ställer krav på ytorna utanför.

Ny fördelningsstation behöver vara uppförd och i drift inom tidsperioden 2025–2027.

Allmän plats, Luleå kommun

Luleå kommun har en antagen "Målbild för Norra Hamn" som inkluderar Trekanten. Den allmänna platsens behov kopplat till behoven tydliggörs löpande i förstudierapportens tredje och fjärde kapitel.

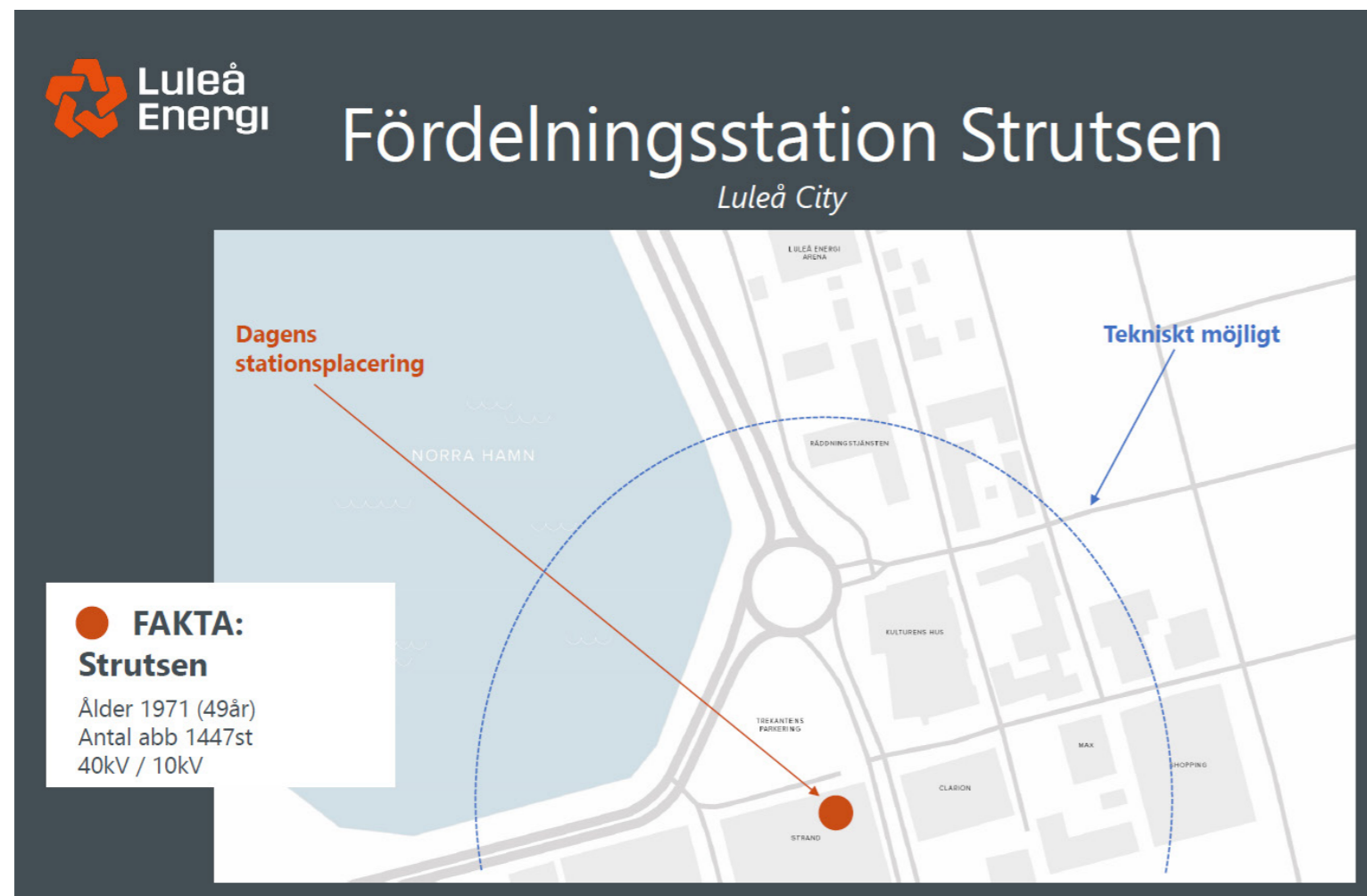
Antagen Målbild för Norra Hamn och Trekanten (antagen 2015) har uttryckt att Trekanten ska utvecklas till ett nytt torg. Förstudien tar därmed fasta på de mål som utarbetats i målbilden (läs mer om målen under rubrik 2.3).

Tidsperspektivet i den antagna målbilden var att mindre åtgärder skulle kunna göras genast medan den stora förändringen tidigast kunde starta 2017 och sedan pågå under en tioårsperiod. Inga åtgärder har realiserats i den fysiska strukturen och gestaltningen av Trekanten för att uppnå målbilden ännu, varvid det önskade tidsperspektivet för ett genomförande redan skjutits fram några år.

Pumpstation, Luleå kommun

Inom förstudieområdet finns en befintlig pumpstation i korsningen Skeppsbrogatan - Smedjegatan i direkt anslutning till Trekantens parkeringsplats.

Kommunens pumpstation är av äldre snitt och är i behov av att ersättas med en ny inom de närmast kommande åren.



Bilden visar inom vilken radie en ny fördelningsstation är tekniskt möjligt (Luleå Energi, 2020).



1.7 Beroenden till andra projekt

Nedan beskrivna projekt kan vara beroende av parkeringslösning på kvarteret Bävern.

1. Del av Bävern 1

Pågående detaljplanearbete med syfte att pröva förutsättningarna för bostäder och centrumverksamhet (kontor, hotell, nöje, kultur och/eller mindre ytor för handel m.m.) samt parkering inom del av av Bävern 1. Förstudierapport avseende Bävern och Trekanten (samma underlag som denna förstudie likaså baseras på) ska användas som underlag i planarbetet. Allmän platsmark inom detaljplaneområdet avses som en del i det större sammanhanget och dess beröringspunkter med eventuell omvandling av Trekanten till allmän platsmark är tydliga. Kvarteret Bävern är utpekad plats för uppförande av parkeringsgarage där friköp från kvarteret Hunden ska lösas.

Bävern är utpekad som lämplig plats för ny fördelningsstation för Luleå Energi.

2. Katten 6

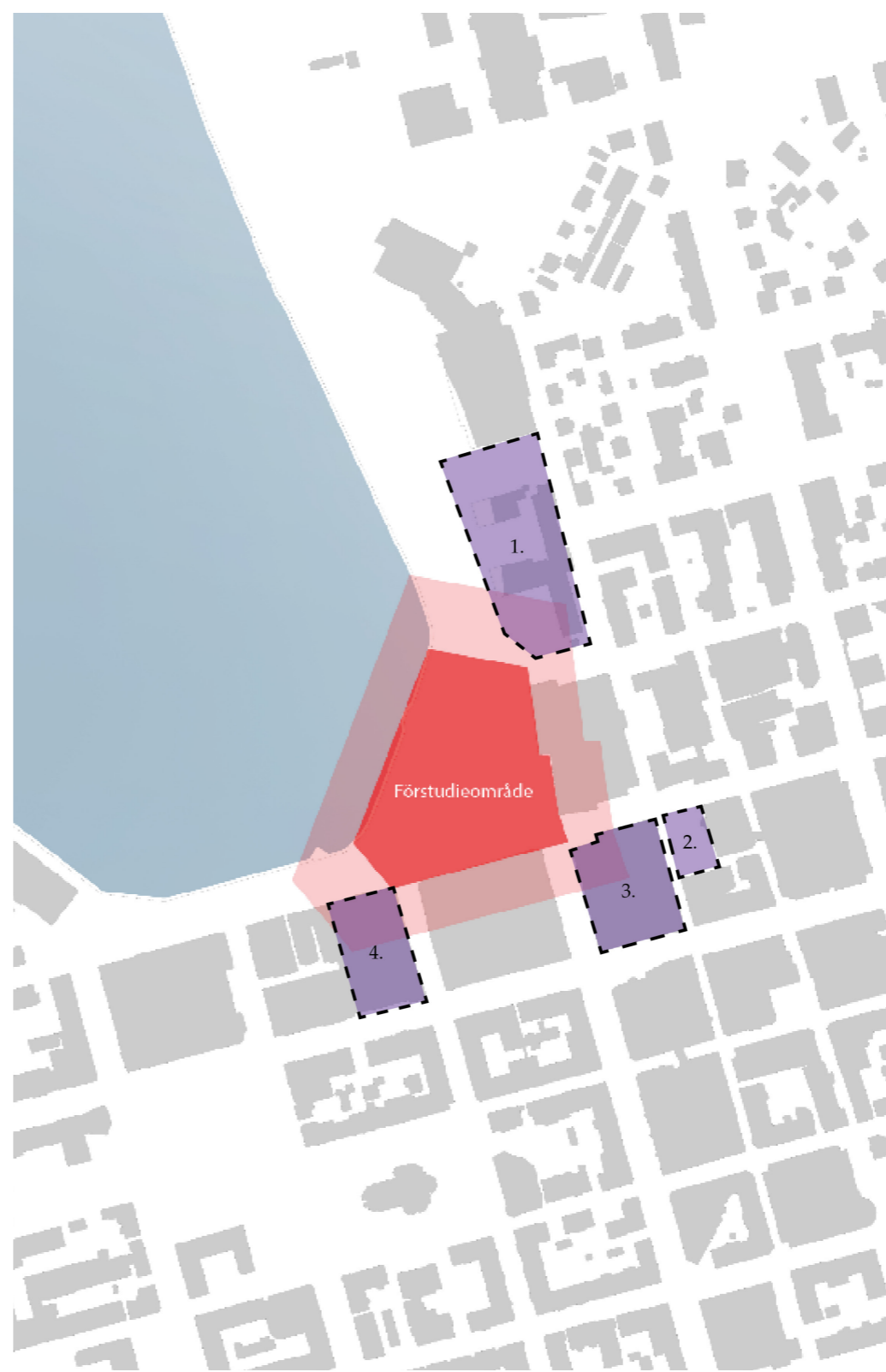
Fastigheten Katten 6 har under åren varit aktuell för byggnation och detaljplanearbeten har påbörjats men lagts på is. Fastigheten är därmed fortfarande obebyggd. Parkering är en av de aspekterna som påverkat att fastigheten inte ansetts kunna bebyggas på lämpligt sätt. I och med att fastigheten är liten antas parkering delvis eller helt behöva lösas genom friköp. Vilket det inte finns möjlighet för i dagsläget då det inte finns parkeringsplatser att erbjuda.

3. Hunden

Enligt kommunstyrelsebeslut har avtal tecknats med fastighetsägare till kvarteret Hunden om friköp av 86 parkeringsplatser för handel i ett framtida parkeringsgarage på fastigheten Bävern 1. Fastighetsägaren har betalat kommunen 5,3 miljoner kronor som ska disponeras när parkeringsgaraget uppförs.

4. Tjädern 17

Pågående planuppdrag om ny byggnad för bostäder, kontor och handel. På fastigheten Tjädern 17 finns idag cirka 180 parkeringsplatser för besökande och anställda. Nytt förslag innebär cirka 80 platser för boende och anställda. Parkeringsbehovet avseende handel och kontor avses hanteras genom omfördelning av platser till parkeringshuset Smedjan.



Bilden visar var projekt med beroende till Trekanten är lokaliserade.

2. Styrande dokument och mål

2.1 ÖP

I den gällande översiktsplanen från 2013 beskrivs vikten av att Luleå centrum är attraktivt att besöka och vistas i för Luleåbor, besökare och turister. Det ger förutsättningar för utveckling och tillväxt. Likaså är stadens offentliga rum ett uttryck för en demokrati där alla kan göra sig hörda men också lyssna på andra. Det erbjuder möjligheter till kontakt, möten och samtal mellan olika grupper av människor.

Centrum ska vara mer upplevelserik och anpassad för att människor enkelt ska kunna ta sig fram till fots eller på cykel. Det ska tas särskild hänsyn till ungas närvaro i staden.

Som en del i arbetet för att skapa ett attraktivt centrum ska kommunen utveckla och förstärka ett evenemangsstråk från centrum/Gültzaudden till Skutviken. Trekanten har en strategisk plats i det stråket.

Trekanten/Norra hamn-området ska utvecklas, exempelvis med ett torg eller en kombination av park och torg samt som en evenemangsplats kopplad till evenemangsstråket.

Smedjegatan ska byggas om från Kulturens Hus-rondellen till Hamnleden för att bli en viktig nordsydlig förbindelse. Kollektivtrafikens behov längs Smedjegatan ska prioriteras framför biltrafikens behov. Busshållplatsen på Smedjegatan ska förlängas och kompletteras med omstigning mellan länstrafik, skärgårdstrafik och lokaltrafik.

Det pågår ett arbete med att ta fram en ny översiktsplan - Översiktsplan 2020. Den pekar ut samma huvuddrag som översiktsplanen från 2013, men är mindre konkret vad avser Trekanten. Evenemangsstråket ska utvecklas och förstärkas. Hållplatsen på Smedjegatan ska förlängas från Kulturens Hus-rondellen till Södra Hamnleden för att klara ökade rese- och omstigningsbehov.

ÖP 2020 pekar också på att i Centrum är det människor till fots som prioriteras.

2.2 UPCentrum (under framtagande)

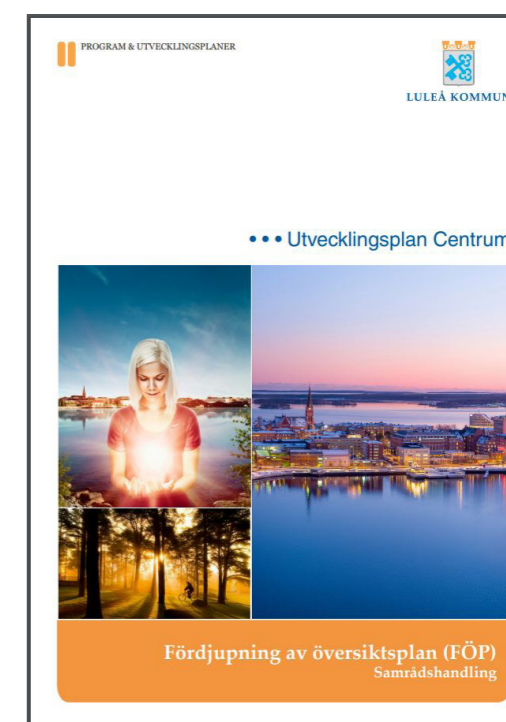
Det pågår också ett arbete med att ta fram en fördjupad översiktsplan för Centrum – Utvecklingsplan Centrum. Utvecklingsplanen har varit utställd för samråd. I samrådsförslaget är rekommendationen att Trekanten ska utvecklas till en offentlig plats för evenemang. Platsen kan kompletteras med bebyggelse som stärker torgfunktionen.

Även i utvecklingsplanen rekommenderas att busshållplatsen på Smedjegatan byggs ut och uppläts enbart för busstrafik och gående. Hållplatser för Länstrafiken anordnas på Smedjegatan vid Kulturens Hus. Ombyggnaden av Smedjegatan ska ge nya handelslägen och förstärka kopplingen för fotgängare och cyklister mellan Södra- och Norra hamn.

Det ska bli enklare för fotgängare som vill nå Norra hamn genom att den barriäreffekt som skapas av trafiklederna ska minska. Vid gatuombyggnader ska mer utrymme ges åt gående och cyklister och trafiksäkerheten ska förbättras.

Ny bebyggelse i centrala lägen ska ha verksamhetslokaler i bottenvåningen.

Det ska finnas en strandpromenad längs med vattnet. Promenadstråken runt centrumhalvöns vattenlinje samt mellan Norra och Södra hamn ska förstärkas.



2.3 Målbild Norra Hamn och Trekanten

2015 antog Luleå kommun en målbild för Norra hamn och Trekanten. Denna målbild redovisas här nedan och ligger till grund för denna förstudie.

Norra hamn är en plats fylld av liv och rörelse där människor dominerar över biltrafiken. Platsen används och fungerar under hela året och under stora delar av dygnet. I Norra hamn är en nära kontakt till vattnet på sommaren och till isen på vintern självklar. Genom vattnet är det möjligt att uppleva de skilda årstiderna, visuellt men också genom olika fysiska aktiviteter.

Norra hamn är fylld av olika aktiviteter och trevligheter som gör att människor dras hit och dröjer sig kvar. Området och allt som äger rum här är tillgängligt för alla. Kulturen finns inte bara inomhus utan har flyttat ut så att luleåborna ännu enklare kan ta del av konst och kultur i olika former. I Norra hamn är många aktörer verksamma, både på land och i vattnet. De båtar som ligger förtöjda eller angör Norra hamn bidrar till det folkliv som råder längs kajen och till Luleå som kuststad. Vintertid lockar isen människor till promenad och skridskoåkning, grillning och lek.

I Norra hamn ryms flera platser som tillsammans ger möjlighet till både aktivitet och avkoppling. De olika delarna hänger samman och det är lätt att röra sig mellan dem. Platserna är flexibla och passar till många olika aktiviteter. De är anpassade till en mänsklig skala för att inte upplevas som tomma en vanlig vardag.

Det är lätt att ta sig till Norra hamn oavsett om man färdas på land eller kommer med båt. Platsen är väl sammankopplad med resten av centrum, Gågatan ligger nära. Norra hamn och Södra hamn är förbundna med upplevelserika gångstråk. Norra hamn är en del av evenemangsstråket mellan Gultzaudden och Skutviken. Förutsättningarna för att ta sig hit med kollektivtrafik, med cykel eller till fots är bra.

Specifikt för Trekanten har följande mål formulerats:

- Trekanten ska utformas som en allmän plats för aktiviteter året om. Trekanten ska vara en mötesplats och ett "hängställe". Trekantens yta ska vara mer hårdgjord än gröngjord. Utformningen ska möjliggöra plats för salutorg och det ska finnas utrymme att ställa upp en scen. På Trekanten ska det finnas tillgång till exempel el för arrangemang.
- Trekanten ska sträcka sig över Namnlösa gatan och Smedjegatan och fånga upp kajen och Kulturens hus. Trekanten, kajen, Kulturens hus och gatorna där emellan ska upplevas som en plats.
- Pumpstationen ska vara kvar i samma läge som idag och ska kunna nås med motorfordon. Byggnaden ska få ett utseende som passar den nya platsen.
- Transformatorstationen behålls i samma läge som idag. Transformatorstationen ska vara möjlig att nå med motorfordon.
- Närmast Strand-gallerian ska det finnas utrymme för varutransporter till gallerian och anslutning med motorfordon till parkeringshuset, transformatorstationen och pumpstationen. Dagens entréer ska vara tillgängliga även efter en ombyggnad.
- Trekanten ska omformas till en allmän plats där inslaget av parkeringsplatser minimeras.
- För att stärka torgets funktion på Trekanten är ett tillskott av bebyggelse tänkbart. En sådan byggnad kan innehålla småskaliga verksamheter, bör ha entréer åt flera håll och innehålla både kommersiell och kommunal service.



2. Styrande dokument och mål

2.4 Förstudie Bävern och Norra hamn

Under 2017 och 2018 arbetades en förstudie fram för kvarteret Bävern och Norra hamn som färdigställdes i december 2018. Rapporten syftar till att ge underlag för fortsatt planering och beslut gällande utveckling av kvarteret Bävern och Norra hamn och inkluderar också Trekanten.

I förstudien tydliggörs ett behov av att tillgodose allmänna parkeringsplatser i området och föreslår fortsatt parkering på Trekanten. I förstudien föreslås att utreda om parkeringar kan grävas ned under mark (något som stöds av ÖP 2013 och förslag till parkeringsstrategi för gata och mark). För Trekanten pekas också behovet ut av väderskyddade cykelparkeringar.

Förstudien pekar vidare ut behovet av att stärka kopplingen mellan kvarteret Bävern och Norra hamn via Kulturens hus. Ett "shared space" område mellan Kulturens hus och Trekanten föreslås tillsammans med att Trekantens parkering grävs ned och att ytan även kan fungera som park/torg.

Trekanten ingår i ett utpekat evenemangsstråk som kopplar ihop Norrbottens Teatern, Trekanten, Kulturens Hus och Luleå Energi Arena i ett sammanhang som sedan löper vidare norrut mot Coop Arena.



Bilden ovan visar hur utveckling runt och på Trekanten är tilltänkt i Förstudien för Bävern och Norra Hamn (2018).



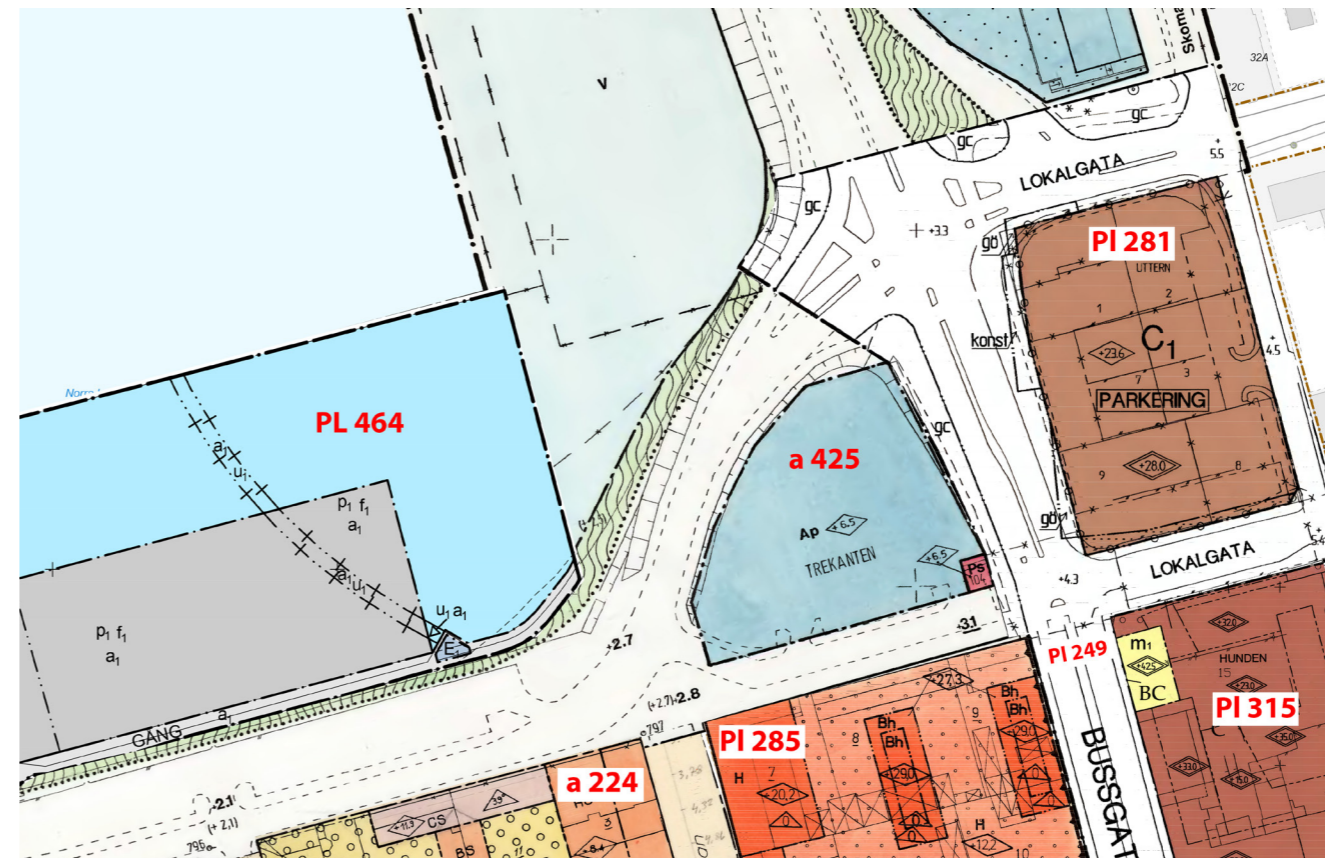
2.5 Gällande detaljplaner

Trekanten omfattas av detaljplan "Förslag till ändring av stadsplan - Skeppsbrogatan, ombyggnad av delen Rådstugatan - Smedjegatan mm" (a 425). I detaljplanen för området är Trekanten planlagd som kvartersmark med användningen allmän parkering (Ap) med en tillåten byggnadshöjd om 6,5 m. Inom parkeringsområdet finns ett mindre område avsatt för pumpstation (Ps). Parkeringsytan omges av allmän platsmark för lokalgator i angränsande planer.

2.6 Övriga styrande dokument och underlag

Följande styrande dokument och underlag ligger även till grund för förstudien:

- Parkeringsplan för gatumark (Luleå kommun, 2019-04-25)
- Parkeringsnorm för cykel och bil på tomtmark (Luleå kommun, 2016-04-04)
- Riktlinjer markanvisning (Luleå kommun, 2016-05-23)
- Bättre luft i Luleå centrum – en handlingsplan för bättre luftkvaliteten (Luleå kommun, 2015)
- Grönplan Luleå (Luleå kommun, 2020).



Bilden ovan visar gällande detaljplaner i närområdet.

Förteckning över detaljplaner i närområdet:

Plannummer	Namn	Laga kraft-datum
A 425	Förslag till ändring av stadsplan - Skeppsbrogatan, ombyggnad av delen Rådstugatan - Smedjegatan mm	1987-07-24
PL 464	Detaljplan för del av Innerstaden 2:1, Norra hamn	2019-01-11
PL 315	Detaljplan för del av innerstaden, Kv. Hunden	2008-03-28
PL 281	Detaljplan för del av innerstaden, Kulturens Hus	2005-03-03
PL 249	Detaljplan för del av innerstaden, Bussgata Smedjegatan	2002-09-26
A 285	Förslag till ändring av stadsplan för kvarteret Strutsen inom Luleå stad	1970-06-25
A 224	Förslag till ändring i stadsplan för kvarteren Kalkonen och Tjädern inom Luleå stad	1962-10-25

Tabell ovan visar gällande detaljplaner i närområdet.

3. Nuläge - Platsen idag

3.1 Allmän plats

Trekanten har en central placering i Luleås stadskärna och ligger bara ett stenkast från Storgatan, som är det största handelsstråket i Luleå centrum. Platsen har ett fördelaktigt läge med kvällssol över stadsviken. Tillsammans med Kulturens hus är området det första som möter besökare som kommer till staden norrifrån. Platsens huvudfunktion idag är framför allt som bilparkering men fungerar också som evenemangsyta vid till exempel musikfestivaler. Området tar upp en höjdskillnad på drygt en meter i östvästlig riktning. Höjdskillnaden hanteras med en stödmur mot Smedjegatan som förstärker platsens barriäreffekt.

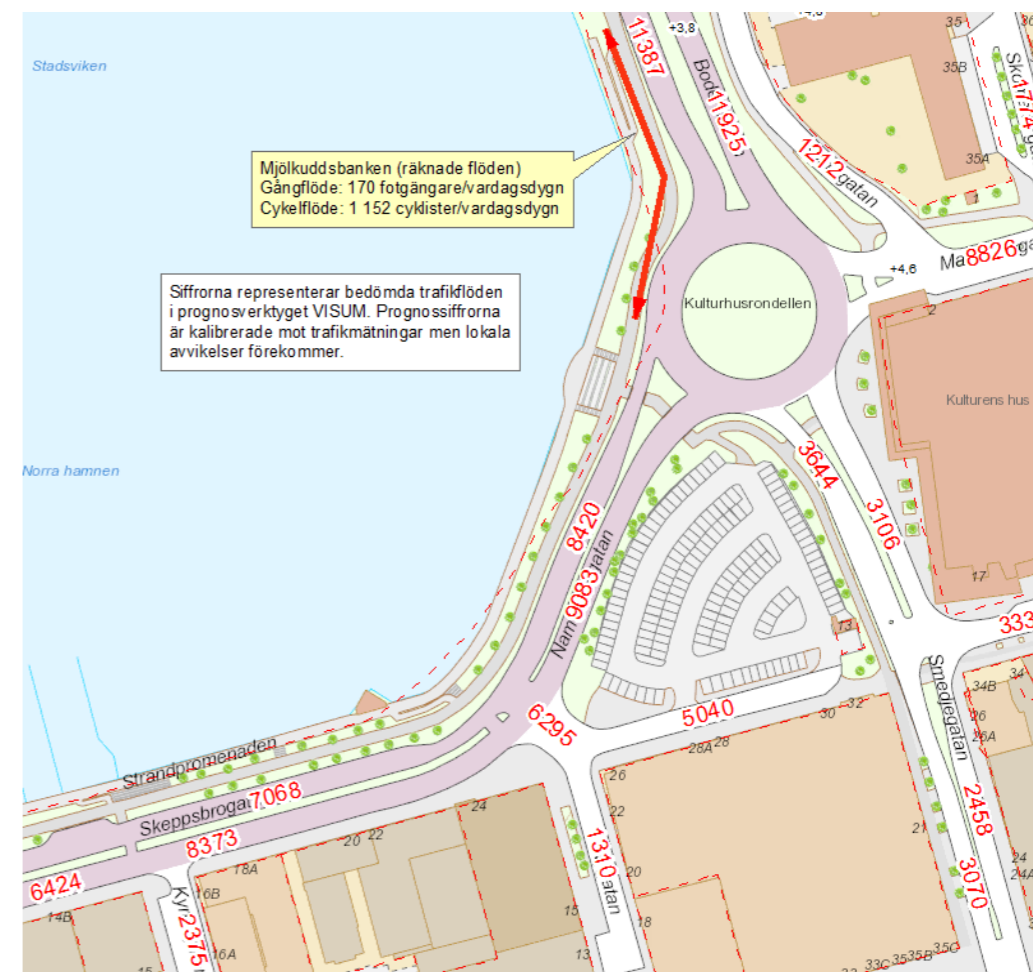
Ytan är till större delen hårdgjord med en grön remsa av klippt gräs med trädplanteringar som ramar in platsen från två av tre sidor. De planterade träden är av sorten *Prunus Maackii* och har varierande kvalitet. Gräset och träden bidrar med grönska till staden men har inget större bevarandevärde. Den gröna ytan på platsen är inte någon del av en betydande spridningskorridor för djurliv eller pollinatörer. I framtiden har området potentialen att bli den gröna pusselbiten som binder samman östra och västra delen av centrumhalvön med en betydande spridningskorridor för djurliv eller pollinatörer.

Trekanten är omringad av biltrafik vilket genererar höga bullervärden. Området kan idag sammanfattas med trafikbuller, asfalterade ytor och 145st tätt placerade bilparkeringar. Detta medför att det specifikt avgränsade platsen Trekanten, saknar rekreativa värden. Men i dess angränsande närhet finns högkvalitativa värden som Kulturens hus, vattenkontakten, kajstråket och den otroliga kvällssolen över Stadsviken.

3.2 Trafik

Bodenvägen över Mjölkuddsbanken är en viktig infart för alla trafikslag till Luleå centrum. Förutom för personbilstrafiken så är det en viktig infart för Länstrafikens bussar, lokaltrafiken, varustransporter, cyklister och gående.

Framkomligheten är god för biltrafiken förutom kring klockan åtta på morgonen under arbetsdagar då köer kan förekomma för infartstrafiken. Den stora strömmen av biltrafik går mellan Bodenvägen och Namnlösa gatan/Skeppsbrogatan. Senast utförda trafikmätningar på gator i närheten av Trekanten visade att biltrafiken på Bodenvägen utanför Pontusbadet var cirka 21 700 fordon per dygn (år 2018) och på Skeppsbrogatan utanför Stadshotellet cirka 15 900 fordon/dygn (år 2014).



Bilden ovan visar trafikflöden (2017) på omkringliggande gator.

Smedjegatan har betydligt lägre trafikmängder, söder om Trekanten uppmättes cirka 7 700 fordon/dygn år 2016. Jämfört med andra gator är andelen tung trafik hög på Smedjegatan, cirka 11% av den totala trafikmängden. Den tunga trafiken på Smedjegatan mellan Skeppsbrogatan och Stationsgatan består nästan bara av lokaltrafikens bussar eftersom sträckan endast är tillåten att trafikera med buss i linjetrafik och därutöver fordon med max-bredd 2,3 meter.

För gående och cyklister är gatunätet kring Trekanten viktig för infart till centrum men även för att förflytta sig mellan olika mål inom centrum. Bilparkering i sig alstrar gångtrafik. Framkomligheten för gående och cyklister begränsas idag av smala gemensamma banor, ej separerade för respektive trafikslag. Höga biltrafikmängder, flerfiliga körbanor och smala refuger försämrar de oskyddades framkomlighet och trafiksäkerhet vid passage av gatorna.

Bredd på vägområde och utformning av korsningar behöver göras med hänsyn till de olika trafikslagens behov och med prioritering av de hållbara trafikslagens behov.



3.3 Kollektivtrafik

Alla Länstrafikens bussar angör Loet och alla LLT-bussar angör Smedjegatans hållplats. Det saknas ett hållplatsalternativ som gör det enkelt för resenärerna att byta mellan regionbussar och lokaltrafik. Ett alternativ skulle kunna vara en hållplats för Länstrafiken intill Trekanten.

Alla Länstrafikens linjer som angör Luleå passerar Trekanten på något sätt. Merparten av regionbussarna kommer in via Bodenvägen och fortsätter längs Smedjegatan fram till Skeppsbrogatan där man svänger mot Loet. Några av linjerna från Bodenvägen passerar Trekanten enbart längs Namnlösa gatan. Några av regionbussarna som kommer söderifrån kör in till centrum via Bergnäbron och fortsätter sedan Residensgatan-Skeppsbrogatan-Namnlösa gatan-Smedjegatan-Skeppsbrogatan-Loet.

Tre av lokaltrafikens stomlinjer samt två mindre linjer kommer in via Bodenvägen till centrum. Något fler LLT-bussar, fyra stomlinjer och tre andra linjer, kommer in mot centrum från öster via Skeppsbrogatan för att sedan angöra Smedjegatans hållplats. Därutöver har lokaltrafiken linjer med enstaka turer för speciella behov, bland annat skolskjuts, som kör förbi Trekanten.

Antalet resande med lokaltrafiken har haft en positiv trend under många år. Extra fordon sätts in på vissa linjer under morgontimmarna. När fler stadsdelar byggs och antalet invånare ökar behöver också kollektivtrafikens kapacitet förbättras. Fler busslinjer behövs vilket i sin tur medför att hållplatserna behöver rymma fler bussar samtidigt. Smedjans hållplats har redan idag kapacitetsbrist. Med fler bussar som samtidigt angör hållplatsen ökar också behovet av att kunna köra om framförvarande buss vilket är problematiskt med dagens utformning av Smedjans hållplats. Här är det också trångt på trottoarerna för väntande bussresenärer. I översiktsplanen och i utvecklingsplanen för centrum rekommenderas att busshållplatsen på Smedjegatan byggs ut och upplåts enbart för busstrafik och gående.

3.4 Parkering

Det finns 145 besöksplatser på Trekanten, varav fyra är till för rörelsehindrade och två är laddplatser för elbilar (arrenderas av Luleå Energi). Från tidig morgon till sen kväll är belägningsgraden 90–100%. Parkeringens läge i centrum, lätt att nå från infarten och nära till både shopping dagtid och fritids-/kulturaktiviteter kvällstid, gör att den är attraktiv stor del av dygnet.

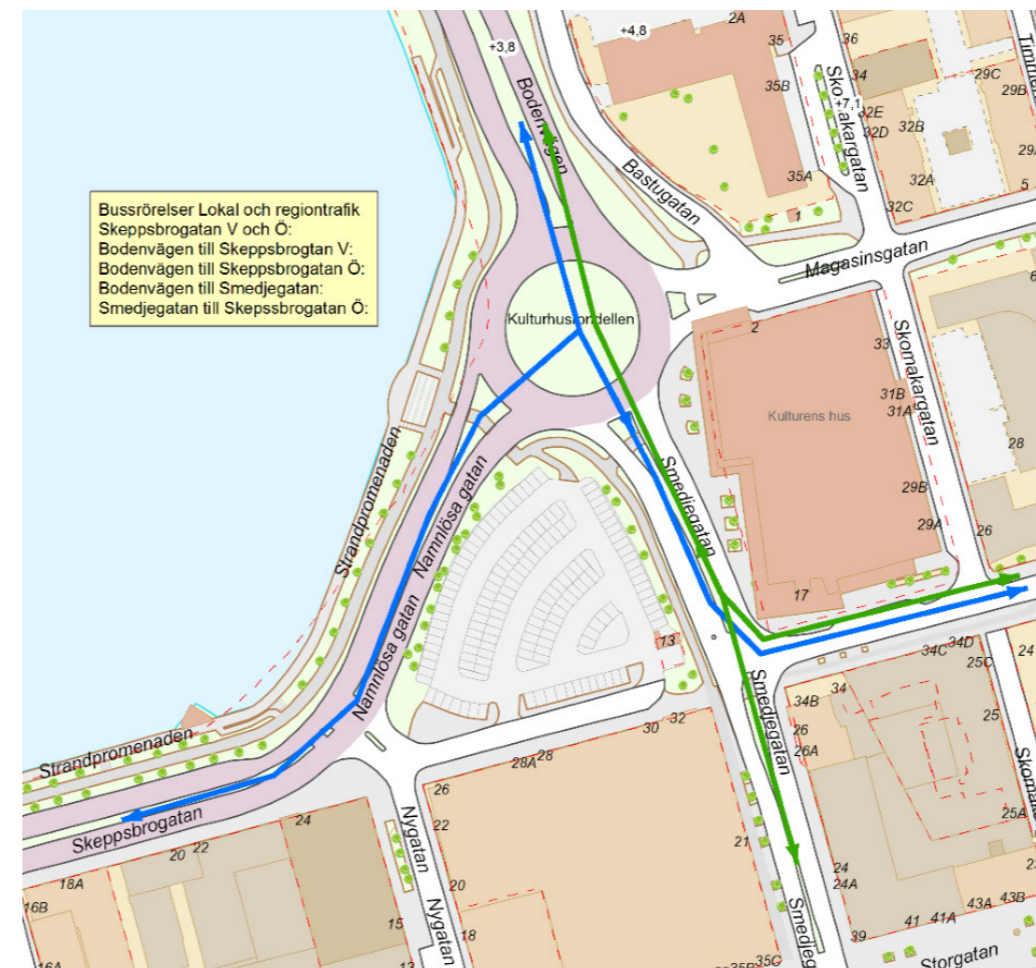
Turistinformationens besökare hänvisas till Trekantens parkering och en anledning till detta är att husbilar och husvagnar inte kan köra in i Kulturens

hus parkeringsgarage. Clarions hotellgäster blir hänvisade till Trekanten eller Kulturens hus när hotellets egna parkeringar inte räcker till.

Kommunens VA-avdelning har två förhyrda parkeringsplatser intill pumpstationen.

Det finns ej någon anordnad cykelparkering på Trekanten. Under barmarksperioden parkeras ett stort antal cyklar mot Strand-huset. I kommunens planer för att skapa bättre cykelparkeringar i centrum finns väderskyddad cykelparkering på Trekanten som ett alternativ.

Bilparkeringen för kvarteret Strutsens verksamheter och boende har sin infart via Trekanten. Varutransporter till kvarteret Strutsen sker via Trekanten.



Bilden ovan visar hur kollektivtrafiken nyttjar gatunätet idag.

3. Nuläge - Platsen idag

3.5 Bebyggelse

Kulturens hus är den byggnaden som dominerar stadsrummet som platsen är en del av. Den västra fasaden av Kulturens hus kan ses som dess framsida som vänder sig mot Trekanten. Caféet i bottenplan med dess uteservering och trappan mot Smedjegatan har ett bra solläge under sommaren. Tillsammans med konsthallens stora öppningsbara glasörrar mot väster så förstärks byggnadens koppling åt väster. Smedjegatan och Trekantens stödmur separerar Kulturens hus från platsen.

Även om Skeppsbrogatan delvis separerar Trekanten från kvarteret Strutsen så är det den bebyggelsen som området har sin starkaste koppling till idag. Den norra fasaden av kvarteret Strutsen är relativt inaktiv. Både som motiv till stadens norra entré via Bodenvägen men också gatulivet längs med Skeppsbrogatan. Det är framförallt vid entrén till strandgallerian som den största aktiviteten sker. Entréplanet mot Skeppsbrogatan ligger drygt en meter lägre än Smedjegatan. Denna höjdskillnad hanteras idag med en stödmur och ramp.

En pumpstation finns i Trekantsparkeringens sydöstra hörn. Intill pumpstationen finns ytor i form av uppställningsytor för servicefordon för att kunna underhålla den befintliga anläggningen. Tillgång och åtkomst till en pumpstationsanläggning är fortsatt viktig att behålla. Kommunens pumpstation är av äldre snitt och är i behov av att ersättas med en ny inom de närmast kommande åren.

3.6 Finansiering, ägande och ekonomi

Ägande

All mark inom förstudieområdet ägs i sin helhet av Luleå kommun. En inriktning ifrån kommunen har varit att man vill behålla rådighet över området runt Trekanten för att långsiktigt ha möjlighet att omvandla platsen till torgplats.

Servitut och rättigheter

Trekanten samt Skeppsbrogatan vid kvarteret Strutsen berörs av ledningsrätt för elektrisk starkströmsledning samt ledningsrätt för fjärrkylledning. Inne i byggnaden på Strutsen 14 finns ledningsrätt för fördelningsstation respektive fjärrkylanläggning. Luleå Energi har arrende som omfattar två parkeringsplatser på Trekantens parkeringsyta. Ändamålet är laddstation för elbilar.



Bild visar Kulturens Hus, en av de byggnader som angränsar ytan.

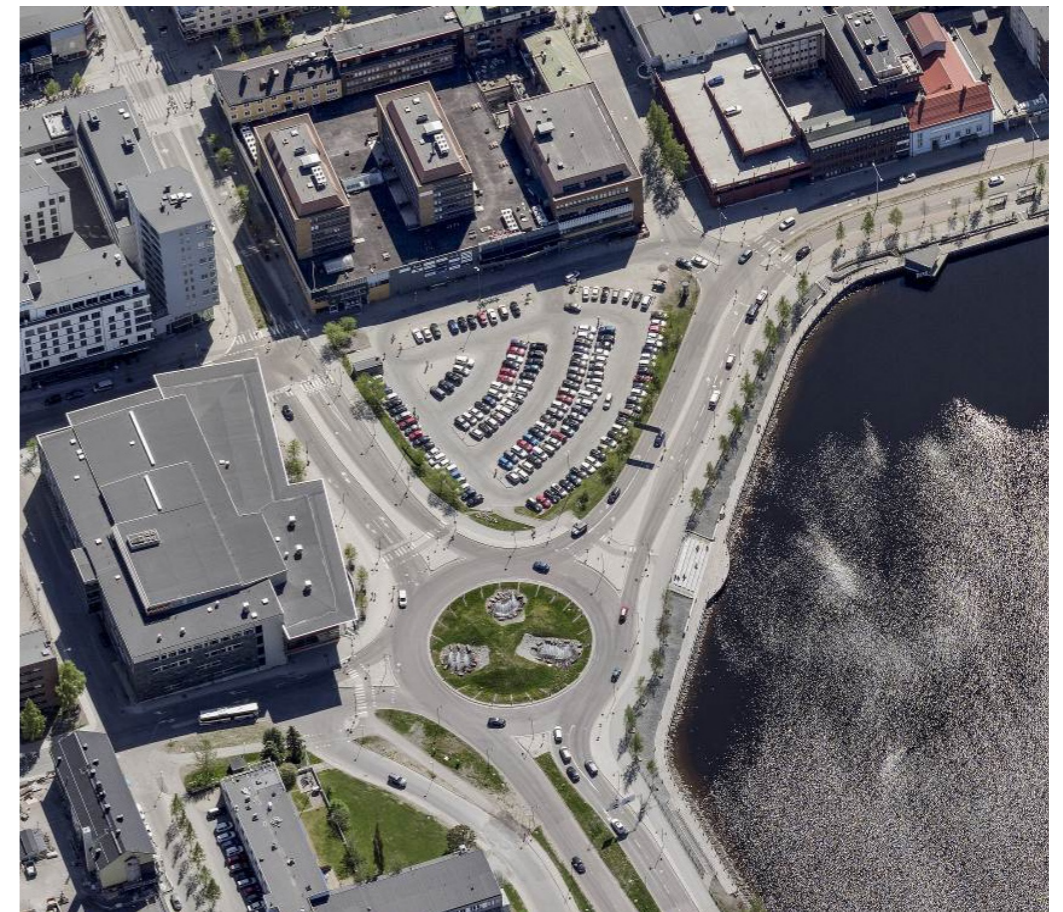


Bild visar hur Trekantens parkeringsyta angränsar stadens bebyggelse.



4.1 Omvandling

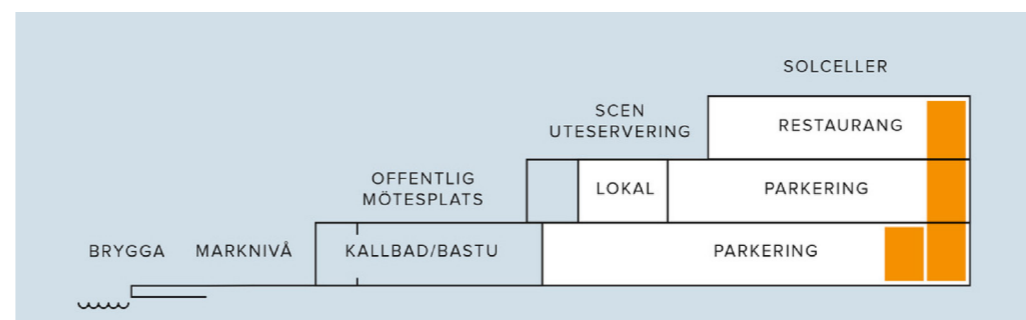
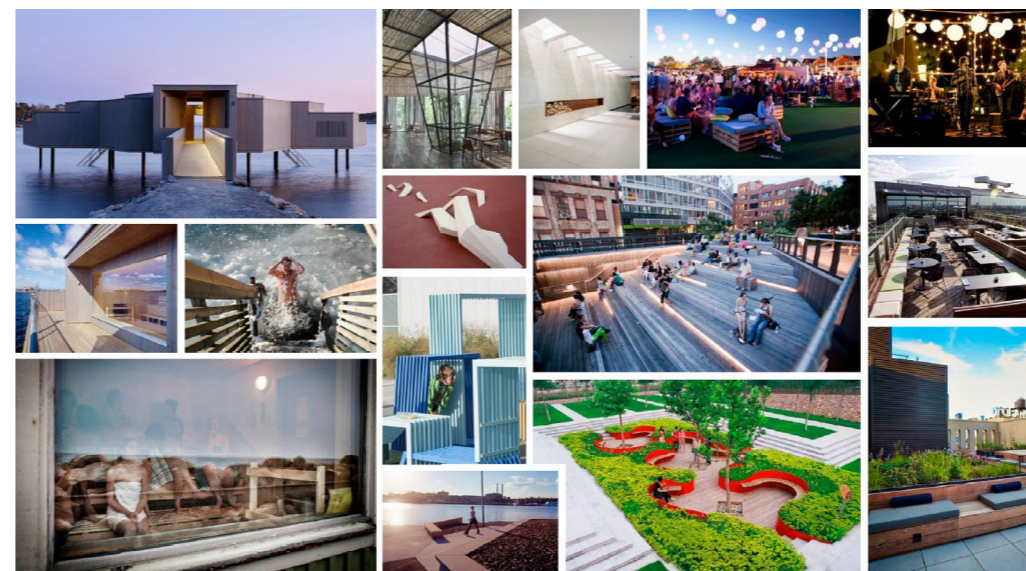
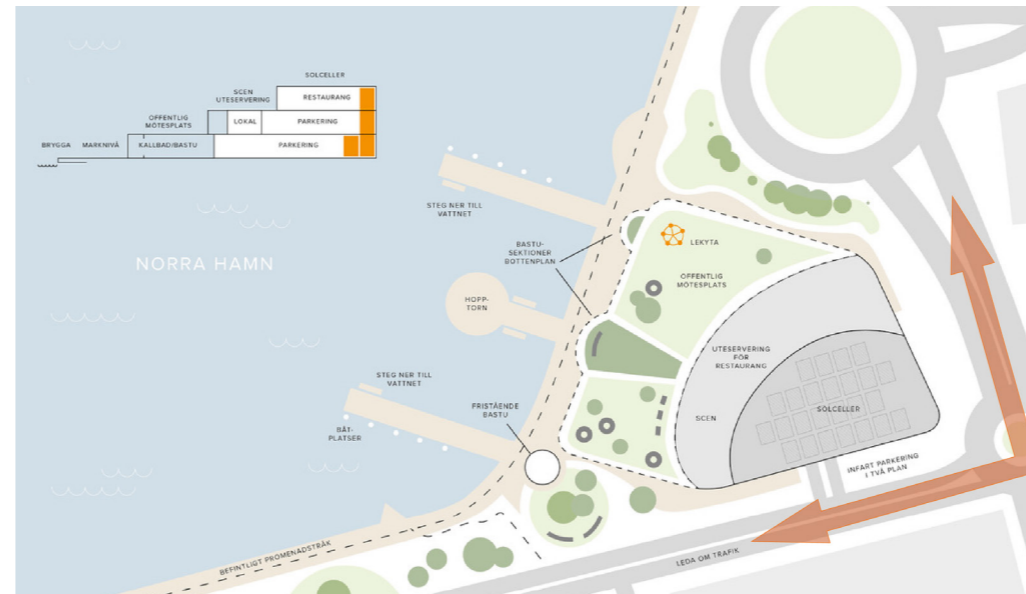
Luleå Energi har presenterat en idéskiss över utveckling av Trekanten till en ny mötesplats och torgplats. Omvandling till torg ligger i linje med Luleå kommuns antagna målbild för Trekanten och Norra hamn.

Visionsskisserna visar på en omledning av befintligt trafiknät för biltrafiken för att frigöra en samlad yta ner mot vattenkanten. Här redovisas att parkering avses hanteras som parkeringsgarage ovan jord och inkludera även tillkommande bebyggelse i form av verksamheter såsom restaurang, café med mera.

Följande kapitel beskriver vilka möjligheter och utmaningar som en omvandling av Trekanten med hänsyn till Luleå energis visionsskisser och antagna målbilder skulle innebära. Detta redovisas utifrån de i uppdragets utpekade aspekter.



Bild ovan visar hur förstudieområdet ser ut idag.



Bilder ovan visar Luleå Energis inlämnade visionsskiss till byggdialogen (2020).

4. Utmaningar och möjligheter

4.2 Trafik och kollektivtrafik

Förutsättningar för omvandling

I den målbild som antogs år 2015 för bland annat Trekanten ska området omvandlas från parkeringsyta till en mer torgliknande allmän plats. Enligt samma målbild ska Trekanten, kajen, Kulturens hus och gatorna där emellan upplevas som en plats. Luleå Energi behöver flytta ut fördelningsstationen från byggnaden i kvarteret Strutsen och önskar placera den nya stationen på Trekanten. Nuvarande pumpstation på Trekanten behöver vara kvar.

Åtkomst med motorfordon behövs till fördelningsstation och pumpstation. Från Trekanten behöver man också ha åtkomst till byggnaden i kvarteret Strutsen för varustransporter och för infart till husets parkeringsgarage.

I Luleå Energis idéskisser har trafiken längs Namnlösa gatan letts om till korsningen Smedjegatan/ Skeppsbrogatan för att skapa en torgplats vid vattnet. Bodenvägen-Namnlösa gatan-Skeppsbrogatan är idag den del av huvudnätet för biltrafik som har mest genomfartstrafik samt trafik till och från Centrum. Framkomligheten i huvudnätet måste säkerställas.

Både Länstrafiken och Lokaltrafiken trafikerar Smedjegatan i höjd med Trekanten. I detta läge behövs plats för framtida hållplatser för Länstrafiken. Möjligheten för resenärerna att byta mellan regionbussar och lokaltrafik behöver förbättras. Busstrafikens framkomlighet behöver förbättras. Smedjans busshållplats behöver mer utrymme för bussar och resenärer.

Bodenvägen är en viktig infart för gående och cyklister till centrum. Trekanten med intilliggande gator behöver utformas för att bättre tillgodose de oskyddades behov av framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet.

Dagens trafiknät intill Trekanten med dubbla körbanor i cirkulationen och längs gatorna ger en god framkomlighet för biltrafiken men betydligt sämre för de oskyddade trafikanterna. Gatornas utformning tillsammans med besöksparkeringen på Trekanten medför att biltrafiken upptar stor del av områdets yta.

Omledning av biltrafik till Smedjegatan/Skeppsbrogatan

Följande trafiklösning är framtagen med hänsyn till att centrum ska vara tillgängligt för alla trafikslag och att framkomligheten förbättras för de hållbara trafikslagen. Centrum ska kunna nås med personbil och varustransporter men gatorna ska inte inbjuda till genomfart för biltrafiken.

Förslaget kommer inte öka biltrafikens framkomlighet men den bedöms fortsätta ligga på en acceptabel nivå, vilket ska säkerställas med trafiksimuleringar under detaljplaneskedet.

Om Namnlösa gatan stängs för biltrafik och infarten till centrum flyttas fram till korsningen Smedjegatan-Skeppsbrogatan behöver biltrafikmängden förbi Trekanten minska för att inte skapa stora barriärer mellan Trekanten och Kulturens hus samt mellan Trekanten och gågatan. Om busshållplatsen på Smedjegatan byggs ut och upplåts enbart för busstrafik och gående kan en trafikminskning ske på Smedjegatan utanför kulturens hus.

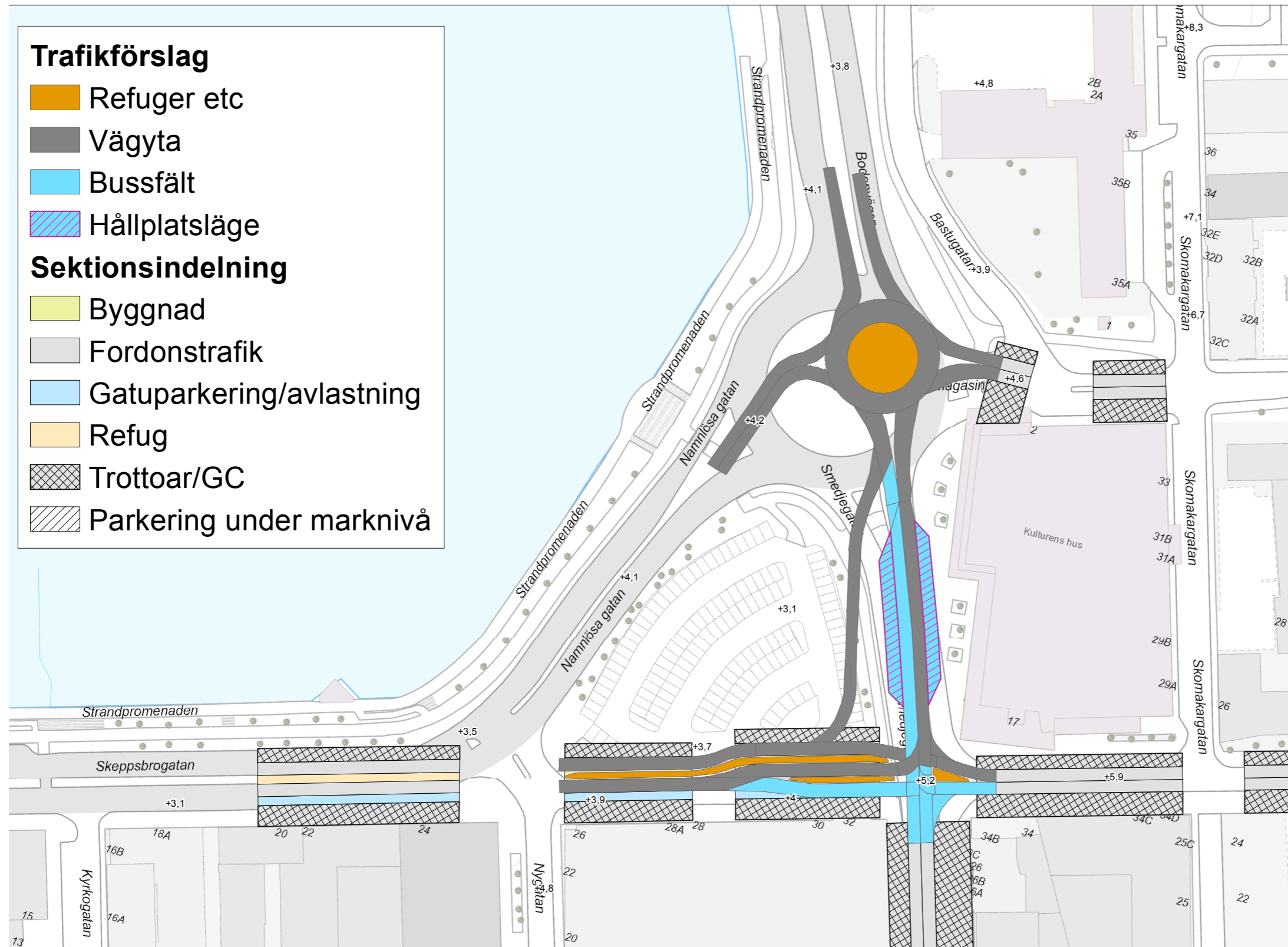
Skeppsbrogatan är idag enkelriktad mellan Skomakargatan och Kungsgatan, endast buss i linjetrafik får färdas i bägge riktningarna. Om denna enkelriktning förlängs fram till Smedjegatan kan man få ytterligare minskning av biltrafiken. Dessa åtgärder samt egna bussfiler på gatorna kring Trekanten skapar bättre framkomlighet för busstrafiken och gör den attraktivare för resenärerna.

Det är också önskvärt att minska den biltrafik som bara använder centrum för genomfart. Gatoutformningen framför Strandgallerian och Kulturens hus bör göras mer framkomlig för de hållbara trafikslagen och mindre attraktiv för biltrafiken så att andra vägval kan upplevas mer intressanta att välja för genomfartstrafik.

Ombyggnad av gatunätet kring Trekanten bör inkludera cirkulationsplatsen Kulturhus-rondellen. Cirkulationen föreslås bli enfilig samtidigt som ytan minskas ned till en diameter på cirka 32 meter (inklusive körbanor). Trafikens framkomlighet i föreslagen cirkulationsplats behöver simuleras under detaljplaneskedet. Magasinsgatans bredd omdisponeras till smalare körbanor och bredare trottoarer för att säkerställa en god passage för gående till kvarteret Bävern som står inför en stor utveckling. Bredden på Smedjegatans körbanor minskas med hänsyn tagen till att kollektivtrafikens framkomlighet ej får försämrats utan helst ska förbättras.

På Smedjegatan mellan Kulturens hus och Trekanten anläggs en hållplats i vardera riktningen för regiontrafiken för att underlätta byten mellan lokal- och regionbussar. För denna hållplats behövs en bredd på minst 3,5 meter utav trottoaren som disponeras för busskurer och resenärers ytbehov, se sektion S3. Hållplatsen ska tillgänglighetsanpassas för att tillgodose rörelsehindrades och synskadades behov. Hållplatsens plattform ska klara av två bussar samtidigt vilket innebär en längd på plattformen på cirka 40 meter.





Bilden ovan visar hur ny trafiklösning är möjlig.

4. Utmaningar och möjligheter

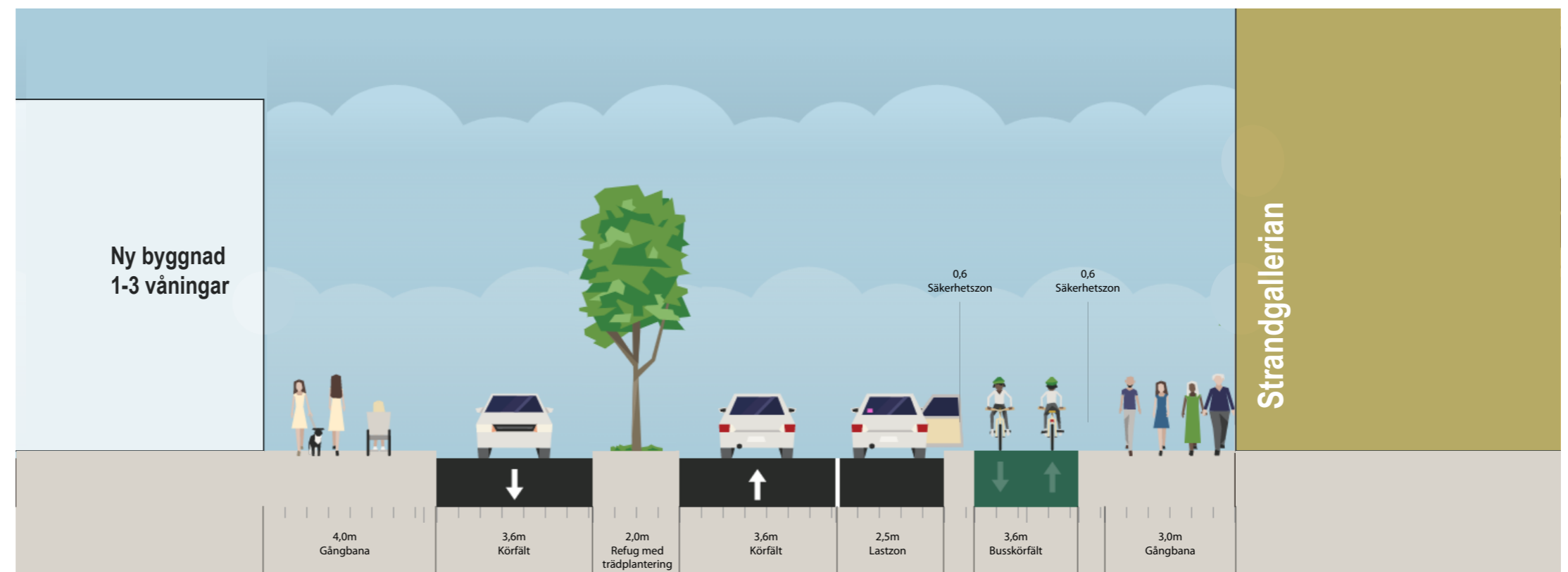
Utformning av korsningen Smedjegatan-Skeppsbrogatan görs med förutsättning att Smedjegatan blir enbart bussgata på sträckan Skeppsbrogatan-Stationsgatan samt att Skeppsbrogatans östra ben blir enkelriktad för all biltrafik utom bussar i linjetrafik och taxi. Refuger anläggs i korsningen för gåendes framkomlighet och trafiksäkerhet. Reglering med trafiksignaler behövs.

Närmast korsningen Smedjegatan-Skeppsbrogatan behövs ett vägområde som är cirka 35 meter brett i Smedjegatans anslutning norrifrån (Sektion S3). Från Skeppsbrogatans västra anslutning varierar bredden och går från drygt 23 meter (sektion S1) till drygt 26 meter närmast korsningen (sektion S2). Busstrafiken ges egna filer på både Smedjegatan och Skeppsbrogatan. Utrymmesbehov för utryckningsfordon ska tillgodoses vid utformning av körbanor för fordons- och busstrafik. Med föreslagna sektioner kan en relativt god standard uppnås för de olika trafikslagen.

Vid utformning av gatan framför kvarteret Strutsen behöver hänsyn tas till kvarterets parkeringsgarage samt behovet av angöring för varutransporter. Åtkomst till fördelningsstation och pumpstation på Trekanten behöver också beaktas.

Framkomlighet och trafiksäkerhet för gång- och cykeltrafiken förbättras längs med gatorna och över gatorna. Längs med vattnet mellan Bodenvägen och Skeppsbrogatan skapas bredare och separerade banor för gång- respektive cykeltrafik. Befintlig gång- och cykelbana längs Skeppsbrogatan ges en fortsättning över Trekanten. Gående och cyklister ska kunna färdas på ett bra sätt från Storgatan över Trekanten och mot Bodenvägen samt från Storgatan till Kulturens hus och till kvarteret Bävern. Bredare trottoarer anläggs längs gatorna, helst minst 6 meter breda för att ge egna utrymmen för gång- respektive cykeltrafik.

Materialval och utformning av gaturummen ska signalera att utrymmet är till för alla trafikslag och att här ska biltrafiken dämpa hastigheten.



Ny sektion (S1) för Skeppsbrogatan vid ingång till Strand galleria.



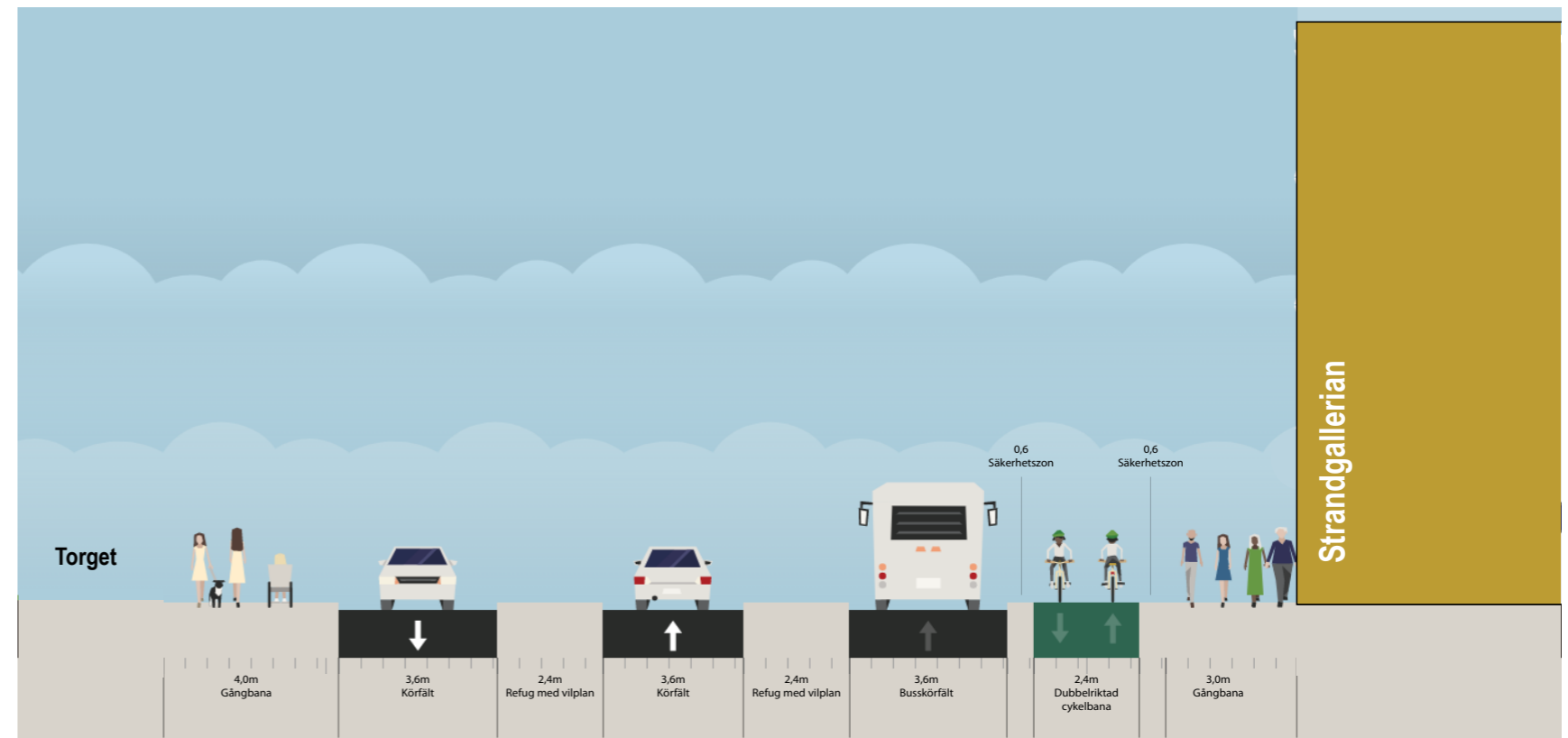
Utmaningar

I korsningen Smedjegatan-Skeppsbrogatan är nuvarande höjdskillnad mer än 1 meter mellan gatan och marknivån på Strandgallerians norra sida, vilket kräver någon slags speciallösning som kan inbegripa ändringar i byggnaden på kvarteret Strutsen. Höjdskillnaden innebär en lutning på ungefär ett på trettio som ska tas ut på en sträcka av cirka 35 meter längs Skeppsbrogatan.

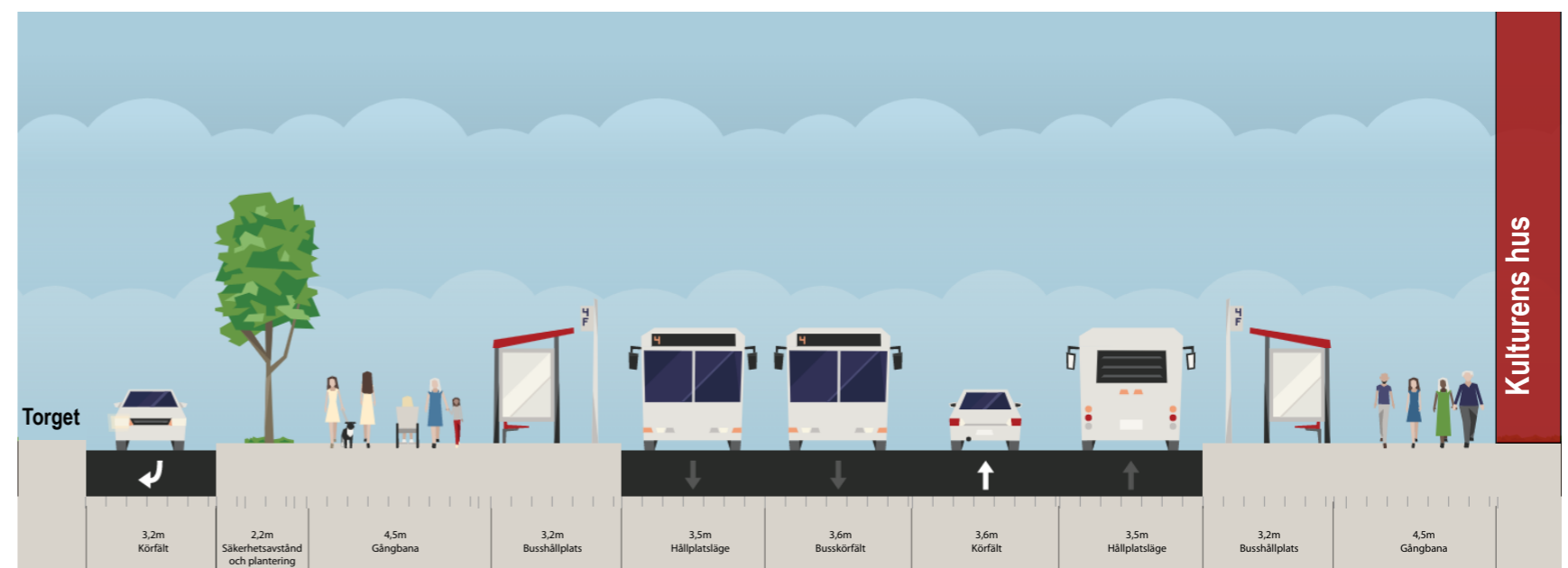
Förslaget till ny utformning innebär lägre kapacitet för biltrafiken vilket behöver analyseras innan slutlig utformning. Viktigt att busstrafikens framkomlighet inte försämras och att inte andra gator får en väsentlig ökning av biltrafik. Utryckningstrafikens framkomlighetsbehov behöver beaktas.

Reglering med bussfiler och bussgata kan skapa otydlighet för övrig biltrafik vilket kräver tydlighet i vägvisning och annan skyltning. Det är likaså viktigt med detaljutformning och materialval för att få en bra trafiklösning. Bodenvägens norra anslutning mot cirkulationen behöver ny utformning för anpassning till enfilig cirkulation.

Om inga förändringar utförs av dagens trafiknät och Namnlösa gatan fortsätter att vara huvudgata så minskar möjligheten att skapa en attraktiv torgyta. Biltrafikens barriär mot vattnet blir kvar. Pumpstation och eventuell fördelningsstation kommer att uppta en del av Trekantens yta och en begränsad yta blir kvar för torgytan. Disponibel yta för parkeringsplatser under mark blir mindre än om huvudgatan flyttas till Smedjegatan/Skeppsbrogatan.

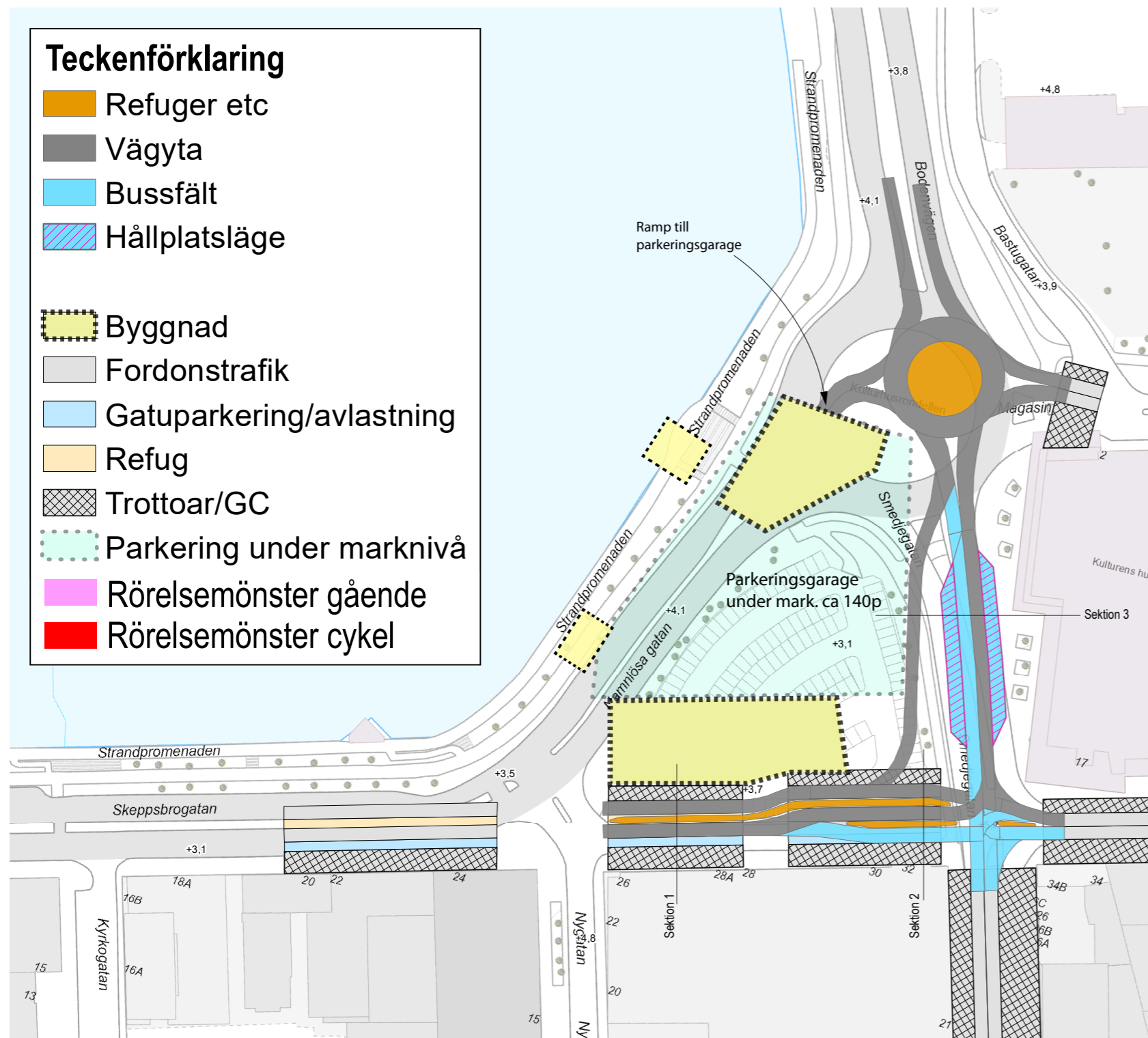


Ny sektion (S2) för Skeppsbrogatan vid korsning med Smedjegatan.



Ny sektion (S3) för Smedjegatan framför Kulturens hus.

4. Utmaningar och möjligheter



4.3 Parkering

Parkeringsplatserna på Trekanten är populära och har högst beläggning i Centrum. Det är viktigt att ha tillräckligt många parkeringsplatser i området för att både evenemangsstråk och handel ska ha goda förutsättningar. Exploateringar i närliggande kvarter ser ut att innebära minskat antal besöksparkeringar i norra delen av centrum och därmed blir behovet större att behålla Trekantens nuvarande antal parkeringar, antingen under mark på Trekanten eller i ett kvarter i närheten.

Bilparkering för besökande till centrum föreslås under marknivå. Nuvarande 145 parkeringsplatser kan troligen inrymmas i ett garage en våning under Trekanten, se skiss nedan. Om det visar sig byggtkniskt möjligt går det att tillskapa ytterligare platser om parkeringsgaraget utökas under föreslagen byggnad.

För att minska biltrafikrörelserna på Smedjegatan och Skeppsbrogatan föreslås att in-/utfart till besöksparkering blir via vägenslutning mot cirkulationen. Denna lösning gynnar inkommande och utgående biltrafik norrifrån. En ramp innebär ett negativt inslag i miljön och kan gärna döljas av en byggnad.

Om nuvarande trafiklösning bibehålls med Namnlösa gatan som huvudgata blir det sannolikt färre antal parkeringsplatser som kan tillskapas genom att bara bygga en våning under mark.

Väderskyddad cykelparkering med god standard och tillgänglighet föreslås anläggas på Trekanten. Cykelgaraget kan ingå som en del av byggnaden för infarten till bilparkeringen.

Parkering för rörelsehindrade behöver anordnas med närhet till gallerian.

Antalet parkeringar som behövs på Trekanten är utöver att lösa nuvarande behov och brist även beroende av hur mycket byggrätt och vilken användning som tillåts. Se nästa punkt Bebyggelse för vidare resonemang.

Arbete pågår på Luleå kommun med att utreda kommunalt parkeringsbolag, men kommer inte vara klart innan denna förstudie färdigställs.

Nytt underjordiskt garage trafikmatas från en ny cirkulationsplan och utgör den fjärde påfarten (tidigare Namnlösa gatan).



4.4 Bebyggelse och allmän plats

Förutsättningarna för platsens funktion som torg och evenemangsyta är väldigt gynnsamma med dess centrala läge i staden och kvällssolen över stadsviken. Trekanten har potential att bli ett aktivt torg för stora och små evenemang i hjärtat av Luleå centrum.

Tillkommande bebyggelse

Ny bebyggelse på platsen bör huvudsakligen förläggas mot Skeppsbrogatan. Mindre byggnader kan placeras vid kajkanten. Det finns möjlighet att inrymma både kommersiell och kommunal service rent principiellt, men måste förankras och avvägas mot ägande och kostnader (läs vidare under kapitel 4.5).

Bebyggelsen mot Skeppsbrogatan kan uppföras som en samlad byggnad eller vara uppdelad på flera huskroppar. Lämpligt våningsantal är 1-3 våningar. Byggnaderna ska storleksmässigt underordna sig både stadsrummet och omgivande bebyggelse. Volym och höjd ska ta hänsyn till Kulturens Hus som fortfarande ska dominera platsen. Byggnaderna ska tillföra mervärde till platsen genom sin utformning. De bör ha en skulptural karaktär och gestaltas med omsorg och hög arkitektonisk kvalitet. Bottenvåningarna ska vara aktiva och uppglasade för att bidra till liv och trygghet på såväl torg som gata.

Tekniska byggnader, som fördelningsstation och pumpstation, är av flera anledningar slutna byggnader utan fönster. Det finns dock flera exempel på hur en sådan byggnad också kan tillföra mervärde till en plats genom sin utformning, se exempelvis pumpstationen vid Röda havet.

Att placera en byggnad längs med Skeppsbrogatan parallellt med kvarteret Strutsen kan bidra med många positiva effekter till platsen. Trafiken längs Skeppsbrogatan får bebyggelse på båda sidor vilket förstärker känslan av stad och och kan bidra till att trafikens hastighet dämpas. Byggnaden ramar in torget och avskärmar det från trafiken på Skeppsbrogatan. Verksamheterna i den nya byggnaden har möjlighet att berika torget med liv och rörelse samt att entréer kan förläggas runt omkring byggnaderna i alla riktningar. Funktioner som skulle kunna stärka torgfunktionen är bland annat café, restaurang, kiosk, väderskyddade cykelparkeringar "cykelhubb", samt övrig service.

Flytt av pumpstation och fördelningsstation

Omledning av trafiken och nya trafiksektioner innebär att pumpstationen måste flyttas. Flytt och uppförande av ny pumpstation samt Luleå Energis fördelningsstation kan förläggas i anslutning till Skeppsbrogatan. Placeringen av dessa verksamheter inom byggnad(erna) bör hanteras varsamt. Generellt

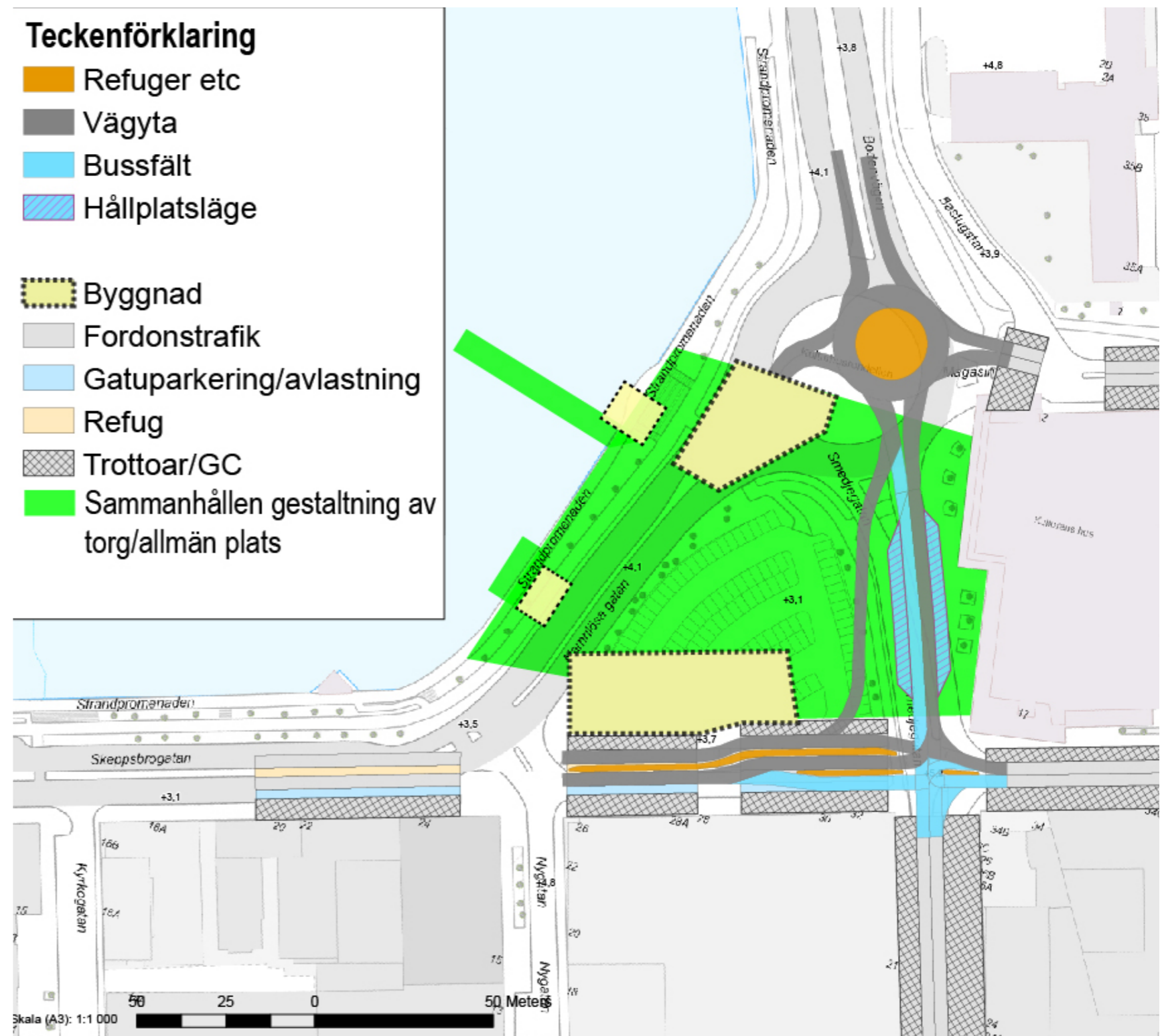


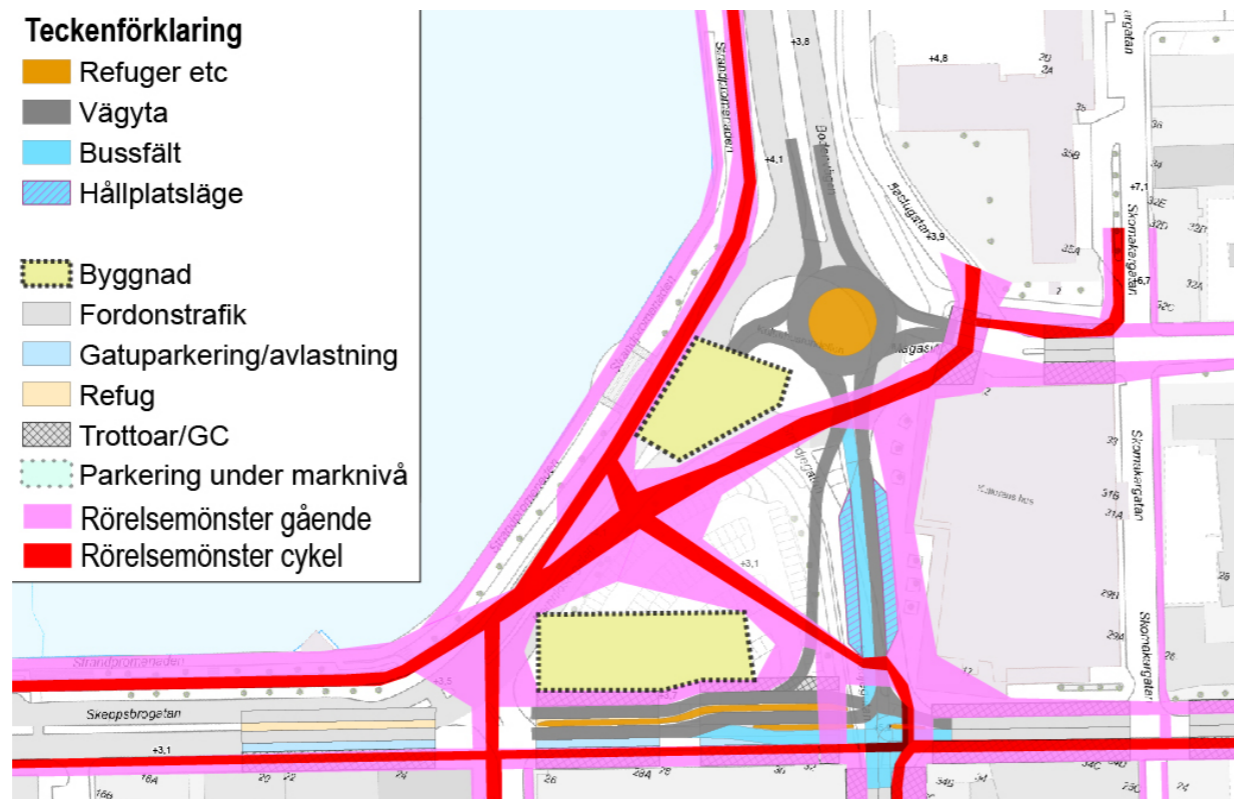
Bild ovan visar hur en torgplats kan skapas mellan Kulturens Hus och vattnet nere vid kajstråket, med bebyggelse omgärdande ytan.

4. Utmaningar och möjligheter

bör dessa verksamheter placeras mot byggnadens södra, alternativt östra fasad. Detta för att möjliggöra att publika verksamheter ska kunna exponeras mot torget. Om pumpstationen och fördelningsstationen placeras som en fristående byggnad ska det ställas extra krav på en identitetsskapande arkitektur som gör att byggnadens rättfärdigas i stadsrummet samt bidrar till stadslivet på torget.

Förhållande till omkringliggande bebyggelse

På södra sidan om tillkommande byggnad(er) ligger Strandgallerian. Passager över Skeppsbrogatan i anslutning till ny bebyggelse sker bäst i kanterna mot Nygatan och Smedjegatan. Entrén till Strandgallerian ligger i mitten av Kvarteret Strutsen och bör beaktas vid dispositionen av nya byggnader på Trekanten. Ett uppförande av byggnader i detta läge kan medföra både positiva och negativa konsekvenser för Kv Strutsen. Negativa konsekvenser kan vara skuggning, skymd sikt och högre bullernivåer. Positiva konsekvenser kan vara att detta avsnitt av Skeppsbrogatan uppgraderas till aktiv stadsgata med hjälp av både ny bebyggelse och torg. Tillkommande bebyggelse föreslås få en relativt låg höjd för att motverka de negativa konsekvenserna.



Ett dynamiskt men likaså tydligt rörelsemönster kan skapas runt och på torgplatsen.

Från Kulturens hus sträcker sig torgytan i ett sammanhållet formspråk ner mot vattnet. För att skapa en helhet av torget med dess omgivande byggnader och kajstråket bör enstaka mindre byggnader/paviljonger uppföras mot vattnet. Dessa byggnader bör integreras i gestaltningen av torget och främja aktiviteter. Byggnaderna ska vara max en våning med eventuell suterräng mot vattnet. Byggnader i detta läge kan även bidra till att skapa aktiva mötesplatser och ett gynnsammare utomhusklimat på torgytan.

Att placera en byggnad i områdets norra del bidrar till att rama in torget och avskärma det från Bodenvägen och cirkulationsplatsen. I områdets norra del föreslås även entrén till det undergrävda parkeringsgaraget under torget. Rampen ner till garaget genererar en konstruktion ovan mark som kan kamoufleras som en del av en byggnad. Tillgång till parkeringsgaraget i form av hissar och trapphus kan med fördel integreras i den tillkommande bebyggelsen runt om i förstudieområdet. Även tekniska anläggningar som ventilation osv. bör hanteras på ett liknande sätt. En byggnad i norra delen avses kunna hantera dessa behov på ett gestaltningsmässigt berikande sätt i förhållande till det framtida torget och platsen. Att koncentrera ett större parti grönstruktur i anslutning till denna byggnad hade varit positivt för torgets avskärmning från cirkulationsplatsen.

Byggnaden i den norra delen ska ha ett samspel med den exploatering som sker i områdets södra del. Byggnaden bör ha ett lågt våningsantal för att inte skugga torget. Beroende på byggnadens utformning och placering kan det vara möjligt att bygga i suterräng ned mot vattnet. Denna byggnad ges goda möjligheter till att fungera som en "transporthub" och likaså innehålla cykelparkering ovan mark i direkt anslutning till torgplatsen och staden.

Annat tillkommande bebyggelse i mindre byggnader kan med fördel uppföras i närheten till kajkanten. Viktigt här att fortsatt ge allmänheten god tillgänglighet till kajkanten med hänsyn till upphävande av strandskydd.

Vid planering av grönstrukturen i området ska spridningskorridorer för djurliv och pollinatörer tas i beaktning. Den föreslagna sektionen på Skeppsbrogatan har utrymme för betydligt mer grön ytan än idag. Vilket möjliggör goda förutsättningar en spridningskorridor västerut. Om det går att säkerställa en grön spridningskorridor vid omvandlingen av Kvarteret Bävren blir Trekanten den gröna pusselbiten som länkar samman grönstrukturen mellan östra och västra centrumhalvön. Vikten av gröna spridningskorridorer går att läsa mer om i Grönplan Luleå 2020-02-10.



Arkitektonisk utformning och kvalitet

Gestaltning av byggnader och stadsrum hanteras bäst i detaljplaneskedet. Om en byggrätt ska säljas till privat aktör bör detta hanteras i markanvisningstävling alternativt jämförelseförfarande.

Förutsättningarna för platsens funktion som torg och evenemangsyta är väldigt gynnsamma med dess centrala läge i staden och kvällssolen över stadsviken. Det är viktigt att Kulturens hus fortsättningsvis får spela huvudrollen på platsen. Det ska vara platsen framför Kulturens hus och övrig bebyggelse på torget som ska berika det, utan att göra anspråk på det. Därför är det av stor vikt att platsen gestaltas som en helhet från Kulturens hus västra fasad till vattnet i norra hamn. Torget ska vara förankrat i Kulturens hus. På sträckan över platsen mellan Kulturens hus och vattnet kommer det att vara varierade stadsrum och vitt skilda aktiviteter. Men helheten ska vävas samman i gestaltningen med markmaterial och platsens övergripande utformning. Med detta resonemang ska det fortfarande vara tydligt i gestaltningen av till exempel Smedjegatans uppdelning av olika trafikslag och markerade passager för gående och cyklister.

Vattenkontakten i norra hamn ska vara en central del av torgets gestaltungsprincip. Bryggor, badmöjligheter, kallbadhus, gästbåtshamn är exempel på funktioner som kan berika torgets koppling till vattnet. Vintertid ska detta vara den norra entrén till isvägen.

Plats för evenemang

Att platsen ska vara en väl fungerande evenemangsyta ska vara centralt vid gestaltningen av platsen. Vid ett evenemang placeras med fördel en scen mot Smedjegatan med publiken utspridd på torget. Denna lösning skapar förutsättningar för en god ljudbild då ljudet inte riskerar att studsas i omkringliggande byggnader.

Södra hamnplan i dess nuvarande utformning kommer fortfarande att vara bäst lämpad för de riktigt stora evenemangen/konserterna. Den uppskattade torgytan (4000-5000 kvadratmeter) som är möjligt att tillskapa på trekanten för åskådare vid ett evenemang är bara hälften så stor som Södra hamnplans möjliga evenemangsyta (drygt 9000 kvadratmeter). Torget på trekanten ska vara väl fungerande för evenemang. Men gestaltningen av platsen bör i första hand fokusera på att skapa ett livfullt torg som kan fungera för evenemang, och inte tvärt om.

4.5 Finansiering, ägande och ekonomi

Ägande

Det anses i förstudien vara möjligt att uppföra byggrätt för fördelningsstation, ny pumpstation, underjordiskt parkeringsgarage samt tillkommande bebyggelse för kommersiell och/eller kommunal service. Ägandeformer för dessa olika beskrivs här nedan.

Pumpstation och fördelningsstation kan med fördel integreras i tillkommande bebyggelse för kommersiell/kommunal service vid Skeppsbrogatan. De kan också uppföras tillsammans i en egen byggnad.

Mark med tillkommande byggrätter kan säljas till privat aktör. Dess användning kommer styras i detaljplaneskedet för att säkerställa att den verksamhet som inryms i tillkommande byggrätt blir av sådan karaktär att den stärker torgfunktionen (exempelvis handel, restaurang, med mera). Kommunen kan även uppföra, äga och i egen regi förvalta byggnader alternativt hyra ut lokaler. Ifall kommunen hyr ut lokalerna ska hyresgästerna bedriva verksamheter som ligger i linje med det kommunala ansvarstagandet samt bidra till att stärka torgfunktionen.

Ägande av ett underjordiskt parkeringsgarage kan ske via två alternativ. Antingen uppförs, ägs och driftas det av kommunen. Det kan likaså också säljas till privat aktör. Kommunen kan välja att sälja byggrätten för parkeringsgaraget före eller efter uppförandet.

Vem som avser att uppföra parkeringsgaraget innebär mer eller mindre risk kopplat till genomförande av projektet. Om kommunen bygger parkeringsgaraget äger kommunen möjligheten att själv påverka och hantera processen med att det byggs. Uppförandet av parkeringsgaraget påverkar tydligt när och om den allmänna platsmarken samt tillkommande byggrätt för kommersiell/kommunal service uppförs. Vid försäljning till privat aktör ligger det åtagandet på dem och är utan kommunens ansvarstagande.

Marken för fördelningsstationen kan säljas genom direktanvisning eftersom det finns endast en given aktör för denna anläggning alternativt så kan den upplåtas med ledningsrätt.

Tillkommande byggrätter för kommunal/kommersiell service kan fördelas till privat byggaktör via markanvisningstävling eller ett jämförelseförfarande. Om enbart byggrätt för parkeringsgarage säljs så hanteras försäljningen lämpligen i annan ordning. Så är även fallet om parkeringsgaraget säljs efter uppförandet.



4. Utmaningar och möjligheter

Lämplig lösning av vilka fastighetsrättsliga åtgärder som väljs kommer att bestämmas i senare skeden och beror av hur detaljplanen utformas, hur byggrätter läggs ut samt vem som ska äga anläggningarna. Möjliga alternativ är traditionell fastighetsbildning, 3D-fastighetsbildning samt ledningsrätt.

Ekonomi

Ett genomförande av en omvandling av Trekanten med omkringliggande gator enligt möjliga alternativ innebär en stor investering för kommunen. Hur stor investeringen blir beror på en rad olika aspekter och vilka scenarion för genomförande som man väljer. Här nedan beskrivs möjliga scenarion och hur de påverkar finansiering och ekonomi. För att först få en överblick över vilka möjliga intäkter och utgifter det handlar om har dessa sammanställts.

Möjliga intäkter för kommunen för genomförande av projektet:

- Markförsäljning för fördelningsstation.
- Medfinansiering av Luleå Energi för anläggande av torgplatsen samt övriga kostnader som ombyggnad av gator, va-ledningar, pumpstation. Medfinansiering innebär ingen egentlig intäkt men en minskad kostnad.
- Eventuell hyres-/avgiftsintäkter för uthyrning av lokalyta samt parkeringsgarage.

Vid val av försäljning till privat aktör kan även följande vara möjliga intäkter:

- Markförsäljning för tillkommande byggrätt (vid val av försäljning till privat aktör).
- Markförsäljning för parkeringsgarage alternativt försäljning av parkeringsgarage efter uppförandet.

Kommunala utgifter för genomförande av projektet:

- Anläggande av ny allmän platsmark [TORG]
- Ombyggnationer av Skeppsbrogatans sektion (Smedjegatan-Nygatan)
- Ombyggnation av sektion Smedjegatan framför Kulturens Hus
- Ombyggnation av korsning Skeppsbrogatan och Smedjegatan
- Ombyggnation av Kulturhus-rondellen
- Avveckling och rivning samt i viss mån iordningsställande av berörd mark
- Flytt av pumpstation (ny anläggning).
- Fastighetsbildningskostnad

Vid val av att inte sälja till privat aktör kan även följande vara utgifter:

- Bygg- och driftskostnad för underjordiskt parkeringsgarage
- Bygg- och driftskostnad för tillkommande byggrätt

Markpriset kan eventuellt gå utanför beslutade taxenivåer och hanteras särskilt. Detta beror på den samlade ekonomiska bilden och avvägningar mellan olika scenarion.

Finansiering och ekonomi avseende olika alternativ

Här under beskrivs olika scenarion för hantering av tillkommande byggrätt (exkl. pumpstation och fördelningsstation) och hur det kommunala ekonomiska åtagandet varierar dem emellan.

Kommunen äger, uppför och förvaltar byggnad(erna) och underjordiskt parkeringsgarage

Kommunen är ansvarig för bygg- och driftskostnader. Detta är det scenario som är mest kostnadsdrivande för kommunen på både kort- och långsikt. Innebär att kommunala åtaganden mot andra verksamheter måste prioriteras och majoriteten av kostnaderna för omvandlingen av Trekanten infaller på kommunens totala budget.

Kommunen äger, uppför och hyr ut till privat part

Kommunen är ansvarig för investeringskostnad för uppförande av byggnad(erna). Intäkt i form av hyra av lokalerna kommer med tiden att betala av de initiala investerade kostnaderna. Hur lång avskrivningstiden blir för investeringen är svår att uppskatta då mängden byggrätt, utformning och gestaltning ännu inte är studerad på den nivån.

Uthyrningsgraden i framtiden är svår att bedöma och det finns alltid en risk att lokaler under perioder inte kommer generera intäkt i form av hyra. Risken kan dock minimeras med hjälp av långsiktiga hyresavtal.

Byggrätt säljs till privat aktör

Innebär en intäkt till kommunen i form av markförsäljning via markanvisningstävling alternativt jämförelseförfarande. Intäkten kan användas för att täcka andra investeringskostnader som en omvandling av Trekanten för allmänt ändamål kommer kräva. Beroende på hur mycket byggrätt som kan tillskapas samt hur stor andel av denna som kommunen säljer till privata aktörer innebär olika intäktsnivåer.



Samlad beskrivning kring finansiering, ägande och kostnader

Kommunen och dess bolag har under kommande år stora behov av omfattande investeringar inom fastigheter, infrastruktur, skolor, boenden och så vidare. Det innebär att svåra avvägningar och prioriteringar behöver göras.

En eventuell upplåning vid en byggnation av Trekanten räknas in i det totala låneutrymmet för kommunen. Vilket innebär att investeringar inom kommunala ansvarsområden måste skjutas på framtiden eller bortprioriteras.

En ny fördelningsstation inom dess tekniskt möjliga område innebär att kommunal mark måste tas i anspråk och tillfälligt rivas för att kunna byggas. Det finns vissa samnyttjandevinster som innebär att kommunens ekonomiska investeringar för den allmänna platsmarken kan nyttjas och som i ett samlat perspektiv är ekonomiskt fördelaktigt. En omvandling av Trekanten och dess omkringliggande stadsstruktur kan också bedömas ha samhällsekonomiska vinster som kan motiveras vara till ekonomisk fördel till kommunen ur ett långsiktigt perspektiv.

Kommunens kostnad för ett genomförande av omvandling av Trekanten till torgplats är, precis som ovan beskrivet, beroende av vilka lösningar/scenarion som väljs samt vilken nivå av den gestaltningsmässiga kvaliteten som projektet ska uppfylla. Det innebär att den investeringsnivå som kommunen behöver tillskapa i stora drag varierar kraftigt beroende på val av alternativ.

Att sälja tillkommande byggrätt samt eventuellt även underjordiskt parkeringsgarage till privata aktörer innebär störst intäktsmöjlighet för omvandlingen. I målbild för Norra hamn och Trekanten (Antagen 2015) står att kommunen valt att behålla rådighet över området för att i framtiden kunna säkra en omvandling. Att sälja tillkommande byggrätter till privata aktörer innebär inte en motstridighet mot det målet, utan bedöms enbart som en alternativt scenarion för att ekonomiskt möjliggöra den omvandling som önskas.



4. Utmaningar och möjligheter



Bild ovan visar hur en torgplats kan skapas mellan Kulturens Hus och vattnet nere vid kajstråket, med bebyggelse omgärdande ytan.



Följande aspekter är identifierade som övergripande hinder och risker för ett genomförande eller möjlighet att omvandla Trekanten och omkringliggande mark till allmän platsmark och därmed även etablering av Luleå Energis fördelningsstation. Dessa aspekter är av avgörande karaktär som måste hanteras särskilt.

5.1 Detaljplan

Upprättande av detaljplan är alltid en särskild prövning och avser att på ett mer detaljerat sätt belysa och utreda de aspekter som förstudien på ett övergripande sätt hanterat, belyst och konsekvensbedömt. En risk som noterats är att planen kan komma att överklagas, vilket kan innebära att detaljplanen inte kan vinna laga kraft eller att tidsplanen för en laga kraft-vunnen detaljplan förskjuts. Denna risk finns alltid i alla projekt där detaljplan måste upprättas.

Varför risken bedöms som möjlig här, och särskilt lyfts som en risk, är att Trekanten är en "etablerad plats" med en tydlig trafiklösning som denna förstudie omkullkastar. Ett genomförande av projektet innebär även en risk för påverkan på omkringliggande bebyggelse.

I kommande detaljplanearbete krävs ytterligare utredningar, bland annat: påverkan stadsbild, dagvatten, bedömning risk förorenad mark, geoteknisk utredning, bullerutredning, strandskydd med flera.

5.2 Upphävande av strandskydd

Vid upprättande av ny detaljplan infaller prövning av upphävande av strandskydd på nytt. För att strandskyddet ska kunna upphävas krävs särskilda skäl i enlighet med 7 kap. 18 c-d §§ miljöbalken.

Prövning av upphävande av strandskydd sker av Länsstyrelsen i samband med detaljpaneläggning vid eventuellt fortsatt arbete i enlighet med genomförandeplan.

5.3 Samordning

Samordning mellan flera parter krävs i både planering och genomförande. Förstudien ska ligga till grund för beslut avseende huruvida Luleå Energis fördelningsstation ska förläggas inom kvarteret Bävern eller på Trekanten.

Båda alternativen är komplexa projekt där flertalet avvägningar och samordning mellan flertalet olika aktörer är aktuellt. En risk som förefaller inom båda projekten är tidsaspekten att fördelningsstationen ska kunna vara anlagd senast under år 2027. Genomförandeplanen visar på både möjligheter och risker kopplat till denna aspekt.

5.4 Ekonomi/finansiering

Kommunala investeringar måste säkras långsiktigt i budgetar för genomförandet.

Intäkter från privata aktörer måste säkras tidigt om det är ett alternativ som beslutas. Detta för att genomförandet i så stor utsträckning hänger ihop i en komplex helhet. Uteblir delar kan detta bli förödande för helhetsintrycket och den allmänna platsen.

Om inte långsiktig investering kan säkras finns inget projekt.

5.5 Beslut

Beslut bör tas avseende att möjliggöra för att busshållplatsen på Smedjegatan byggs ut och att Smedjegatan enbart upplåts för busstrafik och gående för att omvandling ska kunna ske i enlighet med målbild.

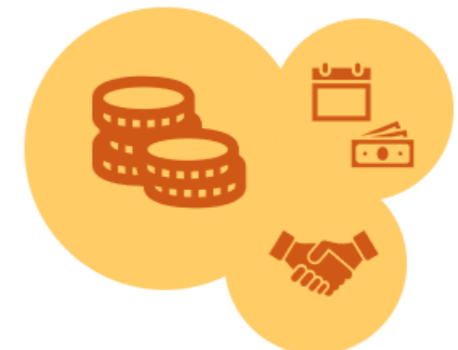
Beslut krävs tidigt avseende hur tillkommande bebyggelse för kommersiell service ska erbjudas till privata aktörer.

Risk och hinder identifieras när kommande beslut krävs som är avgörande för möjlig fortsättning. Om det drar ut på tiden med att dessa beslut kan tas är detta även identifierats som en risk för genomförbart projekt, då Luleå Energis fördelningsstation är tydlig beroende av tidsaspekten.

Genomförande



Ekonomi/Finansiering



Beslut



6. Framgångsfaktorer

Följande aspekter är identifierade som övergripande framgångsfaktorer. Framgångsfaktorer är här identifierade som aspekter som kan mildra hindren och riskerna i föregående kapitel.

6.1 Tävling

Omvandling av Trekanten till torgplats med tillhörande tekniska anläggningar, byggnader för kommersiell/kommunal service samt underjordiskt parkeringsgarage är inte en "vanlig" etablering liknande exempelvis ett bostadsprojekt på centrumhalvön.

Syftet med en arkitekttävling för detta projekt är att hitta en så spännande och genomförbar kreativ idé som möjligt för utvecklingen av Trekanten så att man i projektets tidiga skeden lägger grunden för såväl dess gestaltande och konstnärliga kvaliteter samt för dess tekniska, funktionella och ekonomiska aspekter. Arkitekttävlingen skapar höjd för en kreativ process samt för djupgående kunskap om projektets olika förutsättningar och möjligheter. Tävlingsformen ger en stabil grund för projektets fortsatta utveckling från första idé till färdigt genomförande. En arkitekttävling på denna plats för denna verksamhet signalerar en ambitionsnivå, omsorg och en ny identitet denna plats.

I relation till projektets totala budget och värdet av förslagsställarnas arbetsinsats, blir den kommunala kostnaden för en tävling mycket liten.

Tävling har även ett stort nyhetsvärde och en stark massmedial genomslagskraft. Allmänhetens, politikens eller brukarens intressen bidrar till att förankra och stärka besluten kring ett projekt – tävlingsprocessen möjliggör på så sätt både opinionsbildning och marknadsföring. Detta förtjänar platsen, Luleåborna och verksamheten för att skapa ett så lyckat projekt som bara är möjligt.

6.2 Samordning och Ekonomi/finansiering

Vid ett eventuellt fortsatt arbete ses möjlighet för samordning med andra planerade byggnationer och infrastruktur åtgärder i närområdet. Den befintliga pumpstationen måste inom en snar framtid byggas om. Luleå Energis fördelningsstation likaså. Dessa två projekt innebär såklart kostnader för påverkan på omkringliggande gator och allmän platsmark. Här finns möjligheten att använda närområdet till att samordnas för de bådadas behov.

Samordning mellan Luleå Energi, VA-avdelningen och Stadsbyggnadsförvaltningen av de omkringliggande gatorna samt uppförandet av ny pumpstation och ny fördelningsstation kan genomföras samtidigt och därmed minskas kostnaderna för åtaganden som annars genomförts i olika etapper. Samordning på ett effektivt sätt kan innebära minskade kostnader för kommunen i sin helhet.

Intäkter från privata aktörer och medfinansiering kan bidra till att minska det kommunala åtagandet i kostnader för den totala investeringen.



7.1 Genomförandeplan

För att kunna förverkliga visionen om en utveckling av Trekanten till torgplats och samtidigt klara av Luleå Energis behov av en ny fördelningsstation senast under år 2027 måste utvecklingen samordnas.

Detaljplan och förprojektering

Ändring av detaljplan krävs för alla åtgärder som beskrivits i denna förstudie. Nästa steg bedöms vara att påbörja detaljpanelläggning för den samlade omvandlingen. En detaljplan för Trekanten samt omkringliggande gator anses vara det lämpligaste alternativet för att hantera både Luleå Energis behov och samtidigt säkerställa möjligheterna att omvandla området för allmän plats.

I kommande detaljplanearbete krävs ytterligare utredningar, bland annat: påverkan stadsbild, dagvatten, bedömning risk förorenad mark, geoteknisk utredning, bullerutredning, strandskydd med flera.

Detaljplaneprocessen bedöms pågå under minst två år (och som alltid med risk för överklagande). Samtidigt som detaljplaneprocessen pågår krävs att förprojektering av nya ledningar, gestaltning- och höjdsättning av den allmänna platsmarken, omkringliggande gators nya utformning och grundparametrarna inför markanvisning av byggrätt genomförs och hanteras i ett samlat grepp.

Projektering bedöms kunna påbörjas efter laga kraft-vunnen detaljplan men beroende på vilka problem/möjligheter som man identifierar under detaljplaneprocessen och förprojekteringsarbetet bedöms tid för projekteringsstart att kunna ske tidigare för att spara tid inför fortsatta processer i genomförandet.

För-/projekterings- samt byggarbeten måste samordnas mellan Stadsbyggnadsförvaltningen på Luleå kommun, VA-avdelningen (från 2022 en del av Lumire) samt Luleå Energi.

Byggnation

Preliminär byggstart bedöms vara 2025 och pågå under två, tre år. Detta arbete avser byggnation av fördelningsstation, ny pumpstation, ombyggnation av omkringliggande gator.

Trafiksystemet måste fungera under byggtiden. För att hantera detta måste namnlösa gatan finnas kvar som funktion under majoriteten av omvandlingsperioden. Där Namnlösa gatan finns idag avses torgplats att uppföras. Detta innebär att etableringen av torget måste ske i minst två etapper, där den senare (ytan där Namnlösa gatan ligger) tidigast kan ske efter att Namnlösa gatan inte längre behövs för ett välfungerande trafiksystem i centrum.

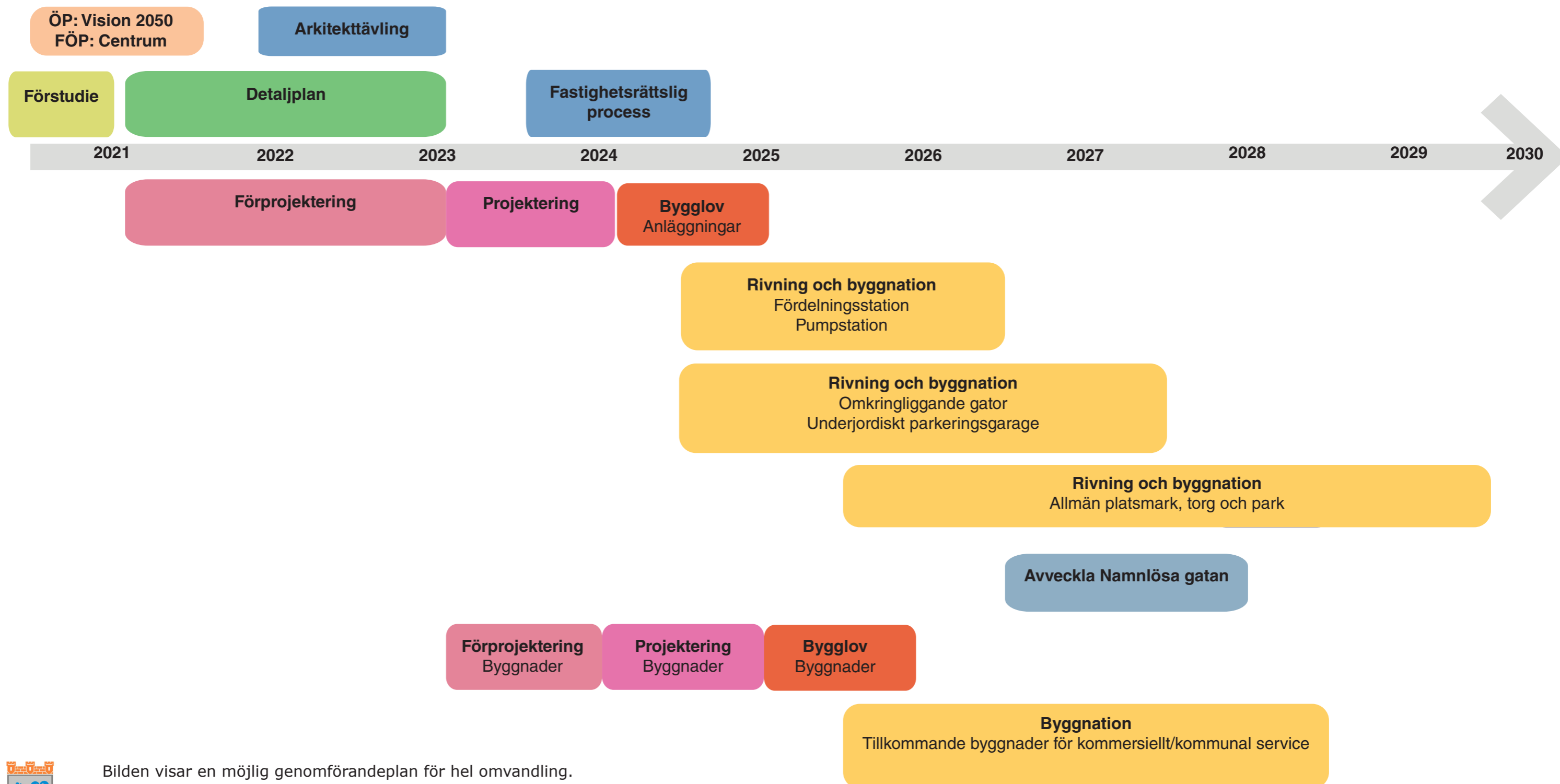
Markanvisning/Tävling

Om byggrätt ska erbjudas till privata aktörer kan markanvisning samordnas med detaljplanearbetet. Därefter kan förprojektering samt projektering för de vinnande aktörerna att påbörjas, varav byggtid och färdig byggnad(er) beror av detta.

Invigning

Luleås nya torg bedöms ha möjlighet att invigas under år 2030.

7. Fortsatt arbete



Bilden visar en möjlig genomförandeplan för hel omvandling.



8.1 Möjligt att utveckla till allmän plats torg?

Förstudiens samlade bedömning är att det är möjligt att anlägga Luleå Energis fördelningsstation på platsen och samtidigt utveckla platsen till torgplats. De flesta av de målbilder som specificerats i "Målbild för Norra hamn och Trekanten" samt i "Förstudie för Bävern och Norra hamn" kan uppnås.

Ny trafiklösning och underjordiskt parkeringsgarage krävs

Trekanten har goda möjligheter till att kunna utformas till en torgplats för aktiviteter året om med plats för salutorg och scen. För att få till detta krävs en förändrad trafiksituation där Namnlösa gatan avvecklas och trafiken istället leds via Skeppsbrogatan och Smedjegatan. Det krävs även att befintliga parkeringsplatser omlokaliseras, till exempel i ett underjordiskt parkeringsgarage på samma plats. Befintliga marknivåer för omkringliggande mark runt parkeringen har fördelaktiga förutsättningar då parkeringsytan i nuläget redan ligger lägre, vilket innebär att behovet av schaktning blir mindre för att möjliggöra detta.

Skeppsbrogatan och Smedjegatan måste byggas om med nya sektioner och anpassade korsningspunkter. In- och utfart till ett underjordiskt parkeringsgarage anses möjligt att förlägga ifrån cirkulationsplatsen i linje med nuvarande sträckning av Namnlösa gatan. En ombyggnation där cirkulationsplatsen minskas i diameter möjliggör att mer plats för torg kan tillskapas. För att avveckling av Namnlösa gatan och omvandling ska vara möjlig måste det möjliggöras för att busshållplatsen på Smedjegatan byggs ut och att Smedjegatan enbart upplåts för busstrafik och gående, vilket också är föreslaget i "Utvecklingsplan för Centrum, samrådshandling". Som en konsekvens av denna nya trafiklösning måste befintlig pumpstation flyttas till ny plats inom förstudieområdet.

En samlad torgyta

Förflyttningen av trafiken och underjordiskt parkeringsgarage möjliggör att Trekantens nya torg kan sträcka sig över Namnlösa gatan ner mot vattnet. Torgplatsen kan med god gestaltning av torgytan och hantering av trafiken upplevas som en plats mellan Kulturens hus och vattnet. Barriärverkan av trafiken kommer inte helt att kunna minimeras, men bör kunna hanteras på ett tillfredställande sätt för att uppnå denna upplevelse.

Tillskott av bebyggelse möjligt

För att stärka torgets funktion bedöms tillskott av bebyggelse som möjligt.

Bebyggelse kan med fördel placeras i linje med Skeppsbrogatans nya gatusektion samt ner mot kajkanten. En byggnad bör också omfatta infarten till det underjordiska parkeringsgaraget. Bebyggelse mot Skeppsbrogatan bedöms möjligt att uppföra i en till tre våningar. Bebyggelse närmare kajkanten bedöms möjliga i en våning (och eventuell suterrängvåning). Bebyggelsen kan nyttjas för att skapa fina vistelsezoner i skyddade lägen och till att förstärka rumsligheten på platsen. Funktioner som skulle kunna stärka torgfunktionen är bland annat café, restaurang, kiosk, väderskyddade cykelparkeringar "cykelhubb", samt övrig service. Pumpstation samt fördelningsstation kan integreras i tillkommande byggnader för kommersiell/kommunal service. All tillkommande bebyggelse ska genom sin gestaltning skapa mervärden till torget.

Hinder och risker samt framgångsfaktorer

Det finns flertalet hinder och risker att överbrygga och hantera i ett omvandlingsprojekt av denna komplexitet. Förstudien har övergripande identifierat dessa.

Ägande och finansiering

Det finns olika scenarion avseende hur ägande av tillkommande bebyggelse och underjordiskt parkeringsgarage ska fördelas. Avvägningar mellan det mest fördelaktiga alternativet måste genomföras vidare beroende på hur stor andel skattemedel kommunen kan/vill investera.

Fortsatt arbete

Vidare arbete föreslås hanteras genom detaljplanläggning för hela omvandlingsområdet, där den allmänna platsen (torget och kajkanten), den tillkommande bebyggelsen, underjordiskt garage, omkringliggande gator samt pumpstation och fördelningsstation hanteras i en samlad helhet. Här krävs förprojektering- och samordning mellan alla involverade parter. Tävlings/jämförelseförfarande bedöms som lämplig metod för att få till en god helhetslösning.

8.2 Samlad bedömning

Förstudien landar i bedömningen att målbilden med en torgplats och placering av fördelningsstation på Trekanten är möjlig. Projektet bedöms ha möjligheter att omvandla denna plats i Luleå centrum till den torgplats som kommunen efterfrågat i tidigare målbilder, i ett av Luleås mest attraktiva lägen.



