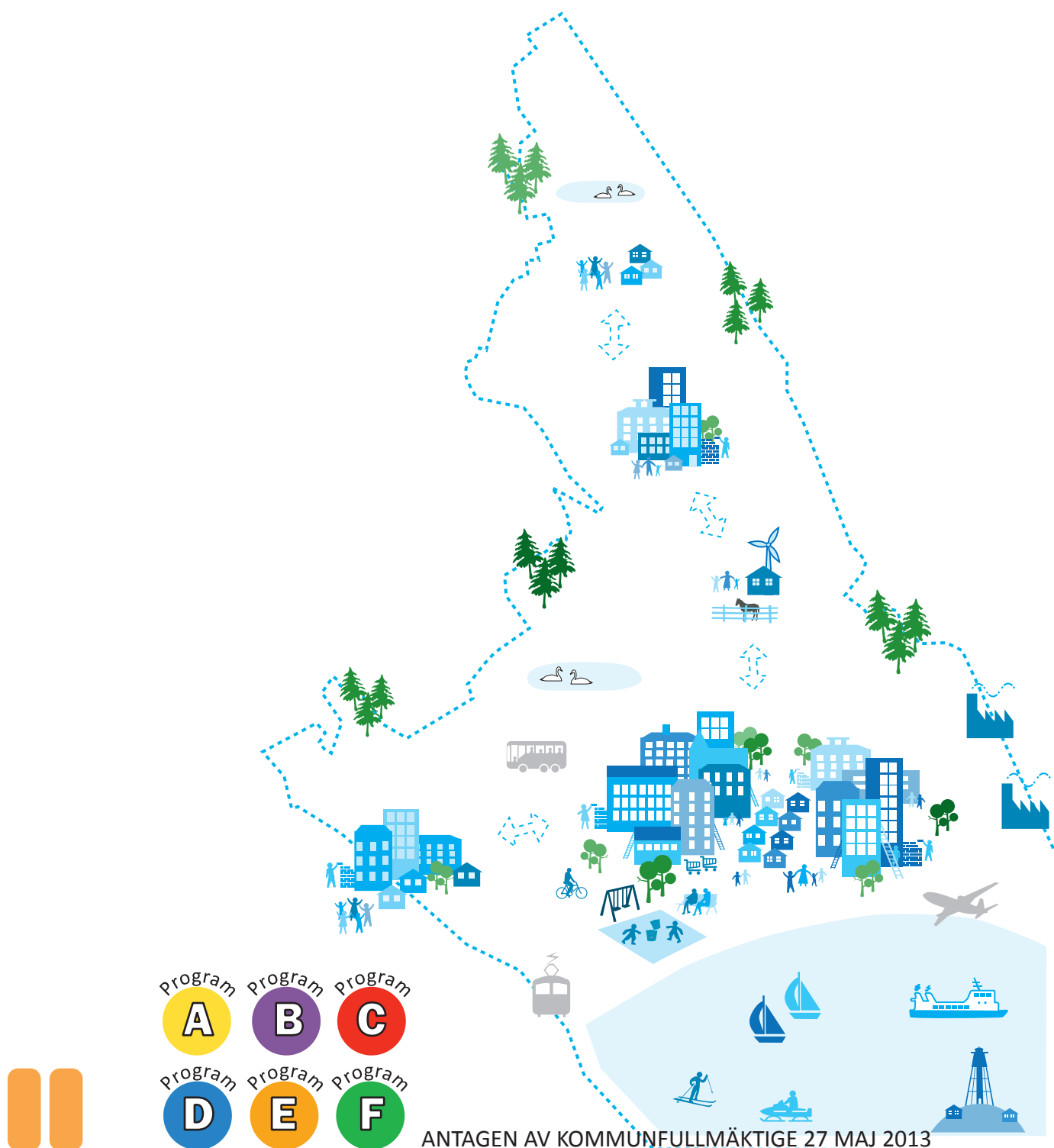


Så här vill vi utveckla våra stadsdelar, byar och vattenområden

Områdesrekommendationer



VISION

Ger en bild av det samhälle vi vill nå.



RIKTNINGAR

Visar vad som är avgörande att prioritera för Luleå som samhälle halvvägs till Vision Luleå 2050. Balanserar de värden och intressen som anges i visionen och ger en ram för att ta fram långsiktiga mål.



PROGRAM

Tydliggör Luleå kommuns vilja och innehåller angreppssätt och långsiktiga mål för att genomföra riktningarna.



PLANER & RIKTLINJER

Visar enskilda nämnders långsiktiga ambitioner, insatser eller förhållnings-sätt för att leva upp till externa och interna krav. En plan ger disposition av händelser till tid och innehåll. En riktlinje visar på en hållning i en fråga som rör samhällets utveckling och ger vägledning i arbetet.



Innehållsförteckning



Om "Så här vill vi utveckla våra stadsdelar, byar och vattenområden"

Vad är det här för dokument? **6**

Orienteringskartor **7**



Stadsdelar

Luleå centrum **8**

Kronan **16**

Porsön **20**

Björkskatan, Lulsundet, Hällbacken och Dalbo **24**

Skutviken **30**

Bergviken **34**

Mjölkudden och Notviken **38**

Hertsön och Lerbäcken **42**

Örnäset, Skurholmen, Bredviken och Malmudden **46**

Svartöstan och Svartöberget **50**

Gammelstad **54**

Bergnäset **58**



Samlande och stadsnära byar

Råneå **62**

Antnäs **66**

Persön **70**

Södra Sunderbyn **74**

Rutvik **78**

Bensbyn **82**

Björbybyn **86**

Hertsölandet **90**

Kallax **94**

Utredningsområde Karlsvik **98**



Vattenområden

Kustvatten norra	102
Kustvatten ökluster	106
Kustvatten älvsmy- ning	110
Kustvatten södra	114
Luleälven	118
Råneälven	122



Handelsstråket och områden för störande verksamheter

Handelsstråket	126
Verksamheter som inte bör blandas med bostäder	130



Riksintressen och övriga allmänna intressen

Generella ställnings- taganden till riks- intressen	138
Beskrivning av övriga allmänna intressen	140

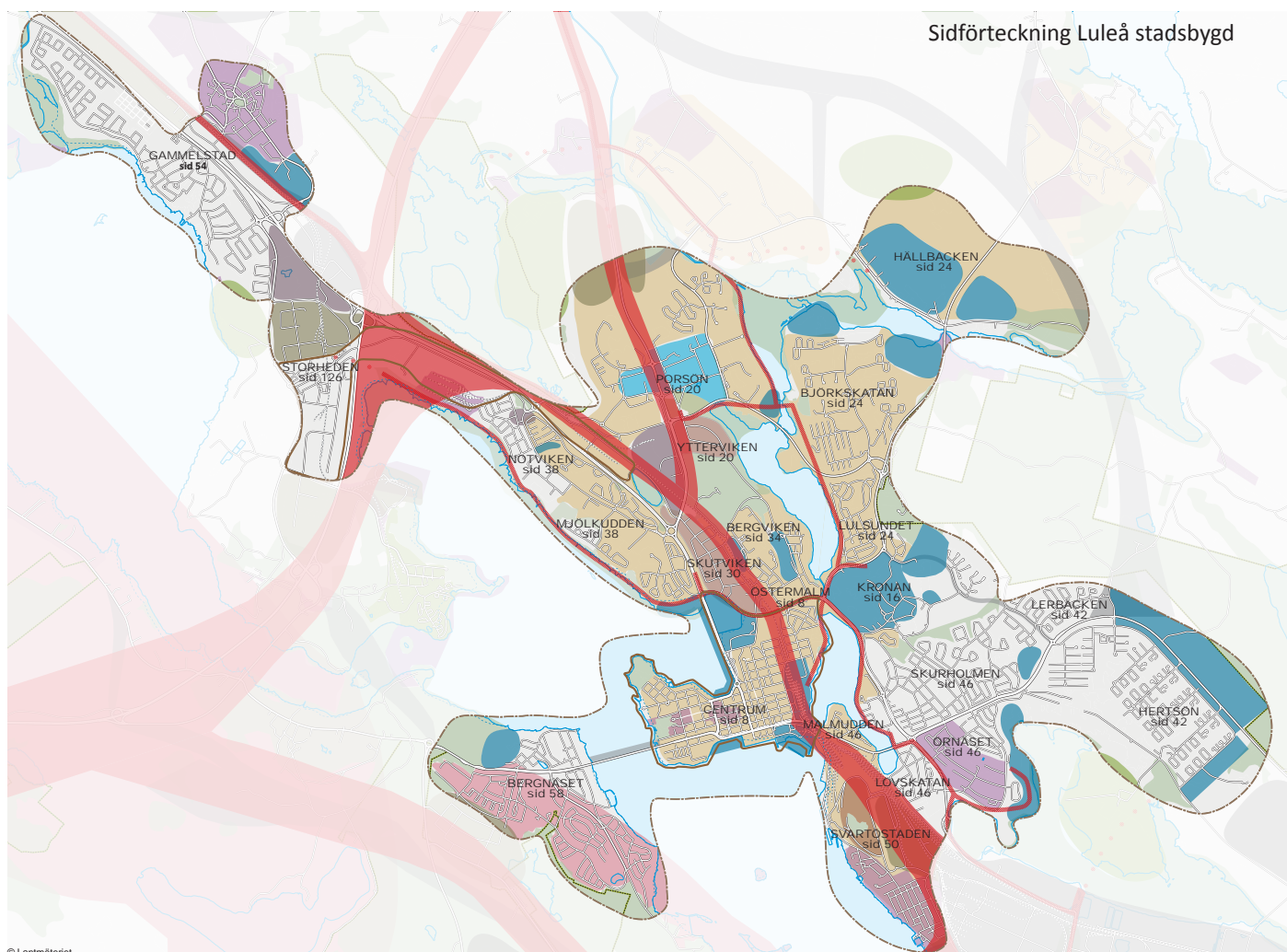
Vad är det här för dokument?

Det här dokumentet är en gemensam bilaga till de sex programmen som ska visa Luleå kommuns mål och strategiområden till 2020 utifrån vision Luleå 2050. Programmen inklusive detta dokument utgör kommunens översiktsplan.

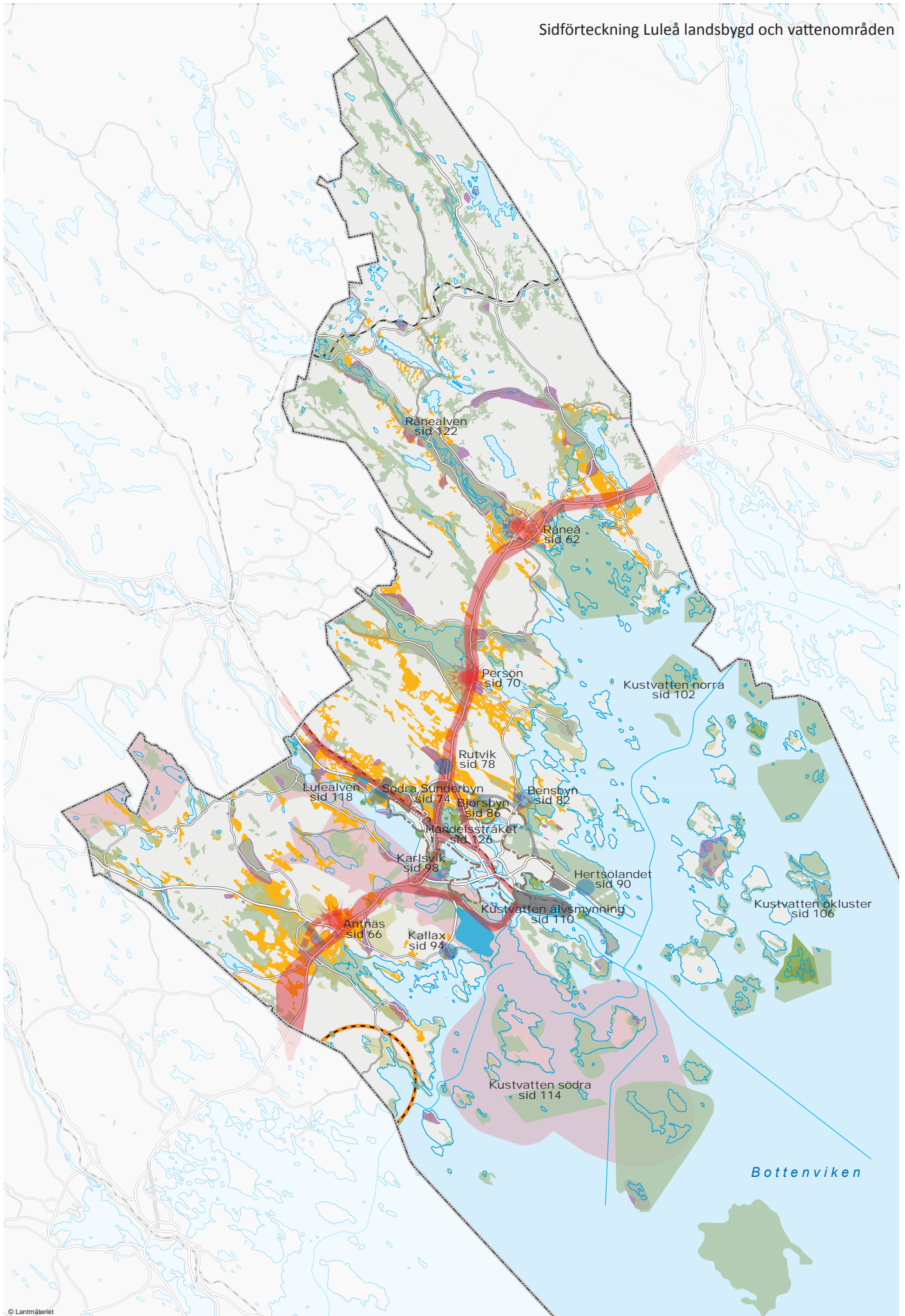
I det här dokumentet konkretiseras programmens innehåll på områdesnivå. Här finns rekommendationer och förutsättningar för beslut som rör stadsdelarna, de samlande och stadsnära byarna samt de större vattenområdena. Syftet är att ge en vägledning vid planering och beslutsfattande genom att ta ställning till vilka övergripande intressen som är viktigast i de olika områdena.

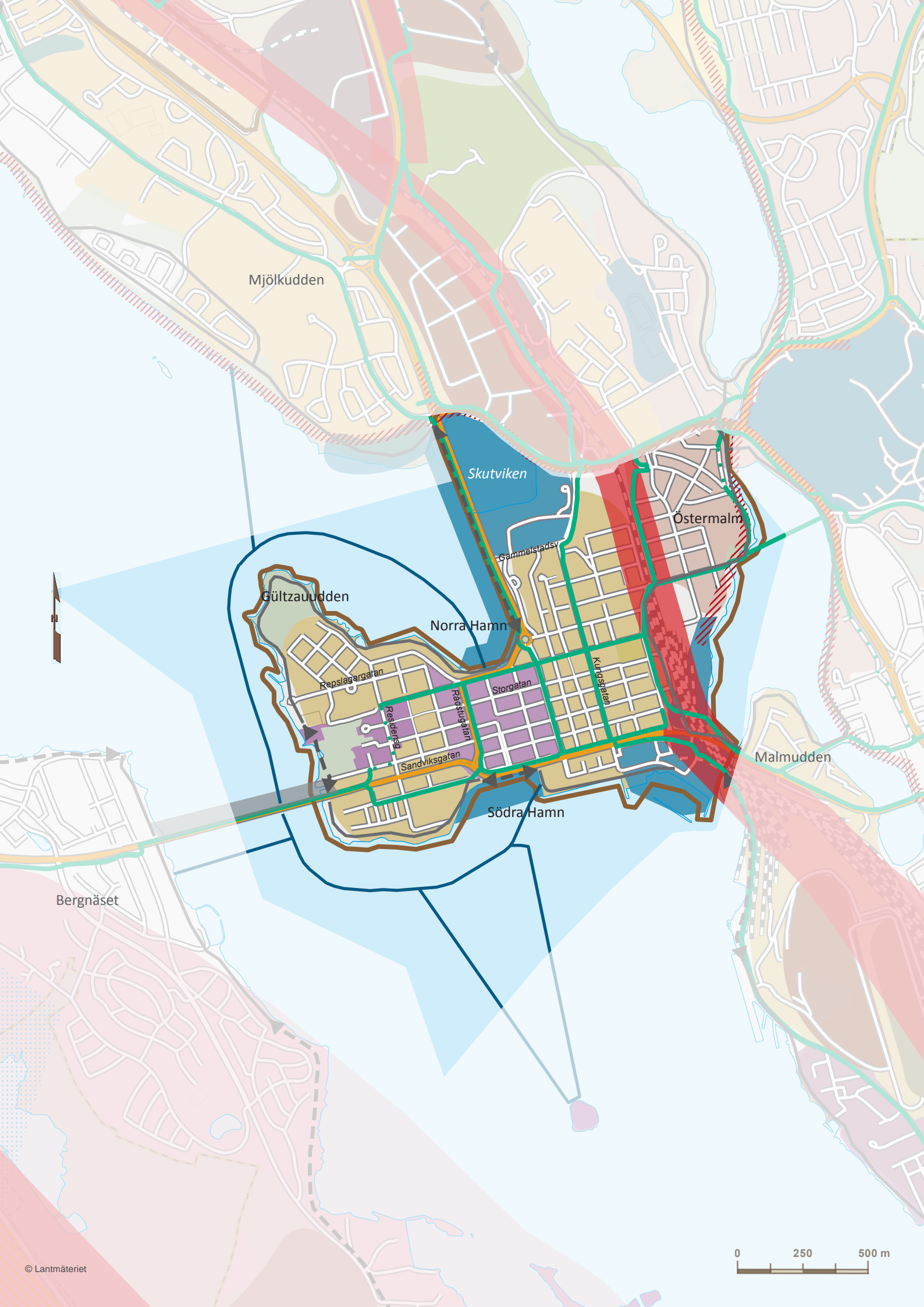
Luleå centrum och utvecklingsinsatserna kopplat till skärgården är identifierade som avgörande för utvecklingen av Luleå som kust- och skärgårdsstad. En fördjupning av dessa områden finns därför i ett eget program; program C (Kuststaden Luleå).

Innerfjärdarna beskrivs som en del av de stadsdelar eller byar som de angränsar till.



Sidförteckning Luleå landsbygd och vattenområden





Mjölkudden

Skutviken

Östermalm

Gültzaudden

Norra Hamn

Repslagargatan

Storgatan

Kungsgatan

Realdersgatan

Sandviksgatan

Malmudden

Södra Hamn

Bergnäset



Rekommendationer

Förtätning av bostäder och arbetsplatser ska i första hand ske på mark som används för markparkeringar och liknande samt genom infill medan värdefulla grönområden ska sparas. Förtätning genom påbyggnad av befintliga byggnader kan prövas. Ny bebyggelse bör i första hand placeras så att de lämnar öppna vystråk i nord-sydlig riktning. Särskild hänsyn ska tas till behovet av nya studentbostäder, förskolor, trygghetsboende etc. Friytor inom kvartersmark vid bostäder ska ge en god boendemiljö och lekmiljö för barn.

Ny bebyggelse ska samspela med den omgivande bebyggelsens skala och struktur. Inom rutnätsstaden ska bebyggelsen vara 4-5 våningar och maximalt 10-12 våningar för enstaka projekt. Högre bebyggelse ska lokaliseras utan negativ påverkan på boendemiljöer eller för att framhäva stadsbilden, till exempel vid stadens infarter.

All ny bebyggelse ska föregås av kvalitetskrav för arkitektur, teknik, tillgänglighet och energi. För arkitekturen är kontext, kontrast och komposition viktiga ledord.

Tre stora exploateringsområden i norr, söder och öster medger expansion, dels genom att omvandla industriområden, dels genom utfyllnad av vattenområden. Dessa områden ska vara tätbebyggda med en blandning av bostäder och arbetsplatser. Här kan högre bebyggelse än 4-5 våningar tillåtas beroende på arkitektonisk gestaltning, bidrag till stadsbilden och sammanhang.

Ytkrävande och störande verksamheter som inte är i behov av ett centrumnära läge, exempelvis bensinstationer, ska omlokaliseras. Centralt belägna industri- och verksamhetsområden ska etappvis omvandlas till bostäder, kontor och handel med mera.

Värdefulla byggnader och kulturmiljöer i centrum ska bevaras. Ny-, om- eller tillbyggnader i anslutning till äldre bebyggelse ska anpassas till befintlig miljö beträffande gestaltning, placering och höjder.

Parkeringsplatser ska så långt som möjligt förläggas under marknivå. Utrymme för gång-, cykel- och kollektivtrafik prioriteras gentemot gatuparkeringar. Parkeringsnorm ska tillämpas.

En mångfald av handel, restauranger, kulturyttringar samt annan kommersiell service och samhällsservice ska finnas i stadskärnan. Inriktningen

Fakta 2011

Invånare: 9002

Barn/unga 0-18 år 9 %

Utrikesfödda 7 %

Arbetslösa 18-24 år 11 %

Arbetslösa 18-64 år 7 %

Med eftergymnasial utbildning 45 %

Medelålder 49 år

Blandning:

Hyresrätter 35 %

Äganderätter 5 %

Bostadsrätter 39 %

0,7 boende per arbetstillfälle

Boendetäthet:

42 boende per hektar

ska vara att utveckla sammanhängande stråk för att bland annat utöka handelns geografiska område och tillföra mer liv till staden. Vid ny- eller ombyggnad ska krav ställas på flexibla lokaler i bottenplan och besöksintensiva verksamheter, exempelvis butiker, caféer eller restauranger, ska prioriteras mot gatan i de centrala delarna av staden.

Ett evenemangsstråk från centrum till Skutviken ska utvecklas och förstärkas. Detta stråk inkluderar bl a Kulturens hus och Luleå energi arena.

Köpmantorget, Nytorget och Södra Hamnplan ska utvecklas för bättre funktion och levande stadsliv. Trekanten/Norra hamn-området görs om till ett torg, eller ett parktorg, och en evenemangsplats kopplad till evenemangsstråket.

Grönstrukturens funktioner och kvalitet ska ses över och förstärkas. Mängden kvalitativa grönytor ska inte minska i centrum. Ekologiska värden finns främst på Gültzauudden och längs stränderna. Upplevelsevärden finns i parkerna vilka ska förstärkas genom tydlig karaktär, tillfälliga och permanenta konstverk och andra kreativa uttryck. Stadsparken och Hermelinsparken ska utvecklas för bättre funktion och levande stadsliv. Nya parker ska skapas vid de större exploateringsområdena.

Strandpartier ska sparas eller nya skapas för ekologiska funktioner. På sikt ska ett sammanhängande och kvalitativt promenadstråk utvecklas längs centrums stränder. Isbanorna kring centrum ska förbinda halvön med omkringliggande stadsdelar och öar. Kajkanter ska dock kunna utformas med en mer urban karaktär.

Stadsodling i form av kollektiv odling eller egen (privat) odling kan bli ett nytt inslag i centrums grönstruktur. I samband med infrastrukturprojekt ska berörd grönstruktur återställas eller utvecklas.

Huvudgatorna ska kunna fungera för genomfartstrafik och trafik mellan centrum och andra stadsdelar. De vara kopplade till uppsamlingsgator och andra lokalgator i lokalnätet. Bodenvägen, Namnlösa gatan, Skeppsbrogatan, Rådstugatan, västra delen av Sandviksgatan och Södra Hamnleden ska vara huvudgator. Barriärverkan ska minskas med fler passager och övergångsställen, smalare gatusektioner och andra hastighetsdämpande åtgärder. Kungsgatan, Magasinsgatan, Prästgatan och Gammelstadsvägen ska utformas som uppsamlingsgator. På lokalgator prioriteras oskyddade trafikanters säkerhet och framkomlighet. Enkelriktade gator ska omprövas för dubbelriktad trafik där det är lämpligt. Alla gator inom centrum ska ha en stadsmässig karaktär. Gator trädplanteras och gamla trädalléer förnyas.



Foto: Luleå kommun

Gång- och cykelnätet ska vara sammanhängande och kompletteras med saknade länkar och nya stråk för olika tempo och upplevelser. I nordsydlig riktning ska ett nytt gång- och cykelstråk, från centrum genom Robertsвик till utvecklingsområdet i "Röda havet", binda ihop stadskärnan med Skutviken. Stråket ska kombineras med kollektivtrafik.

Centrum ska vara ett nav för järnväg, regional busstrafik, den lokala busstrafiken och turbåtar till skärgården. Det ska finnas strategiskt viktiga lägen för kollektivtrafik i stadskärnan: omstigning vid Smedjegatan och Skeppsbrogatan bakom Shopping, ett resecentrum i östra änden av Storgatan samt hållplatser vid gymnasiebyn och Hälsans hus.

Kopplingen mellan regional och lokal kollektivtrafik ska stärkas och utvecklas. Hållplatsen på Smedjegatan ska förlängas från Kulturens Husrondellen till Hamnleden för att klara ökade rese- och omstigningsbehov. Kollektivtrafikens behov längs Smedjegatan ska prioriteras framför biltrafikens behov. Busshållplats i anslutning till Södra hamnplan ska möjliggöra byten mellan båt och buss. Vid busshållplatser inom centrum ska det finnas cykelparkering, särskilt på uppräknade strategiska hållplatser.

Ett nytt resecentrum ska placeras i stadskärnans östra del. Resecentret ska vara ett mångfunktionellt centrum som tillgodoser resenärens krav på service och inrymmer lokaler för handel, kontor etc. Lokala och regionala bussar ska angöra i nära anslutning till tågen. Vid entréer ska det finnas

cykelparkeringar och cykeluthyrning. Parkering för bilar och framförallt långtidsparkering ska förläggas längre bort.

Mark för nytt huvudstråk för vatten och avlopp ska reserveras längs Skurholmsfjärdens västra strand och Svartöleden. Vid anläggandet ska mycket stor hänsyn tas till befintliga sociala och ekologiska värden. Ingrepp i strandområdet ska minimeras och kompenseras och den äldre tallskogen bevaras.

De befintliga småbåtshamnarna ska bevaras och utvecklas. Nya småbåtshamnar ska tillskapas där så är möjligt och lämpligt.

Nivån för älvens högsta dimensionerande flöde och havets 100-års vattenstånd ska beaktas vid all lokalisering av bebyggelse och infrastruktur.

Centrum ska vara ett nav för samhällsinformation och kommunal service. Former för dialog med medborgarna i stadsdelen ska utvecklas.

Genomförande

Centrum ligger i prioriteringszon 1 för förtätning med hänvisning till det kommunala vatten- och avloppssystemets kapacitet och utbyggnadstakt.

Utvecklingsplan som bygger på historia, nutid och framtid ska tas fram för stadsdelen i samverkan med det civila samhället och andra viktiga aktörer för området. Planen ska innehålla såväl sociala som fysiska faktorer utifrån områdets specifika karaktär och behov.

En åtgärdsplan för att minska luftföroreningar i Luleå centrum ska tas fram.

För mer detaljerad information och vägledning avseende bl.a. grönstruktur, kulturmiljö, trafik, handel, socialt viktiga stråk och platser, se Program C.

Karaktär

Centrum omfattar i detta program även Östermalm.

Centrum ligger omgiven av hav, älv och stadsbygd. Tillgången till vatten och is är en stor resurs för upplevelser och rekreation.

När Luleå centrum flyttades från Gammelstad till den nuvarande lokaliseringen vid Luleälvens mynning 1649 planlades staden med ett oregelbundet rutnät. Dagens Luleå centrum är framförallt format av stadsplanen

som upprättades efter branden 1887, denna gång i en relativt rätvinklig rutnätsstruktur. Rutnätet karakteras även av att husen är placerade med fasaden i liv med gatan vilket ger en sammanhängande vägg mot gatan. Bebyggelsen inom rutnätet har överlag fyra till fem våningar med några få undantag. Majoriteten av fastigheterna i centrum är bebyggda med flerbostadshus innehållande både bostäder och verksamheter alternativt renodlad bebyggelse för bostäder eller verksamheter av olika slag.

I området runt domkyrkan och längs med Varvsgatan i södra hamn finns ett antal byggnader kvar sedan åren efter den stora stadsbranden 1887. Kvarteren består av många små fastigheter som bidrar till en blandning av byggnader i området. I centrum finns ett stort antal byggnader som är skyddade i någon form, exempelvis genom skydds- och varsamhetsbestämmelser i detaljplaner. Områdena Gültzauudden, Charlottendal, Östermalm och till viss del även båthusbacken består till stor del av stadsvillor från slutet av 1800- och början av 1900-talen.

I centrum finns en lägre andel kvantitativ grönstruktur jämfört med andra stadsdelar. I centrum är parkerna, de trädplanterade gatorna, bostadsgårdarna, strandpromenaderna och även vegetation längs vägar och gator samt gång- och cykelvägar delar av grönstrukturen. Parkerna är flitigt besökta, har höga sociala värden och betydelse för medborgarnas hälsa och livskvalitet.

Handeln i Luleå centrum är framförallt koncentrerad till ett område som innefattar Storgatan och delar av Kungsgatan, Smedjegatan samt Köpmangatan.



Foto: Per Pettersson

Förutsättningar

I princip hela centrum är planlagt från slutet av 1800-talet fram till idag. Centrum präglas av en högre täthet av bebyggelse än övriga delar av stadsbygden. Bostäder samexisterar i hög grad med handel, restauranger, banker, kontor, servicetjänster och andra verksamheter. Här finns också teater, biograf, bibliotek, Kulturens hus, idrottsanläggningar, kyrkor, skolor m.m. Det finns äldreboende samt boende och dagverksamhet för fysisk och psykiskt funktionsnedsatta.

Centrum är navet för lokal och regional kollektivtrafik med både buss och tåg och även utgångspunkt för kollektivtrafik med turbotarna ut i skärgården. Det finns även ett antal småbåtshamnar i centrum där trycket är hårt på de platser som finns.

Den landskapliga lokaliseringen av centrum erbjuder en påtaglig vattenkontakt främst visuellt men även till viss del fysiskt i form av tillgängliggjorda stränder och slänter. Runt i princip hela centrumhalvön löper ett mer eller mindre sammanhängande gång- och cykelstråk som har höga sociala kvaliteter. Som kontrast mot den täta bebyggelsen finns parkerna med en differentierad karaktär som har en stor social betydelse för centrum.

Cykelbanorna inom centrum är få och bristfälligt markerade.

I Luleå längs det kommunala vägnätet beräknas ca 4000 personer vara utsatta för buller i sin bostad (ekvivalentnivå över 55 dBA vid fasad), av dessa är ca 300 personer utsatta av en bullernivå på 65 dBA ekvivalentnivå eller högre vid fasad. De flesta av dessa är boende i centrum längs Sandviksgatan, Rådstugatan, Smedjegatan eller Prästgatan. Bullerplank är inte en möjlig lösning för fastigheterna på centrumhalvön. Inriktningen blir istället att åtgärda inomhusnivån.

Luftföroreningar mäts i gatumiljö i Luleå centrum. Kontinuerliga mätningar utförs på kvävedioxid (NO₂) och partiklar (PM₁₀). För både kvävedioxid och partiklar har den övre utvärderingströskeln överskridits flera gånger, detta innebär krav att genomföra kontinuerliga mätningar. Mätningarna av kvävedioxid visar att miljö kvalitetsnormer har överskridits under 2010 och 2011. I och med att miljö kvalitetsnormen har överskridits måste ett åtgärdsprogram för Luleå centrum upprättas.

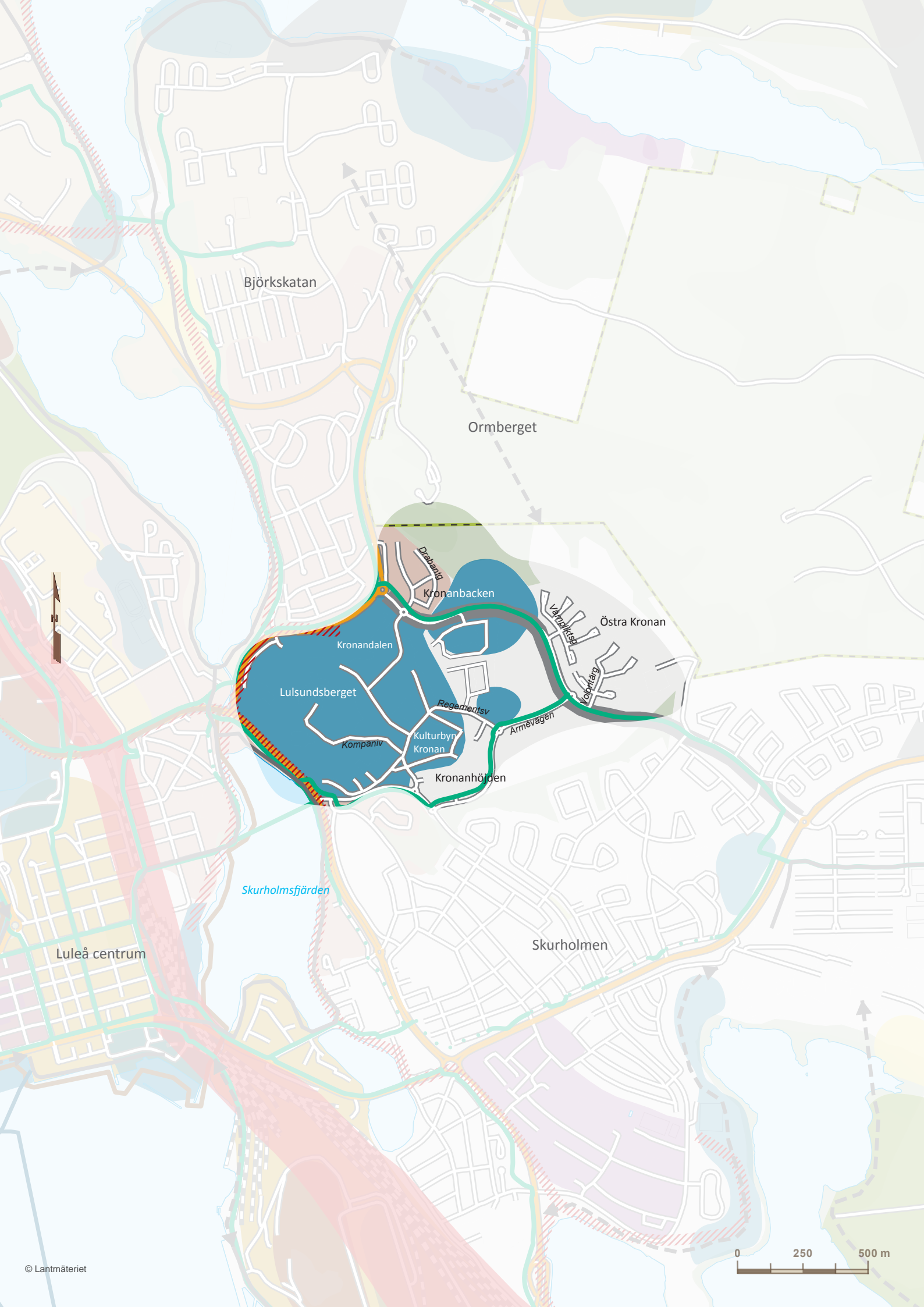
Intressen

Centrum har ett flertal områden med kulturhistoriska värden som finns omnämnda bl.a. i länsstyrelsens kulturmiljöprogram som föreslås bli riksintressen för kulturmiljövården.

Järnvägen, Bergnäsbron och reservat för Norrbotniabanan omfattas av riksintresse för kommunikationer.



Foto: Alf Lindbergh



Björkskatan

Ormberget

Djupaån

Kronanbacken

Värdakisa

Vollmång

Armevägen

Regementsv

Kulturbyn Kronan

Kronanhöjden

Kronandalen

Lulsundsberget

Kompaniv

Skurholmsfjärden

Skurholmen

Luleå centrum

0 250 500 m

Rekommendationer

På Kronan växer en ny stadsdel fram som ska hålla mycket hög kvalitet i byggande och utformning av stråk och platser ur ett hållbarhetsperspektiv. Kronan ska ha en hög exploateringsgrad och en hög grad av blandning av boendetyper och funktioner.

Det ska finnas utomhus- och inomhusmiljöer för möten, kulturella uttryck, rörelse och rekreation, särskilt kopplat till skol- och idrottsområdet. Det ska finnas ett parkstråk genom Kronandalen för att säkra kopplingen mellan stadsdelarna och Ormberget-Hertsölandets naturreservat under alla årstider.

Mark ska reserveras för Kronanvägen mellan Bensbyvägen och Hertsövägen. Utrymme för gång- och cykelväg ska inrymmas i vägområdet för Kronanvägen. Denna gång- och cykelväg är en framtida del av huvudvägnätet för cykel där framkomlighet och trafiksäkerhet för cyklister ska prioriteras.

Cykelvägen längs Armévägen ingår i huvudvägnätet för cykel där framkomlighet och trafiksäkerhet för cyklister ska prioriteras. I takt med att Kulturbyn Kronan förtätas ska gatunätet byggas om.

Svartövägen och Bensbyvägen är delar i huvudvägnätet. är del i huvudvägnätet. Där prioriteras framkomlighet för motordriven trafik. Stor restriktivitet ska gälla vid ny bebyggelse eller anläggning som kan försvåra kommunikationer längs vägarna. Kopplingen för fotgängare och cyklister mellan Kronan och Luleå centrum via Skurholmsfjärden ska förstärkas.

Mark för nytt huvudstråk för vatten och avlopp ska reserveras. Upplevelsevärden längs Skurholmsfjärden ska förstärkas i samband med VA-nätets kapacitetförstärkning.

Nivån för 100-års vattenstånd ska beaktas vid all lokalisering. Hänsyn ska tas till Skurholmsfjärdens vattenkvalitet.

Det ska finnas samhällsinformation och kommunal service i området. Former för dialog med medborgarna i stadsdelen ska utvecklas.

På Kronan ska minst en kommunal lokal vara tillgänglig för medborgarna under tider då den inte används för ordinarie verksamhet. Trygghet och tillit ska skapas genom att många ges möjlighet att delta och kunna påverka.

Fakta

Kronan blir en ny stadsdel i Luleå.

Genomförande

Kronan ligger i prioriteringszon 2 för förtätning med hänvisning till det kommunala vatten- och avloppssystemets kapacitet och utbyggnadstakt.

Det finns ett gällande detaljplaneprogram för Kronan från 2012.

Återvinningsmarknaden och -centralen måste omlokaliseras för att möjliggöra ytterligare bebyggelse i området.

Utvecklingsplan som bygger på historia, nutid och framtid ska tas fram för stadsdelen i samverkan med det civila samhället och andra viktiga aktörer för området. Planen ska innehålla såväl sociala som fysiska faktorer utifrån områdets specifika karaktär och behov.

Karaktär

Kronan var tidigare ett militärområde. När den militära verksamheten flyttade till Boden förvärvade Luleå kommun området. Viss bebyggelse från tiden som militärområde finns bevarade. Området präglas av stora höjdvariationer och närheten till Ormberget-Hertsölandets naturreservat. Inom området finns ett större antal offentliga konstverk.

På Kronan finns idag både enfamiljs- och flerbostadshus. Villabebyggelsen är mycket varierande vad gäller storlek, form och färg.

Gatorna i Kulturbyn Kronan påminner i huvudsak om industrigator. De är breda blandtrafikgator där inga särskilda passager ordnats för oskyddade trafikanter. De nyare delarna av gatunätet har karaktären av stadsgator där oskyddade trafikanter är separerade från biltrafiken. Områdena Östra Kronan och Kronanbacken utgörs av slutna villaslingor som ansluter till en uppsamlingsgata. Här rör sig oskyddade trafikanter både i blandtrafik och på separata gång- och cykelvägar. Bensbyvägen och Svartövägen utgör barriärer mot området där oskyddade trafikanter kan passera planskilt.

Förutsättningar

En fördjupad översiktsplan har upprättats i syfte att bebygga området med bostäder och verksamheter.

Östra Kronan, Kronanbacken och Lulsundsberget omfattas av detaljplan och är helt eller delvis utbyggt. Inom Kulturbyn finns många mindre förtag med en stark prägel av kultur och konst. På Kronan finns en nybyggd förskola. Fortsatt detaljplaneläggning för bostäder och verksamheter inom området pågår.

Inom området finns återvinningsmarknad och -central.

Området trafikeras av lokallinjer. Stora delar av området har mindre än 400 m till busshållplats. Promenadstråket runt Skurholmsfjärden är en mycket viktig social kvalitet.

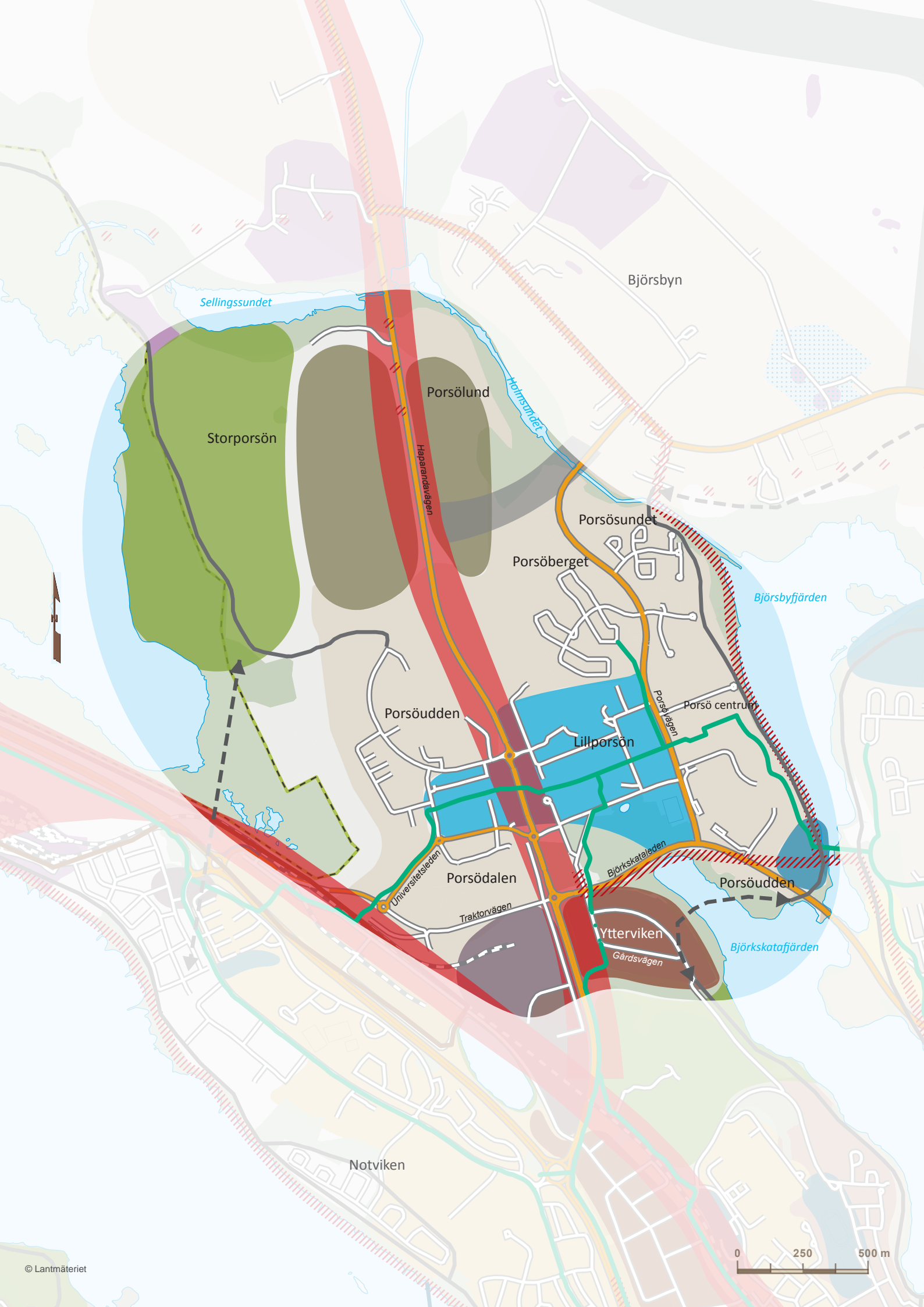
Skurholmsfjärden är en del av innerfjärdarnas system av vattenvägar ända ut till havet.

Intressen

Området gränsar till Ormberget-Hertsölandets naturreservat.

Svartövägen utgör riksintresse för kommunikation och är rekommenderad väg för farligt gods.





Sellingsundet

Björby

Storporsön

Porsölandet

Häparandevägen

Porsöberget

Porsösundet

Björbyfjärden

Porsöudden

Lillporsön

Porsö centrum

Porsödalen

Björkskataleden

Porsöudden

Björkskatafjärden

Ytterviken

Traktorvägen

Gårdsvägen

Notviken

0 250 500 m

Rekommendationer

Nya bostäder på Porsöudden och studentbostäder i stråket mellan Porsön och Luleå centrum prioriteras liksom övrig förtätning i befintliga områden. Komplettering av bostadsrätter och äganderätter prioriteras.

På Storporsön ska verksamheter prioriteras. Bebyggelse ska lokaliseras öster om vattendelaren med grund av den hydrologiska påverkan på Gammelstadsviken. Övriga delar av Storporsön och Sellingsundet ska utredas som naturreservat. En utbyggnad av Porsön får inte påverka Gammelstadsviken.

De värdefulla strandområdena i anslutning till Björkskatafjärden ska särskilt beaktas.

Det ska finnas utomhus- och inomhusmiljöer för möten, kulturella uttryck, rörelse och rekreation. Kopplingarna till närliggande stadsdelar och till upplevelse- och rekreationskvaliteter i Världsarvet Gammelstads Kyrkstad, på Ormberget och på Mjölkuddsberget ska särskilt beaktas under alla årstider. Biblioteket och dess funktion som mötesplats ska prioriteras.

Mark för nytt huvudstråk för vatten och avlopp ska reserveras. Vid anläggandet av VA ska påverkan på strandområdet minimeras och påverkan på ekologiska värden ska kompenseras genom att förstärka tillgängligheten till vattnet.

Porsö centrum ska utvecklas och upprustas.

Inom campusområdet ska byggnader och anläggningar för universitetets verksamhet prioriteras. Planering och byggande ska bidra till att minska det upplevda avståndet mellan centrum och universitetet. Sambandet mellan universitetet och Björkskatan ska förbättras.

Yttervikens industriområde ska omvandlas främst för universitetsrelaterade verksamheter och på sikt även bostäder.

Nivån för 100-års vattenstånd ska beaktas vid all lokalisering. Inga åtgärder eller verksamheter som riskerar Björnsbyfjärdens eller Björkskatafjärdens ekologiska och kemiska status ska tillåtas.

Porsödalen ska så långt som möjligt förtätas med ytterligare arbetsplatser och på sikt en större blandning av verksamheter.

Reservat för framtida anslutning av Björnsbyvägen till Haparandavägen

Fakta 2011

Invånare: 5328

Barn/unga 0-20 år 21 %

Utrikesfödda 17 %

Arbetslösa 18-24 år 4 %

Arbetslösa 18-64 år 6 %

Eftergymnasial utbildning 67 %

Medelålder 30 år

Blandning:

Hysesrätter 90 %

Äganderätter 10 %

Bostadsrätter 0 %

2 boende per arbetstillfälle

Boendetäthet:

27 boende per hektar

och en ny kustjärnväg mellan Luleå och Kalix längs med Haparandavägen ska beaktas i fortsatt planering.

Cykelvägen i öst-västlig riktning från Notvikens tåghållplats till Björskatan, liksom cykelvägen längs Porsöberget och delar av Björskataleden ska ingå i huvudvägnätet för cykel. Framkomlighet och trafiksäkerhet för cyklister ska prioriteras.

Haparandavägen och Porsövägen ingår i huvudvägnätet för motordriven trafik och framkomlighet ska prioriteras. Haparandavägens vägområde ska inrymma gång- och cykelväg mot Rutvik. Stor restriktivitet ska gälla ny bebyggelse eller anläggning som kan försvåra kommunikationer längs Haparandavägen.

Utrymme för snötipp ska säkras.

Det ska finnas samhällsinformation och kommunal service i området. Former för dialog med medborgarna i stadsdelen ska utvecklas.

På Porsön ska minst en kommunal lokal vara tillgänglig för medborgarna under tider då den inte används för ordinarie verksamhet. Trygghet och tillit ska skapas genom att många ges möjlighet att delta och kunna påverka.

Genomförande

Porsön ligger i prioriteringszon 4 för förtätning med hänvisning till det kommunala vatten- och avloppssystemets kapacitet och utbyggnadstakt.

Befintliga verksamheter som kan vara störande för bostäder ska successivt erbjudas alternativa lokaliseringar.

Huvudmannskapet för Porsö centrum ska övergå till att vara kommunalt.

Utvecklingsplan som bygger på historia, nutid och framtid ska tas fram för stadsdelen i samverkan med det civila samhället och andra viktiga aktörer för området. Planen ska innehålla såväl sociala som fysiska faktorer utifrån områdets specifika karaktär och behov.

Karaktär

Porsön är en vattennära stadsdel som innehåller bland annat universitet, studentbostäder, arbetsplatser och värdefulla natur- och rekreationsområden. Området präglas av en mångfald av nationaliteter samt en ung befolkning. Många unga bor ofta tillfälligt under studietiden vilket medför en hög genomströmning.

Porsön började byggas ut under 1970-talet och 1971 invigdes Luleå tekniska högskola. Högskolan har sedan dess blivit universitet och har hela tiden satt sin prägel på Porsön som stadsdel. Området karaktäriseras även av stora områden med skog och Gammelstadsviken i väster. Det finns

vandringsleder som förbinder området med Kyrkbyn i Gammelstad.

Stadsdelen präglas av trafikseparering med bostadsområden fria från biltrafik, uppsamlings- och lokalvägar samt många gång- och cykelvägar. Haparandavägen och Porsövägen är barriärer som delar Porsön.

Förutsättningar

På Porsön finns för- och grundskolor samt en fristående förskola. Dessutom finns kyrka, vårdcentral, äldreboende och boende för fysisk och psykiskt funktionsnedsatta. Området har en låg andel arbetslösa. En områdesgrupp som omfattar Porsön och Björkskatan finns i området.

I Porsödalen finns ett snöupplag som används som deponi av snö från stora delar av stadsbygden.

Porsön ligger i anslutning till Bjørsbyfjärden och Björkskatafjärden, som är grunda fjärdar med hög biologisk produktion och stor biologisk mångfald. Hela strandremsan längs Bjørsby- och Björkskatafjärden är ett betydelsefullt ekologiskt och socialt stråk. Särskilt Bjørsbyfjärden har höga naturvärden för fågellivet.

Fjärdarna har god kemisk status medan den ekologiska statusen är måttlig för Bjørsbyfjärden och dålig för Björkskatafjärden. De är också en del av innerfjärdarnas system av vattenvägar ända ut till havet.

Stråket längs Holmsundet och Sellingsundet mot Gammelstadsviken har betydelse för biologisk mångfald och för rekreation och friluftsliv. Gammelstadsviken är ett värdefullt naturreservat och Natura 2000-område. Även parken i anslutning till universitetet har ett ekologiskt och socialt värde.

Porsön trafikeras av lokaltrafik och regional busstrafik. Det finns goda möjligheter att färdas till och från Porsön med cykel eller till fots. Notvikens tåghållplats ligger i direkt anslutning till området.

Gång- och cykelvägarna till Luleå centrum och till Björkskatan kan upplevas otrygga eftersom man måste passera över broar eller genom tunnlar och det saknas bebyggelse på vissa sträckor.

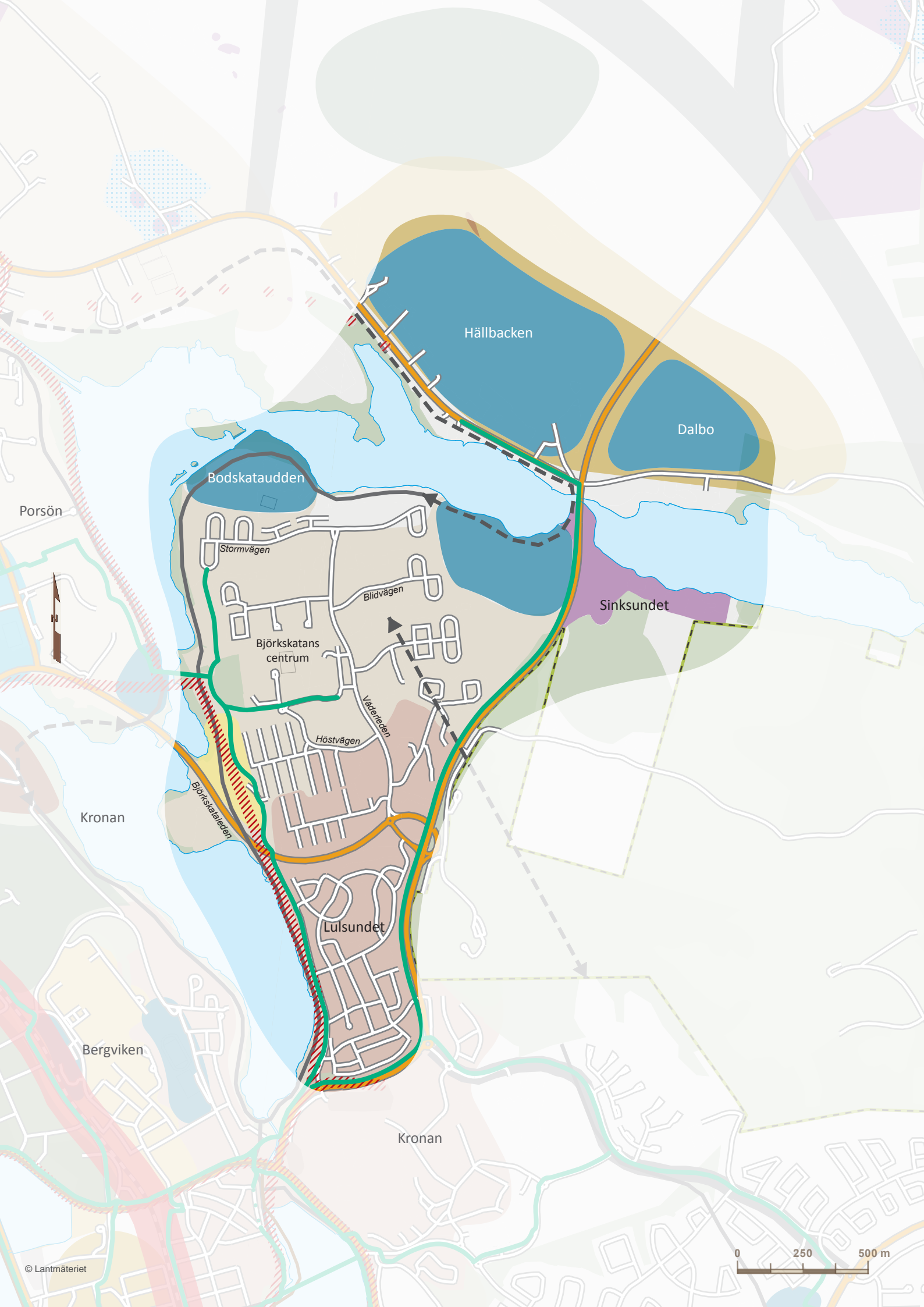
Längs med Bjørsbyfjärdens strand finns ett gång- och cykelstråk som används främst sommartid eftersom det saknar belysning och inte plogas vintertid.

Intressen

Gammelstadsviken är ett naturreservat, Natura 2000-område och utpekad som riksintresse för naturvärden.

Befintlig järnväg är av riksintresse för kommunikationer.

Det krävs tillstånd från länsstyrelsen för att uppföra byggnader och anläggningar inom 30 meter från Haparandavägens vägområde där inte detaljplanen säger annat.



Porsön

Hällbacken

Dalbo

Bodskataudden

Stormvägen

Blidvägen

Björskatans centrum

Sinksundet

Höstvägen

Väberöden

Kronan

Björskataleden

Lulsundet

Bergviken

Kronan

Björkskatan, Lulsundet, Hällbacken och Dalbo

Rekommendationer

Ny bebyggelse ska lokaliseras till Dalbo, Hällbacken, Bodskataudden och den norra triangeln mot Bensbyvägen. Bebyggelsen ska innehålla en blandning av bostäder och arbetsplatser med kultur- och rekreationsvärden som utgångspunkt.

Det ska finnas utomhus- och inomhusmiljöer för möten, kulturella uttryck, rörelse och rekreation. På Björkskatan ska biblioteket och dess funktion som mötesplats prioriteras. På Bodskataudden ska bebyggelsen kombineras med en landskapspark. Strandområdet ska göras tillgängligt för allmänheten.

Lulsundet ska kompletteras med flerfamiljshus.

I Björkskatans centrum prioriteras fler arbetsplatser.

Nivån för 100-års vattenstånd ska beaktas vid all lokalisering. Inga åtgärder eller verksamheter som riskerar Björnsbyfjärdens ekologiska och kemiska status ska tillåtas.

Strandområdet är ett värdefullt socialt och ekologiskt stråk och ska bevaras. Öster om Bensbyvägen ska kulturniljövärden förknippade med fritidshusbebyggelsen bevaras.

Koloniområdet mot Björkskataleden ska bevaras och utvecklas. Norr om Hällbacken ska ett nytt naturreservat för rekreation och friluftsliv utredas.

Vid förtätning ska Bensbyvägens barriäreffekt och kopplingen till Ormberget beaktas. Kopplingarna och närheten för rörelse och rekreation mellan Hällbacken/Dalbo och Ormberget ska särskilt beaktas.

Mark för nytt huvudstråk för vatten och avlopp ska reserveras längs stranden.

Bensbyvägen och Björkskataleden ingår i huvudvägnätet för motordriven trafik och framkomlighet ska prioriteras. Stor restriktivitet ska gälla ny bebyggelse eller anläggningar som kan försvåra kommunikationer längs vägarna. Höga transporter till och från hamnen ska fortsatt vara möjliga längs Bensbyvägen.

Cykelvägen väster om Björkskatan från Stormvägen, cykelvägen mot Björkskatan centrum och cykelbanan längs Björkskatavägen är delar av huvudvägnätet för cykel och framkomlighet och säkerhet för cyklister ska prioriteras. Vägen upp till Ormberget ska även inrymma gång- och

Fakta

Björkskatan och Lulsundet

Invånare: 5431

Barn och unga 0-20 år 28 %

Utrikesfödda 8 %

Arbetslösa 18-24 år 12 %

Arbetslösa 18-64 år 6 %

Eftergymnasial

utbildning 54 %

Medelålder: 40 år

Blandning:

Hyresrätter 28 %

Äganderätter 48 %

Bostadsrätter 23 %

7 boende per arbetstillfälle

Boendetäthet:

22 personer per ha

cykelväg.

Utrymme för cykelväg längs hela Bensbyvägen ska säkerställas. Denna cykelväg utgör en framtida del av huvudvägnätet för cykel. Framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister ska prioriteras. När boende har längre än 400 meter till närmaste busshållplats ska det finnas cykelparkeering vid hållplatsen.

Befintliga skogsvägar i anslutning till Hällbacken ska bevaras och utvecklas som rid- och strövstigar. Möjlighet att rida till Björnsbyn och Bensbyn ska förbättras.

Hällbacken och Björkskatan ska ha en gen förbindelse.

Trottoarerna längs gatorna på Lulsundet ska bevaras.

Det ska finnas samhällsinformation och kommunal service i området. Former för dialog med medborgarna i stadsdelen ska utvecklas.

På Björkskatan ska minst en kommunal lokal vara tillgänglig för medborgarna under tider då den inte används för ordinarie verksamhet. Trygghet och tillit ska skapas genom att många ges möjlighet att delta och kunna påverka.



Vy över Hällbacken och Dalbo. ©Blom/Pictometry 2010

Genomförande

Med hänvisning till vatten-och avloppssystemets kapacitet och utbyggnadstakt ingår Hällbacken och Dalbo i prioriteringszon 1, Lulsundet och södra Björkskatan i prioriteringszon 2 samt norra Björkskatan i prioriteringszon 4 för förtätning.

Huvudmannskapet för Björkskatans centrum ska på sikt övergå till att vara kommunalt.

En framtida gen förbindelse mellan Hällbacken och Björkskatan ska utredas.

Fortsatt planering av Hällbacken ska utgå från gällande detaljplaneprogram.

Utvecklingsplan som bygger på historia, nutid och framtid ska tas fram för stadsdelen i samverkan med det civila samhället och andra viktiga aktörer för området. Planen ska innehålla såväl sociala som fysiska faktorer utifrån områdets specifika karaktär och behov.

Karaktär

Björkskatan och Lulsundet omsluts till stor del av innerfjärdarna och domineras av bostadsbebyggelse. Lulsundet byggdes ut efter en stadsplan från 1958. Där finns i första hand villor men även radhus och enstaka flerbostadshus. Björkskatan bebyggdes framförallt under 1970- och 80-talen med villor, radhus och flerbostadshus.

En generationsväxling pågår i området vilket visar sig hög andel barnfamiljer. Björkskatan präglas av en stor andel med eftergymnasial utbildning.

Området präglas av nivåskillnader vilket gett effekt på bebyggelsens karaktär. I de övre partierna mot Ormbergsområdet dominerar barrskogar som kilar in mellan bebyggelsen i en tydlig grön infrastruktur. Längre ner mot vattnet finns mer lövträd och mer eller mindre öppna gräsytor på de gamla kulturpåverkade markerna.

Stränderna längs fjärdarna är en kvalitet för rekreation och på Lulsundet finns en stadsnära badplats. God tillgång till gröna ytor, vatten, spontandrott och närhet till friluftsområdet i Ormberget-Hertsölandets naturreservat är kvaliteter för boende i området.

Hällbacken är till viss del planlagt för bostäder. Dalbo utgörs i huvudsak av skogsmark och är bebyggt med ett 30-tal fritidshus. Där pågår en omvandling från fritidshus till permanentbostäder.

Björkskatan kännetecknas av ett trafiksystem där de oskyddade trafikanterna är separerade från motortrafiken. Gatorna är uppdelade i uppsamlings- och lokalgator, flerbostadsområdena är fria från biltrafik och det finns många gång- och cykelvägar.

Gatorna på Lulsundet ger ett oregelbundet rutnät där de gående skiljs från motortrafiken med trottoarer. Genom Lulsundet finns en större cykelväg, för övrigt är cyklisterna hänvisade till villagatorna.

När Hällbacken är fullt utbyggt kommer trafiken att koncentreras till en central uppsamlingsgata med separerad gång- och cykelväg. Från denna kommer slingor med bostadsbebyggelse att ansluta. På bostadsgatorna kommer de olika trafikanterna att samsas om utrymmet.

Förutsättningar

På Björkskatan finns service i form av äldreboende samt boende för fysisk och psykiskt funktionsnedsatta och boende för ensamkommande unga. Det finns också flera för- och grundskolor. Här finns även ett utbyggt centrum med affärer, café, pizzeria, fritidsgård, vårdcentral med mera. Centrumet har på senare år rustats upp. En områdesgrupp som omfattar Porsön och Björkskatan finns i området.

Hela strandremsan längs Björnsby- och Björskatafjärden är ett betydelsefullt ekologiskt och socialt stråk. Fjärdarna har god kemisk status medan den ekologiska statusen är måttlig för Björnsbyfjärden och dålig för Björskatafjärden. Björnsbyfjärden har höga naturvärden särskilt för fågellivet.

I sydvästra delen av Björskkatan finns odlingslotter.

Tummelplatsen på Lulsundet är ett viktigt parkområde med uppvuxen skog, nybyggd lekplats och en bollplan intill. Genom skogen går ett välutnyttjat promenadstråk.

Björskkatan trafikeras av två av lokaltrafikens stomlinjer varav den ena även trafikerar Lulsundet. Hur Hällbacken ska kollektivtrafikförsörjas är i dagsläget ej bestämt.

På Lulsundet bor i stort sett alla inom 400 meter från en busshållplats.

På Björkskatan har många av de boende längre än 400 meter till närmsta busshållplats. Så kommer även vara fallet på Hällbacken med de hållplatser som finns planerade idag.

Bensbyvägen utgör en barriär mellan Björkskatan och Lulsundet mot Ormberget och Kronan. Inom Björkskatan utgör Väderleden en barriär.

De större hållplatserna som ännu inte är tillgänglighetsanpassade kommer att anpassas i samband med planerade gatuombyggnationer.

Intressen

Sinksundet ingår i länsstyrelsens kulturmiljöprogram.



Vy över Björkskatan. ©Blom/Pictometry 2010



Porsön

Björskatan

Mjölkudden

Bergviken

Skutviken

Gültzau-
udden

Luleå centrum

Mjölkuddens
tjärnen

Magaråsby

Algeban

Svarövr

Skutviken

Rekommendationer

På lång sikt ska Skutviken vara en del av Luleå centrum. Blandning av arbetsplatser och på sikt även bostäder ska prioriteras. Nya kontorsarbetsplatser och bostäder för unga och studenter är särskilt prioriterade.

Särskilda kvalitetskrav ska ställas på bebyggelsens utformning och bebyggelsemiljön i anslutning till infarter, större vägar och järnvägar. Tillgången till grönstruktur och friytor ska beaktas vid planläggning.

Det ska finnas utomhus- och inomhusmiljöer för möten, kulturella uttryck, rörelse och rekreation. Förutsättningarna för arrangemang och evenemang ska stärkas.

Höga flöden och vattenstånd ska beaktas vid all lokalisering av bebyggelse och infrastruktur, och ytor för att ta hand om dagvatten ska prioriteras.

Mark för nytt huvudstråk för vatten och avlopp ska reserveras.

Mjölkkuddstjärnen ska med hänsyn till natur- och rekreationsvärden bevaras och utvecklas. Området ska utredas som naturreservat kopplat till Mjölkkuddsberget.

Kopplingarna till kringliggande stadsdelar och genom Skutviken ska utvecklas.

Möjligheterna för gående och cyklister att färdas i öst-västlig riktning och längs Midgårdsvägen ska beaktas i framtida planläggning. Vägområdet längs Bodenvägen ska inrymma gång- och cykelväg och vara en framtida del av huvudvägnätet för cykel. Cykelvägarna längs Haparandavägen, Krabbstigen, Gammelstadsvägen och Svartövägen är en del av huvudvägnätet för cykel och framkomlighet och trafiksäkerhet för cyklister ska prioriteras.

Bodenvägen, Svartövägen och Haparandavägen är delar i huvudvägnätet för motordriven trafik och framkomlighet för motordriven trafik ska prioriteras. Stor restriktivitet ska gälla ny bebyggelse eller anläggning som kan försvåra kommunikationer längs vägarna. I korsningen Haparandavägen-Midgårdsvägen ska utrymme för ny cirkulationsplats prioriteras.

Fakta

Området domineras av handel, byggverksamhet samt idrottsanläggning. Det finns inga bostäder i området.

Genomförande

Skutviken ligger i prioriteringszon 3 för förtätning med hänvisning till det kommunala vatten-och avloppssystemets kapacitet och utbyggnadstakt.

Verksamheter som kan vara störande för bostäder ska successivt erbjudas lokaliseringar utanför stadsbygden.

Karaktär

Skutvikenområdet ligger mellan Mjölkuddstjärnen i norr och Skutviken i söder och omgärdas av tydliga barriärer i form av väg 97, Svartövägen och Haparandavägen och av järnvägen norr om området.

Vattenkontakten i området är begränsad, men Mjölkuddstjärnen är en liten pärla med mycket rikt fågelliv mitt i stadsbygden.

På Skutviken pågår en successiv omvandling från småindustri till mer handel och kontor. Det finns endast mindre stråk med träd och grönska, till exempel längs Midgårdsvägen och väg 97.

Gatorna på Skutviken är industrigator. Midgårdsvägen är uppsamlingsgata för intilliggande gator.

Förutsättningar

Området är en del av evenemangsstråket som sträcker sig från Gultzaudden till Skutviken.

Dagverksamhet för fysisk och psykiskt funktionsnedsatta finns på Skutviken.

I området har det funnits soptippar som kan begränsa användningen av mark eller innebära saneringsbehov vid ändrad markanvändning.

Området trafikeras av lokaltrafikens stomlinjer och regional busstrafik. Längs Midgårdsvägen finns en separat gång- och cykelväg.

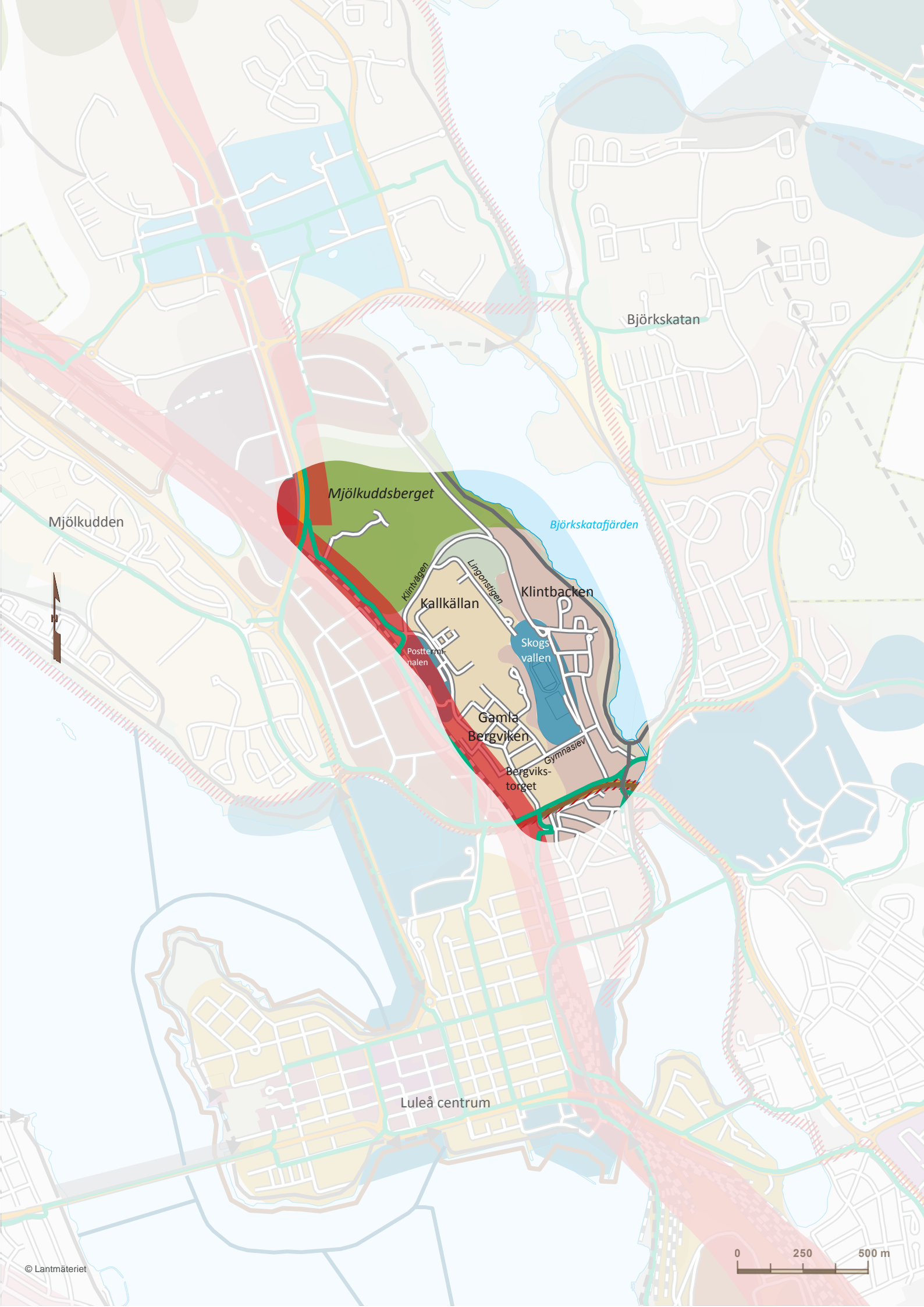
Vid rikliga regn, höga flöden och högt vattenstånd blir det översvämningar i områdets lägre delar.

Hela området är påverkat av buller från väg, järnväg och verksamheter.

Intressen

Väg 97 och Svartövägen är riksintresse för kommunikation och rekommenderad väg för farligt gods. Även järnvägen omfattas av riksintresse för kommunikation.

Det krävs tillstånd från länsstyrelsens för att uppföra byggnader och anläggningar inom 30 meter från vägområdet om inte detaljplan medger annat.



Björkskatan

Mjölkuddsberget

Björkskataffärden

Mjölkudden



Klintvägen

Ligorstigen

Klintbacken

Kallkällan

Postcentralen

Skogsvallen

Gamla Bergviken

Gymnasievägen

Bergvikstorget

Luleå centrum

0 250 500 m

Bergviken

Rekommendationer

Bergviken ska förtätas och kompletteras med främst äganderätter och studentbostäder. Utrymme ska finnas för trygghetsboende. Bergvikstorgets funktion som centrum ska stärkas. Förutsättningar för ny bebyggelse i Skogsvallenområdet ska utredas.

Nivån för 100-års vattenstånd ska beaktas vid all lokalisering. Inga åtgärder eller verksamheter som riskerar Björkskatafjärdens ekologiska och kemiska status ska tillåtas.

Det socialt värdefulla stråket längs Björkskatafjärdens strand ska bevaras och utvecklas. Kopplingen till Porsön längs vattnet ska förstärkas. Skogsstråket från Kallkällan, via Skogsvallen fram till Svartöleden ska bevaras. Det ska finnas utomhus- och inomhusmiljöer för möten, kulturella uttryck, rörelse och rekreation.

Mjölkuddsberget ska utredas som naturreservat.

Mark för nytt huvudstråk för vatten och avlopp ska reserveras.

Vägområdena längs Björkgatan-Blomgatan samt längs Ytterviksvägen-Klintvägen ska inrymma cykelbana. Trottoarer inom Gamla Bergviken ska bevaras.

Svartövägen och Haparandavägen ingår i huvudvägnätet för motordriven trafik och framkomlighet ska prioriteras. Stor restriktivitet ska gälla ny bebyggelse eller anläggning som kan försvåra kommunikationer längs vägarna.

Åtgärder ska göras för att dämpa bullernivåer över 60 dBA vid fasad.

Det ska finnas samhällsinformation och kommunal service i området. Former för dialog med medborgarna i stadsdelen ska utvecklas.

På Bergviken ska minst en kommunal lokal vara tillgänglig för medborgarna under tider då den inte används för ordinarie verksamhet. Trygghet och tillit ska skapas genom att många ges möjlighet att delta och kunna påverka.

Genomförande

Bergvikens östra del ligger i prioriteringszon 2 för förtätning, medan den västra delen ligger i prioriteringszon 3 med hänvisning till det kommu-

Fakta

Invånare: 3402

Barn och unga 0-20 år 20 %

Utrikesfödda 8 %

Arbetslösa 18-24 år 13 %

Arbetslösa 18-64 år 9 %

Eftergymnasial utbildning 39 %

Medelålder 43 år

Blandning:

Hysesrätter: 34 %

Äganderätter: 7 %

Bostadsrätter: 59 %

6 boende per arbetstillfälle

Boendetäthet:

39 personer per ha

nala vatten-och avloppssystemets kapacitet och utbyggnadstakt.

Möjligheten att lokalisera nya bostäder på Postterminalen måste utredas, särskilt med hänsyn till Norrbotniabanans framtida sträckning.

Om förtätning med bostäder ska ske på Skogsvallenområdet måste dess funktion som idrottsplats säkerställas på annan plats.

Utvecklingsplan som bygger på historia, nutid och framtid ska tas fram för stadsdelen i samverkan med det civila samhället och andra viktiga aktörer för området. Planen ska innehålla såväl sociala som fysiska faktorer utifrån områdets specifika karaktär och behov.

Karaktär

Bergviken ligger vid Björkskatafjärden och växte fram efter den stora stadsbranden år 1887. Området domineras av flerfamiljshus. Under miljonprogramsepoken byggdes området Kallkällan och under 1980-talet tillkom Klintbacken på en tidigare campingplats. På senare tid har bebyggelsen på Klintbacken kompletterats med studentbostäder.

Hela området är kuperat och vattennära och det skogbeklädda Mjölkuddsberget, liksom strandzonen nedanför berget, kan särskilt nämnas som ett värdefullt rekreationsområde med höga naturvärden.

Inom Gamla Bergviken samsas cyklister och bilar på gatorna. För fotgängare finns trottoarer. De nyare områdena Klintbacken och Kallkällan är trafikseparerade.

Längs med stranden finns ett gång- och cykelstråk som främst används sommartid eftersom delar av sträckan saknar belysning och inte plogas vintertid. I övrigt finns inte så många cykelvägar inom området. Järnvägen och Skutviken utgör en barriär västerut, Svartövägen söderut.

Förutsättningar

I området finns två centrum, Bergvikstorget med butiker och arbetsplatser och centrum på Kallkällan med mataffär och förskola. På Bergviken finns möjlighet för alla unga att besöka och ta del av verksamheten vid fritidsgården. Det finns för- och grundskolor samt en fristående grundskola. Dessutom finns kyrkor, äldreboende, boende för fysisk och psykiskt funktionsnedsatta samt ett gruppboende för ensamkommande unga.

På Bergviken finns en större idrottsplats och en kanotanläggning. I norra Bergviken ligger Mjölkuddsberget som är ett rekreationsområde.

Det gröna stråket som sträcker sig från Mjölkuddsberget och vidare in i Bergviken är av stor betydelse för nära rekreation liksom strandområdet.

Björkskatafjärden har god kemisk status och dålig ekologisk status. Fjärden är en del av innerfjärdarna och dess system av vattenvägar ända ut till havet.

En lokallinje går genom området. I anslutning till Gamla Bergviken går ett stort antal busslinjer. Flera hållplatser i området är tillgänglighetsanpassade.

Tung trafik till postterminalen passerar genom området eftersom järnvägsbron vid Hummergatan är för låg för att de ska kunna köra in den vägen.

Inom området finns fastigheter utsatta för trafikbuller över 55 dBA samt ett fåtal över 60 dBA.

Skogsvallens idrottanläggning ligger längs Ytterviksvägen och gatan har mer trafik än en vanlig villagata.

Intressen

Reservat för Norrbotniabanan samt befintlig järnväg omfattas av riksintresse för kommunikationer.

Svartövägen är av riksintresse för kommunikation och rekommenderad väg för farligt gods.



Jernstan

Notviksverkstäderna

Porsön

Notviken

Notviksstan

H

Tuna

Tunasigen

Mjölkuddsvägen

Notviksv

Mjölkudden

Sjöv

Munkebergsg

Bergviken

Munkeberg Strand

Gammelstadviken

Luleå centrum

0 250 500 m

Mjölkudden och Notviken

Rekommendationer

Nivån för älvens högsta dimensionerande flöde och havets 100-årsvattenstånd ska beaktas vid all lokalisering av bebyggelse och infrastruktur.

Förtätning med bostäder och arbetsplatser ska ske på Mjölkudden och Notviken. Utrymme ska finnas för trygghetsboende. Mjölkuddens centrum ska utvecklas.

Ny sammanhängande bebyggelse med bostäder och arbetsplatser ska lokaliseras till Munkeberg Strand.

I området i anslutning till korsningen Mjölkuddsvägen-Storhedsvägen ska arbetsplatser prioriteras.

I skogsområdet vid Hyvelgränd-Stickvägen ska i första hand rekreation prioriteras. Mindre komplettering med bostäder kan tillåtas i direkt anslutning till Hyvelgränd och Stickvägen.

Strandområdet och Tunaskogen ingår i ett värdefullt socialt och ekologiskt stråk och ska bevaras. Mark för nytt huvudstråk för vatten och avlopp ska reserveras längs stranden. Anläggning av VA ska ta mycket stor hänsyn till befintliga sociala kvaliteter. Ingrepp i strandområdet ska minimeras och kompenseras och den äldre tallskogen ska bevaras.

Det ska finnas utomhus- och inomhusmiljöer för möten, kulturella uttryck, rörelse och rekreation. Biblioteket och dess funktion som mötesplats ska prioriteras.

Kopplingen mellan området och Gammelstadviken ska förbättras. Även befintlig koppling till Notvikens tåghållplats ska stärkas, liksom stråket mot centrum.

Väg 97 är en del av huvudvägnätet för motordriven trafik och framkomlighet ska prioriteras. Stor restriktivitet ska gälla ny bebyggelse eller anläggning som kan försvåra kommunikationer längs vägen.

Mjölkuddsvägens vägområde ska även inrymma gång- och cykelväg. Denna gång- och cykelväg är en framtida del av huvudvägnätet för cykel där framkomlighet och trafiksäkerhet för cyklister ska prioriteras. Cykelvägen söder om Notviken och Notviksverkstäderna och längs delar av Bodenvägen och Notviksvägen ingår i huvudvägnätet för cykel till dess att cykelväg är byggd längs Mjölkuddsvägen och Storhedsvägen. Framkomlighet och trafiksäkerhet för cyklister ska prioriteras.

Fakta

Invånare: 6129

Barn och unga 0-20 år 24 %

Utrikesfödda 13 %

Arbetslösa 18-24 år 17 %

Arbetslösa 18-64 år 11 %

Eftergymnasial

utbildning 37 %

Medelålder 42 år

Blandning:

Hyresrätter 53 %

Äganderätter 24 %

Bostadsrätter 23 %

8 boende per arbetstillfälle

Boendetäthet:

29 personer per ha

Bulleråtgärderna längs väg 97 ska förbättras. Trottoarer inom området ska bevaras.

Isbanan ska prioriteras.

Det ska finnas samhällsinformation och kommunal service i området. Former för dialog med medborgarna i stadsdelen ska utvecklas.

På Mjölkudden/Notviken ska minst en kommunal lokal vara tillgänglig för medborgarna under tider då den inte används för ordinarie verksamhet. Trygghet och tillit ska skapas genom att många ges möjlighet att delta och kunna påverka.

Området ska prioriteras enligt Valfärdsredovisning 2012.

Genomförande

Mjölkudden och delar av Notviken ligger i prioriteringszon 3 för förtätning medan övriga delar av Notviken ligger i prioritetszon 5, med hänvisning till det kommunala vatten-och avloppssystemets kapacitet och utbyggnadstakt.

Huvudmannaskapet för Mjölkuddens centrum ska på sikt övergå till att vara kommunalt.

Utvecklingsplan som bygger på historia, nutid och framtid ska tas fram för stadsdelen i samverkan med det civila samhället och andra viktiga aktörer för området. Planen ska innehålla såväl sociala som fysiska faktorer utifrån områdets specifika karaktär och behov.

Karaktär

Hela området präglas starkt av strandområdet och närheten till vatten. Mjölkuddens centrum är ett tidstypiskt centrum från 1960 talet med punkthus som landmärke och ett avskärmat inre torg vänt åt söder.

På Mjölkudden och Notviken finns både villor och flerbostadshus, men dessa är skilda från varandra vilket bidrar till en uppdelning i området. I områdets norra del finns Notvikens verkstadsområde som är ett kulturhistoriskt viktig verkstadsområde. Byggnaderna har höga arkitektur- och industrihistoriska värden. Den uppdelning som finns i området visar sig även socioekonomiskt.

Mjölkuddsvägen är ett centrumstråk med björkalléer längs vilken skolorna, kyrkan och idrottsplatsen finns placerade. God tillgång till gröna ytor,

vatten och spontanidrott är kvaliteter för boende i området.

Trafikmiljön i villaområdena består av ett oregelbundet rutnät eller slingor med uppsamlingsgator där biltrafik, gående och cyklister delar på gaturummet. Inom Notviken finns trottoarer för gående. Flerbostadsområdena är trafikseparerade. Mjölkuddsvägen är uppsamlingsgata i hela området.

Det finns ett strandstråk som används av både gående och cyklister.

Förutsättningar

I norra delen finns ett ställverk som förser en stor del av stadsbygden med el.

Stranden, isen och skogsområdena på Mjölkudden/Notviken är viktiga för närrekreation och ekologiska värden. På Tuna finns odlingslotter.

På Mjölkudden/Notviken finns möjlighet för alla unga att besöka och ta del av verksamheten vid fritidsgården som ligger i Tunaskolan. I området finns förskolor och grundskolor samt en fristående förskola. Dessutom kyrka, vårdcentral, äldreboende samt bostäder och dagverksamheter för fysisk och psykiskt funktionsnedsatta. En områdesgrupp finns i området. I området finns en hög andel unga arbetslösa eller i program med aktivitetsersättning.

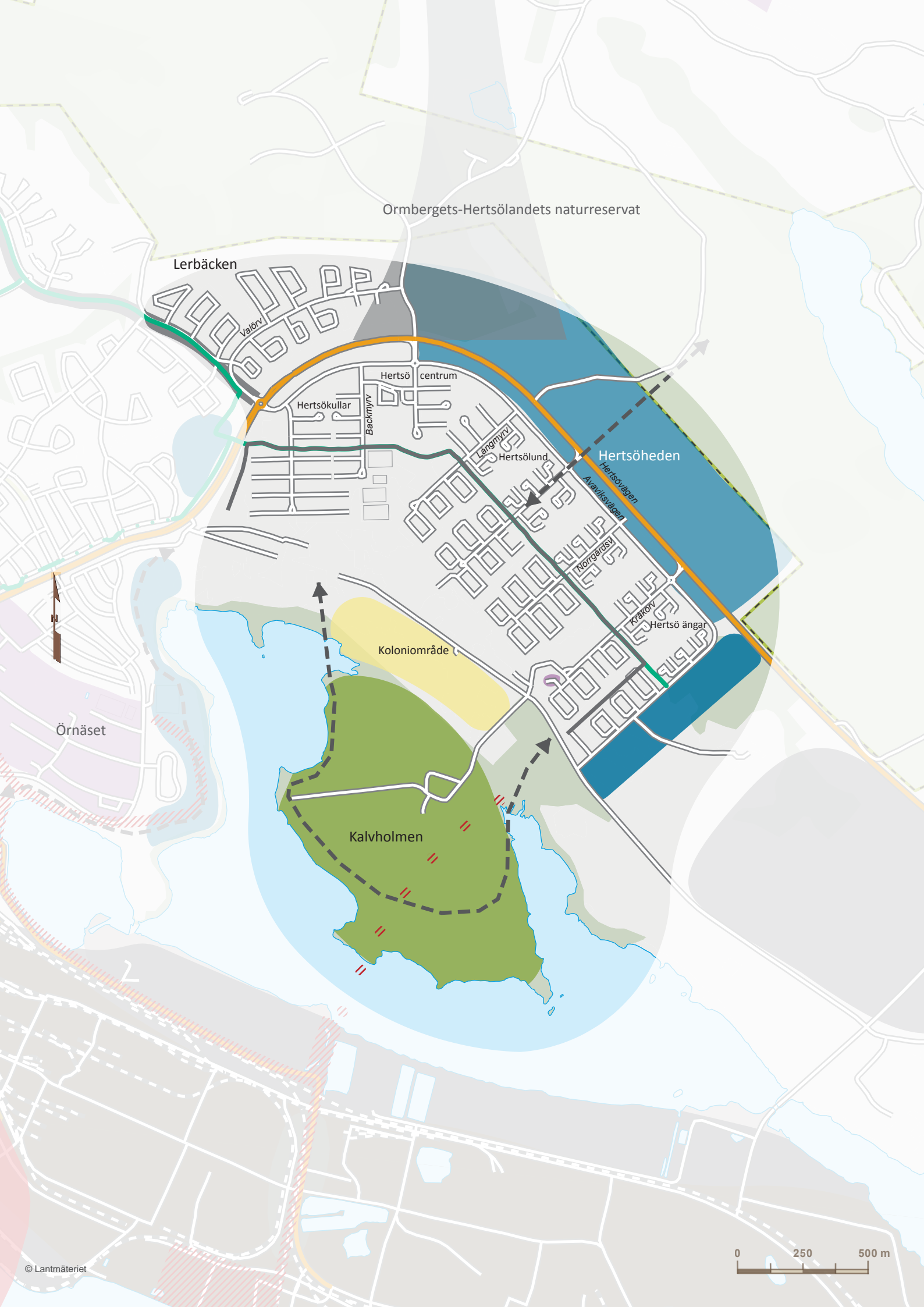
Väg 97 är en barriär mot Notviksstan, Bergviken och universitetet. Området trafikeras av både lokala stomlinjer, lokallinjer och regional trafik. Området ligger nära tåghållplats Notviken.

Ett av Luleås huvudcykelstråk, Sunderbystråket, passerar genom området. Stråket har dock inte den framkomlighet och genhet ett huvudcykelstråk bör ha. Vissa sträckor av stråket kan också upplevas som otrygga.

Längs med väg 97 är flera boende utsatta för bullernivåer över 60 dBA trots bullerdämpande plank. Längs Mjölkuddsvägen ligger bullernivåerna på 56-60 dBA för de flesta.

Intressen

Väg 97 utgör riksintresse för kommunikation och är utpekad som rekommenderad väg för farligt gods. Det krävs tillstånd från länsstyrelsen för att uppföra byggnader och anläggningar inom 50 meter från vägområdet om inte detaljplan medger annat.



Ormbergets-Hertsölandets naturreservat

Lerbäcken

Valörv

Hertsö centrum

Hertsökullar

Backmyrv

Langmyrv

Hertsölund

Hertsöheden

Hertsövägen

Alavälsvägen

Norrgårdsö

Krakov

Hertsö ängar

Koloniområde

Kalvholmen

Örnäset

Hertsön och Lerbäcken

Rekommendationer

Vid förtätning på Hertsön och Lerbäcken ska bebyggelse i första hand kompletteras med bostadsrätter och arbetsplatser. Ny sammanhängande bebyggelse med bostäder och arbetsplatser ska lokaliseras till Hertsöns östra förlängning och till Hertsöheden. Vid planering av ny bebyggelse ska kopplingen mellan Hertsön och naturreservatet Ormberget-Hertsölandet särskilt beaktas.

Nivån för 100-års vattenstånd ska beaktas vid all lokalisering.

Möjligheten att ta sig till stranden och använda strandområdet för rekreation ska utvecklas. Koloniområdet ska utökas västerut. Befintliga skogsvägar på och i anslutning till Kalvholmen ska bevaras och utvecklas som rid- och strövstigar. Möjlighet att rida till Björby och Bensbyn ska förbättras. Kalvholmen ska utredas som nytt naturreservat för rekreation och friluftsliv, liksom en koppling mellan Kalvholmen och Örnäset.

Det ska finnas utomhus- och inomhusmiljöer för möten, kulturella uttryck, rörelse och rekreation. Biblioteket och dess funktion som mötesplats ska prioriteras.

Den centrala cykelvägen genom Hertsön är en del av huvudvägnätet för cykel och framkomlighet och trafiksäkerhet för cyklister ska prioriteras. Hertsövägen ingår i huvudvägnätet för motordriven trafik och framkomlighet ska prioriteras. Stor restriktivitet ska gälla ny bebyggelse eller anläggning som kan försvåra kommunikationer längs Hertsövägen. Vägområdena på uppsamlingsgatorna på Hertsön ska inrymma gång- och cykelväg.

Skiljevägens vägområde ska inrymma utrymme för gång- och cykelväg. Denna gång- och cykelväg är en framtida del av huvudvägnätet för cykel och framkomlighet och trafiksäkerhet för cyklister prioriteras.

Det ska finnas samhällsinformation och kommunal service i området. Former för dialog med medborgarna i stadsdelen ska utvecklas.

På Hertsön/Lerbäcken ska minst en kommunal lokal vara tillgänglig för medborgarna under tider då den inte används för ordinarie verksamhet. Trygghet och tillit ska skapas genom att många ges möjlighet att delta och kunna påverka.

Området ska prioriteras enligt Valfärdsredovisning 2012.

Fakta

Invånare: 6533

Barn och unga 0-20 år 29 %

Utrikesfödda 14 %

Arbetslösa 18-24 år 24 %

Arbetslösa 18-64 år 14 %

Eftergymnasial utbildning 28 %

Medelålder 38 år

Blandning:

Hyresrätter 53 %

Äganderätter 47 %

Bostadsrätter 0 %

11 boende per arbetstillfälle

Boendetäthet:

24 boende per ha

Genomförande

Hertsön och Lerbäcken ligger i prioriteringszon 5 för förtätning, med hänvisning till det kommunala vatten- och avloppssystemets kapacitet och utbyggnadstakt.

Behovet av en gång- och cykelväg längs Lerbäcksvägen ska utredas. Lokaltrafikens sträckning genom Hertsön ska utredas.

Utvecklingsplan som bygger på historia, nutid och framtid ska tas fram för stadsdelen i samverkan med det civila samhället och andra viktiga aktörer för området. Planen ska innehålla såväl sociala som fysiska faktorer utifrån områdets specifika karaktär och behov.

Karaktär

Hertsön är befolkningsmässigt Luleås största bostadsområde och byggdes i samband med planerna på Stålverk 80. På Hertsön finns en blandning av småhus, radhus och flerbostadshus. De olika bostadsformerna är geografiskt skilda från varandra vilket bidrar till en uppdelning i området. Hertsöns befolkning präglas av mångfald och det finns ett rikt föreningsliv.

Lerbäcken kan funktionellt betraktas som en del av Hertsön. På Lerbäcken finns i huvudsak enfamiljshus men även flerbamiljshus i form av hyreslägenheter.

Tillgången till grönområden är stor både på Hertsön och på Lerbäcken. Ormbergets-Hertsölandets naturreservat, Kalvholmen och koloniområdet söder om Hertsön är kvaliteter för de boende i området. Hertsön ligger nära vatten men det är svårt att nå och använda strandområdena.

Hertsön är trafikseparerat med uppsamlingsgator och bostäder längs slingor och återvändsgränder. Mellan Hertsöns olika delar finns gång- och cykelvägar. På bostadsgatorna blandas de oskyddade trafikanterna och motortrafiken.

På Lerbäcken finns en uppsamlingsgata som bostadsslingor ansluter till. Separeringen mellan olika trafikslag är inte lika stor som på Hertsön och planskilda korsningar saknas. Längs uppsamlingsgatan saknas gång- och cykelväg.

Förutsättningar

Hertsöns centrum har nyligen rustats upp. Här finns livsmedelsbutik, restauranger, frisörer och en kiosk. Här finns även bibliotek, vårdcentral, badhus, fritidsgård, idrottsanläggning och flera kyrkor. Hälsans stig i Hertsön är en 5 km lång gångslinga för rekreation. I området finns för- och grundskolor samt en fristående förskola. Det finns boende för äldre samt boende och dagverksamhet för fysisk och psykiskt funktionsnedsatta.

I området har kommunen praktik- och utbildningsplatser för vuxna. De är lokaliserade till Hertsö miljögård och Idérum vilka är öppna och tillgängliga för boende i Luleå. En områdesgrupp finns i området. På Hertsön/Lerbäcken finns två anläggningar för ridsport. Kolonilotterna som finns i området utgör en social mötesplats för boende såväl i området som för övriga kommunen. Bagarsuga finns att tillgå för boende. "Montern" som finns i gallerian i Hertsö centrum är en plats där föreningar, organisationer och myndigheter kan möta boende i området.

Området präglas av en ung befolkning med hög andel barn och unga. Arbetslösheten är stor i området totalt och specifikt för unga där nästan var fjärde i åldern 18-24 år är arbetslös eller i program med aktivitetsersättning. I området finns färre med eftergymnasial utbildning än medeltal för kommunen.

Hertsön trafikeras av två av lokaltrafikens stomlinjer och en direktlinje till centrum. På grund av de många uppsamlingsgatorna är linjesträckningen genom Hertsön lång. En del av de boende på Hertsön har längre än 400 meter till en busshållplats. Lerbäcken trafikeras av en lokallinje.

Hertsövägen är en barriär mellan Lerbäcken och Hertsön samt mellan Hertsön och Ormberget-Hertsölandets naturreservat. Vägen passeras via ett antal tunnlar. Trots att det finns planskilda passager på Hertsön korsas uppsamlingsgatorna av många fotgängare och cyklister.

Inre Hertsöfjärden är dämnd och fungerar som recipient för utsläpp av vatten från industriverksamheter. Fjärden har dålig ekologisk och kemisk status.

Intressen

Området gränsar i norr till Ormberget-Hertsölandets naturreservat.



Kronan

Bjurströmska
gården

V:a
Skurholmen

Malmudden

Skurholmen

Långe

Hertsöv

Brageg

Svartösten

Bredviken

Örnäset

Edelorsgatan

Örnäsången

Kalvholmen

0 250 500 m

Örnäset, Skurholmen, Bredviken och Malmudden

Rekommendationer

Förtätning med bostäder och arbetsplatser ska ske på Örnäset, Bredviken, Malmudden och Skurholmen.

Ny sammanhängande bebyggelse med bostäder och arbetsplatser ska lokaliseras till strandområdet öster om Bredviken-Örnäset och ske med hänsyn till befintliga naturvärden. Möjlighet till förtätning mellan Kvarnbäcksvägen och Krokvägen ska utredas.

På Örnäset ska förtätning i första hand ske med bostadsrätter för att bidra till en blandning av upplåtelseformer. Det ska finnas utrymme för ett trygghetsboende på Örnäset.

Nivån för 100-års vattenstånd ska beaktas vid all lokalisering. Hänsyn ska tas till Skurholmsfjärdens vattenkvalitet.

Hänsyn ska tas till närheten (inom 1500 m) till tung industri.

Mark för nytt huvudstråk för vatten och avlopp ska reserveras och samordnas med de vägar som kommer att behövas för att försörja ny bebyggelse.

Det ska finnas utomhus- och inomhusmiljöer för möten, kulturella uttryck, rörelse och rekreation. Kopplingen mellan stadsdelarna och Ormberget-Hertsölandets naturreservat ska bevaras och förstärkas för rörelse och rekreation under alla årstider. Tillgängligheten till vattnet ska förbättras och koppling mellan Kalvholmen och Örnäset ska utredas. Skurholmsberget ska bevaras för rekreation och friluftsliv.

Cykelstråket på villagatorna parallellt med Hertsövägen och cykelvägar längs Svartövägen, Västra Brogatan, Nya Brogatan och Hertsövägen är en del av huvudvägnätet för cykel där framkomlighet och trafiksäkerhet för cyklister ska prioriteras.

Svartövägens vägområde ska parallellt med Skurholmsgatan inrymma gång- och cykelväg. Cykelvägen är en framtida del i huvudvägnätet för cykel där framkomlighet och trafiksäkerhet för cyklister ska prioriteras. Även Örnäsvägens vägområde ska inrymma gång- och cykelväg i hela dess sträckning.

Åtgärder ska göras för att dämpa bullernivåer över 60 dBA vid fasad. Hertsövägen och Svartövägen ingår i huvudvägnätet för motordriven trafik där framkomlighet prioriteras. Stor restriktivitet ska gälla ny bebyggelse eller anläggning som kan försvåra kommunikationer längs dessa vägar.

Fakta

Invånare: 9242

Barn och unga 0-20 år 20 %

Utrikesfödda 10 %

Arbetslösa 18-24 år 16 %

Arbetslösa 18-64 år 10 %

Eftergymnasial

utbildning 34 %

Medelålder 43 år

Blandning:

Hysesrätter 56 %

Äganderätt: 28 %

Bostadsrätter 20 %

5 boende per arbetstillfälle

Boendetäthet:

25 personer per ha

Det ska finnas samhällsinformation och kommunal service i området. Former för dialog med medborgarna i stadsdelen ska utvecklas.

På Örnäset, Skurholmen, Bredviken, Malmudden ska minst en kommunal lokal vara tillgänglig för medborgarna under tider då den inte används för ordinarie verksamhet. Trygghet och tillit ska skapas genom att fångas möjlighet att delta och kunna påverka.

Området ska prioriteras enligt Valfärdsredovisning 2012.

Genomförande

Malmudden ligger i prioriteringszon 1 för förtätning med hänvisning till det kommunala vatten- och avloppssystemets kapacitet och utbyggnadstakt. Delar av Skurholmen ligger i prioriteringszon 2, medan övriga delar av området ligger i prioriteringszon 5.

Utvecklingsplan som bygger på historia, nutid och framtid ska tas fram för stadsdelen i samverkan med det civila samhället och andra viktiga aktörer för området. Planen ska innehålla såväl sociala som fysiska faktorer utifrån områdets specifika karaktär och behov. Utvecklingsplanen för detta område ska även omfatta Svartöstan och Svartöberget.

Karaktär

Området omfattas av stadsdelarna Örnäset, Skurholmen, Bredviken och Malmudden.

Västra Skurholmen och Malmudden ligger intill vatten. Örnäset och delar av Bredviken ligger nära vatten men stränderna är inte lika lätta att nå eller använda. De ingående områdena har olika karaktär och det visar sig även socioekonomiskt.

Örnäset byggdes för industriarbetare med familjer under 1950-talet och har kompletterats främst under 1960-talet. På Örnäset finns i huvudsak flerfamiljshus. Bredviken domineras av villor. Skurholmen delas i två delar av Svartövägen och har en blandad bebyggelse med villor och små flerfamiljshus. Östra Skurholmen präglas av stora höjdskillnader.

Malmudden är centralt belägen i Luleå, endast en bro över malmbanan och en smal kanal skiljer Malmudden från centrumhalvön. På 1940-talet började udden bebyggas med flerbostadsbebyggelse.

På Örnäset, Skurholmen och Bredviken finns dels äldre delar med rutnätskaraktär och trottoarer längs gatorna och nyare delar där villagatorna

är formade som slingor. Västra Skurholmen, Burströmska gårdan och till stor del Malmudden är trafikseparerade.

Hertsövägen och Svartövägen är barriärer mellan de olika stadsdelarna.

Förutsättningar

På Örnäset finns ett väl fungerande centrum på med utbyggd service i form av affärer, restauranger, vårdcentral, bibliotek, kyrkor, utomhusbad med mera. På Malmudden finns restaurang, café, frisör samt ett par mindre butiker. I området finns möjlighet för alla unga att besöka och ta del av verksamheten vid fritidsgården som ligger i den nybyggda sporthallen. Det finns även en nybyggd park för Skate och Boule som möjliggör möten över generationsgränserna. I området finns förskolor och grundskolor samt en fristående förskola. Dessutom äldreboende, trygghetsboende samt boende och dagverksamhet för fysisk och psykiskt funktionsnedsatta. En områdesgrupp finns i området.

Centralt genom området trafikerar två av lokaltrafikens stomlinjer. Genom området passerar även fyra lokallinjer.

Området gränsar till Svartön med dess industrier.

Längs Svartövägen förekommer tung trafik till hamnen och Svartöns industrier.

Cykelvägarna inom området är svåra att hitta och de som finns upplevs inte som gena. Huvudsakligen sker cykeltrafik längs villagatorna i blandtrafik.

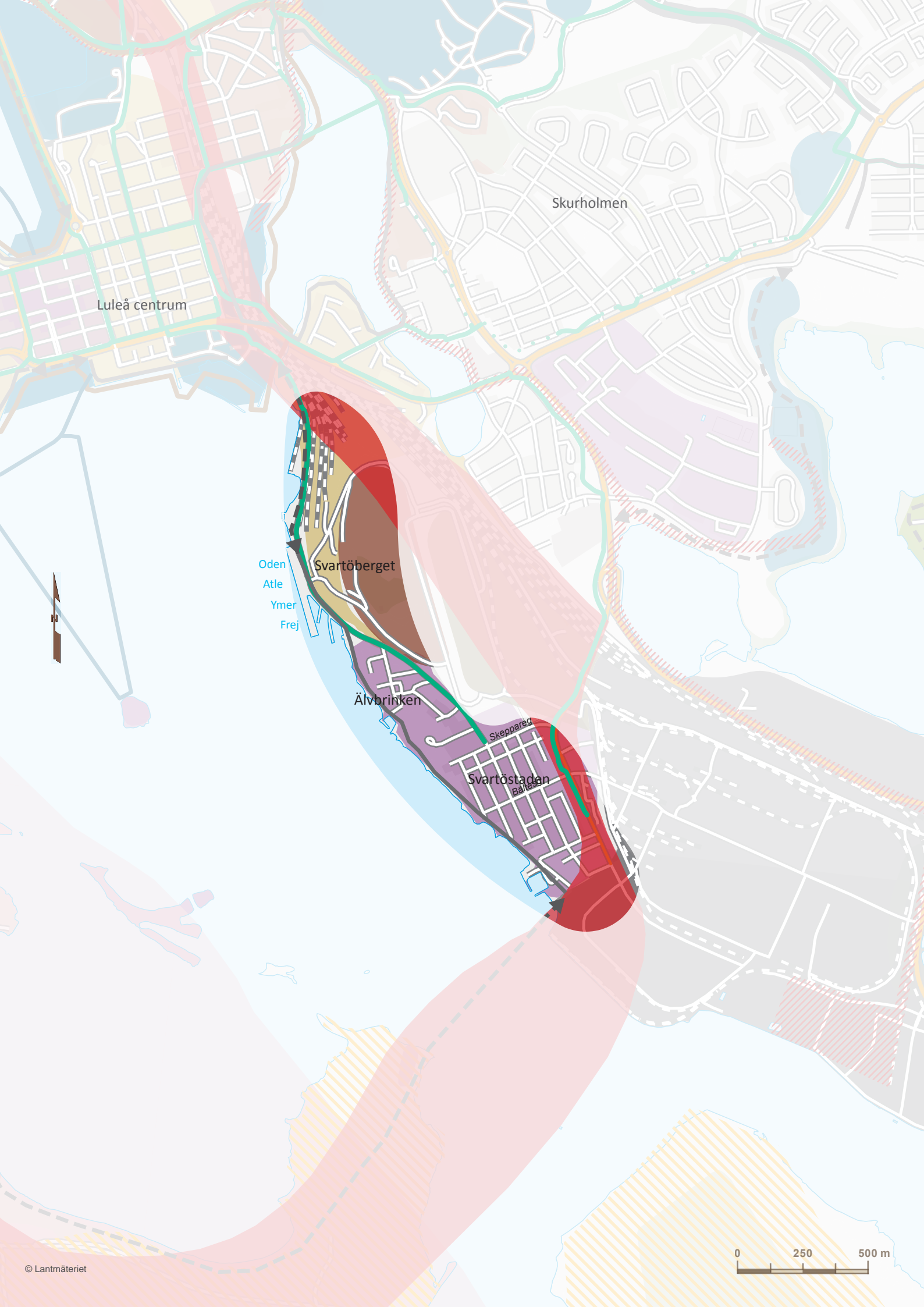
Promenadstråket runt Skurholmsfjärden är en mycket viktig social kvalitet.

Längs Svartövägen överstiger bullernivån på vissa ställen 60 dBA och längs Kronbacksvägen, Ringgatan och Hertsövägen 55 dBA. Skurholmsfjärden är en del av innerfjärdarnas system av vattenvägar ända ut till havet.

Intressen

Örnäset har flera kvarter med arbetarbostäder med kulturhistoriska värden och finns omnämnt i länsstyrelsens kulturmiljöprogram. Även Malmudden har bostadskvarter som är kulturhistoriskt värdefulla.

Svartövägen, väg 595, är av riksintresse som anslutning till Luleå hamn.



Luleå centrum

Skurholmen

Oden
Atle
Ymer
Frej

Svartöberget

Älvbrinken

Svartöstan

Bältes

Skeppared

Svartöstaden och Svartöberget

Rekommendationer

Svartöstaden har stora bevarandevärden som kulturmiljö och byggande på befintliga byggrätter ska anpassas till detta. Befintliga trottoarer ska bevaras.

Bostäder och arbetsplatser ska prioriteras på Svartöberget. Behovet av grönstruktur och bevarande av naturvärden ska särskilt beaktas vid planläggning.

Förtätning mellan Svartöstaden och Älvbrinken ska utredas. Ny bebyggelse ska ha hög täthet (motsvarande Luleå centrum) och vara blandad. Åtgärder ska bidra till att förstärka strandstråket mellan Luleå centrum och Svartöstaden.

Det ska finnas utomhus- och inomhusmiljöer för möten, kulturella uttryck, rörelse och rekreation.

Nivån för 100-års vattenstånd ska beaktas vid all lokalisering.

Hänsyn ska tas till närheten (inom 1500 m) till tung industri.

Järnvägens personvagnsuppställning ska lokaliseras norr om Svartöberget.

Hamnen vid Svartöberget ska finnas kvar och kunna anpassas efter nya förutsättningar.

Ett cykelstråk längs med vattnet mot Luleå centrum ska säkerställas vid planläggning av området som en framtida del av huvudvägnätet för cykeltrafik där framkomlighet och trafiksäkerhet för cyklister ska prioriteras.

Cykelvägen längs Svartövägen är en del av huvudvägnätet för cykel där framkomlighet och trafiksäkerhet för cyklister ska prioriteras. Svartövägen är en del av huvudvägnätet för motordriven trafik och framkomlighet ska prioriteras. Stor restriktivitet ska gälla ny bebyggelse eller anläggning som kan försvåra kommunikationer längs Svartövägen.

Fakta

Svartöstaden

Invånare: 775

Barn och unga 0-20 år 26 %

Utrikesfödda 7 %

Arbetslösa 18-24 år 22 %

Arbetslösa 18-64 år 10 %

Eftergymnasial utbildning 42 %

Medelålder: 39

Blandning:

Hyresrätter 25 %

Äganderätter 31 %

Bostadsrätter 0 %

Genomförande

Svartöstanen och Svartöberget ligger i prioriteringszon 1 för förtätning med hänvisning till det kommunala vatten- och avloppssystemets kapacitet och utbyggnadstakt.

Befintliga verksamheter vid Svartöberget behöver omlokaliseras innan området kan bebyggas med bostäder. Miljöaspekter som störningar och saneringsbehov behöver utredas.

Trafikkoppling till centrum ska utredas vidare.

Svartöstanen ska detaljplaneläggas för att skydda kulturmiljövärden.

Karaktär

Svartöstanen ligger vid havet och är en av landets få kvarvarande arbetarstadsdelar, en så kallad kåkstad. Området bebyggdes kring sekelskiftet 1900 i anslutning till den tidigare malmutlastningsverksamheten. Stadsdelen präglas av järnverket som bildar fond och av sina stränder som fyller en viktig social funktion.

Stora delar av Svartöstanen är uppbyggt som ett rutnät och har en äldre bevarad kvartersstruktur. Området är tätbebyggt och domineras av en- och tvåfamiljshus. Byggnaderna är överlag i trä och ofta placerade med fasaden i gatuliv.

Området Svartöbrinken är bebyggt under senare tid och karaktäriseras av gatuslingor i villabebyggelse.

Svartöberget är ett gammalt industriområde som idag till stora delar inte är tillgängligt för allmänheten. Berget har naturvärden och ger möjlighet till fina utblickar över Luleå centrum och vattnet. Den svenska isbrytar-

flottan har sin hemmahamn nedanför Svartöberget.

Förutsättningar

I Svartöstaden finns service i form av förskola och restaurang. Här finns även många mindre företag och ett starkt förenings- och kulturliv.

Närheten till vattnet med en strandpromenad, strand och småbåtshamn är kvaliteter i området. Området påverkas av havets 100-års vattenstånd.

Området är starkt påverkat av närheten till tung industri.

Området trafikeras av lokaltrafikens lokallinje.

Från Svartöstaden till Luleå centrum går en informell cykelväg längs med vattnet.

Intressen

Svartöstaden omfattas av riksintresse för kulturmiljö och finns med i länsstyrelsens kulturmiljöprogram.

Befintlig järnväg, Svartövägen, farled för sjöfart och reservatet för Norrbotniabanan omfattas av riksintresse för kommunikationer. Reservatsområdet för Norrbotniabanan innefattar även Söderleden.

Luleå hamn är av nationell betydelse.



Mattisberget

Friluftsmuseum

Stadsön

Gammelstads
Kyrkstad

Kyrkbyn

Kyrkäkra

Bostället

Örånen

Tuvåkra

Ektjärn

Ektjämsvägen

Centraivägen

Storheden

Gammelstad

Rekommendationer

Världsarvet Gammelstads Kyrkstad och friluftsmuséet ska prioriteras. Entrévägarna till världsarvet och siktlinjer till Gammelstads kyrka ska särskilt beaktas.

Förtätning ska ske i Stadsön och Ektjärn. Området ska i första hand kompletteras med bostadsrätter för att uppnå en blandning av upplåtelseformer. Ny bebyggelse ska lokaliseras till Vattentornsområdet i Kyrkbyn. Utrymme ska finnas för trygghetsboende i Gammelstad.

Nivån för älvens högsta dimensionerande flöde ska beaktas vid all lokalisering av bebyggelse och infrastruktur.

En begränsad förtätning med bostäder i Kyrkbyn kan tillåtas. Exempel på områden som ska utredas för förtätning är Lustigbacken och arbetsplatsområdet i anslutning till Bostället. Området i anslutning till Kyrkbyns norra sida ska inte bebyggas.

Kopplingarna Stadsön-Kyrkbyn, Kyrkbyn-Gammelstadsviken-Porsön liksom kopplingen Kyrkbyn- Rutvik ska förbättras för att stärka förutsättningarna för rörelse och rekreation under alla årstider.

Det ska finnas utomhus- och inomhusmiljöer för möten, kulturella uttryck, rörelse och rekreation.

Kyrkåkra ska förtätas och utökas mot Sunderbyn. Området kring Ektjärnen ska utredas för arbetsplatser kombinerat med landskapspark.

Mariebergsvägens vägområde ska inrymma gång- och cykelväg. Denna gång- och cykelväg är en framtida del av huvudvägnätet för cykel där framkomlighet och trafiksäkerhet för cyklister ska prioriteras.

Cykelparkeringar ska anläggas vid de större busshållplatserna. Möjligheter för gående att korsa Mariebergsvägen vid busshållplatser ska stärkas.

Hänsyn ska tas till behov av dubbelspår för järnvägen mellan Luleå och Boden.

E4, väg 97, Mariebergsvägen samt Lulevägen och Gamla Bodenvägen genom Kyrkbyn utgör huvudvägnätet för motordriven trafik, framkomlighet prioriteras. Stor restriktivitet ska gälla ny bebyggelse eller anläggning som kan försvåra kommunikationer längs vägarna.

Det ska finnas samhällsinformation och kommunal service i området.

Fakta

Invånare: 4963

Barn och unga 0-20 år 26 %

Utrikesfödda 7 %

Arbetslösa 18-24 år 17 %

Arbetslösa 18-64 år 9 %

Eftergymnasial utbildning 41 %

Medelålder 42 år

Blandning:

Hysesrätter 34 %

Äganderätter 63 %

Bostadsrätter 3 %

Boendetäthet:

15 personer per ha

Former för dialog med medborgarna i stadsdelen ska utvecklas.

I Gammelstad ska minst en kommunal lokal vara tillgänglig för medborgarna under tider då den inte används för ordinarie verksamhet. Trygghet och tillit ska skapas genom att många ges möjlighet att delta och kunna påverka.

Genomförande

Gammelstad ligger i prioriteringszon 5 för förtätning med hänvisning till det kommunala vatten- och avloppssystemets kapacitet och utbyggnadstakt.

För Kyrkbyn, se Förvaltningsplan för Gammelstad kyrkstad och Estetiskt program för Gammelstad kyrkstad.

Utvecklingsplan som bygger på historia, nutid och framtid ska tas fram för stadsdelen i samverkan med det civila samhället och andra viktiga aktörer för området. Planen ska innehålla såväl sociala som fysiska faktorer utifrån områdets specifika karaktär och behov.

Karaktär

Gammelstad är en långsträckt stadsdel som delas av väg 97. På norra sidan ligger Kyrkbyn med anor från medeltiden och som före 1649 var administrativt centrum för Luleå. I kyrkbyn finns en medeltida kyrka, kyrkstugor, äldre bostadshus och exempel på både medeltida och 1600-talets stadsplanering.

Söder om vägen finns älvnära bostadsområden som till stora delar byggts från 1960-talet och framåt. I anslutning till Stadsöns centrum finns framförallt flerbostadshus. Längre bort från centrum och i strandområdet finns villabebyggelse.

Närhet till älven, badstränder, Mattisberget och Gammelstadsviken är exempel på kvaliteter för rekreation för boende i området. Grönstrukturen inom bebyggelsen är till stora delar ensartad.

De nyare delarna av Stadsön är trafikseparerade med ett eget vägnät för gående och cyklister. För biltrafik finns slutna slingor och uppsamlings-



Vy över Kyrkbyn. ©Blom/Pictometry 2010

gator. I de äldre delarna och i Kyrkbyn består trafiksystemet av ett oregelbundet rutnät där bilister, gående och cyklister till stor del samsas på samma utrymme. Väg 97, järnvägen och Kyrkåkra är en barriär mellan Kyrkbyn och Stadsön.

Förutsättningar

I Gammelstad finns service i form av idrottsanläggningar, affärer, restauranger, kyrkor, vårdcentral, bibliotek med mera. Stor del av servicen finns i Stadsöns centrum. I området finns möjlighet för alla unga att besöka och ta del av verksamheten vid fritidsgården som ligger i sporthallen. Badhus finns i området. Dessutom finns äldreboende samt boende och dagverksamhet för fysisk och psykiskt funktionsnedsatta. En områdesgrupp finns i området.

Kyrkbyn är ett viktigt kulturellt centrum med kyrkstaden som är klassad som världsarv enligt Unesco. Här finns också exempelvis friluftsmuseum, medeltida kyrka, begravningsplats och turistbyrå.

Stadsön trafikeras av lokala stomlinjer och regional busstrafik. Många boende har dock längre än 400 meter till närmsta hållplats. För att ta sig till vissa hållplatser måste Mariebergsvägen korsas vilket kan vara otryggt och osäkert. Kyrkbyn trafikeras av en lokallinje.

Ett av Luleås huvudcykelstråk, Sunderbystråket, passerar genom området. Stråket har dock inte den framkomlighet och genhet ett huvudcykelstråk bör ha. Vissa sträckor av stråket kan också upplevas otrygga. Tunneln mellan Kyrkbyn och Stadsön upplevs otrygg av många.

På Tuvåkra finns en kombiterminal.

Längs Mariebergsvägen och Lulevägen finns en del fastigheter med bullernivåer 56-60 dBA.

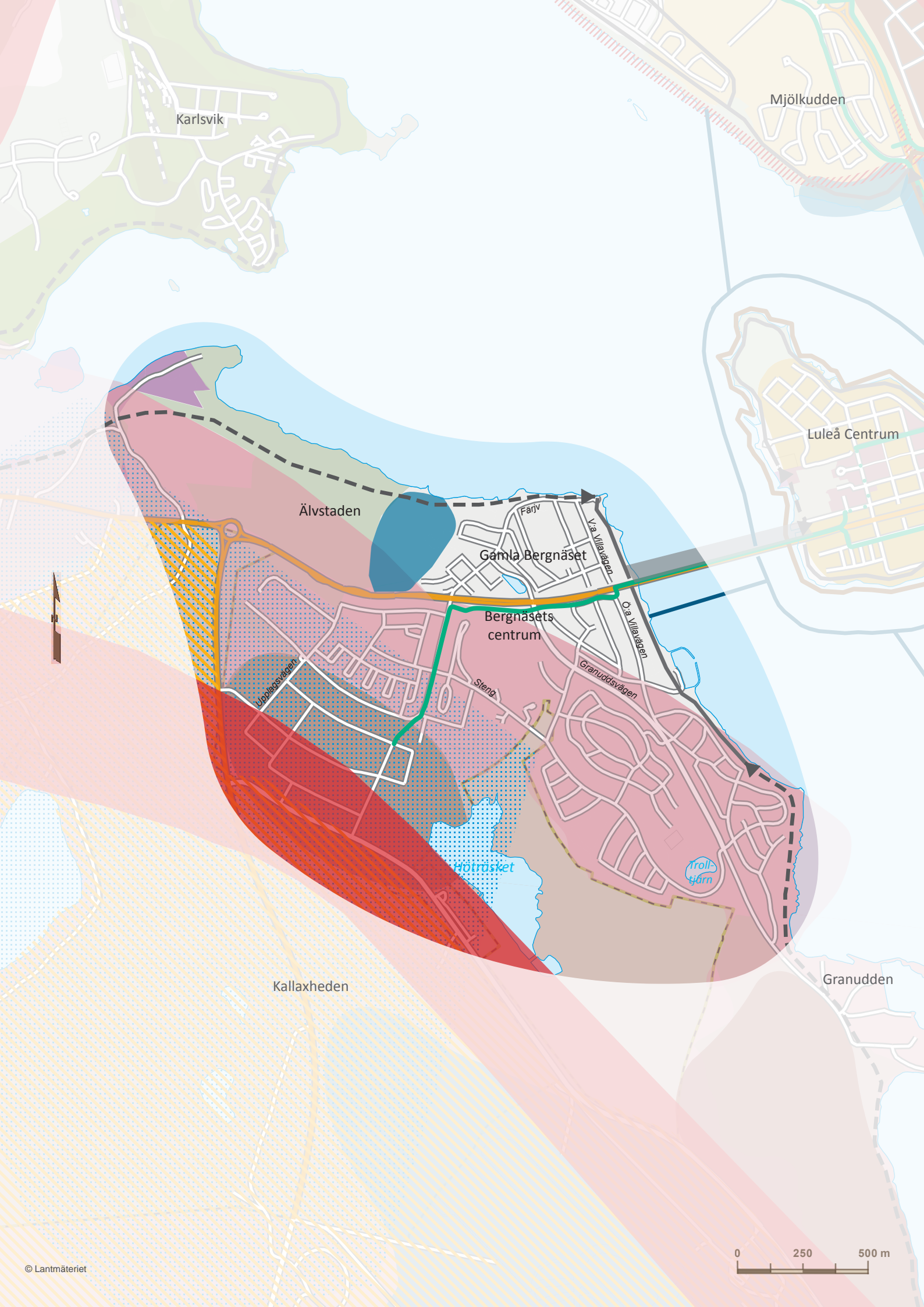
Intressen

Världsarvet Gammelstads kyrkstad omfattas av riksintresse för kulturvården och av länsstyrelsens kulturmiljöprogram. Ett större geografiskt område runt Kyrkbyn betecknas som buffertzon till världsarvet. Området runt kyrkan samt Hägnan och Bostället utgör fornlämningsområde och skyddas av kulturminneslagen.

Gammelstadsviken är Natura 2000-område och naturreservat.

Gäddviks vattentäkt och dess skydds zoner är formellt skyddade som vattenskyddsområde.

Väg E4, väg 97, befintlig järnväg och kombiterminalen är utpekade som riksintresse för kommunikation. E4 och väg 97 är även utpekade som rekommenderad färdväg för transport av farligt gods och det krävs tillstånd från länsstyrelsen för att uppföra byggnader och anläggningar inom 50 meter från vägområdet om inte detaljplan medger annat.



Karlsvik

Mjölkudden

Luleå Centrum

Älvstaden

Gamla Bergnäset

Bergnäsets centrum

Kallaxheden

Granudden



Lopplagsvägen

Steng.

Granuddsvägen

Färv

Vä. Villavägen

Ö. Villavägen

Höträsket

Trolltjärn



Bergnäset

Rekommendationer

Försvarets intressen prioriteras, detta begränsar möjligheten till fler bostäder på Bergnäset (flygbuller). Ny bebyggelse ska i dock första hand lokaliseras på gamla Bergnäset utanför gränslinjen för flygbuller. Inom gränslinjen vid Älvsbrovägen ska arbetsplatser prioriteras. Möjlig lokalisering för försäljning av drivmedel ska utredas. Utrymme för trygghetsboenden ska finnas.

Kallaxhedens naturreservat ska ses över för att bli mer ändamålsenligt med hänsyn till de värden som ska bevaras. Delar av området ska bli kommunalt naturreservat.

Allmänhetens tillgänglighet till promenadstråket längs stranden ska förbättras. Isbanan ska prioriteras.

Utrymme ska finnas för fler båtplatser.

Söderleden ger förutsättningar för ny etablering av verksamheter i Kallax Företagsstad som också kan förtätas i befintliga delar.

Bergnäsets centrum ska förstärkas genom förtätning av arbetsplatser och bättre utformning.

Gång- och cykelvägen norr om Älvsbrovägen ska förbättras för att bli mer framkomlig och gen. En gång- och cykelväg genom Bergnäset ska möjliggöra framtida stråk mot Kallax.

Cykelstråket längs Bergnätsbron, Älvsbrovägen och Bergnäsvägen utgör en del av huvudvägnätet för cykel. Framkomlighet och trafiksäkerhet för cyklister ska prioriteras.

Älvsbrovägen och väg 580 mot Kallax är delar av huvudvägnätet för motordrivna trafik. Framkomligheten för den motordrivna trafiken prioriteras här.

Det ska finnas samhällsinformation och kommunal service i området. Former för dialog med medborgarna i stadsdelen ska utvecklas.

På Bergnäset ska minst en kommunal lokal vara tillgänglig för medborgarna under tider då den inte används för ordinarie verksamhet. Trygghet och tillit ska skapas genom att många ges möjlighet att delta och kunna påverka.

Fakta

Invånare: 3642

Barn och unga 0-20 år 25 %

Utrikesfödda 7 %

Arbetslösa 18-24 år 15 %

Arbetslösa 18-64 år 7 %

Eftergymnasial

utbildning 46 %

Medelålder 42 år

Blandning:

Hyresrätter 38 %

Äganderätter 56 %

Bostadsrätter 7 %

5 boende per arbetstillfälle

Boendetäthet:

18 personer per ha

Genomförande

Bergnäset ligger i prioriteringszon 5 för förtätning med hänvisning till det kommunala vatten- och avloppssystemets kapacitet och utbyggnadstakt.

Utvecklingsplan som bygger på historia, nutid och framtid ska tas fram för stadsdelen i samverkan med det civila samhället och andra viktiga aktörer för området. Planen ska innehålla såväl sociala som fysiska faktorer utifrån områdets specifika karaktär och behov. Utvecklingsplanen för detta område ska även omfatta Svartöstanen och Svartöberget.

Karaktär

Bergnäset är ett vattennära område väster om Luleå centrum. Det är ett område som både har närhet till sammanhängande grönstruktur med höga natur- och rekreationsvärden. I närområdet finns ett flertal bryggor och två småbåtshamnar.

I början av 1900-talet upprättades en färjeförbindelse mellan centrum och Bergnäset, vilket gjorde det enklare att bosätta sig på andra sidan älven. Under 1960-talet befolkades området kraftigt sedan den karaktäristiska Bergnäsetbron stått klar några år tidigare. Bostadsbebyggelsen från denna tid präglar stora delar av området. Äldre villabebyggelse finns främst i Gamla Bergnäset. Bergnäsets bergiga topografi ger en särskild karaktär åt området. Högst upp finns ett vattentorn som ett tydligt landmärke.



Vy över Bergnäset. ©Blom/Pictometry 2010

Trafikmiljön består av ett oregelbundet rutnät eller slingor med uppsamlingsgator där biltrafik, gående och cyklister delar på gaturummet. Älvsbrovägen utgör en barriär som delar Bergnästet.

Förutsättningar

På Bergnästet finns ett centrum med vårdcentral, apotek, livsmedelsaffär och restaurang. I området finns möjlighet för alla unga att besöka och ta del av verksamheten vid fritidsgården som ligger i sportklubbens lokaler. I området finns kyrka, för- och grundskolor samt en fristående förskola och grundskola. Dessutom finns äldreboende samt boende för fysisk och psykiskt funktionsnedsatta. Bergnästet har en områdesgrupp.

Området är påverkat av flygbuller, vilket begränsar en vidare expansion. På Bergnästet finns ett värmeverk som kompletterar fjärrvärmenätet.

Det finns en hög andel ekologiska stråk på Bergnästet. Stråken omfattar hela stadsdelen, från Älvstaden över Kallaxheden till Granudden. Angränsande delar av Kallaxheden med sjöarna Höträsket och Trolltjärn ger goda förutsättningar för friluftsliv och rekreation. Vid Trolltjärn finns också en badstrand. Längs älven går ett viktigt socialt stråk.

Området trafikeras av två av lokaltrafikens stomlinjer, regional kollektivtrafik och ligger i nära anslutning till flygplatsen.

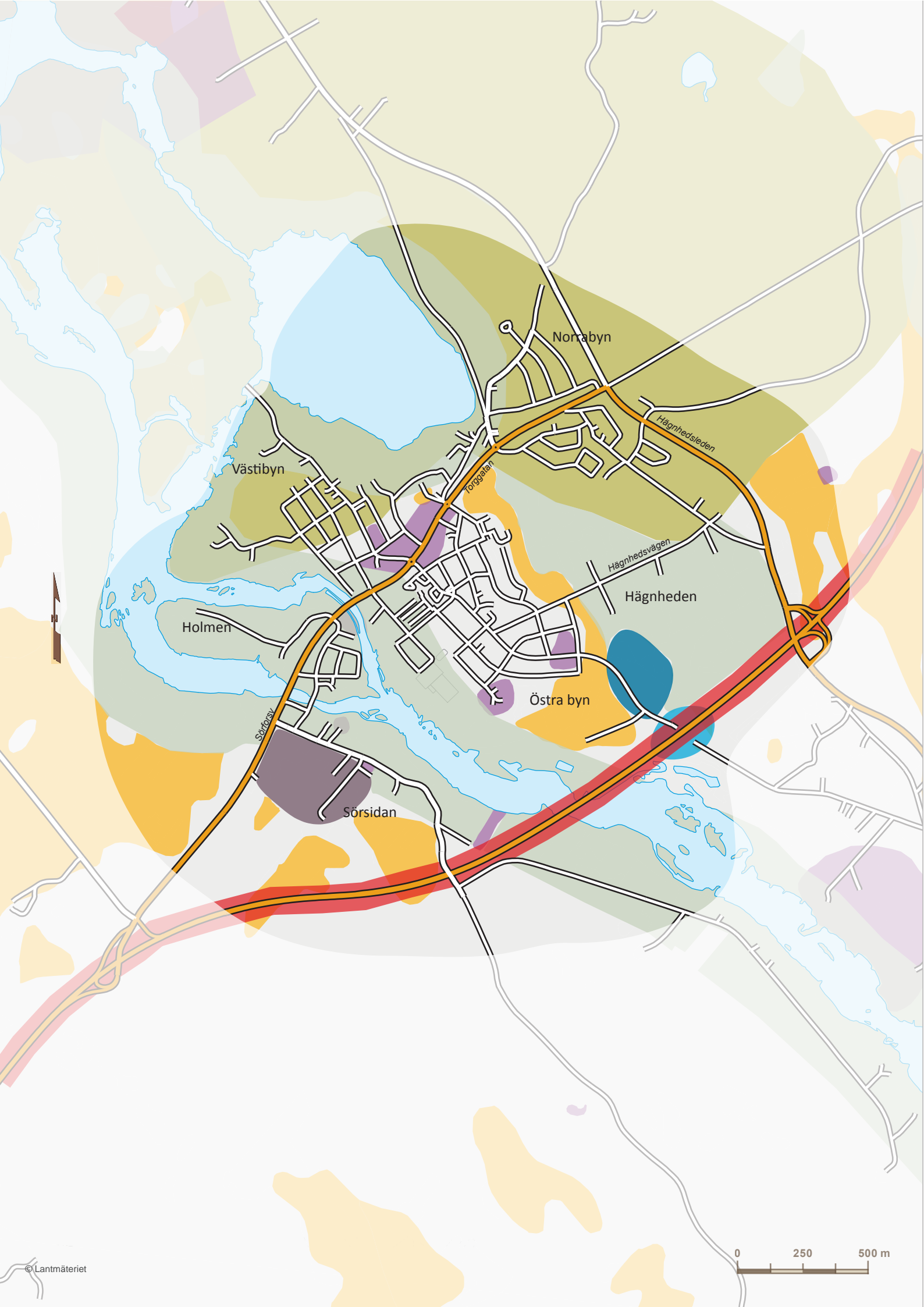
Älven är en barriär mot centrum och bidrar till att det saknas alternativ väg för gående och cyklister i den riktningen. Vintertid ger dock älvens is möjlighet att övervinna barriären och dessutom nya områden för rekreation.

Intressen

Kallaxheden är naturreservat och delar av området omfattas av riksintresse för rennäringen.

Reservat för Norrbotniabanan, delar av Söderleden och Grandenleden, väg 580 och 580.1 samt flygplatsen omfattas av riksintressen för kommunikationer.

Det krävs tillstånd från länsstyrelsen för att uppföra byggnader och anläggningar inom 30 meter från vägområdet för Älvsbrovägen och väg 580 mot Kallax mellan cirkulationen på Älvsbrovägen och avfart mot flygplatsen.



Norraby

Västibyn

Holmen

Sörsidan

Östra byn

Hägnheden

Hägnhedsleden

Hägnhedsvägen

Torggatan

Sörstorsv

Råneå

Rekommendationer

I området ska ny bebyggelse samt åtgärder för friluftsliv och naturupplevelser prioriteras. Blandningen mellan arbetsplatser och bostäder ska behållas. Råneå ska kompletteras med bostäder, i första hand bostadsrätter. Utrymme ska finnas för trygghetsboende.

Nivån för älvens 100-årsflöde ska beaktas vid all lokalisering av bebyggelse och infrastruktur.

Nya verksamheter ska i första hand lokaliseras till befintligt industriområde norr om Norra byn, samt i planlagt område söder om älven.

Det ska skapas möjlighet att ansluta sig till bredband i Råneå och omgivande byar.

Det ska finnas utomhus- och inomhusmiljöer för möten, kulturella uttryck, rörelse och rekreation. Förutsättningar för arrangemang och evenemang ska stärkas. Biblioteket, medborgarkontoret och deras funktion som mötesplats ska prioriteras.

Hänsyn till kultur- och naturvärden ska tas, särskilt i området kring kyrkan, längs älvstranden och när det gäller det omgivande jordbrukslandskapets kvaliteter. Grönstrukturen ska bevaras och utvecklas och lekkvaliteter samordnas och förbättras i centrala Råneå. Hägnheden ska bevaras och utvecklas som närreklamationsområde.

Vid E4 reserveras mark för ett framtida stationsområde med bostäder och arbetsplatser. Mark för ny kustjärnväg mellan Luleå och Kalix ska reserveras.

Cykelförbindelser till de närliggande byarna Strömsund och Böle samt inom Råneå ska beaktas vid planering. Cykelparkeringen i anslutning till busstationen ska anpassas för ökad tillgänglighet.

Det ska finnas samhällsinformation och kommunal service i området. Former för dialog med medborgarna ska utvecklas.

I Råneå med omgivande byar ska minst en kommunal lokal vara tillgänglig för medborgarna under tider då den inte används för ordinarie verksamhet. Trygghet och tillit ska skapas genom att många ges möjlighet att delta och kunna påverka.

Området ska prioriteras enligt Valfärdsredovisning 2012.

Fakta

Invånare: 2052

Barn och unga 0-20 år 21 %

Utrikesfödda 9 %

Arbetslösa 18-24 år 16 %

Arbetslösa 18-64 år 10 %

Eftergymnasial

utbildning 30 %

Medelålder 47 år

Blandning:

Hysesrätter 40 %

Äganderätter 60 %

Bostadsrätter 0 %

4 boende per arbetstillfälle

Boendetäthet:

9 boende per ha.

Omgivande större byar:

Strömsund

Jämtön

Vitå

Högsön

Böle

Prästholm

Orrbyn

Niemisel

Vitådalen

Mjöfjärden

Genomförande

Råneå ligger i prioriteringszon 1 för förtätning med hänvisning till det kommunala vatten-och avloppssystemets kapacitet och utbyggnadstakt.

Utvecklingsplan som bygger på historia, nutid och framtid ska tas fram för Råneå med omgivande byar i samverkan med det civila samhället och andra viktiga aktörer för området. Planen ska innehålla såväl sociala som fysiska faktorer utifrån områdets specifika karaktär och behov.

Karaktär

Råneå ligger cirka tre mil nordost om Luleå och har en småstadskaraktär och tydligt centrum med butiker, restauranger, apotek, banker med mera. Råneå har ett vägnät som till stor del har rutnätsstruktur.

Det finns höga kulturvärden särskilt runt kyrkan och Andholmen. Kvarteren längs Torggatan har en väl bevarad trähusbebyggelse. I andra delar av byn finns inslag av modernare småhusbebyggelse. Råneå präglas av mångfald och har invånare från stora delar av världen, varav ett flertal är asylsökande.

I Råneå finns vacker natur och närhet till hav och älv. Älven mynnar ut i en fin skärgård med fiskelägen och badholmar. Hägnheden har vissa



Råneå med större omgivande byar

rekreationskvaliteter och det finns flera lekplatser av olika kvaliteter.

Förutsättningar

I Råneå finns ett medborgarkontor som är integrerat med biblioteket. Det finns återvinningscentral och eget fjärrvärmenät samt eget vattenverk. Skolan i Råneå ligger mitt i byn och har i sin omedelbara närhet tillgång till sporthall, badhus, utomhusbad, aula för musik och teater, fotbollsplaner, ishockeyplan och rekreationsområden vid Råneälven. I området finns möjlighet för alla unga att besöka och ta del av verksamheten vid fritidsgården. I området finns en förberedelseklass för asylsökande, äldreboende samt boende och dagverksamhet för fysisk och psykiskt funktionsnedsatta. I Råneå finns också vårdcentral, flera kyrkor och ett rikt föreningsliv. En områdesgrupp finns i området.

I förhållande till andra kommundelar har området en lägre andel utrikesfödda. I området finns färre med eftergymnasial utbildning än medeltal för kommunen.

Älven har stort värde som oreglerad skogsälv med höga naturvärden. Skärgårdens stödjepunkter i Råneåområdet är hamnarna i Rörbäck, Kängsön och Jämtön.

Torggatan ansluter mot väg E4 både norr och söder om Råneå och är en viktig förbindelse för trafik inom orten. Gatan är statlig medan de flesta andra gatorna är kommunala. Inom tätorten finns också några enskilda vägar.

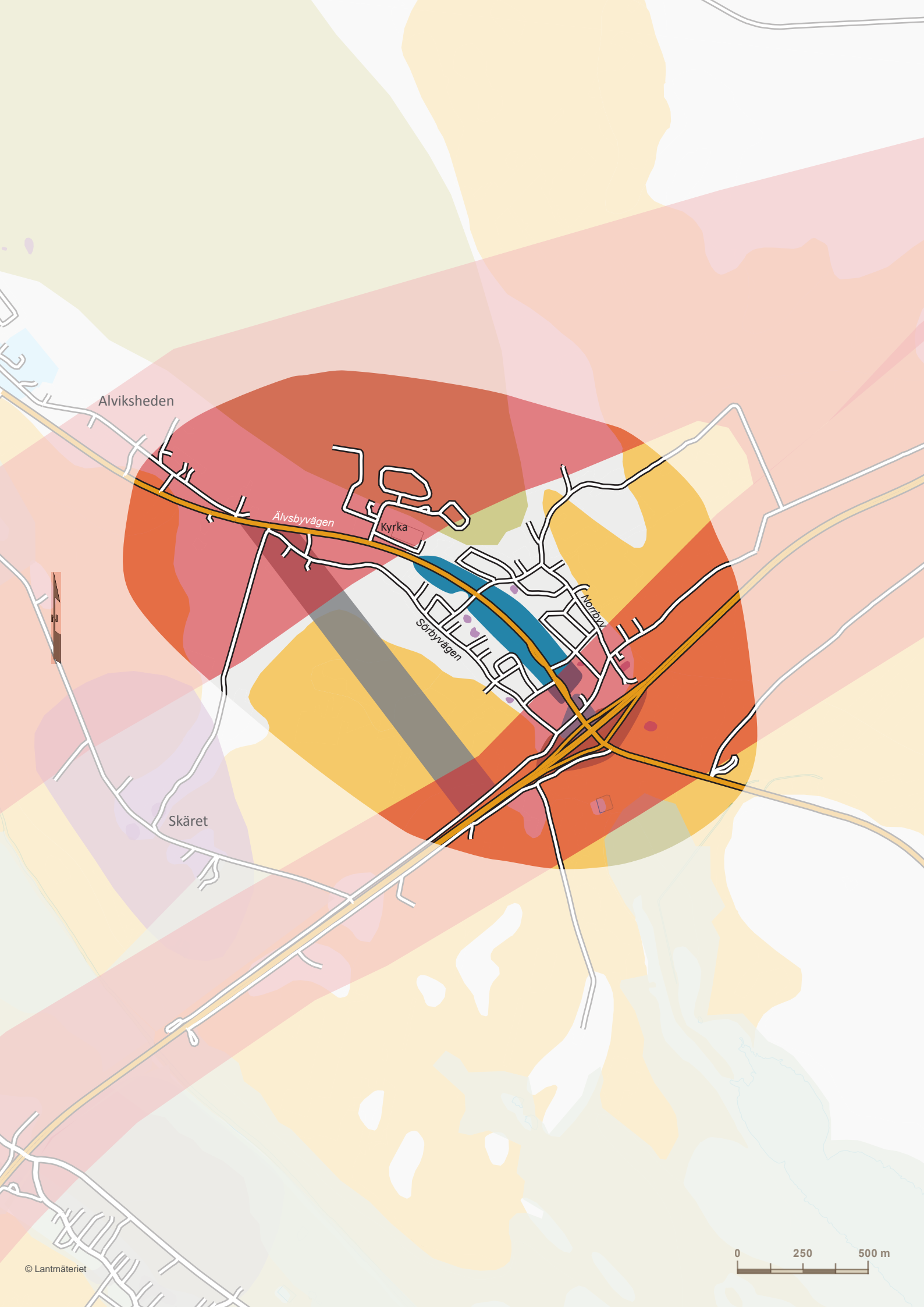
Cyklister är i hög grad hänvisade till bilarnas körbana. Det finns enstaka cykelbanor men inget sammanhängande cykelvägnät. Trottoarer för gående finns främst i de centrala delarna. Det finns möjlighet att cykla mellan Råneå och Kängsön, medan cykelförbindelserna är sämre till andra kringliggande byar.

Busstation ligger i centrum och intill den finns en pendlarparkering. Flera av Länstrafikens stomlinjer angör busstation i Råneå. Råneå har goda bussförbindelser med Luleå under dagtid. Länstrafiken har också en direktlinje mellan Råneå och Sunderby sjukhus.

På 20 års sikt finns utrymme för minst 1000 personer med hänsyn till VA-kapaciteten.

Intressen

Älvdalen är av riksintresse för naturvärden och själva älven och Rånefjärden är Natura 2000-område. Hägnheden med sitt jordbrukslandskap ingår i länsstyrelsens kulturmiljöprogram. Ett riksintresse för rennäring finns strax söder om Råneå, där Gällivare skogssameby har flyttningsstråk. Väg E4 omfattas av riksintresse för kommunikationer.



Alviksheden

Älvsbyvägen

Kyrka

Sörbyvägen

Skäret

Norbyvägen

Antnäs

Rekommendationer

Antnäs ska stärkas som samlande by genom att befintlig service upprätthålls och utvecklas. Antnäs planeras att bli en framtida stationsort för Norrbotniabanan, vilket innebär att ett läge för kustjärnvägen längs väg E4 förordas. Centrumfunktioner ska kontinuerligt lokaliseras till det framtida stationsområdet. Utrymme för långtidsparkering ska finnas i anslutning till stationen.

I Antnäs ska det finnas utrymme för högstadieskola. Det ska finnas utomhus- och inomhusmiljöer för möten, kulturella uttryck, rörelse och rekreation. Förutsättningar för arrangemang och evenemang ska stärkas i samverkan med andra aktörer. I anslutning till byn ska det finnas utrymme för ett nytt reningsverk.

Cykelförbindelser till de närliggande byarna Alvik, Ersnäs och Måttsund ska beaktas vid planering. Behov av cykelväg inom byn i öst-västlig riktning behöver utredas. Cykelparkering behövs vid busshållplatser.

Mark ska reserveras söder om byn för förbifart som ska ansluta E4 med ny trafikplats. Den nya dragningen skapar utrymme för bostadsbebyggelse i nuvarande vägområde. Förtätning ska ske så att tillgänglighet till rekreationsområden bevaras och stärks och hänsyn ska tas till befintliga natur- och kulturvärden.

Stor restriktivitet ska gälla ny bebyggelse eller anläggning som kan försvåra kommunikationer längs E4.

I omgivande byar ska det skapas möjlighet att ansluta sig till bredband.

Det ska finnas samhällsinformation och kommunal service i området. Former för dialog med medborgarna ska utvecklas.

I Antnäs med omgivande byar ska minst en kommunal lokal vara tillgänglig för medborgarna under tider då den inte används för ordinarie verksamhet. Trygghet och tillit ska skapas genom att många ges möjlighet att delta och kunna påverka.

Fakta

Invånare: 978

Barn och unga 0-20 år 32 %

Utrikesfödda 4 %

Arbetslösa 18-24 år 20 %

Arbetslösa 18-64 år 5 %

Eftergymnasial

utbildning 36 %

Medelålder 37 år

Blandning:

Hyresrätter 12 %

Äganderätter 88 %

Bostadsrätter 0 %

6 boende per arbetstillfälle

Boendetäthet:

9 boende per ha

Omgivande större byar:

Alvik

Klöverträsk

Ale

Ersnäs

Måttsund

Mörön

Genomförande

Antnäs ligger i prioriteringszon 5 för förtätning med hänvisning till det kommunala vatten-och avloppssystemets kapacitet och utbyggnadstakt.

Utvecklingsplan som bygger på historia, nutid och framtid ska tas fram för Antnäs med omgivande byar i samverkan med det civila samhället och andra viktiga aktörer för området. Planen ska innehålla såväl sociala som fysiska faktorer utifrån områdets specifika karaktär och behov.

Karaktär

Antnäs ligger vid E 4:an 20 km söder om Luleå och är en knutpunkt mellan Luleå, Piteå, Älvsbyn och Boden. Byn med omkringliggande byar är gamla jordbruksbygder med välbevarad fäbodkultur. Antnäs har byggts



Antnäs med större omgivande byar

ut med villaområden från slutet av 60-talet och framåt.

Landskapet i Antnäs har under relativt kort tid förändrats från öppet odlingslandskap med direkt kontakt med havet till mer skogskaraktär. Detta beror främst på den flacka topografin i kombination med landhöjningen.

Kvarvarande odlingslandskap och angränsande fjärdar har höga natur- och kulturvärden med särskilt stor betydelse för fågellivet.

Älvsbyvägen delar byn i två delar och utgör en barriär för gående och cyklister. E4 är en barriär österut. Trafikmiljön består till största del av ett oregelbundet rutnät eller slingor med uppsamlingsgator där biltrafik, gående och cyklister delar på gaturummet. Ett fåtal separata gång- och cykelvägar finns. Inom byn finns både statliga, kommunala och enskilda vägar.

Förutsättningar

Antnäs är en serviceort för omkringliggande byar men har inget tydligt centrum. Här finns i dag bland annat sporthall, servicehus med äldreomsorg, hyreshus, förskolor samt kyrka. Antnässkolan ligger mitt i byn i närheten av kyrkan och livsmedelsaffär.

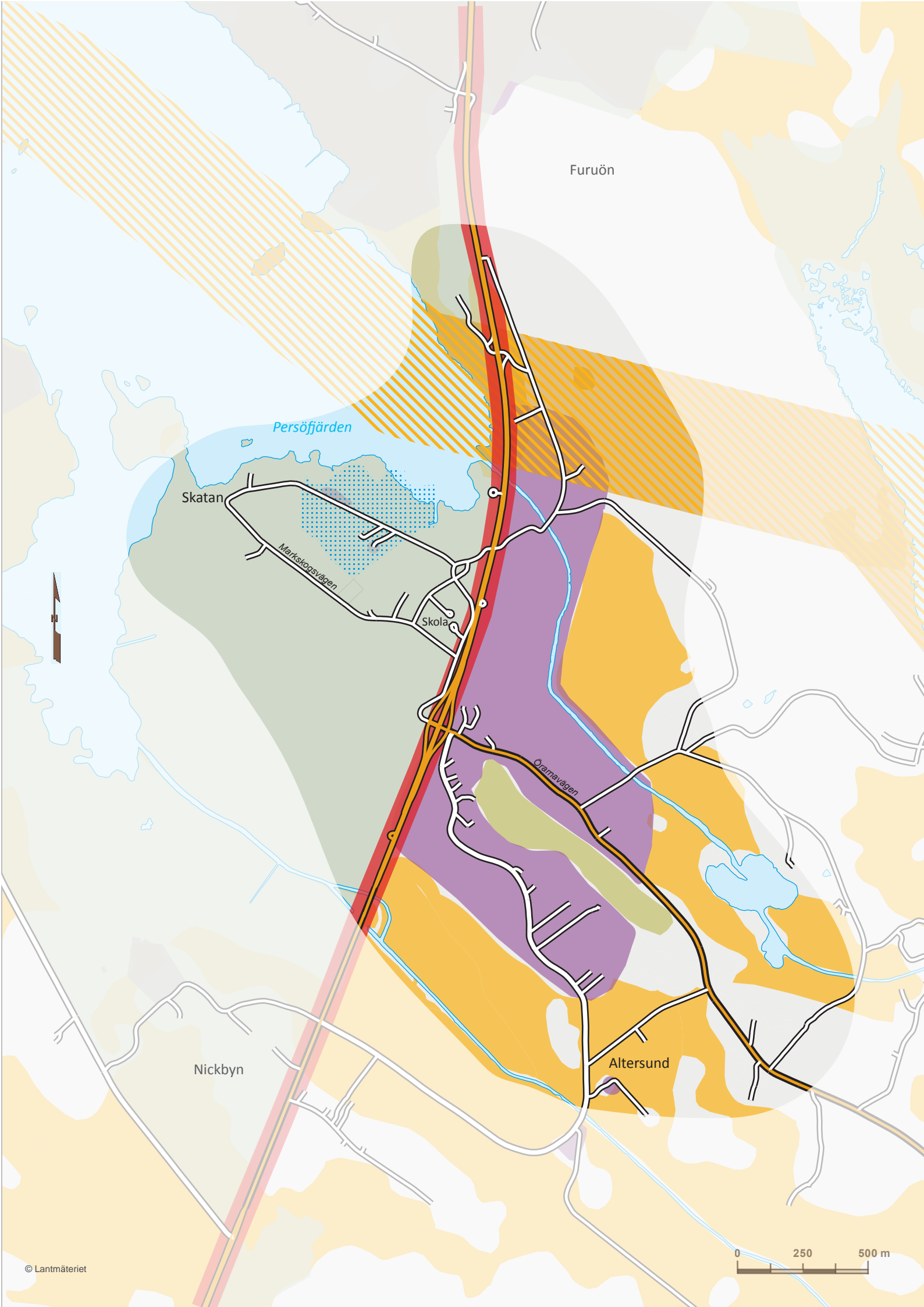
Det finns ett planlagt område i närheten av skolan som inte är fullt utbyggt. Närvärmeverk och återvinningscentral finns. Antnäs är anslutet till bredband.

Nära Antnäs finns slalombacke och motorbana. I byn finns flera lekplatser av olika kvaliteter, sporthall, fotbollsplan och hockeyplan. En vacker vandringsled till fäbodvallarna utgår från Sörbyhallen. Skärgårdens stöd- och jepunkter i Antnäsområdet är hamnarna i Alhamn och Mörön.

Området har goda bussförbindelser med regionaltrafik. Pendlarparkering för bil finns i anslutning till busshållplatsen vid E4:an. Busshållplatserna är inte tillgänglighetsanpassade.

Intressen

Det finns ett utpekad riksintresse för rennäring vid Stor Fjällberget intill Bjursträsk. Väg E4 och reservat för Norrbotniabanan omfattas av riksintresse för kommunikationer. Ersnäs- och Möröfjärdarna är Natura 2000-område.



Furuön

Persöfjärden

Skatan

Markskogsvägen

Skola

Öramavägen

Nickbyn

Altersund

Persön

Rekommendationer

Persön ska stärkas som samlande by genom att befintlig service upprätthålls och utvecklas. Karaktären som jordbruksby ska behållas och jordbruk och hästhållning prioriteras.

Inga åtgärder eller verksamheter som riskerar att påverka Persöfjärdens ekologiska och kemiska status ska tillåtas. Fjärdens upplevelsevärden som fågelsjö ska bevaras och förstärkas.

Det ska finnas utomhus- och inomhusmiljöer för möten, kulturella uttryck, rörelse och rekreation. Förutsättningar för arrangemang och evenemang ska stärkas.

Längs väg E4 reserveras mark för ny kustjärnväg mellan Luleå och Kalix.

Det ska anläggas cykelparkering vid hållplatsläge vid E4. E4:ans vägoråde ska även inrymma en gång- och cykelväg norrut mot Börjelslandet och söderut mot Nickbyn.

Det ska skapas möjlighet att ansluta sig till bredband i Persön och omgivande byar.

Det ska finnas samhällsinformation och kommunal service i området. Former för dialog med medborgarna ska utvecklas.

I Persön med omgivande byar ska minst en kommunal lokal vara tillgänglig för medborgarna under tider då den inte används för ordinarie verksamhet. Trygghet och tillit ska skapas genom att många ges möjlighet att delta och kunna påverka.

Genomförande

Persön ligger i prioriteringszon 5 för förtätning med hänvisning till det kommunala vatten- och avloppssystemets kapacitet och utbyggnadstakt.

Viss kapacitet i spillvattennätet finns för Ängesbyn och Sundom, som därmed ingår i prioriteringszon 1 för förtätning.

Utvecklingsplan som bygger på historia, nutid och framtid ska tas fram för Persön med omgivande byar i samverkan med det civila samhället och andra viktiga aktörer för området. Planen ska innehålla såväl sociala som fysiska faktorer utifrån områdets specifika karaktär och behov.

Fakta

Invånare: 462

Barn och unga 0-20 år 25 %

Utrikesfödda 6 %

Arbetslösa 18-24 år 20 %

Arbetslösa 18-64 år 5 %

Eftergymnasial

utbildning 29 %

Medelålder 42 år

Blandning:

Hysesrätter 1 %

Äganderätter 99 %

Bostadsrätter 0 %

4 boende per arbetstillfälle

Boendetäthet:

5 personer/ha

Omgivande större byar:

Sundom

Börjelslandet

Ängesbyn

Smedsbyn

Brändön

Karaktär

Persön väster om väg E4 präglas av ett relativt flackt odlingslandskap, med tätare bebyggelse i närheten av den planskilda korsningen.

Persöfjärden är en slättsjö med stor betydelse för fågellivet som har höga naturvärden och präglar landskapsbilden. Öster om väg E4 är landskapet mer kuperat, och här finns också mer inslag av skog.

I byn blandas trafiken. E4:an delar byn i två delar och en planskild överfart förbinder de två delarna med varandra.

Förutsättningar

Persön räknas till de samlande byarna, och har förskola och skola där barn från omgivande byarna också går.

Väg E4 som går genom byn är ett viktigt pendlarstråk, och förskola, skola, närlivs, restaurang och tankställe är viktiga målpunkter. Förutom väg E4 som är statlig och en kommunal gata vid skolan har vägarna i byn enskilda väghållare.

Skärgårdens stödjepunkter i Persöområdet är hamnarna i Sundom och Brändön.

Persön trafikeras av regional busstrafik och det är möjligt att arbetspendla med buss till Luleå. Många boende har längre än 400 meter till busshållplats. Pendlarparkering för bilister finns i Börjelslandet norr om Persön.

Intressen

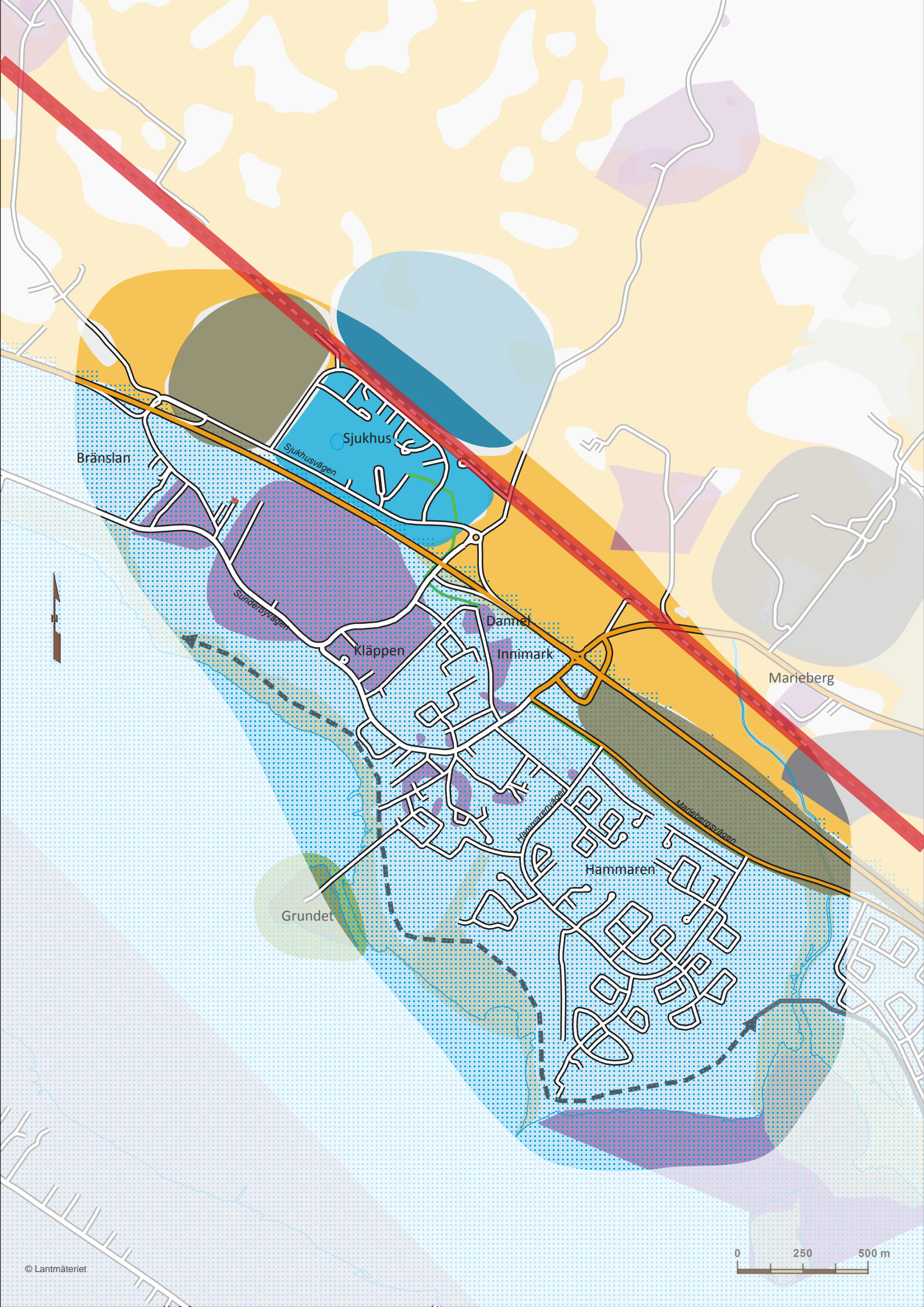
Det finns ett utpekad riksintresse för rennäring strax norr om Persön, mot Brändön.

Väg E4 är av riksintresse för kommunikationer.

Området runt Persön och Persöfjärden är utpekad som värdefullt i länsstyrelsens bevarandeprogram för odlingslandskapet. Persöfjärden är Natura 2000-område.



Persön med större omgivande byar



Bränslan

Sjukhus

Sjukhusvägen

Sunderövägen

Klappen

Dannel

Innimark

Marieberg

Hammarénvägen

Hammarén

Mariebergsvägen

Grundet

Södra Sunderbyn

Rekommendationer

Södra Sunderbyn ska stärkas som stadsnära by genom förtätning. Det öppna landskapet med odlingsbar jord och bebyggelsestruktur ska bevaras och stärkas. Ny bebyggelse ska anpassas till byns struktur och bidra till att dess värden kan utvecklas ytterligare. Särskilda kvalitetskrav ska därför ställas på ny bebyggelse. Bränslan är ett prioriterat förtätningssområde i den äldre delen av byn.

Nivån för älvens högsta dimensionerande flöde ska beaktas vid all lokalisering av bebyggelse och infrastruktur.

Det ska skapas möjlighet att ansluta sig till bredband i Södra Sunderbyn.

Nya bostäder i större skala ska byggas norr om sjukhuset (Bodbrännan) med god närhet till järnvägsstationen. I detta område ska det finnas utrymme för arbetsplatser och blandade boendeformer. Sjukhusets verksamhet och möjlighet till utveckling ska prioriteras.

Störande verksamheter som inte är lämpliga att blanda med bostäder ska lokaliseras väster om sjukhuset, i anslutning till avfallsanläggningen samt mellan riksvägen och Mariebergsvägen.

På Fårhusnäsudden, Fårhusnäsberget, Mattisberget, Grundet och Bodön ska det rörliga friluftslivet prioriteras. Möjligheten att ta sig till vattnet ska förbättras. Grundet och Mattisberget ska utredas som naturreservat för rekreation och friluftsliv. Det ska finnas utomhus- och inomhusmiljöer för möten, kulturella uttryck, rörelse och rekreation.

Hästhållning ska prioriteras. Befintliga skogsvägar i och i anslutning till Södra Sunderbyn ska bevaras och utvecklas som rid- och strövstigar.

Cykelvägen längs Innimarksvägen och Kläppenskolevägen till sjukhuset är en del av huvudvägnätet för cykel där framkomlighet och trafiksäkerhet för cyklister ska prioriteras. Även cykelvägen genom Hammaren och längs Folkhögskolevägen är en del av huvudvägnätet för cykel till dess att cykelväg byggts längs Mariebergsvägen. Mariebergsvägens vägområde ska ge plats åt gång- och cykelväg som en del av framtida huvudvägnät för cykel.

Mark ska reserveras för Norrleden och ny trafikplats på väg 97 vid Sunderbybäcken.

Väg 97 är en del av huvudvägnätet för motordriven trafik och framkomlighet ska prioriteras. Stor restriktivitet ska gälla ny bebyggelse eller

Fakta

Invånare: 3500

Barn och unga 0-20 år 34 %

Utrikesfödda 5 %

Arbetslösa 18-24 år 17 %

Arbetslösa 18-64 år 5 %

Eftergymnasial utbildning 47 %

Medelålder 35 år

Blandning:

Hyresrätter 7 %

Äganderätt: 88 %

Bostadsrätter 5 %

8 boende per arbetstillfälle

Boendetäthet:

11 personer per ha

anläggning som kan försvåra kommunikationer längs vägen.

Det ska finnas samhällsinformation och kommunal service i området. Former för dialog med medborgarna ska utvecklas.

I Sunderbyn ska minst en kommunal lokal vara tillgänglig för medborgarna under tider då den inte används för ordinarie verksamhet. Trygghet och tillit ska skapas genom att många ges möjlighet att delta och kunna påverka.

Genomförande

Södra Sunderbyn ligger i prioriteringszon 5 för förtätning med hänvisning till det kommunala vatten- och avloppssystemets kapacitet och utbyggnadstakt.

Utvecklingsplan som bygger på historia, nutid och framtid ska tas fram för Sunderbyn i samverkan med det civila samhället och andra viktiga aktörer för området. Planen ska innehålla såväl sociala som fysiska faktorer utifrån områdets specifika karaktär och behov.

Karaktär

Södra Sunderbyn är en av älvdalens stora medeltidsbyar med en typisk norrbottnisk älvdalskaraktär; det öppna odlingslandskapet med en svag sluttning ner mot älven, det breda vattnet och utblickarna över älven. Fårhusnäset och Fårhusnäset skiljer södra Sunderbyn från norra Sunderbyn.

Den äldre bebyggelsen är grupperad på moränkullar eller små höjdparter i landskapet. Ett antal byggnader och bebyggelsegrupper är av stort kulturhistoriskt värde.

Byns trafikmiljö består i huvudsak av smala slingrande gator som ger området en tät bykaraktär präglad av blandtrafik.

Hammaren är en nyare del av Södra Sunderbyn med villa- och radhusbebyggelse. Hammaren har ett separerat trafiksystem där slutna villagator ansluter till en uppsamlingsgata. Oskyddade trafikanter färdas i planskiljda korsningar under uppsamlingsgatan.

Övriga områdets trafiksystem är av landsvägskaraktär, där transporter i huvudsak sker i blandtrafik. Längs Sunderbyvägen finns en gång- och cykelbana mellan Bovallen och Södra Sunderbyn. Mariebergsvägen, väg 97 och järnvägen är en barriär mellan Mattisberget och de övriga områdena.

Förutsättningar

Södra Sunderbyn är en älv- och stadsnära by med högt bebyggelsetryck. Det geografiska läget mitt mellan Luleå och Boden och Sunderby sjukhus

gör byn till en viktig regional knutpunkt.

I området finns exempelvis skolor, förskolor, folkhögskola, sjukhus, restauranger, idrottsanläggningar och närlivsbutik. Kring byn finns områden för friluftsliv med bland annat badstränder och sjukhuspark. Det finns få anlagda lekplatser. I området finns möjlighet för alla unga att besöka och ta del av verksamheten vid fritidsgården som ligger i sporthallen. Det finns boende för fysisk och psykiskt funktionsnedsatta. En områdesgrupp finns i området.

Området präglas av en ung befolkning med hög andel barn och unga. I området finns en något högre andel med eftergymnasial utbildning än medeltal för kommunen.

Strandområdet är ett viktigt naturstråk med höga ekologiska värden. Värdena i de sociala stråken och möjligheten att ta sig till vattnet är dock begränsade.

Fjärrvärme finns utbyggt till korsningen Kläppenskolevägen – Sunderbyvägen samt till sjukhuset.

I anslutning till området ligger Luleås avfallsanläggning.

Det finns en stor andel odlingsbar mark. Jordarterna är typiska för ett älvdalsområde med mjåla, finmo och lera i de lägre partierna och moränjordar på åsarna och de högre partierna i landskapet. Stränderna är flacka och påverkas av 100-årsvattenflödet i älven.

Området trafikeras av lokaltrafikens stomlinjer och regional busstrafik. Tåghållplats finns i anslutning till Sunderby sjukhus.

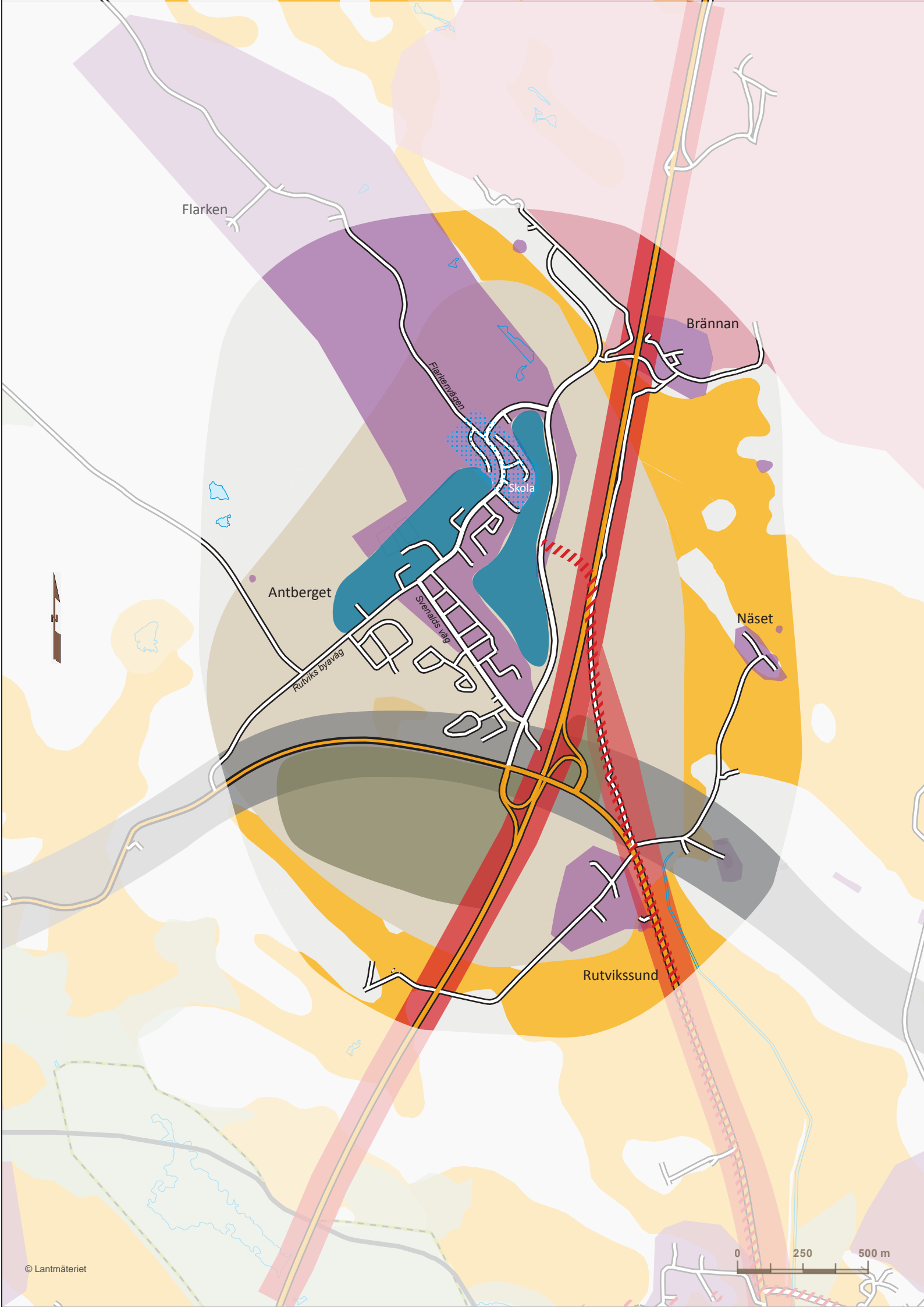
Genom delar av Sunderbyn löper ett huvudcykelstråk som sträcker sig från Luleå centrum till Sunderby sjukhus. Stråket är delvis förlagt till blandtrafikgator och är svårorienterat.

Intressen

Hela södra Sunderbyns öppna älvlandskap är av kulturhistoriskt värde. Specifika kulturmiljövärden finns på flertalet ställen, bland annat Strandgårdarna, Kläppen, Dannel, Innimark, Grundet, Bränslan, Norra Sunderbyns kärna, Knösen, Marieberg och Gammelstadsvägen som är en viktig infart till Kyrkbyn.

Sjukhuset är av stor vikt för hela regionen. Väg 97 samt befintlig järnväg är av riksintresse för kommunikation. Väg 97 är utpekad som rekommenderad väg för farligt gods och det krävs tillstånd från länsstyrelsen för att uppföra byggnader och anläggningar inom 50 meter från vägområdet om inte detaljplan medger annat.

Gäddviks vattentäkt och dess skydds-zoner är formellt skyddade som vattenskyddsområde.



Flarken

Brännan

Flarkenvägen

Skola

Antberget

Svansteds väg

Rutviks byaväg

Näset

Rutvikssund

Rutvik

Rekommendationer

Rutvik ska stärkas som stadsnära by genom förtätning och förbättrad kollektivtrafik. Nya bostäder ska i huvudsak byggas väster om väg 965.

Förtätning ska bidra till en blandning av hyresrätter, äganderätter och arbetsplatser samt till att skapa en tydligare identitet. Vid förtätning ska befintliga mötesplatser stärkas och hänsyn tas till behovet av odlingsbar jord.

Det ska finnas utomhus- och inomhusmiljöer för möten, kulturella uttryck, rörelse och rekreation. Kopplingen Rutvik-Kyrkbyn ska förbättras för att stärka förutsättningarna för rörelse och rekreation under alla årstider.

Det ska skapas möjlighet att ansluta sig till bredband i Rutvik.

Störande verksamheter ska lokaliseras till Råbacken och området i anslutning till trafikplatsen vid väg E4. Hänsyn ska tas till utrymme för en ny kustjärnväg. Infarten till kyrkbyn innebär att särskilda krav på gestaltning ska ställas för den här bebyggelsen och intilliggande miljöer.

Kommunikationsintressen prioriteras längs med Haparandavägen. Stor restriktivitet ska gälla ny bebyggelse eller anläggning som kan försvåra kommunikationer längs Haparandavägen.

Utrymme för gång- och cykelväg längs Rutviks byaväg mellan skolan och Golfbanevägen ska säkerställas. Öster om väg E4 är mark reserverad för en ny kustjärnväg mellan Luleå och Kalix.

Det ska finnas samhällsinformation och kommunal service i området. Former för dialog med medborgarna ska utvecklas.

I Rutvik ska minst en kommunal lokal vara tillgänglig för medborgarna under tider då den inte används för ordinarie verksamhet. Trygghet och tillit ska skapas genom att många ges möjlighet att delta och kunna påverka.

Fakta

Invånare: 1252 personer
Barn och unga 0-20 år 36 %
Utrikesfödda 4 %
Arbetslösa 18-24 år 16 %
Arbetslösa 18-64 år 5 %
Eftergymnasial utbildning 42 %
Medelålder 34 år

Blandning:
Äganderätt: 100%
7 boende per arbetstillfälle

Boendetäthet:
12 personer per ha

Genomförande

Utvecklingsplan som bygger på historia, nutid och framtid ska tas fram för Rutvik i samverkan med det civila samhället och andra viktiga aktörer för området. Planen ska innehålla såväl sociala som fysiska faktorer utifrån områdets specifika karaktär och behov.

Rutvik ligger i prioriteringszon 4 för förtätning med hänvisning till det kommunala vatten- och avloppssystemets kapacitet och utbyggnadstakt.

Ett eventuellt behov av bussförbindelse och gång- och cykelväg mellan Rutvik och Gammelstad ska utredas vidare.

Trafikverket ansvarar för Rutviks byaväg, och genomförande av gång- och cykelväg ska ske i samverkan.

Karaktär

Rutvik är en av Luleås största byar, ca 10 km från Luleå centrum. Rutviks by har anor från 1300-talet. Byn består av Flarken och Brännan och flera separata bydelar och gårdsgrupper. Flarken med bebyggelsen grupperad på åsar mellan odlade marker är det mest karakteristiska och bevarandevärda delområdet.

Genom Rutvik finns två uppsamlingsgator, till dessa ansluter både villaslingor och gator av äldre byakaraktär. Gång- och cykelväg finns längs med stora delar av uppsamlingsgatorna. Både öster och söder om byn finns förbifarter för genomfartstrafik.

Förutsättningar

I Rutvik finns en skola och förskolor. Här finns bland annat golfbana, café, pizzeria, fotvård, bilverkstad och handelsträdgård.

Odlingslandskapet samt vissa enstaka bevarandevärda byggnader bidrar till områdets kulturmiljövärde.

Vägen mellan Rutvik och världsarvet vid Kyrkbyn är kulturellt viktig.

Inom byn finns både statliga, kommunala och enskilda vägar. Kommunen är väghållare för de flesta av villagatorna.

Luleå lokaltrafik trafikerar Rutvik med en lokallinje. De boende har i huvudsak närmare än 400 meter till en busshållplats.

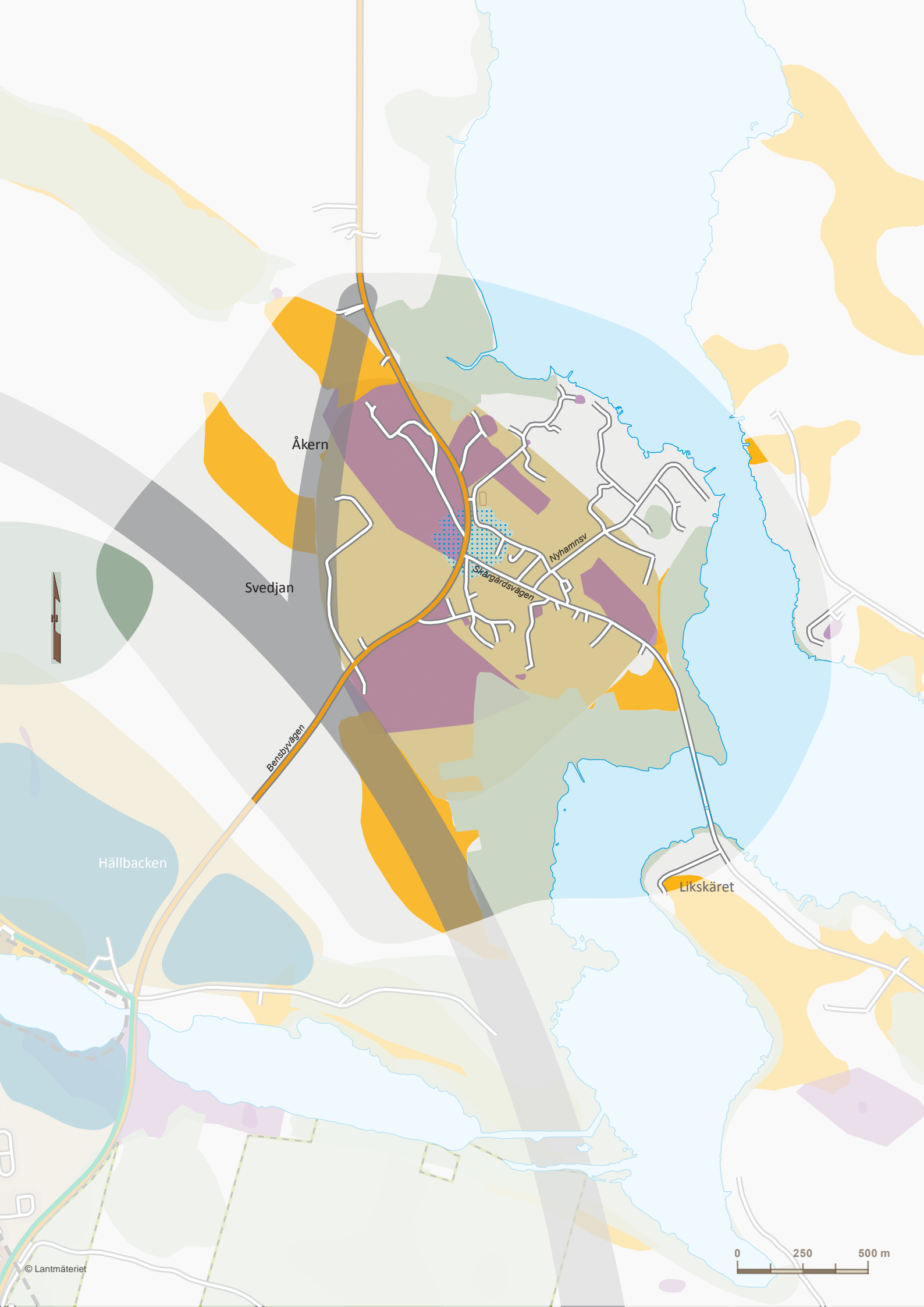
Intressen

Väg E4 är av riksintresse för kommunikationer.

Haparandavägen omfattas av förbud att utan länsstyrelsens tillstånd uppföra byggnader och anläggningar inom 30 meter från vägområdet om inte detaljplan medger annat.



Vy över Rutvik. ©Blom/Pictometry 2010



Åkern

Svedjan

Hällbacken

Likskäret

Nyhamnsv

Svärsgårdsvägen

Bensbyvägen

0 250 500 m

Bensbyn

Rekommendationer

Bensbyn ska stärkas som stadsnära by genom förtätning av bebyggelsen och förbättrad kollektivtrafik. Förtätning ska ske med hänsyn till byns karaktär och landskapet. Karaktären som jordbruksby ska behållas och hästhållning ska kunna utvecklas.

Förtätningen ska ta hänsyn till behovet av nya mötesplatser. Det ska finnas utomhus- och inomhusmiljöer för möten, kulturella uttryck, rörelse och rekreation.

Det ska skapas möjlighet att ansluta sig till bredband i Bensbyn.

En ökad blandning ska strävas efter, vilket särskilt innebär att ge utrymme även för hyres- och bostadsrätter samt arbetsplatser. Järnviken ska omvandlas från fritidshusbebyggelse till bebyggelse för permanent boende. Nivån för 100-års vattenstånd ska beaktas vid all lokalisering.

Mark reserveras för Norrleden och för förbifart väster om Bensbyn.

Bensbyvägen utgör huvudvägnätet för motordriven trafik, framkomlighet prioriteras. Stor restriktivitet ska gälla ny bebyggelse eller anläggning som kan försvåra kommunikationer längs Bensbyvägen. Vägen ska särskilt skyddas i höjddled för att inte hindra framkomligheten för höga transporter till och från hamnen.

Befintliga skogsvägar i anslutning till Bensbyn ska bevaras och utvecklas som rid- och strövstigar. Möjligheten att rida till Björnsbyn, Hällbacken och Hertsön ska förbättras.

Det ska finnas samhällsinformation och kommunal service i området. Former för dialog med medborgarna ska utvecklas.

I Bensbyn ska minst en kommunal lokal vara tillgänglig för medborgarna under tider då den inte används för ordinarie verksamhet. Trygghet och tillit ska skapas genom att många ges möjlighet att delta och kunna påverka.

Fakta

Invånare: 774

Barn och unga 0-20 år 31 %

Utrikesfödda 4 %

Arbetslösa 18-24 år 13 %

Arbetslösa 18-64 år 4 %

Eftergymnasial utbildning 44 %

Medelålder 38 år

Blandning:

Hyresrätter 2 %

Äganderätter 98 %

Bostadsrätter 0 %

7 boende per arbetstillfälle

Boendetäthet:

9 personer per ha

Genomförande

En fördjupad översiktsplan beräknas vara klar under 2013/2014. Den ska tas fram i samverkan med det civila samhället och andra viktiga aktörer för området. Planen ska innehålla såväl sociala som fysiska faktorer utifrån områdets specifika karaktär och behov.

Bensbyn ligger i prioriteringszon 1 för förtätning med hänvisning till det kommunala vatten- och avloppssystemets kapacitet och utbyggnadstakt.

Karaktär

Bensbyn är en havsnära by som ligger cirka 9 km nordöst om Luleå centrum. Den första bebyggelsen i Bensbyn tillkom på 1200- eller 1300-talet. Bensbyn skiljdes då från fastlandet genom ett smalt sund men redan omkring år 1400 gjorde landhöjningen Bensbyn till en halvö med samma topografiska huvuddrag som den har än idag. Bebyggelse finns framförallt på höjder omgivet av öppna odlingsmarker. I strandområden finns omvandlingsområden från fritidshus till permanent bostadsbebyggelse.

I Bensbyn finns många lämningar och kulturhistoriskt värdefulla miljöer och byggnader som tillsammans utgör en stor del av byns karaktär.

Vägnätet i Bensbyn förstärker den äldre byakaraktären men det finns även en del villagator.

Förutsättningar

I byn finns en skola och förskolor, pensionärslägenheter och bygdegård samt planer för fotboll och ishockey. Fritidsboende finns framförallt i Järnviken och Bensbyn har även en båthamn.

De flesta gator i Bensbyn är enskilda och det finns många enskilda vatten- och avloppslösningar men det finns numera kapacitet på det kommunala VA-nätet som räcker till en ökning av antalet boende i byn.

Det finns områden med höga naturvärden, med speciell flora och våtmarker i angränsande fjärdar.

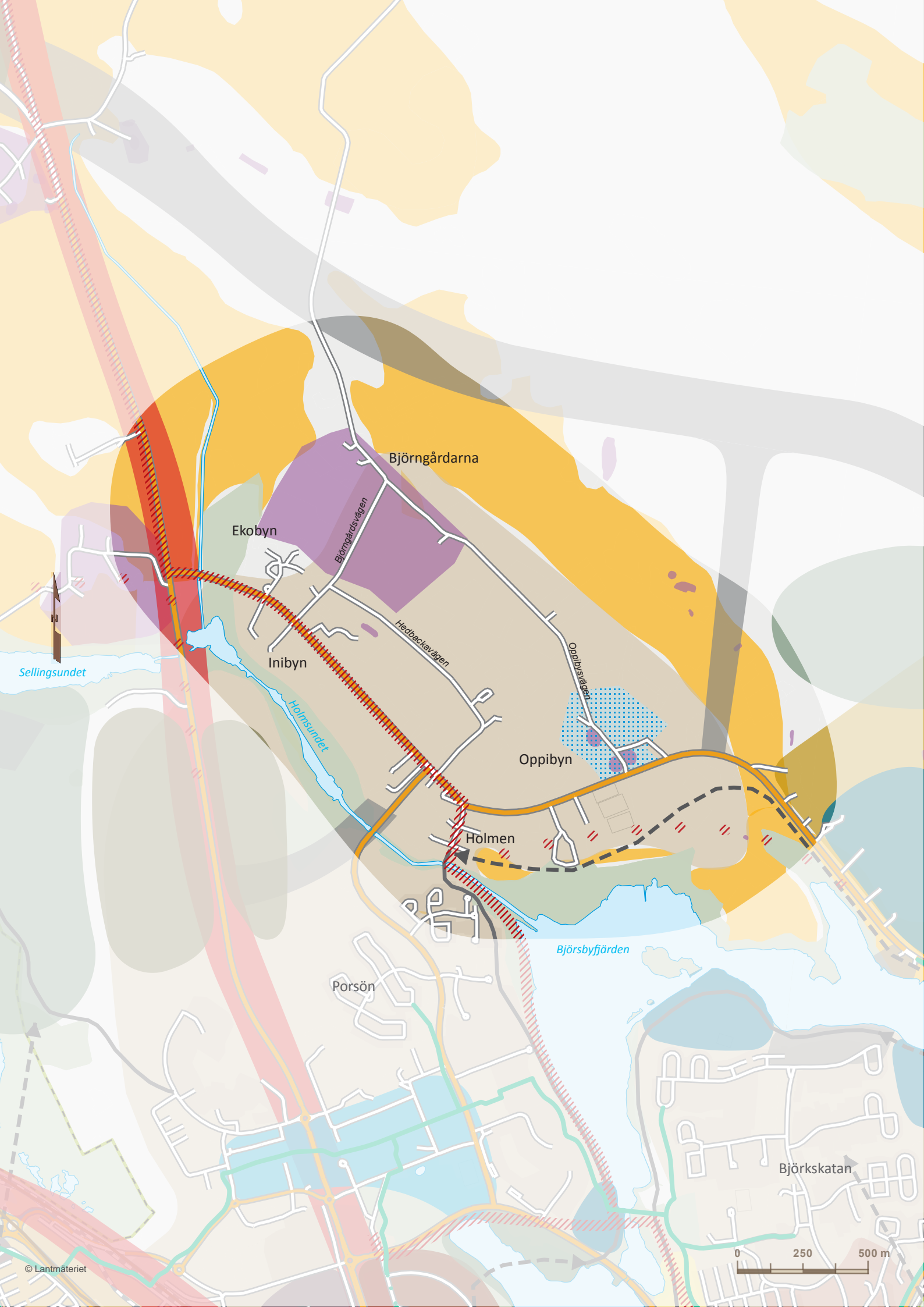
Trafikverket är väghållare för väg 596, kommunen ansvarar för Benzeliusvägen och övriga vägar är enskilda. Vägen som går över skolområdet är reglerad som gångfartsgata. Det finns en nybyggd cykelbana mellan Bensbyn och Björkskatan. I övrigt saknas gång- och cykelvägar i området. Bensbyn trafikeras av regional busstrafik.

Intressen

Strandängan vid Likskärsbanken är Natura 2000-område.



Vy över Bensbyn. ©Blom/Pictometry 2010



Björngårdarna

Ekobyn

Björngårdsvägen

Hedbackavägen

Oppibysvägen

Inibyn

Oppibyn

Holmen

Porsön

Björskatan

Sellingsundet

Holmsundet

Björbyfjärden

Björby

Rekommendationer

Björby ska stärkas som stadsnära by genom förtätning och förbättrad kollektivtrafik. Förtätning ska ske med stor hänsyn till byns karaktär och landskapet.

En ökad blandning ska eftersträvas, vilket innebär komplettering med hyres- och bostadsrätter och arbetsplatser.

Karaktären av odlingslandskap ska bevaras och hästhållningens behov ska prioriteras. Befintliga skogsvägar i Björby ska bevaras och utvecklas som rid- och strövstigar. Möjligheten att rida till Hällbacken, Bensbyn och Hertsön ska förbättras. Det ska finnas utomhus- och inomhusmiljöer för möten, kulturella uttryck, rörelse och rekreation.

Nivån för 100-års vattenstånd ska beaktas vid all lokalisering.

Inga åtgärder eller verksamheter som riskerar Björbyfjärdens ekologiska och kemiska status ska tillåtas.

Det ska skapas möjlighet att ansluta sig till bredband i Björby.

Vägområdet längs Björbyvägen ska även inrymma en gång- och cykelväg. Trafikreservaten för Norrleden och kopplingen mellan Björbyvägen och Haparandavägen ska beaktas i fortsatt planering.

Fakta

Invånare: 460

Medelålder: 35 år

Blandning:

100 % äganderätter

9 boende per arbetstillfälle

Boendetetthet:

9 personer per ha

Genomförande

En fördjupad översiktsplan ska göras snarast för att säkerställa viktiga kvaliteter utifrån bebyggelsestryck och ovanstående rekommendationer.

Björnsbyn ligger i prioriteringszon 4 för förtätning med hänvisning till det kommunala vatten- och avloppssystemets kapacitet och utbyggnadstakt.

Björnsbyvägen är en statlig väg och samråd måste ske med trafikverket. Vägen bör överföras till kommunen.

Karaktär

Björnsbyn har ett vattennära läge vid Björnsbyfjärden. Byn ligger cirka 2 km från Porsö centrum där det finns affär, vårdcentral, skola, kyrka och universitet.

Björnsbyn är en långsträckt by med en genomkorsande landsväg där äldre jordbruksfastigheter blandas med nya och gamla villor. Anslutande vägar är i huvudsak grusvägar. I byn finns även gatuslingor med mer typisk vilabebyggelse. Byn präglas av hästverksamhet med många stall och hagar.

Förutsättningar

Gång- och cykelväg finns i delar av byn och till centrum. Björnsbyn trafikeras av lokaltrafiken och genom regional busstrafik längs Haparandavägen.

I byn finns företag inom flera olika områden och kommunal verksamhet i form av stadsträdgård. Det finns också fotbollsplan och byahus. Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse finns i Gårdsgården, Inibyn, Holmen, Oppibyn, Björngårdarna.

Björnsbyn ligger i anslutning till Björnsbyfjärden, som är en grund fjärd med hög biologisk produktion och stor biologisk mångfald. Fjärden har god kemisk status och måttlig ekologisk status. Den är också en del av innerfjärdarnas system av vattenvägar ända ut till havet.

Stråket längs Holmsundet och Sellingsundet mot Gammelstadsviken har betydelse för biologisk mångfald och för rekreation och friluftsliv.

Intressen

Det finns fornlämningar i Gammelåkern.

Haparandavägen omfattas av förbud att utan länsstyrelsens tillstånd uppföra byggnader och anläggningar inom 30 meter från vägområdet om inte detaljplan medger annat.



Vy över Björby. ©Blom/Pictometry 2010



Björknäs

Lövskärsvägen

Sjögårda

Lövskär

Hönön

Hindersöstallarna

Altappen

0 250 500 m

Hertsölandet

Rekommendationer

Hertsölandet ska successivt utvecklas för att bli en stadsnära by. Åtgärder ska förbättra kommunikationerna för gång- och cykel till stadsbygden och stärka Lövskärs hamn som mötesplats.

Kopplingen till naturreservatet Ormberget-Hertsölandet för rörelse och rekreation ska beaktas.

Det ska skapas möjlighet att ansluta sig till bredband i Hertsölandet.

Ingen förtätning ska ske innan vatten- och avloppsförsörjningsfrågorna har lösts.

Lokalisering av ny bebyggelse och eventuell utökning av naturreservatet ska ses över i en fördjupad översiktsplan.

Nivån för 100-års vattenstånd ska beaktas vid all lokalisering.

Utrymme ska finnas för fler båtplatser.

Fakta

Invånare: 432

Medelålder: 46 år

Blandning:

100 % äganderätter

13 boende per arbetstillfälle

Boendetäthet:

2 personer per ha

Genomförande

Vatten- och avloppsfrågan samt lokalisering av gång- och cykelväg ska utredas. Området ligger tidigast i prioriteringszon 5 för förtätning med hänvisning till det kommunala vatten- och avloppssystemets kapacitet och utbyggnadstakt.

En fördjupad översiktsplan för området ska tas fram.

Karaktär

Området är havsnära och stadsnära, men saknar en traditionell byakaraktär.

Stora delar av Hertsölandet ingår idag i ett kommunalt naturreservat som sträcker sig från Hindersöstallarna ända till Ormberget. Utanför reservatet finns områden med permanent- och fritidshusbebyggelse.

Lövskärsvägen utgör en transportled till öar i Luleå skärgård samt till två fritidsbåtshamnar varav en även är fiskebåtshamn. Det finns en restaurang och området är i övrigt rikt på både båt- och friluftsliv.

De första fritidshusen byggdes upp under början av 1930-talet. Under de senaste 20 åren har det skett en omfattande omvandling från fritids- till permanentboende.

Hertsölandets trafiksystem utgörs av landsvägar och skogsbilvägar. Endast Lövskärsvägen och vägen till brandövningsfältet är kommunala. Enskilda utfartsvägar ansluter spritt längs sträckan. Luleå kommun upprätthåller när så är möjligt en isväg mellan Lövskär och Hindersön. Alla transporter sker i blandtrafik.

Förutsättningar

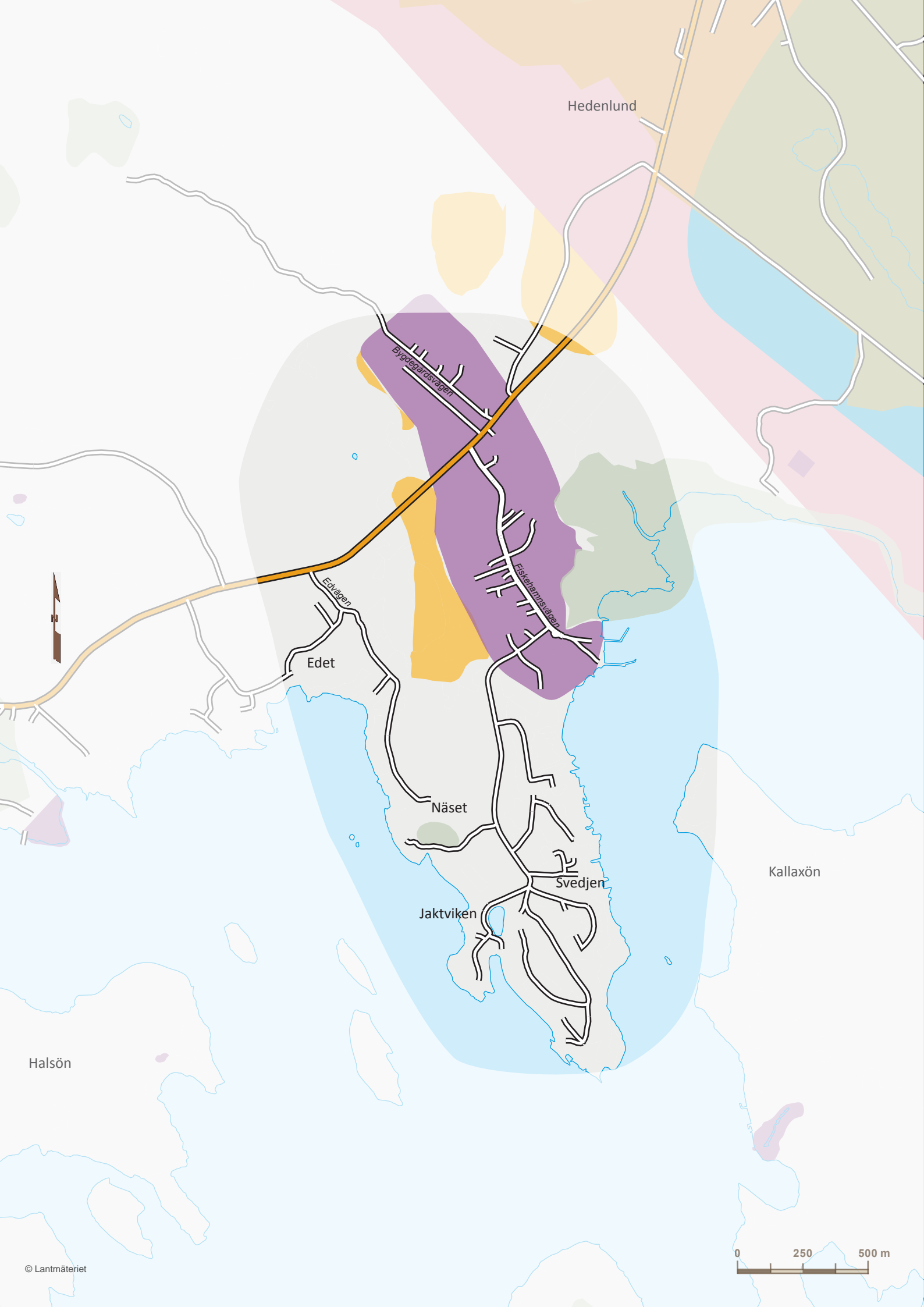
Det finns inget kommunalt vatten och avlopp till Hertsölandet. Området har byggts ut med många enskilda anläggningar och det finns en risk för förorening av dricksvattenbrunnar.

Området är planlagt för att motverka permanentning genom att begränsa tillåten byggyta men detta har inte förhindrat en omvandling till permanentbostäder i området.

Hertsölandet är en stödjepunkt till skärgården. I området finns hamnverksamhet för både yrkes- och fritidsbåttrafik. Skärgårdsbåtar angör Hindersöstallarna.

Intressen

Inom området finns naturreservatet Ormberget - Hertsölandet.



Hedenlund

Bygdegårdsvägen

Fiskehamnsvägen

Edsvägen

Edet

Näset

Jaktviken

Svedjen

Kallaxön

Halsön

0 250 500 m

Kallax

Rekommendationer

Kallax ska stärkas som stadsnära by genom förbättrade kommunikationer till stadsbygden i form av en gång- och cykelväg längs väg 580.

Nya bostäder och arbetsplatser ska i första hand lokaliseras i anslutning till befintlig bebyggelsestruktur. Vid förtätning ska befintliga mötesplatser stärkas. Det ska finnas utomhus- och inomhusmiljöer för möten, kulturella uttryck, rörelse och rekreation. Kopplingen till Kallaxhedens naturreservat ska beaktas.

Hänsyn ska tas till byns karaktär och behovet av odlingsbar jord.

Nivån för 100-års vattenstånd ska beaktas vid all lokalisering.

Det ska skapas möjlighet att ansluta sig till bredband i Kallax.

Muddring ska ske med varsamhet och i första hand vid befintliga gemensamma hamnar.

Fakta

Invånare: 454

Medelålder: 42 år

Blandning:

Hysesrätter 5 %

Äganderätter 95 %

Bostadsrätter 0 %

18 boende per arbetstillfälle

Boendetäthet:

4 personer per ha

Genomförande

En utvecklingsplan för området ska tas fram och särskilt utreda behovet av ny förbifart inom Kallax samt förtätningmöjligheter för bostäder och arbetsplatser.

Kallax ligger i prioriteringszon 5 för förtätning med hänvisning till det kommunala vatten-och avloppssystemets kapacitet och utbyggnadstakt.

Karaktär

Kallax är en kustby med egen hamn, och ligger cirka en mil utanför Luleå centrum. I anslutning till byn ligger Luleås flygplats. Kallax ligger nära Bergnäset där de närmaste skolorna ligger. Fiske har i långa tider varit en viktig näring för Kallax, och det tillverkas egen surströmming i byn.

Bebyggelsen i den ursprungliga byn ligger omgiven av öppna odlingsmarker. Byns bostadsbebyggelse är från olika tidsepoker blandat med arbetsplatser, allt från jordbruk till handel och tillverkning. På Kallaxhalvön finns fritidshusområden, varav en stor andel numera är permanentbostäder.

Vägnätet i Kallax kännetecknas av blandtrafik och förstärker den äldre byakarakteren.

Förutsättningar

Kallax är stödjepunkt till skärgården utifrån sitt läge och tillgången till hamn.

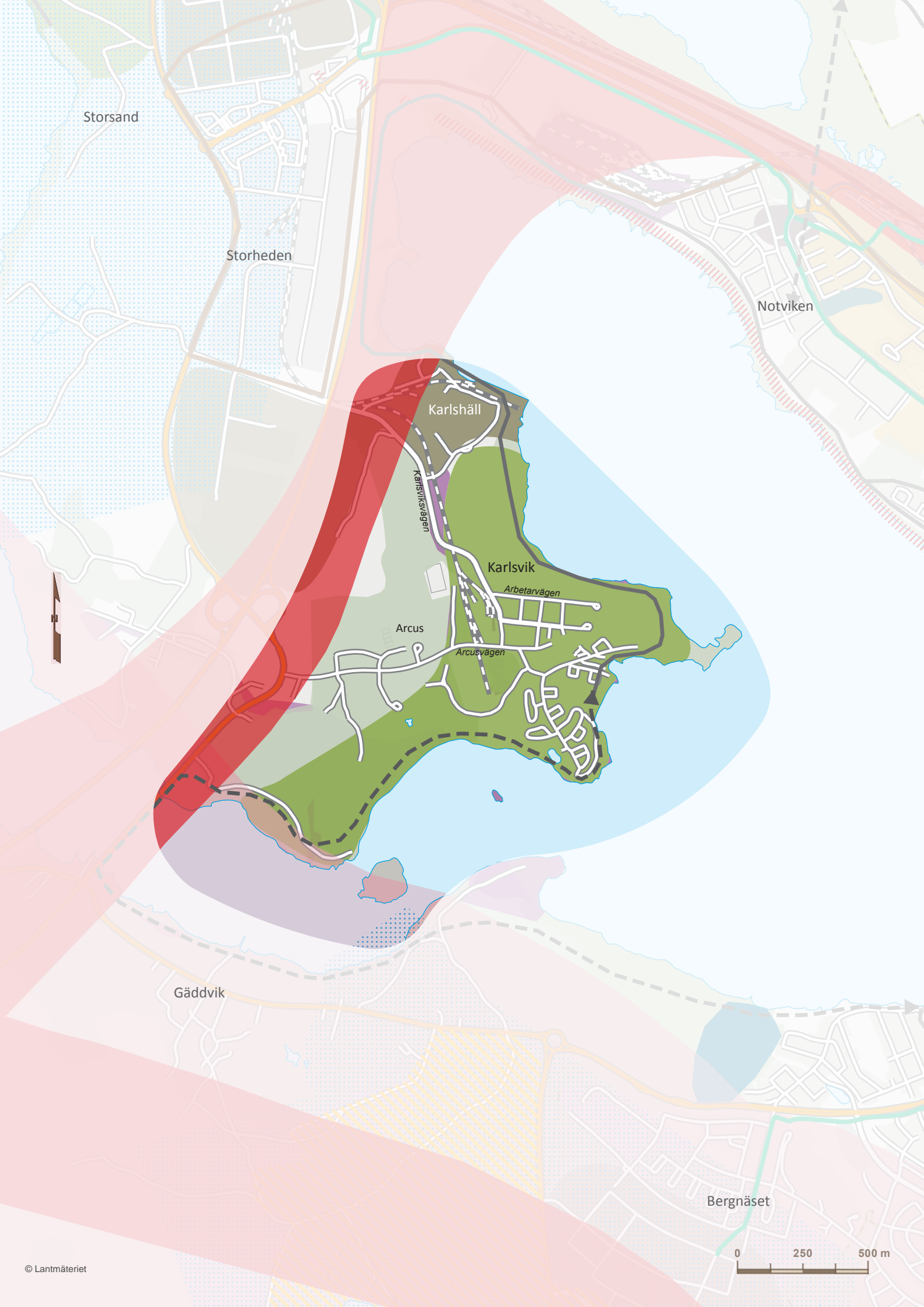
Trafikverket är väghållare för de större vägarna, medan övriga vägar är enskilda. Området trafikeras av regional busstrafik. Det finns en cykelbana längs väg 580 från Bergnäset och halvvägs till Kallax.

Det finns många enskilda vatten- och avloppslösningar, medan delar av byn försörjs med kommunalt VA.

Det finns områden med höga naturvärden, och särskilt kan nämnas strandängen norr om hamnen som har stor betydelse för bland annat fågellivet.

Intressen

Området är av riksintresse för friluftsliv.



Storsand

Storheden

Notviken

Karlshäll

Karlsviksvägen

Karlsvik

Arbetarvägen

Arcus

Arcusvägen

Gäddvik

Bergnäset

0 250 500 m

Karlsvik

Rekommendationer

Framtida mark- och vattenanvändning i Karlsvik ska utredas.

E4 ingår i huvudvägnätet för motordriven trafik och framkomlighet ska prioriteras. Stor restriktivitet ska gälla ny bebyggelse eller anläggning som kan försvåra kommunikationer längs vägen. En ny förbindelse för motordriven trafik mellan Karlsvik och Gäddvik ska även möjliggöra gång- och cykeltrafik. Kopplingen för gående och cyklister till Storheden ska förbättras. Vägområdet på Arcusvägen ska inrymma gång- och cykelväg för att binda samman stråket från Gäddvik.

Delar av området ska utredas som kultur- och naturreservat för rekreation och friluftsliv. Det ska finnas utomhus- och inomhusmiljöer för möten, kulturella uttryck, rörelse och rekreation.

Nivån för älvens högsta dimensionerande flöde ska beaktas vid all lokalisering av bebyggelse och infrastruktur.

Genomförande

En fördjupad översiktsplan för området ska upprättas och redovisa ställningstaganden kring bostäder, arbetsplatser och besöksverksamhet samt natur- och kulturvärden. I arbetet med en fördjupad översiktsplan ska stråket mellan Karlsvik och Storheden/Storsand och stråket mellan Karlsvik och Gäddvik beaktas.

Karlsvik ligger i prioriteringszon 5 för förtätning med hänvisning till det kommunala vatten- och avloppssystemets kapacitet och utbyggnadstakt.

Innan förtätning kan ske ska sträckningen för Norrbotniabanan och förbindelsen mellan Karlsvik och Gäddvik vara kända.

Fakta

Invånare: 260

Medelålder: 37 år

Blandning:

Hyresrätter 17 %

Äganderätter 33 %

Bostadsrätter 42 %

Karaktär

Karlsviksområdet innefattar även Norra Gäddvik och Karlshäll. Karlsvik karaktäriseras av kulturhistoriskt värdefull bostads- och industribebyggelse, värdefull natur och turist- och idrottsanläggningar.

Karlsvikshalvön består till övervägande del av gamla tallskogar på torra sandhedar, men här finns även fina strandskogar, ängsmarker och odlingslandskap med höga natur- och kulturvärden. Området är också geologiskt intressant.

I området finns lämningar och väl bevarade byggnader som speglar Norrbottens industrihistoria kring sekelskiftet 1900. Här finns arbetarbostäder, gamla grunder och fundament efter järn- och sågverk, rester efter kaj för utskeppning av järn, banvallar, järnväg, ingenjörsvilla, skola, magasin med mera.

I Karlsvik finns camping, tempererat utomhusbad, museijärnväg, café och en anläggning för idrott, mässor och andra evenemang. Mycket av verksamheten är säsongbetonad.

I områdets norra del, i Karlshäll, finns ett område med båtförvaring och industri.

Inom de mer tätbebyggda delarna av Karlsvik består trafikmiljön av rutnät, övriga delar består av oregelbundna gator i industrimiljö och skogsbilvägar.

Förutsättningar

I Karlsvik finns en bra blandning av bostäder och arbetsplatser. Det finns fjärrvärme i området.

Området trafikeras av lokaltrafiken men turtätheten är begränsad. Det går en gång- och cykelväg från centrum via Mjölkudden och Notviken till området. E4 utgör en barriär mot Storheden och möjligheten att gå och cykla dit är begränsade.

I Karlsvik finns naturområden med höga ekologiska och sociala värden. Odlingslandskapet i Norra Gäddvik utgör en del i ett större sammanhängande grönstråk som sträcker sig ända till Kallaxheden. Det öppna odlingslandskapet med tillhörande lador är av stor betydelse för miljön, liksom gårdsgruppen i skogskanten mellan gamla och nya E4 samt ladugården på Norsgården.

Massmagasinen i Karlshäll är byggnadsminnen och därmed skyddade enligt kulturminneslagen. Ingenjörsvillan, Strömska gården med omnejd och gamla skolan har skydd i detaljplaner med föreskrifter som tar hänsyn till kulturmiljövårdens intressen. Även gamla Gäddviksbron är kulturhistoriskt intressant.

Tidigare verksamheter har gett upphov till föroreningar i den så kallade barkdeponin och i ett område i Notviken utanför hamnen i Karlshäll. Ett arbete med att omhänderta förorenade massor i vattnet pågår.

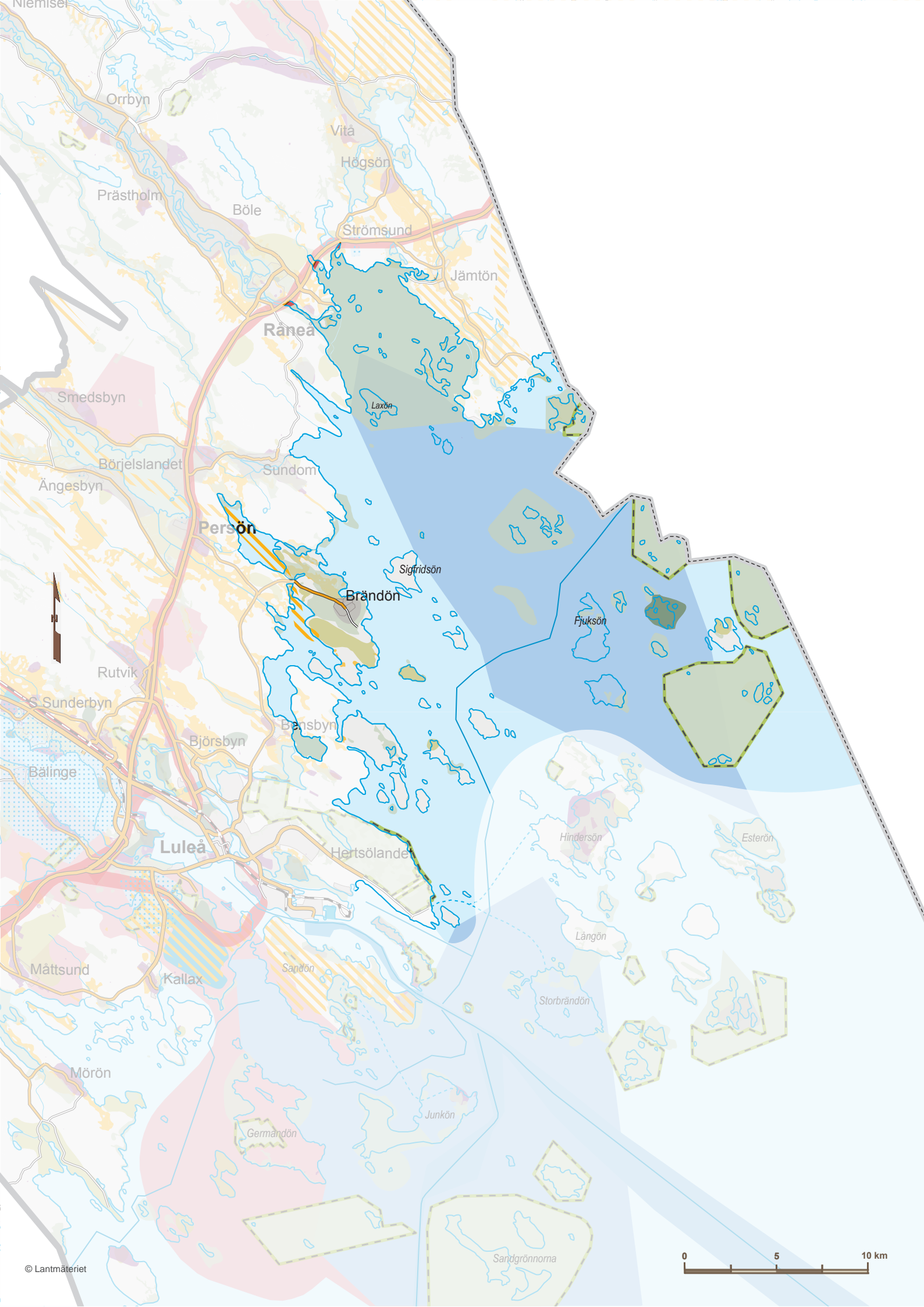
Intressen

Området omfattas av riksintresse för kulturvärden, och ingår både i länsstyrelsens kulturmiljöprogram och bevarandeprogram för odlingslandskapet.

Befintlig väg E4 och reservat för Grandenleden och Norrbotniabanan är av riksintressen för kommunikationer. Delar av området är fornlämningsområde och massmagasinen är byggnadsminne.

Längs E4 och väg 968 behövs tillstånd från länsstyrelsen för att uppföra byggnader och anläggningar inom 50 respektive 30 meter från vägområdet.

Gäddviks vattentäkt och dess skydds-zoner är formellt skyddade som vattenskyddsområde.



Kustvatten norr

Rekommendationer

I området ska åtgärder för friluftsliv och naturupplevelser prioriteras. Kompletterande anläggningar för turism eller fritidsboende ska ske i eller i närheten av redan exploaterade områden, till exempel i Rörbäck, Brändön och Kängsön.

Inga större kommunala investeringar för bostäder ska ske i området.

Nivån för 100-års vattenstånd ska beaktas vid all lokalisering. Muddring ska ske med varsamhet och i första hand vid befintliga farleder och gemensamma hamnar.

Områden med höga natur- och kulturmiljövärden ska bevaras, till exempel grundområden och oexploaterade strandmiljöer.

Inga åtgärder eller verksamheter som riskerar vattenområdets ekologiska och kemiska status ska tillåtas. Degerö-Börstskär ska utredas som nytt kommunalt naturreservat.

Fakta

Vattenområdet består av den norra skärgården, inklusive Råneåfjärden, Furufjärden och Bergnäsfjärden.

Genomförande

Utredning om lämpligheten av att bilda naturreservat på Degerö-Börstskär. Vissa markförvärv kan behövas.

I övrigt hänvisas till program C.

Karaktär

Området är en grund brackvattenskärgård som formats av inlandsisen och efterföljande landhöjningsprocesser. Grunda vikar och fjärdar - viktiga för biologisk mångfald och biproduktion - uppstår, grundas upp och snörs av i en ständigt pågående process. Öarna är huvudsakligen skogsbevuxna och kuperade moränöar.

Råneälvens söta vatten påverkar vattenförhållandena i avtagande grad ut från älvmynningen. Rånefjärden är särskilt betydelsefull för allt från friluftsliv till biologisk mångfald. Furufjärden och Bergnäsfjärden är två kustanknutna fjärdar som inte ännu är avsnörda från havet. I övrigt finns flera mindre nästintill avsnörda vikar (flador) och grundområden som nu är i ett särskilt värdefullt stadium för biologisk mångfald, exempelvis på Brändön, Sigfridsön och Hamnön. Även andra mindre vattendrag mynnar i området, såsom Vitån, Söribäcken-Lakabäcken och avrinningen från Persöfjärden.

Exploateringsgraden längs stränderna på öarna är överlag relativt låg. Undantaget är några mindre kustnära öar som Laxögrundet och Kälkholmen. På fastlandsstranden eller öar med fast landförbindelse är bebyggelsen tätare, exempelvis på Brändön, vid Mjöfjärden- Sundomsfjärden och Kängsön. Skogarna på öarna präglas av skogsbruk, men undantag finns främst i den yttre skärgården där mer opåverkade naturskogar finns kvar. I den delen finns också sammanhängande bevarandevärd skärgårdsnatur och helhetsmiljöer med kobbar, skär och grundområden.

Förutsättningar

Det finns några mindre småbåtshamnar i området och en mindre anläggning för friluftsliv på Degerö-Börstskär. Det finns också farleder för sjöfarten.

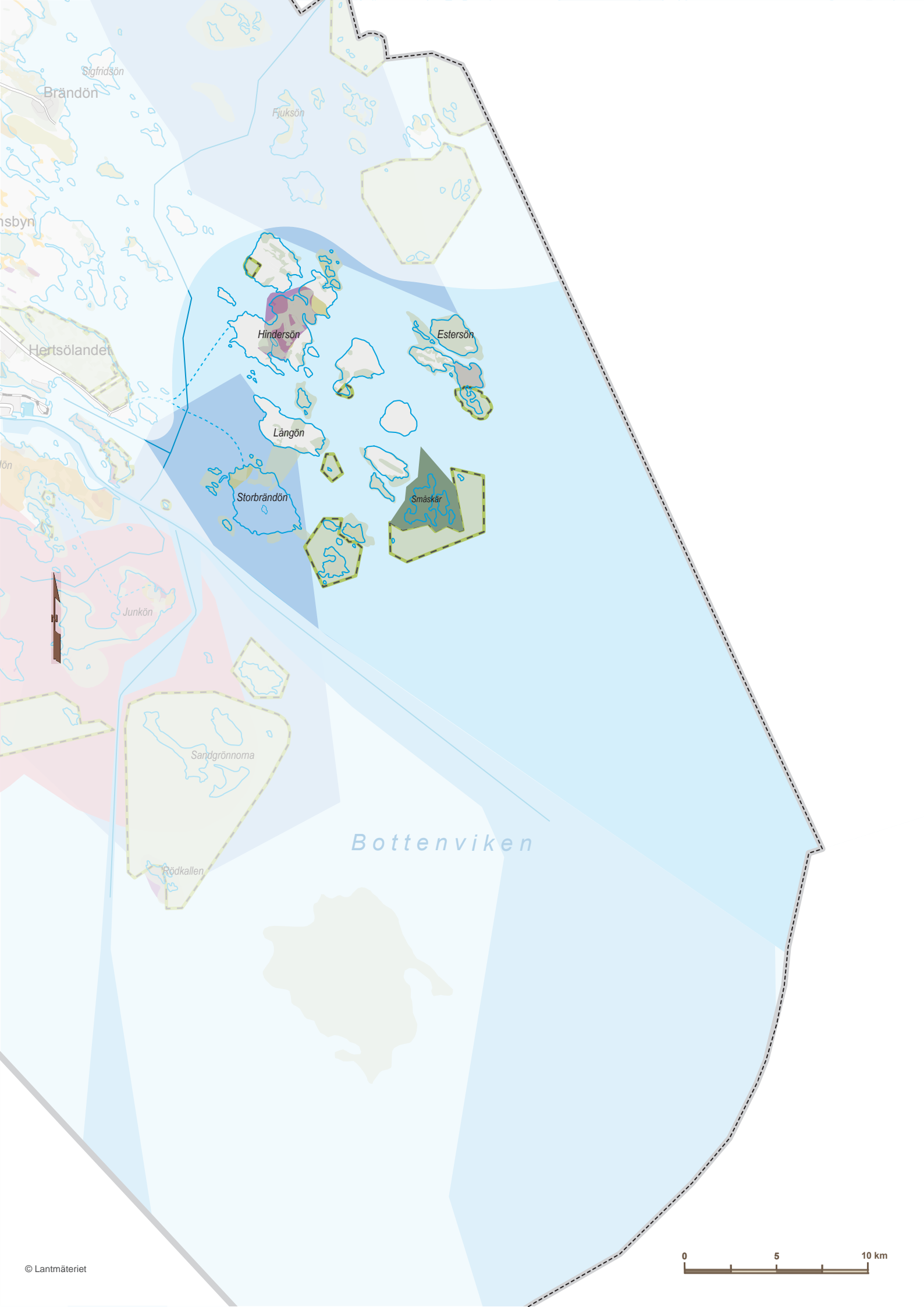
Tre havsfjärdar i norra delen av området har en måttlig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status, på grund av uppmätta metallhalter och osäkerhet kring bottenfaunans status. Även Furufjärden och Bergnäsfjärden uppvisar måttlig ekologisk status. Övriga vattenområden har god ekologisk och kemisk status.

Det finns områden med mycket höga naturvärden både på öarna, i det grunda vattnet och i strandzonerna längs oexploaterade stränder. Helhetsmiljöerna i den yttre skärgården är av särskild vikt.

Intressen

Hela skärgården är av riksintresse för friluftsliv. Stora delar av området är riksintresse för fiske. Det finns också farled för sjöfart utpekad som riksintresse.

Ett flertal områden har formella skydd. Harufjärden, Båtöfjärden, Bergöfjärden och Bockön är naturreservat, tillika Natura 2000-områden. Även Rånefjärden är Natura 2000-område. Djur- och växtskyddsområden finns vid Risögrundet, Sandskärsreften och Börstskärsklubben. Kulturmiljövärden finns i Råneå älvs mynning i form av anläggningar för flottning.



Kustvatten ökluster

Rekommendationer

Kompletterande anläggningar för turism eller fritidsboende ska ske i eller i närheten av redan exploaterade områden. Vatten, avlopp, uppvärmning med mera måste lösas lokalt.

Inga större kommunala investeringar för bostäder ska ske i området. Platsspecifika kvaliteter för lek och rörelse ska utvecklas på viktiga besöksmål.

Nivån för 100-års vattenstånd används vid all lokalisering. Muddring ska ske med varsamhet och i första hand vid befintliga farleder och gemensamma hamnar. Farleden i Trollerisundet ska hållas öppen för turbåtstrafik.

Områden med höga natur- och kulturmiljövärden ska bevaras, till exempel naturskogar och andra skyddsvärda landmiljöer, strandzoner och grundområden. Småskär ska skyddas som kommunalt naturreservat.

Inga åtgärder eller verksamheter som riskerar vattenområdets ekologiska och kemiska status ska tillåtas.

Fakta

Området består av vattnet som omger öarna i den centrala delen av skärgården innanför baslinjen. Öarna är bland annat Lappön, Storbrändön, Kluntarna, Småskär, Brändöskär, Hindersön, Långön, Degerön, Mjoön, Smålsön, Saxskäret och Esterön. Södra delen gränsar mot stora farleden in till Luleå

Genomförande

Utredning inför bildande av naturreservat på Småskär.

En fördjupad översiktsplan ska tas fram för Hindersön, Sandön, Junkön, Långön, Storbrändön och Kallaxön. Detaljplaner och områdesbestämmelser för dessa öar ska ses över.

I övrigt hänvisas till program C.

Karaktär

Området är den viktigaste delen av skärgården för båtliv, turism och friluftsliv. Här finns flera anläggningar av olika storlek, och kollektivtrafik sommartid.

Området är en grund brackvattenskärgård som är formad av inlandsisen och efterföljande landhöjningsprocesser och består huvudsakligen av skogsbevuxna kuperade moränöar. De yttre öarna är ofta kalspolade och präglas av berg och klappersten.

Den pågående landhöjningen och uppgrundningen präglar naturförhållandena. Grunda vikar och fjärdar - som är viktiga för biologisk mångfald och bioproduktion - uppstår, grundas upp och snörs av i en ständigt pågående process.

Några av de större öarna har en i stort sett opåverkad strandzon, exempelvis Lappön, Storbrändön, Degerön och Saxskäret – medan exploateringsgraden är större på Hindersön och Småskär. Skogarna präglas av skogsbruk men på flera av öarna finns mer opåverkade naturskogar med höga naturvärden. På Hindersön finns ett aktivt skärgårdsjordbruk som sägs vara det enda norr om Stockholms skärgård.

Förutsättningar

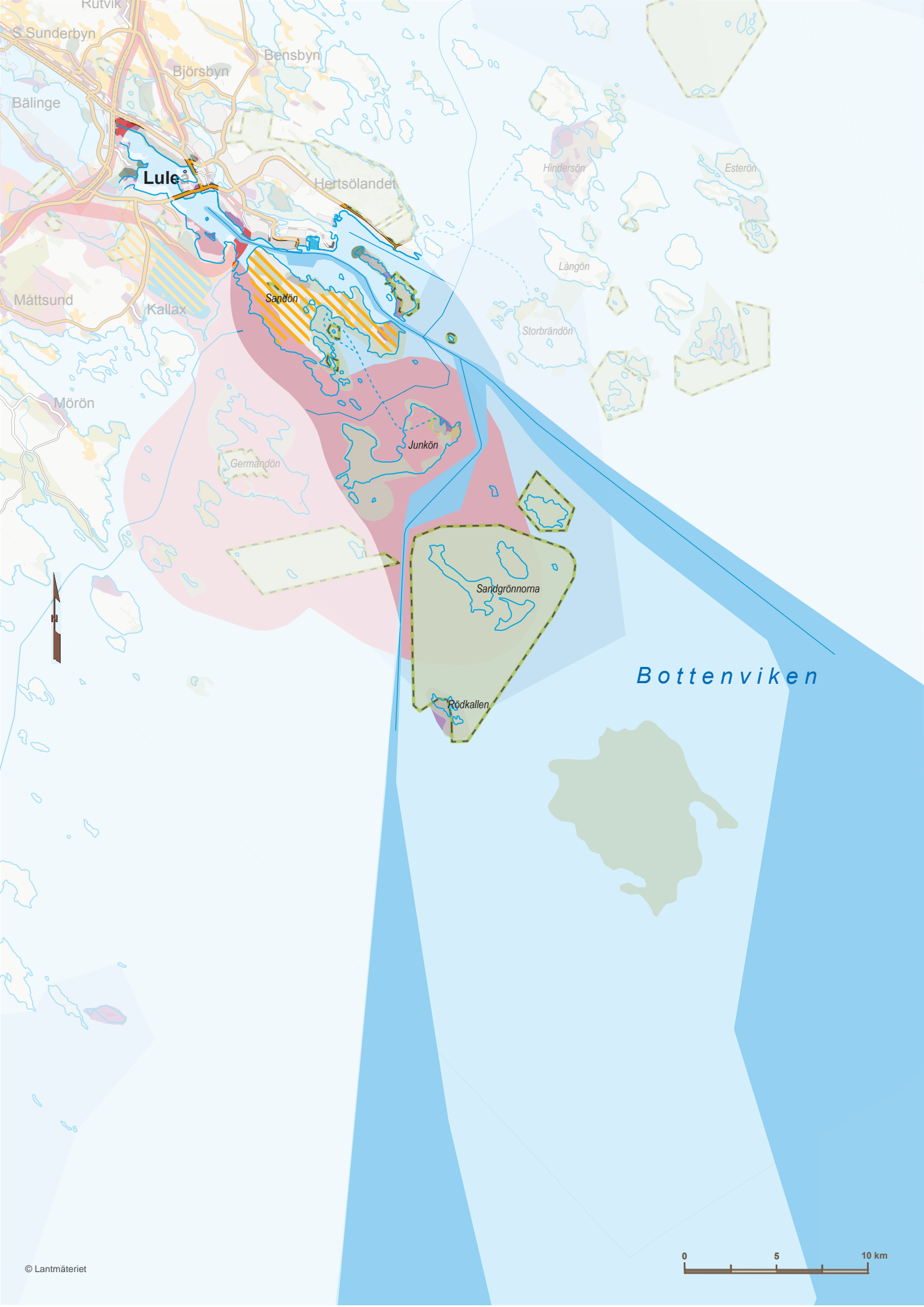
Allmänna anläggningar i form av bryggor och uthyrningsstugor finns på Småskär, Brändöskär, Hindersön och Kluntarna. Permanentboende finns på Hindersön, Storbrändön och Långön. Viktiga stödjepunkter på fastlandet är hamnarna på Hertsölandet och i centrum.

Det finns områden med mycket höga naturvärden både på öarna, i det grunda vattnet och i strandzonerna längs oexploaterade stränder. Vattenområdet har god ekologisk och kemisk status.

Intressen

Hela skärgården är av riksintresse för friluftsliv. Brändöskär och delar av Hindersön är riksintresse för naturvärden och även för kulturvärden på Hindersön. Riksintresse för fiske finns utpekade i södra och norra delen av området.

Ett flertal områden har formella skydd. Naturresevat finns på Kluntarna, Småskärens klippor, Långöhallorna, Brändöskär, Degeröholmen och Lappön. Djur- och växtskyddsområden finns på Småskär, vid Mjoön och vid Storbrändön. Kluntarna och en del av Lappön är Natura 2000-områden. Höga kulturmiljövärden finns på Hindersön, Uddskär, Småskär, Kluntarna och Storbrändön.



Luleå

Bottenviken

Kustvatten Luleå älvmynning

Rekommendationer

I området ska åtgärder för friluftsliv och naturupplevelser prioriteras. Kompletterande anläggningar för turism eller fritidsboende ska ske i eller i närheten av redan exploaterade områden. Vatten, avlopp och energiförsörjning måste i de flesta fall lösas lokalt.

Hamn- och sjöfartsverksamheten är viktig med kajer, farled, vändplats och ankringsplats och ska värnas. Från Hamnholmen och in till centrum finns konflikt mellan sjöfart och stadsutveckling. Anläggningar för sjöfart ska successivt flyttas utanför Hamnholmen. Farledens utmärkning på land ska skyddas.

Muddring ska ske med varsamhet och i första hand vid befintliga farleder och gemensamma hamnar.

Turbåtstrafiken till Klubbviken ska prioriteras.

Utrymme ska finnas för fler båtplatser längs kustlandet. Isbanan ska prioriteras och utvecklas runt centrum.

Inga större kommunala investeringar för bostäder ska ske i området.

Nivån för 100-års vattenstånd ska beaktas vid all lokalisering.

Områden med höga natur- och kulturmiljövärden ska bevaras, till exempel naturskogar och andra skyddsvärda landmiljöer, strandzoner, häckningsområden och grundområden. Altappen ska skyddas som kommunalt naturreservat.

Inga åtgärder eller verksamheter som riskerar vattenområdets ekologiska och kemiska status ska tillåtas.

Genomförande

Naturreservatsbildning på Sandön pågår och länsstyrelsen och kommunen utformar föreskrifter och skötselplan i dialog. Kommunen bildar naturreservat av den egna marken på Altappen. En utredning ger förutsättningar för ändamålsenlig utformning av reservatet.

En fördjupad översiktsplan ska tas fram för Hindersön, Sandön, Junkön, Långön, Storbrändön och Kallaxön. Detaljplaner och områdesbestämmelser för dessa öar ska ses över.

I övrigt hänvisas till program C.

Fakta

Området består av vattenområdet från Niporna vid Karlsvik samt den stora farleden ut till baslinjen (se karta). Området innehåller öarna Sandön, Likskär, Junkön, Norr- och Söräspen, Sandgrönnorna och Rödkallen. Längst ut finns grundområdet Marakallen.

Karaktär

Vattenområdet kring Luleå tätort, hamnområdet och längs farleden för yrkessjöfart är kraftigt påverkat av fysiska ingrepp. I de övriga delarna är mänsklig påverkan avsevärt mindre.

Öarna är huvudsakligen uppbyggda av sand som en del av Luleälvssäsen och präglas av sandhedar, sanddynor, rishedar och tallskog. Vattenområdet är en grund brackvattenskärgård och formad av isälvsavlagringar och efterföljande landhöjningsprocesser.

Grunda vikar och fjärdar - som är viktiga för biologisk mångfald och bioproduktion - nybildas, grundas upp och snörs av i en ständigt pågående process. Exempelvis på Sandön och Junkön finns vikar (flador) som nu är i ett värdefullt stadium. Flera av öarna har stora arealer med blottad sand vilket gör att de kontinuerligt omformas av vatten och vind.

Öarna har generellt mycket höga naturvärden knutna till flertalet förekommande naturtyper. Flera grundområden och småöar har stor betydelse för fågellivet. Området vid Karlsvik, Gäddvik och Niporna har höga naturvärden knutna till skog, odlingslandskap och geologi. Kulturmiljövärdet är också stort, bland annat kopplat till industrilämningar och odlingslandskap.

Exploateringsgraden är låg på flera av öarna och i strandområdet finns bara enstaka etableringar. Undantaget är Sandön där framför allt den norra stranden i stort sett helt är tagen i anspråk för bebyggelse. Stränderna längs de inre stadsnära fjärdarna, Lulefjärden, Gråsjälfjärden och Sandöfjärden är präglade av den urbana miljön.

Förutsättningar

Allmänna anläggningar i form av bryggor, uthyrningsstugor mm finns på Altappen och Junkön. Turismanläggningar finns på Likskär och Klubbviken. Hela den geologiska formationen som kallas Luleälvåsen är betydelsefull för grundvattentillgångar. Delar av området är påverkat av flygbuller. Farleder för båtliv och sjöfart finns.

Luleälvens söta vatten påverkar vattenförhållandena i avtagande grad ut från älvmyningen. Vattenområdet har flera delar med måttlig ekologisk status och ej god kemisk status. Statusen beror bland annat på kraftig påverkan av sjöfart, muddring, massor etc, och metaller i sediment. Den inre delen av Hertsöfjärden är också påverkad av industriverksamhet.

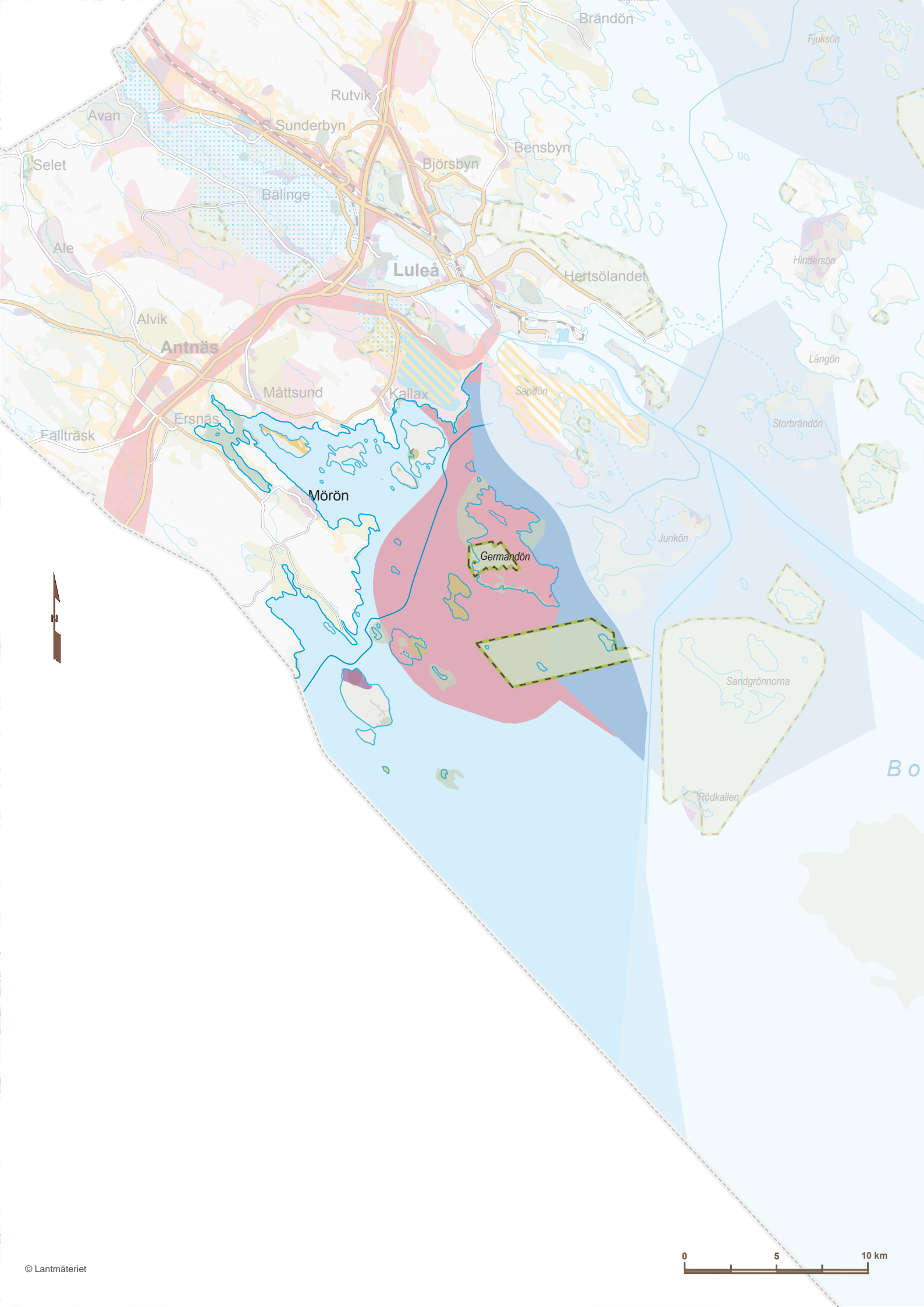
Det finns viktig infrastruktur för turism och friluftsliv med småbåtshamnar och havsbad. Klubbviken och Junkön har kollektivtrafik sommartid.

Viktigaste stödjepunkten för skärgården är Luleå centrum. Permanentboende finns på Sandön och Junkön.

Intressen

Inom området finns utpekade riksintressen för friluftsliv, rennärning, sjöfart, hamn, vindbruk och försvar. Hela skärgården är riksintresse för friluftsliv, och de delar som berörs av det beskrivna området, från Sandön och utåt, är riksintresse för natur- och kulturvärden. Rödkallen och området kring Niporna är riksintresse för kulturvärden. Sandön är riksintresse för rennärningen. Riksintresse för fiske, sjöfart och försvar finns också. Marakallen är riksintresse för vindbruk.

Flera områden har formella skydd, och naturreservat finns på Sandön, Likskär, Furuholmen, Hästholmen, Vitfågelskäret, Norr-Äspen, Sör-Äspen och Rödkallen. Samtliga reservat är också Natura 2000-områden. Reservatsbildning pågår för delar av Sandön och Junkön. Vid Junkön finns också ett djur- och växtskyddsområde och halva ön med omgivande vattenområde är ett militärt övningsområde. Kulturhistoriskt intressanta områden finns på Altappen, Stensborg, Rödkallen, Sandögårdarna och i Junköns fiskeby.



Kustvatten söder

Rekommendationer

I området ska åtgärder för friluftsliv och naturupplevelser prioriteras. Kompletterande anläggningar för turism eller fritidsboende ska ske i eller i närheten av redan exploaterade områden, exempelvis i Mörön, Kallax och i Alhamn. Vatten, avlopp och energiförsörjning på öarna ska lösas lokalt.

Inga större kommunala investeringar för bostäder ska ske i området.

Nivån för 100-års vattenstånd ska beaktas vid all lokalisering.

Muddring ska ske med varsamhet och i första hand vid befintliga farleder och gemensamma hamnar.

Områden med höga natur- och kulturmiljövärden ska bevaras, till exempel grundområden och oexploaterade strandmiljöer.

Inga åtgärder eller verksamheter som riskerar vattenområdets ekologiska och kemiska status ska tillåtas.

Fakta

Vattenområdet ligger väster om öarna Sandön, Junkön, Söräspen och Rödkallen och innanför baslinjen i den södra delen av skärgården.

Genomförande

En fördjupad översiktsplan ska tas fram för Hindersön, Sandön, Junkön, Långön, Storbrändön och Kallaxön. Detaljplaner och områdesbestämmelser för dessa öar ska ses över.

I övrigt hänvisas till program C.

Karaktär

Området är en grund brackvattenskärgård som är formad av inlandsisen och efterföljande landhöjningsprocesser och består huvudsakligen av skogsbevuxna kuperade moränöar. Grunda vikar och fjärdar - som är viktiga för biologisk mångfald och bioproduktion - uppstår, grundas upp och snörs av i en ständigt pågående process.

Aleån mynnar i Ersnäsfjärden-Möröfjärden som är ett större sammanhängande, kustanknutet och grunt fjärdområde där uppgrundning och strandförskjutning är extra tydlig. I till exempel Holfjärden och på Kunoön finns vikar (flador) som nu är i ett särskilt värdefullt stadium för den biologiska mångfalden.

De sydligaste öarna, Mannön och Kunoön, är i stort sett opåverkade i strandzonen medan exploateringsgraden är större i norr, på Germandön och framför allt på Kallaxön och Halsön. Fastlandsstranden vid Måttsund-Kallax tillhör de mest exploaterade i kommunen medan långa sträckor vid de våtmarkspräglade stränderna vid Ersnäsfjärden-Möröfjärden i stort sett är obebyggda. Söder om Renholmen finns kommunens längsta sammanhängande obebyggda strandsträcka.

Det mesta av skogarna på öarna är präglade av skogsbruk men på några ställen finns mer opåverkade naturskogar kvar, t ex på Germandön. Flera strand- och grundområden har höga naturvärden med stor betydelse för bland annat fågellivet.

Förutsättningar

Vattenområdet har god ekologisk och kemisk status. Det finns områden med mycket höga naturvärden, främst knutna till grundområden och strandzoner. Ersnäs-Möröfjärden har mycket stor betydelse för fågellivet.

Det finns allmänna anläggningar i form av bryggor, uthyrningsstugor med mera på Antnäs-Börstskär. Även småbåtshamnar finns i området. Nordliga delen av området, Germandöfjärden, är påverkad av flygbuller.

Det finns flera farleder för sjöfarten.

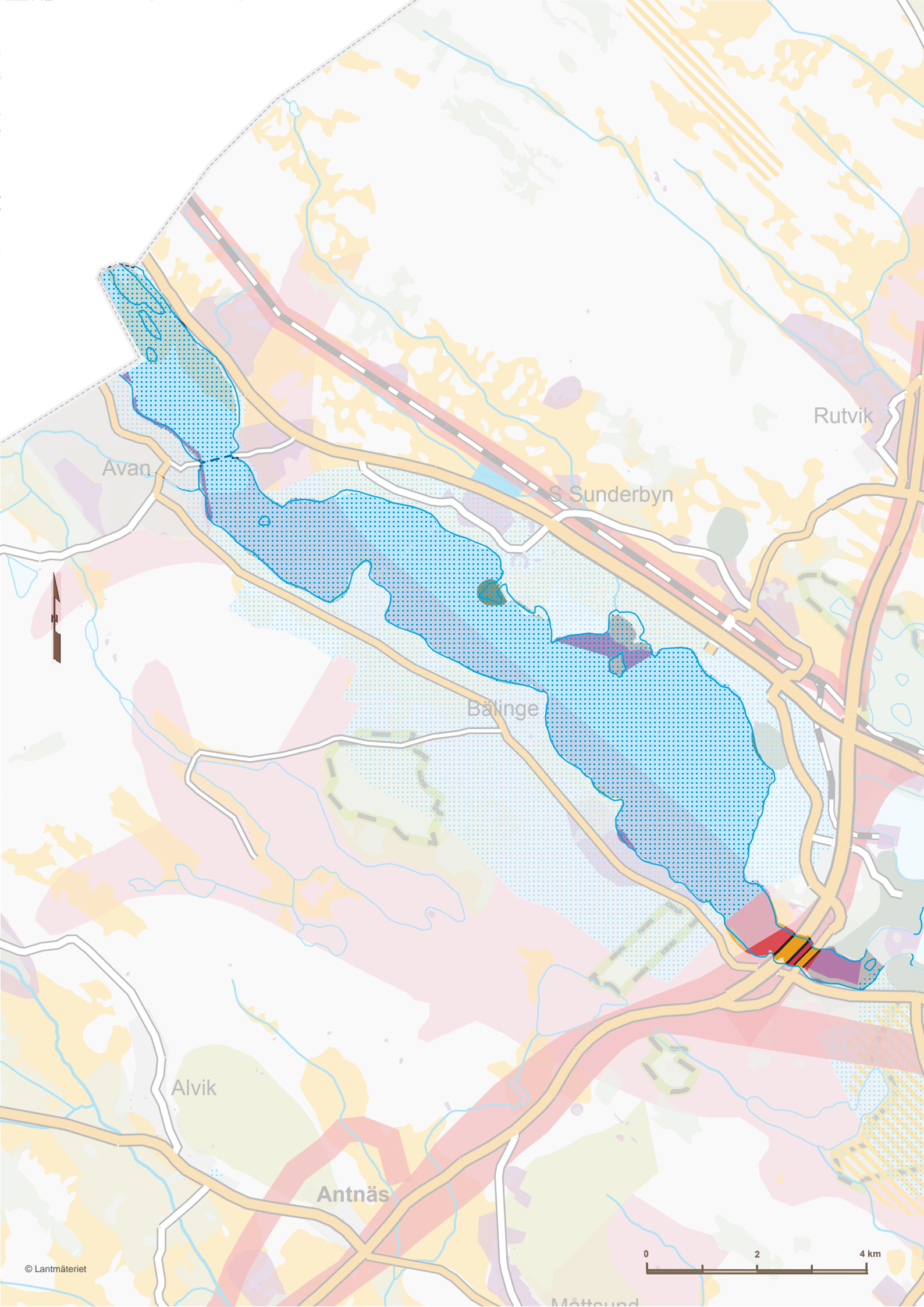
Intressen

Hela skärgården är av riksintresse för friluftsliv.

Bådan och delar av Germandön är naturreservat. Bådan är också Natura 2000-område, liksom Möröfjärden. Djur- och växtskyddsområden finns vid Östgrundet och Södra Fjärdsgrundet.

Germandö fyrplats och fältspatsgruvan på Kallaxön är kulturhistoriskt intressanta miljöer.

Det finns också farled för sjöfart utpekad som riksintresse.



Avan

S Sunderbyn

Rutvik

Bälunge

Alvik

Antnäs

0 2 4 km

Luleälven

Rekommendationer

Nivån för älvens högsta dimensionerande flöde ska beaktas vid all lokalisering av bebyggelse och infrastruktur.

Områden med höga natur- och kulturmiljövärden ska bevaras, exempelvis naturskogar, odlingslandskap, badstränder och strandzoner.

Inga åtgärder eller verksamheter som riskerar vattenområdets ekologiska och kemiska status ska tillåtas.

Verksamhet för dricksvattenförsörjning ska prioriteras.

Fakta

Området består av Luleälven från kommungränsen mot Boden ner till Niporna vid Karlsvik.

Genomförande

Se områdesbeskrivningar för Södra Sunderbyn, Gammelstad och Karls-
vik.

Möjligheten att under alla årstider i rekreationssyfte röra sig längs älven
ska utredas.

Karaktär

Luleälven är ett reglerat vattendrag. Innanför Luleås kommungräns är
älven ett långsamflytande sel och ligger endast någon meter över havet.
Älvens sista fallsträcka är Gäddviksströmmen, och nedströms Gäddvik
har älvvattnet samma nivå som havet.

Genom regleringen av älven har dess naturliga dynamik försvunnit, och
vattenståndsfluktuationerna under och mellan åren är betydligt mindre
än i en oreglerad älv. Strändernas vegetationsstruktur skiljer sig också
från exempelvis Råneälvens. Faunan i vattnet är förändrad, framför allt
för vandringsfisk vilket i viss mån kompenseras genom utsättningar av
odlad lax.

Älven kantas till stora delar av odlingsmark, särskilt längs den södra
stranden och vid Sunderbyn. Annars dominerar skogsmarken, till exem-
pel som på Karlsvikshalvöns sandavlagringar. Bebyggelsen längs strän-
derna är koncentrerad vid Gammelstad och Sunderbyn, annars mest som
spridda hus och husgrupper.

Förutsättningar

Ur älven tas vattnet till kommunens huvudvattentäkt. Vattenverket ligger i strandområdet vid Storheden. Älvens vattennivåer påverkar möjligheterna till bebyggelse i strandområdet.

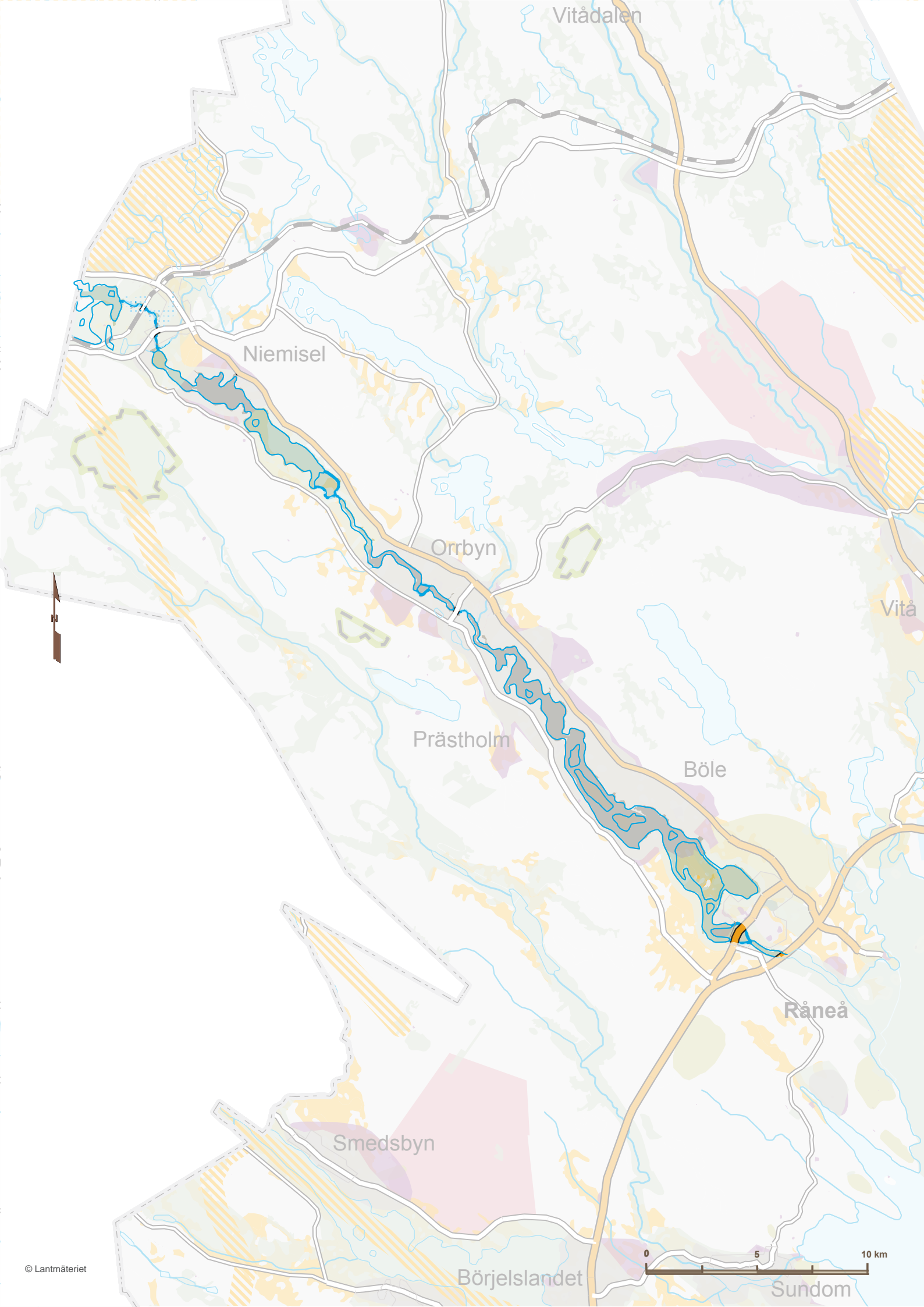
Två vägbroar överkorsar älven vid Gäddvik, och vid Avan finns en färjeförbindelse. På de stränder som finns vid Luleälvåsens sandavlagringar, i stråket Södra Sunderbyn-Karlsvik, finns flera av kommunens finaste badstränder. Vattenområdet har god kemisk status men den ekologiska statusen är bedömd som dålig, främst beroende på det reglerade flödet.

Intressen

Odlingslandskapen vid Avan och Gäddvik är av riksintresse för kulturvärden.

I strandområdena vid älven finns i övrigt våtmarksområden med höga naturvärden, bland annat vid Södra och Norra Sunderbyn. På Bodön vid kommungränsen mot Boden finns lövskogar och strandområden med betydande naturvärden.

Vattentäkten och dess skyddszoner är formellt skyddade som vattenskyddsområde.



Vitådalen

Niemisel

Orrbyn

Prästhalm

Böle

Råneå

Smedsbyn

Börjelslandet

Sundom



Råneälven

Rekommendationer

Nivån för älvens 100-årsflöde ska beaktas vid all lokalisering av bebyggelse och infrastruktur.

I området ska åtgärder för friluftsliv och naturupplevelser prioriteras. En utvecklingsplan för Råneå älvdal ska tas fram.

Kompletterande anläggningar för turism eller fritidsboende ska ske i eller i närheten av redan exploaterade områden. Vatten, avlopp och energiförsörjning måste i de flesta fall lösas lokalt.

Områden med höga natur- och kulturmiljövärden ska bevaras.

Älvens flöde och naturliga dynamik får inte ändras och de naturmiljöer som är förknippade med detta ska bevaras. Det gäller vattenmiljön i sin helhet, strandzoner med värdefulla översvämningssmarker, skogar och odlingslandskap.

Inga åtgärder eller verksamheter som riskerar vattenområdets ekologiska och kemiska status ska tillåtas.

Fakta

Området Råneälven sträcker sig från kommungränsen vid Degerselet i Niemisel till havet strax utanför Råneå.

Genomförande

Se områdesbeskrivning för Råneå.

Karaktär

Råneälven är Sveriges största skogsälv och karaktäriseras i Luleå av större sjöliknande sel med kortare mellanliggande forssträckor. Älven är oreglerad och har en naturlig dynamik med stora variationer i flödet, inom och mellan åren. Som en följd av det är vegetationszoneringen längs stränderna tydlig.

Jordmaterialet i den två till fyra kilometer breda älvdalen domineras i huvudsak av finsediment. I dalbotten finns moränryggar som har gett upphov till uddar och öar i älvens sel.

Råneälven omges av ett levande och mycket bevarandevärdt odlingslandskap. Bebyggelse förekommer glest spridd längs hela älvsträckan, i stor utsträckning i form av äldre jordbruksbebyggelse, med ansamlingar i några byar som Böle och Prästholm. Högst upp vid kommungränsen mot Boden finns den lite tätare byn Niemisel och längst ner vid mynningen i havet ligger den samlande byn Råneå.

Förutsättningar

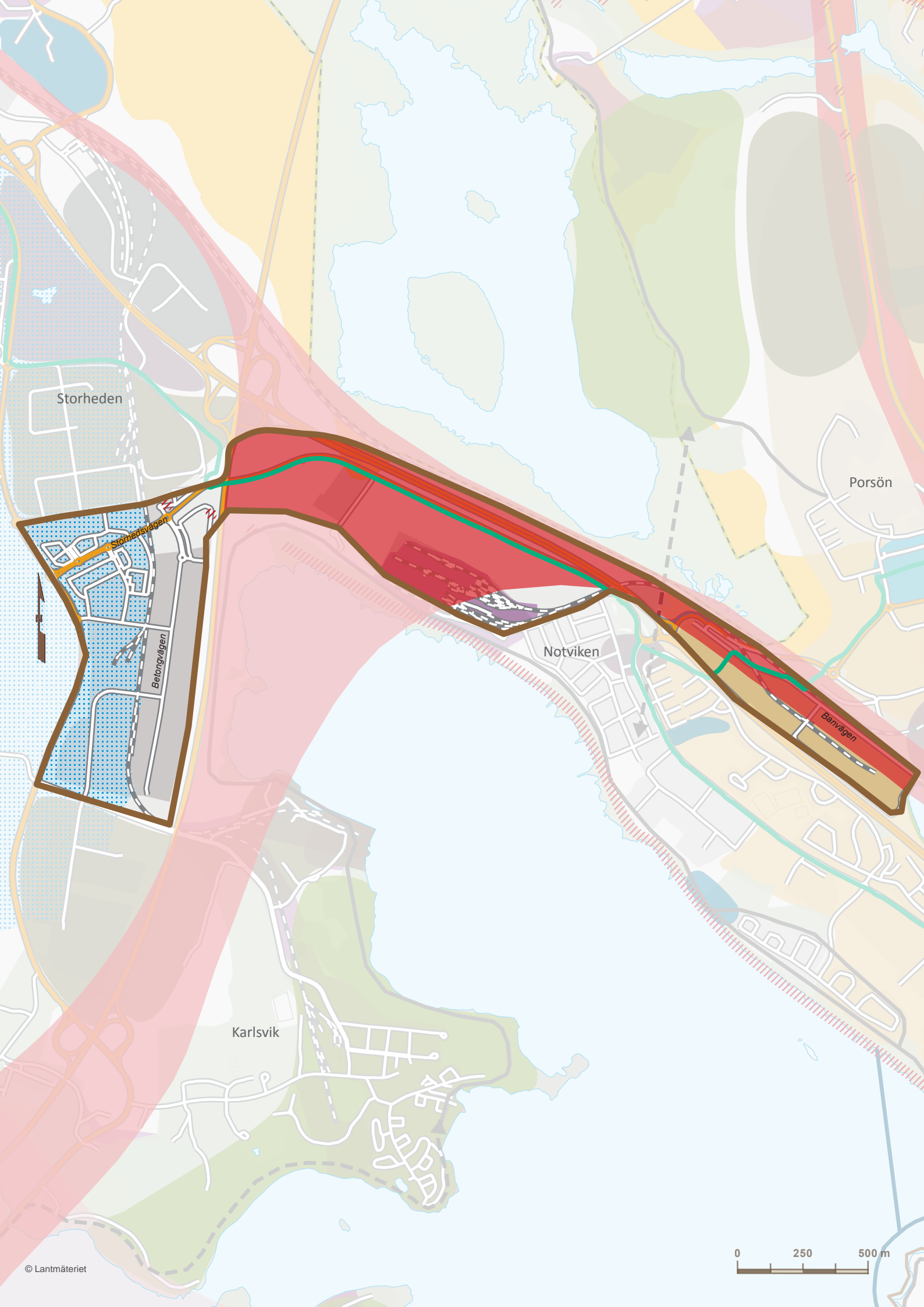
Älvens stora vattenståndsfluktuationer med periodvis mycket höga flöden påverkar möjligheterna till bebyggelse i strandområdet. Vattenområdet har god kemisk status, men den ekologiska statusen varierar mellan otillfredsställande och god. Klassningen beror främst på morfologiska förändringar till följd av flottledsrensningar.

I älven finns bland annat fiskarterna harr, öring, lake och en mindre population lax. Även gös förekommer i selområdena, vilket är mycket ovanligt. De nedre delarna av älven fungerar som lek- och uppväxtområde för en stark och mycket viktig population av havsvandrande sik. Här finns också norra Norrlands starkaste flodkräftbestånd som uppkommit efter utplanteringar i början på 1950-talet. Även utter och flodpärlmussla förekommer.

Intressen

Älven och älvdalen är i sin helhet mycket bevarandevärd ur natur- och kulturmiljösynpunkt. Hela älvdalen är av riksintresse för naturvärden och området kring Melderstein är även utpekad som riksintresse för kulturvärden.

Älven i sig är Natura 2000-område och den är skyddad mot vattenkraftsutbyggnad i miljöbalkens 4:e kapitel.



Storheden

Porsön

Notviken

Karlsvik

Storhedsvägen

Betongvägen

Bänvägen

Handelsstråket

Rekommendationer

Sällanköpshandel ska i huvudsak koncentreras till Luleå centrum och det yttre handelsstråket Notviksstan och Storheden (delen norr om Karlsviksvägen samt söder om Besiktningssvägen). Även Jernstan ingår i handelsstråket men behöver invänta beslut om Norrbotniabanans dragning.

Andra verksamheter än handel som idag finns etablerade i området ska så långt som möjligt erbjudas annan plats för att möjliggöra handelns utveckling. Denna utveckling ska ske etappvis med början från Storhedsvägen och söderut.

Butiker i det yttre handelsstråket ska planeras för att ha en egen och väl definierad entré för kunderna samt ytor för parkering av cykel och bil. Närhet till kollektivtrafik ska prioriteras.

Handelsstråket ska planeras storskaligt för handel med skrymmande varor.

Skydd av vattentäkten i Gäddvik ska prioriteras vid både nya etableringar och vid flytt av befintliga verksamheter inom skyddsområdet.

Särskilda kvalitetskrav ska ställas, framför allt för utformning av byggnader och utomhusmiljöer.

Storhedsvägens vägområde ska även inrymma gång- och cykelväg. Delar av denna gång- och cykelväg ska ingå i det framtida huvudvägnätet för cykel. Framkomlighet och trafiksäkerhet för cyklister ska prioriteras. Delar av cykelvägen längs Banvägen och anslutningen till Notviken ska ingå i huvudvägnätet för cykel. Framkomlighet och trafiksäkerhet för cyklister ska prioriteras.

Vid planläggning ska gående och cyklisters behov beaktas.

Läs mer

Läs mer om kommunens syn på lokalisering och profilering av handelsområden i program D under kapitel "Rätt plats för arbete"

Genomförande

Handelsstråket ligger i prioriteringszon 5 för förtätning med hänvisning till det kommunala vatten- och avloppssystemets kapacitet och utbyggnadstakt.

Karaktär

Området har genomgått en marknadsstyrd omvandling från industri till handel under de senaste 20 åren. Det innebär att det fortfarande finns kvar inslag av industri. Trafiklösningarna har tillkommit allteftersom området har förändrats.

Området karaktäriseras av storskalighet och är till stor del planerat för att ge utrymme för bilen, både som vägar och parkeringsplatser. Bebyggelsen består till största delen av lågt byggda och glest placerade affärsbyggnader.

Gatorna inom området utgörs i huvudsak av industrigator. Vissa gator har byggts om till handelsgator och där finns en del gång- och cykelbanor.

Förutsättningar

Området ger förutsättningar för Luleå som en viktig knutpunkt för handel i Norrbotten.

Handelsstråket är utspritt och skapar mycket trafik vilket ger negativa miljöeffekter.

I syfte att skydda vattentäkten är diken inom Storheden fodrade.

I Notviksstan finns järnväghållplats med koppling till universitetet. Området trafikeras av lokala stomlinjer och regional busstrafik samt regional tågtrafik. Storheden trafikeras av lokallinjer.

Ett fåtal gång- och cykelvägar finns. Ett av Luleås huvudcykelstråk, Sunderbystråket, passerar området. Stråket har dock inte den framkomlighet och trygghet ett huvudcykelstråk bör ha och är inte heller tillräckligt gent.

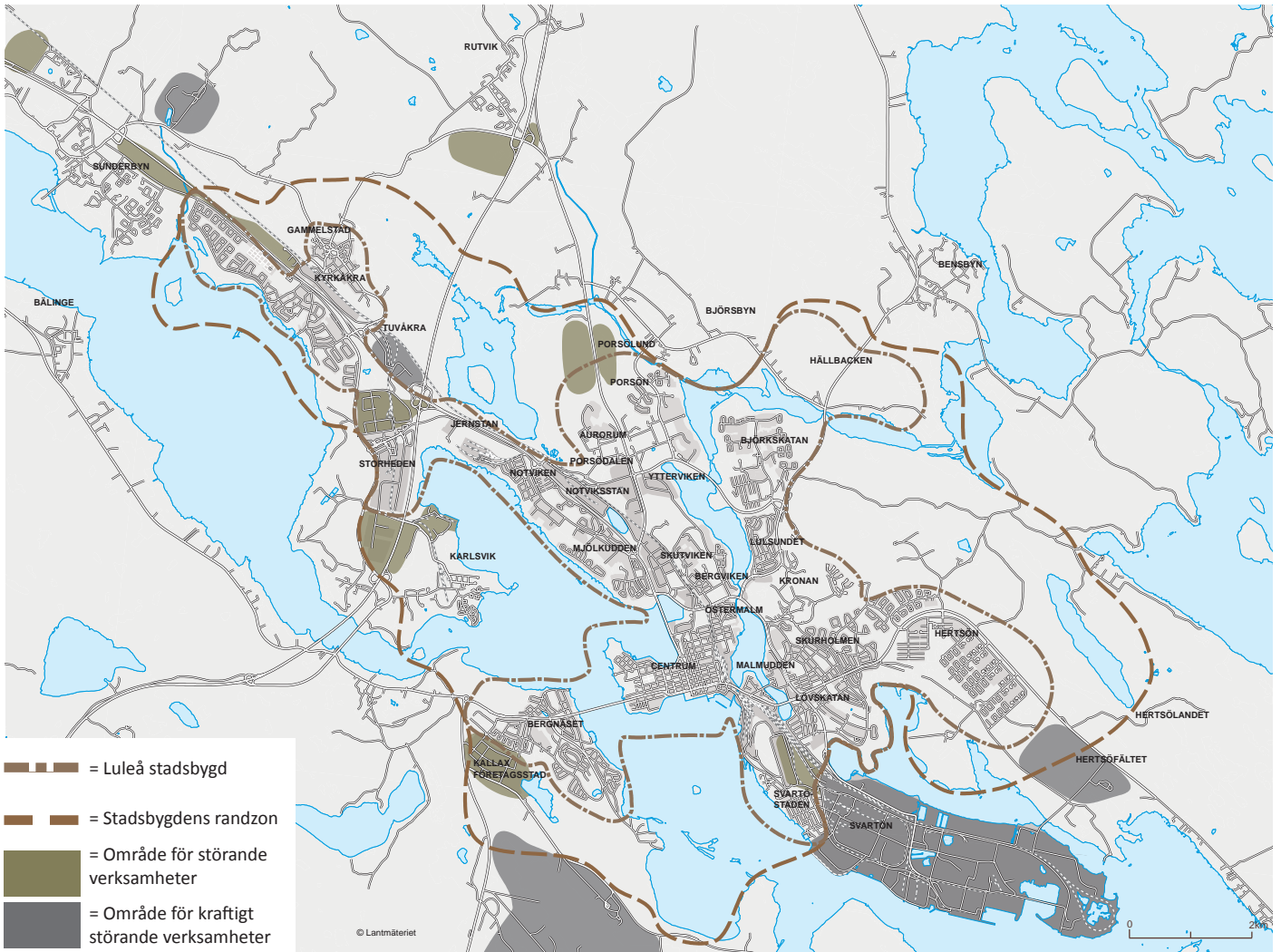
Intressen

Storheden ligger inom skyddsområdet för Gäddviks vattentäkt och ansluter till reservatet för Norrbotniabanan. Jernstan ligger i stort sett helt inom reservatet för Norrbotniabanan. Notvikens verkstadsområde ingår i Norrbottens kulturmiljöprogram.

Notviksstan angränsar till järnvägen och kommunalt reservat för dubbelspår mellan Luleå och Boden.

Reservat för Norrbotniabanan, befintlig järnväg samt Väg 97 och E4 omfattas av riksintresse för kommunikationer. E4 och väg 97 är även utpekade som rekommenderad färdväg för transport av farligt gods. Det krävs tillstånd av länsstyrelsen för att uppföra byggnader och anläggningar inom 50 meter från vägområdet om inte detaljplan medger annat.

Gäddviks vattentäkt och dess skyddszoner är formellt skyddade som vattenskyddsområde.



Verksamheter som inte bör blandas med bostäder

Nya områden för störande verksamhet

Läs mer

Läs mer om kommunens syn på hur och var arbetsplatser ska lokaliseras i program D under kapitel "Rätt plats för arbete"

Förlängning av Kyrkåkra

Rekommendationer

Området kan med fördel användas för särskilt logistik- och/eller energi-krävande verksamheter. Särskilda kvalitetskrav ska ställas på byggnader och utomhusmiljöer. Nya bostäder ska förläggas så att störning minimeras.

Genomförande

Kyrkåkra ligger i prioriteringszon 5 för förtätning med hänvisning till det kommunala vatten- och avloppssystemets kapacitet och utbyggnadstakt. Utbyggnad förutsätter en ny anslutning till väg 97.

Förutsättningar

Området ligger i direkt anslutning till Kyrkbyn och världsarvet.

Mellan Mariebergsvägen – väg 97

Rekommendationer

Området kan med fördel användas för särskilt logistik-, energi- och/eller vattenkrävande verksamheter (älvsvatten). Verksamheter som ger upphov till buller- eller luftstörningar är inte lämpliga. Särskilda kvalitetskrav ska ställas på byggnader och utomhusmiljöer inom området. Byggnader kan placeras som bullerskydd från väg 97. Nya bostäder ska förläggas så att störning minimeras.

Genomförande

Området ligger i prioriteringszon 5 för förtätning med hänvisning till det kommunala vatten- och avloppssystemets kapacitet och utbyggnadstakt.

Förutsättningar

Området ligger delvis nära bostadsbebyggelse.

Väster om sjukhuset

Rekommendationer

Området kan med fördel användas för särskilt energi- och/eller vattenkrävande verksamheter (älvsvatten). Verksamheter som medför buller- eller luftstörningar är inte lämpliga. Nya bostäder ska förläggas så att störning minimeras.

Genomförande

Området ligger i prioriteringszon 5 för förtätning med hänvisning till det kommunala vatten- och avloppssystemets kapacitet och utbyggnadstakt.

Förutsättningar

Området ligger nära sjukhuset.

Söder om Rutvik

Rekommendationer

Verksamheter med viss grad av buller- eller luftstörningar kan lokaliseras hit. Särskilda kvalitetskrav ska ställas på byggnader och utomhusmiljöer som syns från väg 968 (infart till Kyrbyn), E4 samt väg 969. Nya bostäder ska förläggas så att störning minimeras. Naturvärden och förekomst av odlingsbar jord ska särskilt beaktas i fortsatt planering.

Genomförande

Området ligger i prioriteringszon 4 för förtätning med hänvisning till det kommunala vatten- och avloppssystemets kapacitet och utbyggnadstakt.

Förutsättningar

Det finns naturvärden och odlingsbar jord i området.

Porsölund och del av Storporsön

Rekommendationer

Verksamheter med viss grad av buller- eller luftstörningar kan lokaliseras hit. Särskilda kvalitetskrav ska ställas på byggnader och utomhusmiljöer som syns från Haparandavägen och befintlig bebyggelse (infart till stadsbygden/universitetet). Utrymme för snötipp ska bevaras. Nya bostäder ska förläggas så att störning minimeras. Ny bebyggelse ska endast tillåtas på östra sidan av vattendelaren på Storporsön.

Genomförande

Området ligger i prioriteringszon 4 för förtätning med hänvisning till det kommunala vatten- och avloppssystemets kapacitet och utbyggnadstakt.

Förutsättningar

Närhet till universitet, bostäder och värdefulla vattenområden. Snötipp finns inom området.

Nya områden för kraftigt störande verksamhet

Område i anslutning till Sunderbyns avfallsanläggning

Rekommendationer

Verksamheter med viss grad av buller- eller luftstörningar kan lokaliseras hit. Nya bostäder ska förläggas så att störning minimeras.

Genomförande

Området ligger i prioriteringszon 5 för förtätning med hänvisning till det kommunala vatten- och avloppssystemets kapacitet och utbyggnadstakt.

Förutsättningar

Närhet till befintlig störande verksamhet (avfallsanläggning och bergtäkt).

Område i anslutning till Luleås flygplats

Rekommendationer

Flygets intressen ska prioriteras. Området kan med fördel användas för flygrelaterad verksamhet. Utrymme ska finnas för framtida parallell landningsbana, väg och järnväg. Verksamheter med viss grad av buller- eller luftstörningar kan lokaliseras hit. Särskilda kvalitetskrav ska ställas på byggnader och utomhusmiljöer som syns från flygterminal och framtida järnväg. Det ska finnas utrymme för gång- och cykelstråk till stadsbygden.

Genomförande

Området ligger i prioriteringszon 5 för förtätning med hänvisning till det kommunala vatten- och avloppssystemets kapacitet och utbyggnadstakt. En fördjupad översiktsplan ska tas fram för området.

Förutsättningar

Området ligger i anslutning till civil och militär flygplats som är riksintresse för kommunikation. Området är bullerutsatt och flygets behov är begränsande för byggnadshöjder. Reservat för ny väg och järnväg (Söderleden och Norrbotniabanan) finns i anslutning till området. Närhet till täktområde och större naturreservat på Kallaxheden.

Förklaring

Arbetsplatser som kan blandas med bostäder är t ex kontor, hantverk, livsmedelsbutik

Störande verksamheter som inte är lämpliga att blanda med bostäder är t ex verksamheter som alstrar mycket trafik.

Kraftigt störande verksamheter är de som kan ge olägenhet för människors hälsa, t ex buller, luftförorening och brandrisk.

Hertsöfältet

Rekommendationer

Verksamheter med viss grad av buller- eller luftstörningar kan lokaliseras hit. Naturvärden ska särskilt beaktas i fortsatt planering. Det ska finnas utrymme för ett gång- och cykelstråk till stadsbygden och till Hertsölandet.

Genomförande

Området ligger i prioriteringszon 5 för förtätning med hänvisning till det kommunala vatten- och avloppssystemets kapacitet och utbyggnadstakt.

Förutsättningar

Området ligger nära Ormberget-Hertsölandets naturreservat och reservat för Norrleden. I området finns höga naturvärden.

Befintliga verksamhetsområden som bör förtätas och vidareutvecklas

Tuvåkra

Rekommendationer

Området kan med fördel användas för särskilt logistik- och/eller energikrävande verksamheter. Särskilda kvalitetskrav ska ställas på byggnader och utomhusmiljöer som syns från väg 97 och infarten till kyrkbyn. Nya bostäder ska förläggas så att störning minimeras. Frilastuppställning för järnvägen ska lokaliseras till området.

Genomförande

Området ligger i prioriteringszon 5 för förtätning med hänvisning till det kommunala vatten- och avloppssystemets kapacitet och utbyggnadstakt.

Förutsättningar

Området ligger nära världsarvet. Området är inte fullt utbyggt.

Svartön

Rekommendationer

Verksamheter som hamn, stålframställning och verksamheter för energiproduktion prioriteras. Utrymme ska säkras för framtida utbyggnad av Uddeboverket. Verksamheter med buller- eller luftstörningar ska lokaliseras till östra delen av området. Byggnader kan placeras som bullerskydd.

Genomförande

Området ligger i prioriteringszon 1 för förtätning med hänvisning till det kommunala vatten- och avloppssystemets kapacitet och utbyggnadstakt.

Förutsättningar

Området präglas av befintliga kraftigt störande verksamheter. Hamnen är av nationellt värde och en förutsättning för energieffektiva transporter. Reservatet för Norrbotniabanan går genom områdets västra del. Flygets behov är begränsande för byggnadshöjd. Området ligger i anslutning till Hertsöfjärden som tillsammans med sina stränder har höga naturvärden med rikt fågelliv. Området ligger också nära bostadsbebyggelse.

Kallax företagsstad

Rekommendationer

Området kan med fördel användas för särskilt logistikkrävande verksamheter. Verksamheter som tillverkning och byggverksamhet ska prioriteras. Särskilda kvalitetskrav ska ställas på byggnader och utomhusmiljöer som syns från Kallaxvägen och Lulviksvägen (infart till stadsbygden respektive resecentrum vid flygplatsen). Det ska finnas utrymme för gång- och cykelstråk till stadsbygden. Det ska finnas utrymme för framtida väg och järnväg. Naturvärden ska särskilt beaktas i fortsatt planering.

Genomförande

Området ligger i prioriteringszon 5 för förtätning med hänvisning till det kommunala vatten- och avloppssystemets kapacitet och utbyggnadstakt. Kallaxhedens naturreservats reservatsföreskrifter och avgränsning utreds för att bli mer ändamålsenligt med hänsyn till befintliga höga naturvärden.

Förutsättningar

Området ligger i anslutning till mark med höga naturvärden, bland annat Kallaxhedens naturreservat. Genom området går reservat för Söderleden och Norrbotniabanan. Flygets behov är begränsande för byggnadshöjder.

Södra Storheden-Karlshäll

Rekommendationer

Verksamheter som tillverkning och förädling prioriteras. Området kan med fördel användas för särskilt energi- och/eller vattenkrävande verksamheter (älvsvatten). Gäddviks vattentäkt och vattenverkets verksamhet ska prioriteras. Särskilda kvalitetskrav ska ställas på byggnader och utomhusmiljöer som syns från E4. Det ska finnas utrymme för framtida järnväg.

Genomförande

Området ligger i prioriteringszon 5 för förtätning med hänvisning till det kommunala vatten- och avloppssystemets kapacitet och utbyggnadstakt. Utbyggnad av östra delen av området förutsätter fastställd sträckning för Norrbotniabanan. Utveckling av området förutsätter en helhetslösning för Karlsvik och en fördjupad översiktsplan ska göras.

Förutsättningar

Området ligger i anslutning till Gäddviks vattentäkt. Reservat för Norrbotniabanan går genom området.

Norra Storheden (norr om Besiktningvägen)**Rekommendationer**

Verksamheter med buller- eller luftstörningar samt verksamheter som kan innebära en risk för förorening av vattentäkt är inte lämpliga. Särskilda kvalitetskrav ska ställas på byggnader och utomhusmiljöer som syns från väg 97 eller Storsandsvägen.

Genomförande

Området ligger i prioriteringszon 5 för förtätning med hänvisning till det kommunala vatten- och avloppssystemets kapacitet och utbyggnadstakt.

Förutsättningar

Området ligger i anslutning till Gäddviks vattentäkt, befintligt bostadsområde på Ektjärn samt handelsområdet på Storheden.

Generella ställningstaganden till riksintressen

I Luleå kommuns sex program till vision Luleå 2050 (översiktsplanen) finns de övergripande avvägningar och ställningstaganden som bedömts som avgörande för hur Luleå ska kunna utvecklas som samhälle och som plats.

Riksintressena är underlag till programarbetet och till kommunens fysiska planering. Det innebär att **samråd alltid ska föras med länsstyrelsen och berörda statliga myndigheter och intressenter om det finns risk för att konflikter mellan olika intressen ska uppstå**. En sammanfattning av kommunens generella ståndpunkt till riksintressena redovisas nedan:

Riksintresse	Ställningstagande
Kultur källa:Länsstyrelsen, sept 2012	Inga konflikter. Bevarandet av viktiga kulturmiljöer är en del av program D:s strategiområden.
Sjöfart källa:Länsstyrelsen, sept 2012	Konflikt finns mellan olika statliga intressen. Farleden in till Luleå hamn påverkas av östra korridoren för Norrbotniabanan. Kommunens ställningstagande är att möjliggöra järnvägens infart till Luleå med fortsatt funktion för hamnen. Från Hamnholmen och in till centrum finns konflikt mellan sjöfart och stadsutveckling. Anläggningar för sjöfart ska successivt flyttas utanför Hamnholmen. Farledens utmärkning på landska skyddas. Utvecklingen av sjöfarten är en del av program F:s strategiområden.
Flyg källa:Länsstyrelsen, sept 2012	Kommunen anpassar sin planering för att minimera konflikter med flygets intressen. Detta innebär en låg bebyggelsestillväxt på den södra stadsnära sidan av Luleälven.
Friluftsliv källa:Länsstyrelsen, sept 2012	Riksintresset är mycket omfattande eftersom det berör hela kommunens östra sida från E4 ut till den ekonomiska zonen i havet. Kommunens ställningstagande är därför att peka ut specifika platser och områden där friluftsvärderna identifierats som höga. Se program B samt sammanfattande mark- och vattenanvändningskartor.
Fiske källa:Länsstyrelsen, sept 2012	Inga konflikter.

<p>Natur och Natura 2000 källa:Länsstyrelsen, sept 2012</p>	<p>Konflikt mellan riksintresse och andra intressen finns inom det expansiva skärgårdsområdet. Kommunens har pekat ut specifika platser och områden där naturvärdena identifierats som höga. Se sammanfattande mark- och vattenanvändningskartor. Bevarandet och utvecklingen av viktiga naturområden är en del av program D och C:s strategiområden.</p>
<p>Rennäring källa:Länsstyrelsen, sept 2012</p>	<p>Konflikt mellan riksintresse och andra intressen finns på Sandön och Kallaxheden. Sandön är en del av den expansiva skärgården och kommunens kommer att efter samråd peka ut specifika områden där rennärningen ska prioriteras. Utredning för Sandön ska göras innan ställning kan tas. På Kallaxheden ligger civil och militär flygplats. Genom området går också korridorreservat för Norrbotniabanan. Kommunens ställningstagande är att prioritera flygets och järnvägens intressen.</p>
<p>Järnväg källa:Trafikverket, sept 2012</p>	<p>Konflikt mellan korridoren för Norrbotniabanan och andra intressen finns. Kommunens ställningstagande är att prioritera järnvägsintresset. Utvecklingen av järnvägen är en del av program D och F:s strategiområden.</p>
<p>Väg källa:Länsstyrelsen, sept 2012</p>	<p>Inga konflikter. Behovet av smarta resor och transporter är en del av program F:s strategiområden.</p>
<p>Totalförsvär källa:Länsstyrelsen, sept 2012</p>	<p>Konflikt mellan samrådsområdet för flygbullerutbredning och andra intressen finns främst på Bergnäset och Sandön. Kommunens ställningstagande är här att prioritera försvarets och flygets intressen vilket inte ger utrymme för ny bostadsbebyggelse i större skala. Även för samrådsområdet kring Bodens skjutfält, stoppområde för väderradar samt hinderfri flygzon prioriteras försvarets intressen vilket begränsar utvecklingen av ny bostadsbebyggelse nära skjutfält samt höga byggnadsverk inom största delen av kommunens yta. Övriga samrådsområden innebär inte självklar prioritet av försvarets intressen. Vissa av riksintressena är hemlighetsstämplade vilket innebär att kommunen i vissa fall inte kan ta ställning alls eller endast kan utgå från samrådsområdet runt riksintresset.</p>
<p>Vindkraft källa:Länsstyrelsen, sept 2012</p>	<p>Konflikt mellan olika statliga intressen. Kommunens ställningstagande är här att prioritera försvarets och flygets intressen vilket inte ger utrymme för vindkraft i större skala.</p>

Beskrivning av övriga allmänna intressen

Barn och ungdom	Se program A, program F under kapitel "Ett transportsystem för alla". Finns med i checklistan för hållbarhetsbedömning.
Biologisk mångfald	Se program D under kapitel "Klara av förändring". Finns med i checklistan för hållbarhetsbedömning.
Bostäder	Se program D under kapitel "Bästa boendet", program C samt områdesbeskrivningar. Detta utgör kommunens bostadsförsörjningsplan.
Buller	Se program C, program D under kapitel "Mer stad på samma yta" samt program F under kapitel "God livsmiljö". Finns med i checklistan för hållbarhetsbedömning. Finns inget samlat underlag. Bör utredas vidare.
Djurhållning	Se program D under kapitel "Bästa boendet" och "Rätt plats för arbete"
Drivmedelsstation/brandfarliga varor	Bör ligga/flyttas utanför centrum i anslutning till stadens infarter och entreer. Framtidens behov kan se väldigt annorlunda ut, tex andra drivmedel, elstolpar. Finns inget samlat underlag kring risker. Bör utredas vidare.
Ekonomisk tillväxt	Se program E. Finns med i checklistan för hållbarhetsbedömning.
Estetik	Se program C under kapitel "Mer stad på samma yta" samt program D under kapitel "Bästa boendet".
Fornminnen	Se program C, program D under kapitel "Klara av förändring" samt områdesbeskrivningar
Hållbar utveckling; social, ekologisk och ekonomisk	Luleå kommuns hela visionsarbete syftar till att hitta mål och arbetssätt för en hållbar utveckling. Läs kapitel "Om program...." som finns i samtliga sex program.
Hälsa och livsstil	Läs mer i program A, i program B, i program C, program D under kapitel "Livet mellan husen", program F samt områdesbeskrivningar . Finns med i checklistan för hållbarhetsbedömning.
Idrotts-, vistelse- och rekreationsområden	Se program B samt program D under kapitel "Livet mellan husen"
Infra energi	Se program D under kapitel "Klara av förändring" samt områdesbeskrivningar. Detta utgör kommunens energiprogram. Ett fördjupat arbete behövs för att hitta framtidens produktion, lagring och distribution. Sammanställning av underlag behövs.
Infra för avfall och resurshantering	Se program D under kapitel "Klara av förändring", "Mer stad på samma yta", program C under kapitel "Mer stad på samma yta" samt områdesbeskrivningar. Sammanställning av underlag behövs. Avfallsplan finns.
Infra IT och telefoni	Se program F under "Närhet till omvärlden" samt program D under kapitel "Förbättrade samband".
Infra renvatten	Se program D under kapitel "Förbättrade samband" samt "Mer stad på samma yta" samt områdesbeskrivningar. VA-plan kommer att upprättas.
Infra spillvatten	Se program D under kapitel "Förbättrade samband" samt "Mer stad på samma yta" samt områdesbeskrivningar. VA-plan kommer att upprättas.

Jämställdhet, mångfald	Se program A, program F under kapitel "Ett transportsystem för alla". Finns med i checklistan för hållbarhetsbedömning.
Klimat	Se program F och program D under kapitel "Klara av förändring"
Kretslopp	Se program D under kapitel "Klara av förändring". Finns med i checklistan för hållbarhetsbedömning.
Kulturmiljö	Se program D under kapitel "Klara av förändring", program B, i program C samt områdesbeskrivningar . Fortsatt inventering och sammanställning av underlag behövs.
LIS (Landsbygdsutveckling i strandnära lägen)	Se tillägg till program - landsbygdsutveckling i strandnära lägen. Nämns också i program D under kapitel "Bästa boendet", "Rätt plats för arbete", i program C samt i områdesbeskrivningar.
Luftkvalitet	Se program C samt program F under kapitel "God livsmiljö". Finns med i checklistan för hållbarhetsbedömning.
Medinflytande och demokrati	Se program A. Finns med i checklistan för hållbarhetsbedömning.
Miljö kvalitetsnormer	Se luftkvalitet och vattenkvalitet
Nationella miljömål	Finns inarbetade i checklistan för hållbarhetsbedömning. Redovisas i bilaga 3 Resultat av hållbarhetsbedömning i program C, D och F.
Natur	Se program D under kapitel "Klara av förändring", program C samt områdesbeskrivningar. Finns med i checklistan för hållbarhetsbedömning.
Näringsliv	Se program E, program D under kapitel "Rätt plats för arbete", program C samt områdesbeskrivningar .
Odlingsbar jord	Se program D under kapitel "Klara av förändring", "Mer stad på samma yta", program C samt i områdesbeskrivningar .
Odlingsytor, stadsnära	Utredning pågår. Se program D under kapitel "Klara av förändring", program C samt i områdesbeskrivningar .
Områden med formellt skydd (ex naturreservat, fågelskydd, världsarv, vattenskydd)	Se program D under kapitel "Klara av förändring", program C samt områdesbeskrivningar .
Omvandlingsområden fritidshus	Se program D under kapitel "Bästa boendet" samt områdesbeskrivningar .
Regional utveckling	Se program A, program B, program C , program D under kapitel "Bästa boendet" och "Förbättrade samband", program E samt program F under kapitel "Närhet till omvärlden". Finns med i checklistan för hållbarhetsbedömning.
Reservat för resor och transporter	Se program F under kapitel "Framtida infrastruktur" samt områdesbeskrivningar.

Riksintressen och Natura 2000-områden	Se separat sammanställning
Risk för översvämningar	Se program D under kapitel "Klara av förändring", program C samt områdesbeskrivningar. Underlag finns för Luleälven men saknas för havet och Råneälven.
Störande verksamheter	Se program D under kapitel "Rätt plats för arbete" samt områdesbeskrivningar
Säkerhet	Se program C under kapitel, program D under kapitel "Klara av förändring" samt program F under kapitel "Ett transportsystem för alla". Finns med i checklistan för hållbarhetsbedömning. Finns inget samlat underlag. Bör utredas vidare.
Tillgänglighet	Se program A, program B, program C, program D samt program F under kapitel "Ett transportsystem för alla". Finns med i checklistan för hållbarhetsbedömning.
Trygghet	Se program A, program F under kapitel "Ett transportsystem för alla". Finns med i checklistan för hållbarhetsbedömning.
Utbildning	Se program E samt program A .
Vattenkvalitet	Se områdesbeskrivningar. Finns med i checklistan för hållbarhetsbedömning.

