

11082-1580-79

1979-08 -09

STORHEDENS INDUSTRIOMRADE

(Södra delen)

Luleå kommun

Norrbottens län

Förslag till ändring och utvidgning av stadsplan

B E S K R I V N I N G

0. I PLANFÖRSLAGET INGAENDE HANDLINGAR

Plankarta i skala 1:2000 dat jan 1979

Stadsplanebestämmelser dat jan 1979

Denna beskrivning dat jan 1979

Grundkarta i skala 1:2000

Markägarförteckning

Illustrationsplan i skala 1:2000

1. PLANDATA1.1 Grundkarta och markägarförteckning

Grundkartan för planområdet har upprättats av stadsmättningskontoret i Luleå kommun. Fastighetsredovisningen avser förhållandena 78.09.13. Grundkarta håller standardklass I. Fastighets- och markägarförteckning har upprättats i febr 1979 av stadsmättningskontoret i Luleå kommun.

1.2 Läge

Planområdet är beläget på Karlsvikshalvön ca 7 km väster om Luleå centrum.

I norr gränsar planområdet till ett befintligt industriområde norr om Storhedsvägen. Mot väster och söder avslutas planområdet med Storsandsvägen som här delvis sammanfaller med f d väg E4. I öster slutligen sträcker sig planområdet fram till E4.

Planavgränsningen motiveras i första hand av att Storsandsvägen flyttas så att den på stora delar sammanfaller med gamla E4.

Detta har blivit möjligt genom att skyddszonerna runt Luleå kommuns vattentäkt kunnat reduceras.

Dessa nya förutsättningar har medfört att trafiksystemet enligt fastställd stadsplan måste omstuderas.

Det har därför visat sig nödvändigt och enklast att helt ersätta gällande stadsplan för södra delen av Storhedens industriområde.

Genom förflyttningen av planläget för Storsandsvägen har det blivit möjligt att samtidigt utvidga kvartersmarken för industriändamål mot väster.

1.3 Areal

Planområdets totala areal är ca 131,9 ha varav utvidgningen omfattar ca 26,1 ha.

2. PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

2.1 Befintliga planer

2.1.1 Generalplan

Stadsplaneförslaget överensstämmer i sina huvuddrag med den skiss till generalplan för Luleå som upprättades vid kommunens planeringskontor i november 1974.

Avvikelserna från denna berör främst vägnätet.

I generalplaneskissen saknas Storhedsvägen helt medan Storsandsvägen har ett östligare läge än vad planförslaget anger.

2.1.2 Dispositionsplan

En skiss till dispositionsplan över Karlsvik-Karlshäll har upprättats av stadsarkitektkontoret i augusti 1978.

Planförslaget överensstämmer i allt väsentligt med dispositionsplaneskissen.

2.1.3 Detaljplaner

Planförslaget berör följande gällande stadsplaner:

Stadsplan för STORHEDEN (Industriområde norra delen) fastställd av länsstyrelsen 1972.07.07.

Stadsplan för STORHEDEN (Industriområde södra delen) fastställd av länsstyrelsen 1975.10.20.

Stadsplan för STORHEDSVÄGEN fastställd av länsstyrelsen 1978.02.10.

2.1.4 Övriga markanvändningsbestämmelser

Skyddsområde- och föreskrifter för grundvattentäkt på fastigheterna Gäddvik 6:154, 6:14, 6:13 och Gammelstaden 6:72 fastställda av länsstyrelsen 1977.09.12.

Skyddsrumspan för Luleå.

2.2 Befintliga förhållanden

2.2.1 Terrängförhållanden - vegetation

Kvartersmarken inom större delen av det område som ligger i fastställd stadsplan har grovplanerats, med undantag för den nordvästra delen.

Marken i övrigt inom planområdet lutar svagt mot nord och nordost.

I södra delen finns en klart markerad brant där marken faller ca 15 m på en sträcka av ca 100 m.

I den nordvästra delen finns två f d grusgröpar varav den ena delvis är återfylld.

Vegetationen inom de grovplanerade delarna är begränsade till zonerna närmast E4 och Karlsviksvägen. Lövträd, främst björk förekommer i norr mot E4, annars domineras vegetationsbältena av tallskog.

I södra och västra delen utanför grovplanerade områden finns sammanhängande tallskog.

På illustrationsplanen har i grova drag redovisats de vegetationsridåer som skall bevaras.

2.2.2 Geotekniska förhållanden

Inom den utvidgade delen kan planområdet geotekniskt indelas i tre zoner.

Branten och ca 150 m söder därom:

sandig grus och grusig sand i ytan, som underlagrats av mellansand och grovmo.

Söder om denna zon:

Mellansand i ytan där tjockleken avtar mot söder.

Därunder siltjordar tillhörande tjälfarlighetsklass III.

Norr om branten:

Mellansand i ytan.

Därunder siltjordar med lokala inslag av lera.

2.2.3 Bebyggelse

Två industrietableringar har redan skett inom planområdet.

Inom kvarteret längst i söder har Skånska Cementgjuteriet påbörjat en industriell matjordsberedning.

Längs i norr och strax öster om järnvägen mot Karlsvik finns Handelsstål AB.

2.2.4 Vägar och trafik

Strax utanför planområdets östra gräns passerar väg E4, som öppnades för trafik på delen Gäddvik-Rutvik i slutet av oktober 1978.

Ungefär samtidigt har Storhedsvägen, i planområdets norra del, öppnats för trafik mot Notviken, Mjölkudden och Luleå centrum. Storhedsvägen har sekundärledsstandard med en högsta tillåten hastighet om 70 km/h.

Storhedsvägen ansluter i nordväst till en annan sekundärled, Storsandsvägen.

Denna följer planområdesgränsen i väster och har i söder anslutning till en trafikplats på väg E4.

I norr ansluter Storsandsvägen intill trafikplatsen i Gammelstad.

Inom större delen av planområdet ligger Storsandsvägen i samma läge som gamla E4.

Storsandsvägen har färdigställts under hösten 1978 och f n återstår endast beläggningsarbeten.

Tillåtna högsta hastighet är 70 km/h.

Ungefär i mitten av planområdet ansluter Karlsviksvägen till Storsandsvägen.

Byggnationerna på det lokala gatusystemet är delvis påbörjade i delen norr om Karlsviksvägen.

2.2.5 Industrispår

Centralt inom områdets norra del löper ett industrispår i nord-sydlig riktning.

2.2.6 Ledningssystem

Vatten- och avloppsledningar finns utbyggt inom det område som har fastställd stadsplan. Avloppet avleds via självfallsledningar till en pumpstation strax nordost om den planskilda korsningen mellan väg E4 och Karlsviksvägen.

Genom norra och västra delen av planområdet sträcker sig en 40 KV:s högspänningsledning. I södra delen finns en 20 KV högspänningsledning.

2.2.7 Markägoförhållanden

Kommunen äger all mark inom planområdet.

Inom ett flertal av industrikvarteren har upplåtelseavtal träffats.

Industritomterna upplåts med tomträtt.

3. PLANFÖRSLAG

En förändring av skyddszonerna runt Luleå kommuns grundvatten-täkt har medfört att Storsandsvägen på stora delar kunnat läggas i ungefär samma läge som f d väg E4 (tidigare omnämnt under pkt 1.2 Läge).

Avgränsningen för de olika skyddszonerna har redovisats på illustrationsplanen.

Genom förflyttningen av Storsandsvägen mot väster har det blivit möjligt att utvidga industrikvarteren mot detta håll.

Förflyttningen av Storsandsvägen samt utvidgningen av industrimarken har medfört att det blivit nödvändigt att omstudera läget för de lokala industrigatorna.

Vid denna omstudering har hänsyn fått tas till ingångna upplåtelseavtal samt till redan nedlagda investeringar i utbyggda va-ledningar och gator.

3.1 Bebyggelseområden

3.1.1 Arbetsplatser

Kvartersmarken för industriändamål upptar en areal om ca 68,6 ha.

I förhållande till fastställd stadsplan för området innebär detta en utvidgning med ca 9,0 ha.

Inom området bibehålles i huvudsak de kvartersutformningar som gällande stadsplan anger.

Norr om Karlsviksvägen är ändringarna begränsade till det kvarter längst i norr som är beläget mellan järnvägen och Storsandsvägen.

Detta föreslås bli uppdelat i två kvarter som delvis får sin trafikmatning riktad mot Betongvägen via en ny anslutningsgata.

Kvarteret omedelbart söder om Karlsviksvägen delas på samma sätt i två delar med en mellanliggande gata.

På illustrationsplanen har en liknande uppdelning även redovisats för kvarteret längst i söder.

Denna möjlighet till en annan tomtindelning bör hållas öppen tills vidare då matjordsberedningen på den sydligast belägna tomten sker med ett 8-årigt upplåtelseavtal.

Utvidgningen av industrimarken sker som ovan nämts under pkt 3 helt mot väster.

Kvartersmarken för industriändamål inom den utvidgade delen upptar en areal om ca 9,5 ha.

Runt samtliga industrikvarter föreslås stängelskyldighet.

Exploateringsgraden inom de enskilda industritomterna har i stadsplanebestämmelserna föreslagits bli begränsad till 40 % av tomtytan.

En alltför hård exploatering av industrikvarteren medför lätt att området ger ett intryck av oordning och nedskräpning.

För såväl arbetande, besökanden och företagare inom området bör det vara av stort värde om en god visuell miljö kan upprätthållas.

De kvarter som angränsar till järnvägsområdet har möjlighet till direkt stickspårsanslutning in på tomterna.

För övriga industritomter har en särskild lastzon avsatts centralt inom området. Lastzonen som är betecknad med Jgl på plankartan föreslås inrättas som gemensamhetsanläggning för de industriverksamheter som har behov av järnvägstransporter.

3.1.2 Skyddsrum

Storheden ligger inom avgränsningen för Luleå skyddsrumsort.

På illustrationsplanen har redovisats principiella lokaliseringar av skyddsrum. Skyddsrummen har utplacerats så att man inom ett gångavstånd om ca 200 m kan nå något av dessa oavsett vart man befinner sig inom industrikvarteren.

Antal platser i respektive skyddsrum har baserats på en trolig sysselsättningstäthet om ca 20 pers/ha.

3.2 Friytor

3.2.1 Natur

Miljöingreppen inom det redan grovplanerade området har blivit omfattande.

Det är därför ytterst viktigt att de kvarvarande skogspartierna bevaras.

Omfattningen av den bef vegetationen som skall sparas har redovisats på illustrationsplanen.

Dessutom bör en återplantering ske inom de parkområden som åtskiljer industrikvarteren.

3.3 Vägar och trafik

3.3.1 Gatunät

Det överordnade externa vägnätet inom planområdet utgöres av Storhedsvägen och Storsandsvägen.

Via dessa har området kontakt in mot Luleå centrala delar respektive anslutning till väg E4.

Inom delen mellan Storhedsvägen och Karlsviksvägen överensstämmer läget för de interna industrigatorna i huvudsak med den fastställda stadsplanen.

Ändringarna här består främst i en komplettering med en industrigata för den nordvästra delen samt en reducering av antalet anslutningar mot Storsandsvägen.

Söder om Karlsviksvägen har en direktanslutning mot Storsandsvägen utgått. Södra delen får nu anslutning mot Storsandsvägen via Karlsviksvägen.

På plankartan har anslutningen mot Karlsviksvägen från industriområdet illustrerats som 4-vägs-kärl.

Vägområdet har dock givits en sådan utformning att det tillåter en ombyggnad till två 3-vägsanslutningar.

Motivet för detta har utvecklats närmare under rubriken "SAMRÄD".

3.3.2 Gång- och cykelvägnät

En gc-väg planeras mellan Gammelstad och Luleå centrala delar. Gc-vägen kommer att passera strax norr om planområdet och går där parallellt med Ektjärnsvägen och Storhedsvägen.

Väster och öster om planområdet planeras promenadstråk mellan dels Gammelstad och Gäddvik och dels Notviken - Karlshäll - Gäddvik.

Gatusystemet inom planområdet föreslås kompletteras med separata gc-vägar inom parkmarken.

Gc-systemet ansluts norrut till gc-vägen mellan Luleå - Gammelstad och västerut mot promenadstråket.

Strax väster om planområdet går promenadstråket på en kortare sträcka inom skyddszon 1, som kommer att bli inhägnat. Stängslet bör här förflyttas något för att ge erforderligt utrymme för promenadstråk och gångtunnel under Storsandsvägen.

Planskilda korsningar för gc-vägarna föreslås anordnas genom tunnlar under Karlsviksvägen samt på två ställen under Storsandsvägen.

Övriga korsningar föreslås ske i plan med anslutande gator.

3.3.3 Kollektivtrafik

Busshållplatser föreslås på Storhedsvägen mellan anslutningarna till Betongvägen och Ektjärnsvägen, samt vid anslutningen från industriområdet till Karlsviksvägen. Vidare föreslås två busshållplatser inom området mellan Karlsviksvägen och Storhedsvägen.

3.4 Immissioner

3.4.1 Skyddszon för vattentäkt

Luleå kommuns vattentäkt är belägen strax väster om Storhedens industriområde.

Området runt vattentäkten är indelat i tre skyddszoner, som finns redovisade på illustrationsplanen.

Nordvästra delen av planområdet ligger inom skyddszonerna 2 och 3.

Inom denna del gäller särskilda skyddsbestämmelser för bebyggelsen.

Berörda kvarter har beteckningen Sv på plankartan.

3.4.2 Högspänning

Läget för befintliga 20 KV-resp 40 KV-ledningar säkerställs genom EI-områden.

Längst i norr skall den bef 40 KV-ledningen byggas om till 130 KV.

Ledningsområdet har på denna del fått en betydligt större bredd än inom området i övrigt.

Samtidigt har här området för transformatorstationen utvidgats i förhållande till den fastställda stadsplanen.

4. PLANGENOMFÖRANDE

4.1 Huvudmannaskap

Genomförandet av planförslaget sker helt i kommunal regi.

4.2 Tidplan

Storheden är kommunens enda färdigställda industriområde och kommer att tas i anspråk de närmaste åren.

4.3 Gemensamhetsanläggning

Lastområdet som betecknats med Jg1 på plankartan föreslås, med stöd av anläggningslagen, inrättas som gemensamhetsanläggning.

I gemensamhetsanläggningen bör ingå de industrier som ligger inom den kvartersmark som saknar möjlighet till direkt stickspårsanslutning.

Industrier som kan få egen stickspårsanslutning bör i första hand utnyttja denna möjlighet men kan även ingå i gemensamhetsanläggning om transportbehovet ej är av den omfattningen att den kräver eget spår.

5. SAMRAD

Planförslaget har upprättats i nära samarbete med Luleå kommuns stadsarkitektkontor.

Samråd har skett med följande:

Länsstyrelsens planenhet
Vägförvaltningen

Gatukontoret
Fastighetskontoret
Luleå lokaltrafik AB
Energiverket

Länsstyrelsens planenhet har delgivits planförslaget och hade vid samråd inget att anföra mot planförslaget.

Vägförvaltningen har efter granskning av planförslaget meddelat att man i första hand vill ha anslutningarna mot Karlsviksvägen utformat som ett 4-vägs-käl.

I andra hand har man sagt sig kunna acceptera två 3-vägs-käl dock med det tillägget att anslutningarna kastas om så att den norra delen får anslutning närmast Storsandsvägen. Härvid skulle trafikföring förbättras, speciellt för den vänstersvängande trafiken.

Planförfattaren och stadsarkitektkontoret har vid samråden motiverat utformningen av anslutningarna med att man ur trafiksäkerhetsskäl vill undvika ett direkt korsande av Karlsviksvägen.

Norr om Karlsviksvägen planeras en gemensam lastzon som även skall kunna utnyttjas av industrier söder om Karlsviksvägen. Omfattningen av transporter mellan södra delen och lastzonen är svår överblicka, men kan i stor utsträckning komma att gälla tunga och långsamt gående fordon.

Anslutningarna mot Karlsviksvägen har därefter diskuterats igenom med kommunens gatukontor.

Härvid har beslutats att anslutningen utformas som 4-vägs-käl, men att man i planförslaget håller öppet för en framtida ändring till 2 st 3-vägs-käl om trafikförhållandena skulle påkalla detta.

Gatukontoret har vid samråden främst haft synpunkter på gcnätet, utfartsregleringen samt läget för vissa transformatorstationer. De framförda synpunkterna har till övervägande delen tillgodosetts i planförslaget.

Övriga samrådsinstanser har ej haft invändningar mot planutformningen.

Luleå i januari 1979

NAB Konsult

planavdelningen


Esse Fahlman
arkitekt SAR


Per Wallton
planingenjör

TILLHÖR KOMMUNFULLMÄKTIGES I LULEÅ PROTOKOLL
DEN 1979-06-18 , S 184 , BETYGAR

PÅ TJÄNSTENS VÄGNAR


Kommunf:s sekr.

11.082-1580-79

Tillhör länsstyrelsens i Norrbottens län beslut
den 26 okt. 1979 i ovan
angivna ärende.



Eva Olsson