

9. Skellefteå kommun

9.1 Generella förutsättningar

Skellefteå kommun har ca 72 000 invånare, varav ca 35 000 i tätorten inkl. Bergsbyn. Skellefteå är av tradition en viktig industristad med Rönnskärsverken längst i öster, Alimak nordöst om centrum etc. En stor del av kommunens arbetsplatser finns lokaliserade i centrala Skellefteå, i Hedensbyn industriområde samt i handelsområdet Anderstorp kring E4 söder om Skellefteälven. Skellefteå länsdelsjukhus är en stor central arbetsplats. Vid norra E4-infarten till Skellefteå utvidgas Solbackens industriområde till att även omfatta livsmedelshandel etc.

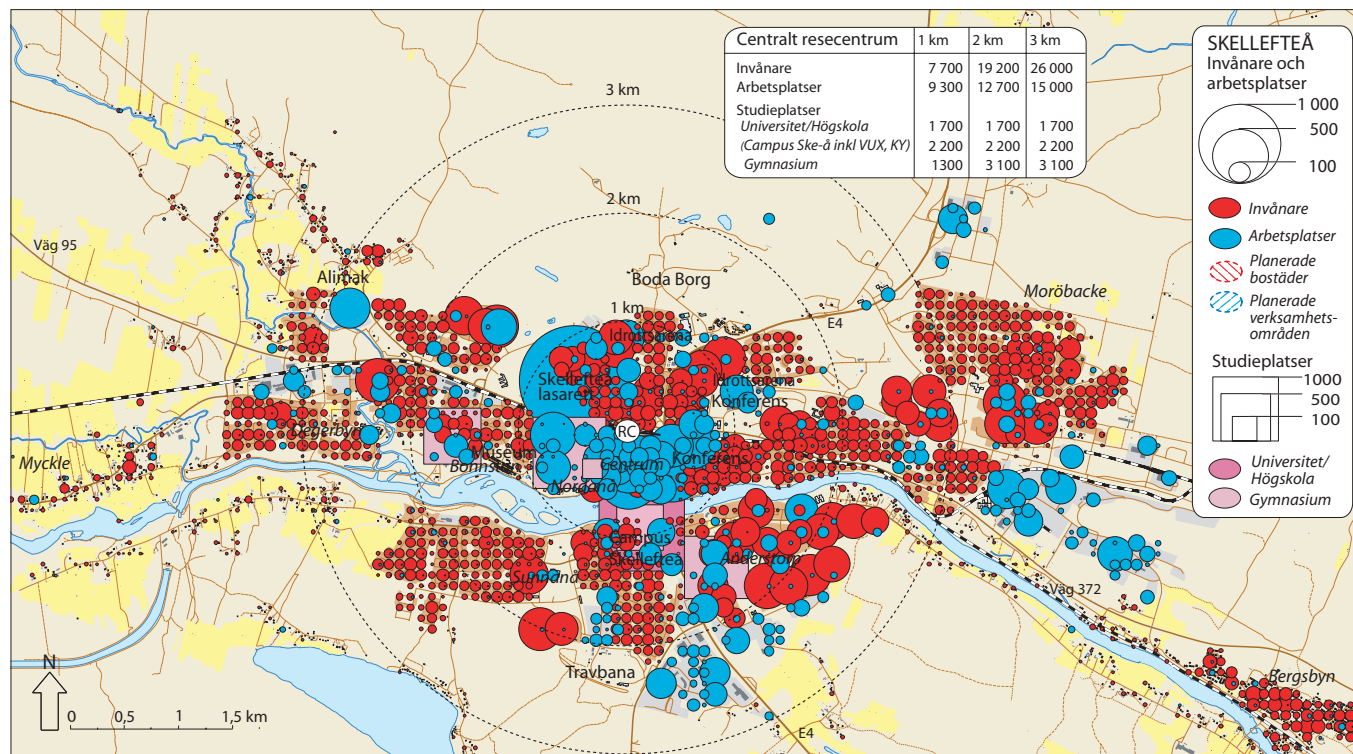
Högre utbildning har på senare tid expanderat på Campus Skellefteå med Umeå universitet och Luleå tekniska universitet representerade (Umeå universitet ca 1200 studenter, LTU ca 500 studenter.)

Skellefteå resecentrum föreslås vid nuvarande stationsläge i befintligt höjdläge eller nedsänkt. Förutsättningarna för dessa alternativa lägen behöver klargöras närmare med beaktande av bl a anslutande trafik och i samklang med analysen av alternativa bansträckningar. Viktiga funktioner att beakta är stadscentrum, sjukhuset och kopplingar till bussystemet. Viktigt är också att beakta gång- och cykelkopplingarna till LTU:s och Umu:s enheter på södra sidan av Skellefteälven.

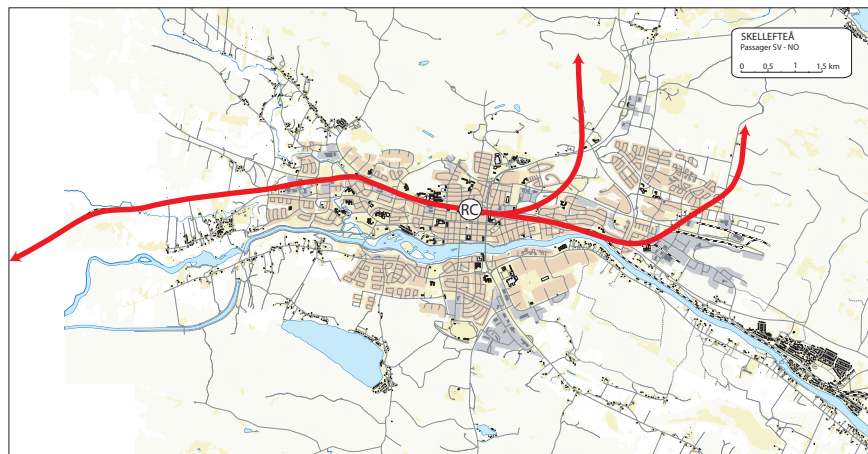
Sträckningsprinciper för Norrbotniabanan

Det finns två möjliga huvudprinciper för att dra järnvägen in till Skellefteå söderifrån. Det ena är att komma in från sydöst och det andra från sydväst.

De olika sträckningsprinciperna medger att nuvarande stationsläge kan nyttjas som resecentrumläge.

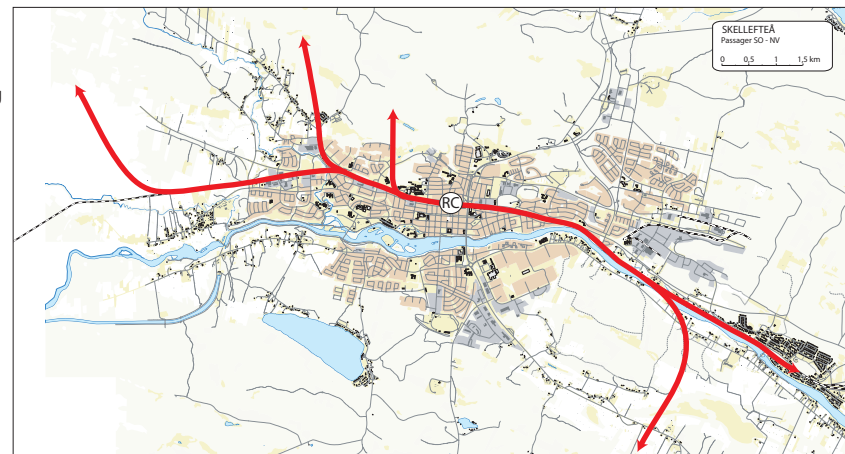


Figur 9:1. Boende, arbetsplatser, studieplatser och viktiga målpunkter i Skellefteå centralort.



Figur 9:2 och 9:3.

Både sydvästlig och sydöstlig ingång för Norrbotniabanan till Skellefteå nyttjar befintlig järnväg in till centrum.



9.2 Centrala Skellefteå

Tillgänglighet, bebyggelse och trafiksituation

Resecentrum planeras ligga i befintligt läge vid stadscentrums norra del. Samlokalisering sker med busstationen som anpassas. Inom 1 km radie från resecentrum, vilket är att betrakta som acceptabelt gångavstånd, nås ca 7700 invånare och ca 9300 arbetsplatser. Inom 1 km verkligt gångavstånd från perrongen nås ca 5600 boende och ca 9000 arbetsplatser.

Läget är centralt med bra koppling till GC- och vägnätet liksom till lokalbuss- och regionalbussystemet. Området har stor potential att fungera som en länk mellan centrum och de norra stadsdelarna. Tillgängligheten bidrar också till att både barn och ungdomar kommer att vistas i och kring resecentrum, vilket behöver beaktas i den fortsatta planeringen.

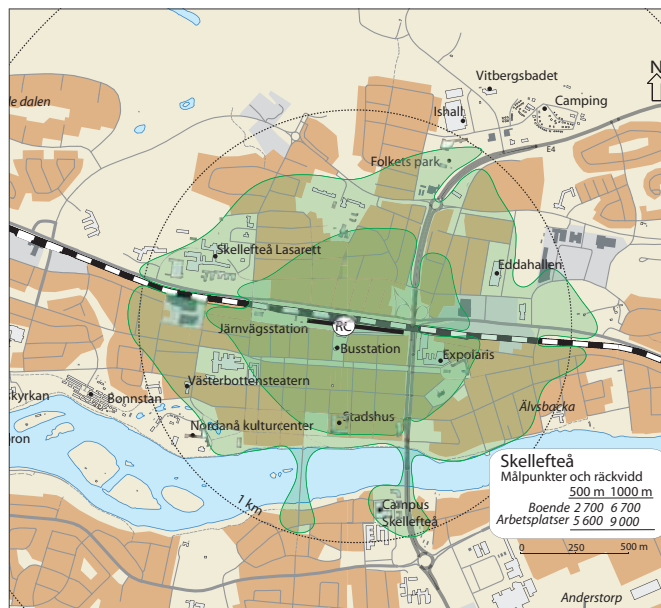
Barriärer

Skellefteälven delar upp staden i en nordlig del och en sydlig del. Två broar går centralt över Skellefteälven samt ytterligare en bro väster om Landskyrkan. Förutom Skellefteälven är Norra Järnvägsgratan, järnvägen, Kanalgratan och E4 de största barriärerna i Skellefteå.

Resecentrumsmiljön omges av flera större vägar och gator med höga trafikflöden. E4 med närmare 30 000 fordon per vardagsdygn och Norra Järnvägsgratan med ca 9000 fordon är påtagliga barriärer. Parallellt med Norra Järnvägsgratan genom centrum ligger järnvägen som en kraftig barriär. Resecentrum och stadscentrum delas också av Kanalgratan, som dagligen trafikeras av mer än 8000 fordon.

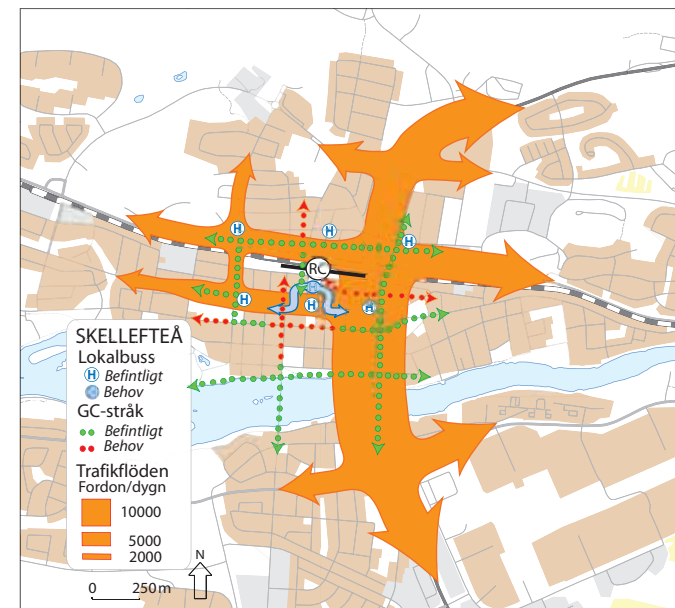
Biltillgänglighet

Separering av dagens genomfartstrafik och lokaltrafik på N Järnvägsgratan planeras. En ny väglänk byggs söder om N Järnvägsgratan (idag p-platser) och blir ny genomfartsväg - "Järnvägsleden". Utrymmen för bilparkering kan därför bli en brist, eftersom stora parkeringsytor norr om nuvarande



Figur 9.4: Viktiga målpunkter och verkligt gångavstånd. Grön yta representerar det område som nås inom 1000 m från resecentrum i Skellefteå via befintligt vägsystem, E4 är en barriär för gång- och cykeltrafik.

järnväg försvinner (ca 220 parkeringsplatser). Planeringen behöver beakta att parkeringsplatserna skall täcka både dagens behov och de nyskapade behov som ett nytt resecentrum medför. Tillgängligheten för biltrafiken till/från resecentrum påverkas av om järnvägen kommer att ligga kvar i markplan eller om den grävs ned.



Figur 9.5: Funktioner och betydande trafikflöden i centrala Skellefteå.

Busstillgänglighet

Bussterminalen är idag lokaliserad mellan Kanalgratan och S Järnvägsgratan. Olika förslag på ombyggnad har tagits fram, eftersom busstationen har stora kapacitetsproblem. Bussar som betjänar gymnasieungdomar och arbetspendlare medför alltför hög belastning under maxtimmarna, orationell trafiklösning, förseningar, trafikfarliga backningsmoment etc.



Nuvarande busstationsområde i Skellefteå sett från söder. Det är angeläget att skapa ett attraktivt stråk mellan resecentrum och stadscentrum.



Lokalbusstrafiken angör Kanalgratan, strax söder om regionalbusstationen och järnvägen. Kanalgratan är en kraftig barriär mellan centrum och järnvägen.



Nuvarande järnvägsstation ligger högt i fönken av Stationsgatan.

En ny bussterminal bör samordnas tillsammans med tågtrafiken i ett resecentrum.

Lokalbussterminalen ligger inom 200 m gångavstånd vid Kanalgatan. En tänkbar förändring är att flytta lokalbusstrafikens terminal i anslutning till Södra Järnvägsgratan. Fördelarna med en sådan lösning behöver vägas mot försämring för övriga resenärer, och ökade driftskostnader för busstrafiken.

GC-tillgänglighet

Gång- och cykelframkomligheten behöver stärkas genom bättre planskilda kopplingar till/från stadsdelarna norr om järnvägen samt öster om E4. Med hänsyn till trafiksäkerhets- och trygghetsaspekter är GC-broar att föredra framför GC-tunnlar. Bra gång- och cykelkoppling mellan resecentrum/centrum och sjukhuset är strategiskt viktig. Detta förbättrar tillgängligheten även för boende i t ex Sjungande dalen, som redan har en bra GC-väg till/från sjukhuset. Planskild gång- och cykelpassage är nödvändig vid Lasarettvägens passage av järnvägen och Järnvägsleden. Enklast sker detta med en ny gång- och cykeltunnel. Eftersom passagen blir lång behöver trygghetsaspekterna studeras särskilt noga. GC-stråk som tydligare sammanbinder resecentrum med stadscentrum och med Skellefteå Campus är önskvärda.

Förtätning

Stadsmässiga funktioner i resecentrummiljön och i stråket mot stadscentrum är fördelaktigt både för resenären och centrumutvecklingen. Det är också intressant att förtäta i andra kvarter i resecentrums närhet. Boende i närheten av resecentrum möjliggör dagspendling för arbete och utbildning till såväl Umeå som Luleå inom rimlig restid.

Cykeluppställning - Erfarenheter från andra orter

Erfarenheter från andra orter visar att cykelparkering och anknytande cykelleder är av stor betydelse. Särskilt GC-vägarna upp till 2 km från resecentrum behöver uppmärksammas. Lokaliseringen av cykel- och bilparkeringar påverkar nyttjandegraden. Cyklisterna är generellt känsligare än bilister för avståndet mellan uppställning/parkering och resecentrums entré. Därför behöver frågan om cykelparkeringarnas läge i förhållande till entrén studeras redan i ett tidigt skede för att finna bra lösningar.

Antalet cykelplatser varierar mellan olika orter på grund av ortens storlek och resecentrums tillgänglighet. Många befintliga resecentra och bussterminaler har brister när det gäller cykelparkering. Det kan vara svårt hitta lediga platser för cykel, vilket leder till att felparkerade cyklar begränsar framkomligheten. För långt avstånd mellan cykelparkering och entré kan medföra att cyklar ställs på platser som ej är lämpliga och är i vägen för bl a synskadade, färdtjänst och utryckningsfordon.

Lund

I Lund finns nära 2500 cykelplatser inom 150 m radie från stationen. Av dessa är ca 30% belägna inomhus. Cykelgaraget Lundahoj är en omtäckt lösning, där även viss service kan erbjudas. Den undre delen av garaget är avgiftsbelagd och bevakas dagtid och låses nattetid.

Linköping

I Linköping finns ca 2000 platser för cyklar vid resecentrum. 300 av dem är utrustade med vajer så att cykeln kan låsas fast. Här har man

löst problemet med väderskydd för cyklar med en sk "Pendula", en liten byggnad med platser för 8 cyklar. Här finns, förutom cykeln, även plats för regnkläder, cykelhjälm och andra tillbehör. Lösningen är småskalig och passar därför även på mindre orter.

Umeå

Vid Umeå busstation finns cykelparkering för cirka 1000 cyklar uppdelade på flera platser nära södra entrén. Här finns även väderskydd för en mindre andel av cyklarna. För det mesta är cykelparkeringarna kring busstationen fyllda, vilket ger problem med spontanuppställning på olämpliga platser och hindrar snöröjningen vintertid.

Skellefteå

I Skellefteå finns 100-talet cykelparkeringar vid busstationen lokaliserade främst vid Trädgårdsgatan. Uppställningen är en blandning av planerad uppställning och spontan och är som regel välfylld under barmarksperioden.

Boden

Vid Bodens nya resecentrum har en väderskyddad cykelparkering ordnats ca 40 m öster om entrén för ett trettiotal cyklar. Avståndet till perongen är ca 130 m. Ytor finns för att utöka cykelparkeringen.

Möjlighet att låsa fast cykeln samt väderskyddade cykelställ är något att beakta i den fortsatta planeringen för alla orter. Dagens cyklar är dyra och förhållandevis väderkänsliga. Problemet med t ex nedisad cykel vid hemfärd kan hanteras med bra väderskydd för cyklarna.



Cykeluppställning vid Umeå busstation.



Cykelgaraget Lundahoj vid Lunds centralstation är både väderskyddat och bemannat.

Alternativ "befintlig nivå"

Alternativet innebär att järnvägen ligger kvar i samma höjdläge som idag. Resecentrumbyggnaden placeras i samma läge som befintlig stationsbyggnad och vidare österut. Bussdockningslösning föreslås för regionalbusstrafiken. Bussgods samordnas med resecentrum och cykelparkering. Handikapparkering och taxizon lokaliseras i direkt anslutning till resecentrumbyggnaden. Parkeringsplatser för bilar förläggs nära perrongändarna.

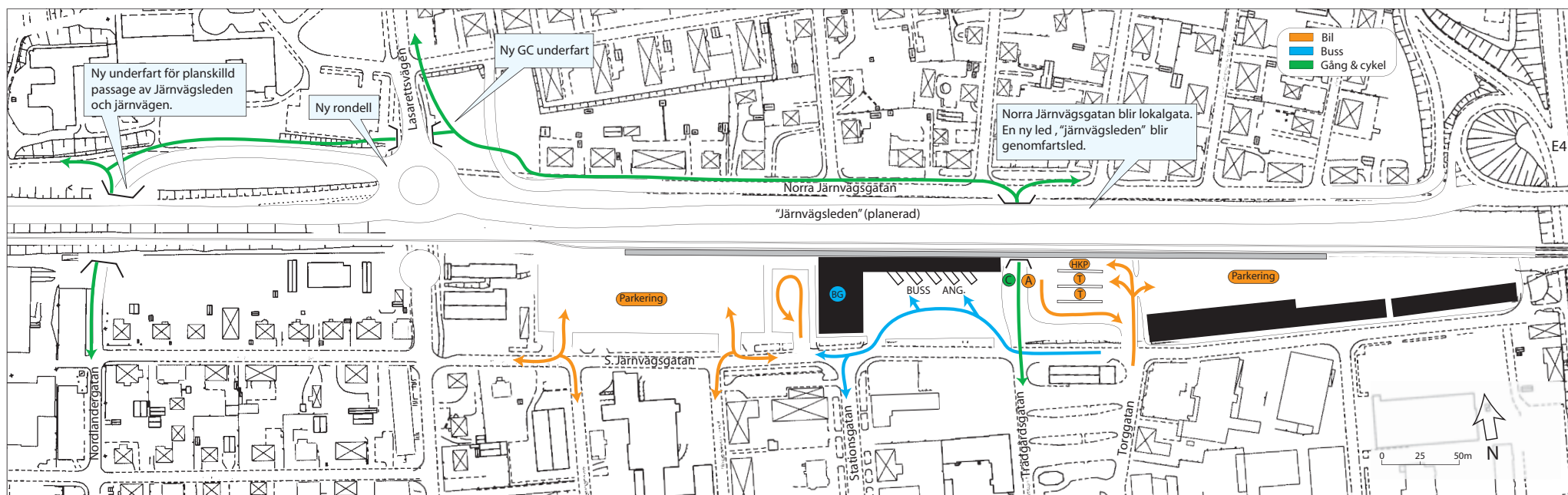
Norra Järnvägsgratan omvandlas till lokalgata och en ny trafikled byggs närmare järnvägen - "Järnvägsleden". Ny GC-passage under Norrbotnia-banan och Järnvägsleden ger förbättrad tillgänglighet till perrongen och minskar barriären mellan de norra stadsdelarna och stadscentrum. Utformningen av passagen är viktig ur trygghetsperspektiv. Bred och belyst tunnel med fri sikt (helst helt genomgående) bör eftersträvas.

Nuvarande korsning Lasarettsvägen/Norra Järnvägsgratan bygger på att järnvägen passeras i plan. Lasarettsvägens lutning omöjliggör planskild vägpassage under järnvägen. Planskild koppling ordnas lämpligen under järnvägen med anslutning till Nordlandergatan. Denna planskildhet utformas även för gång och cykel. Korsningen Lasarettsvägen/Norra järnvägsgratan ersätts med en rondell och stängs till/från centrum.

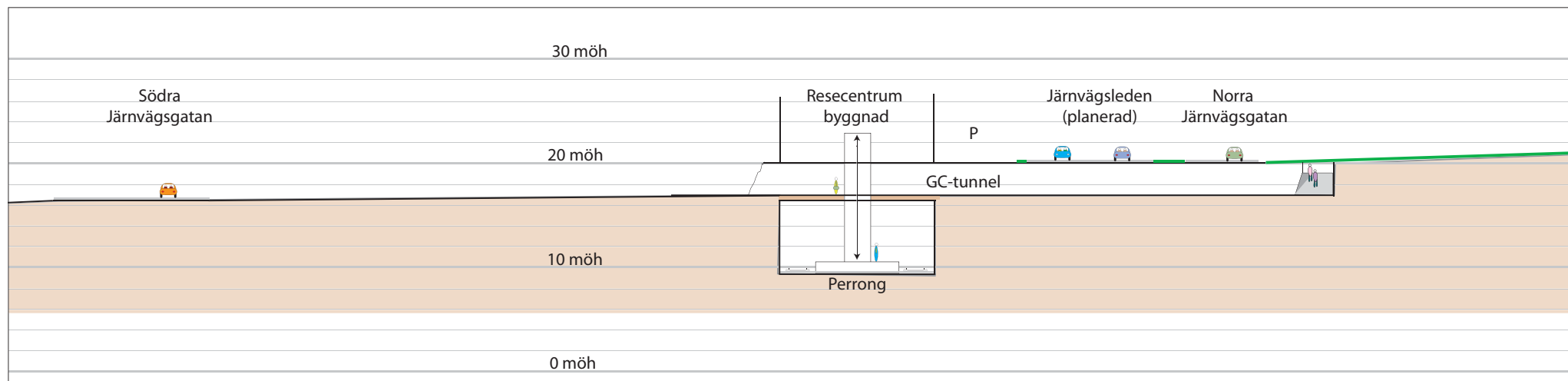
Resenärer med bil norrifrån får således nyttja Kanalgratan via Skellefteås centralare delar för att nå resecentrum. Även resenärer från öster behöver nyttja Kanalgratan alternativt den nya planskilda passagen under Norra Järnvägsgratan och järnvägen för att nå resecentrum.



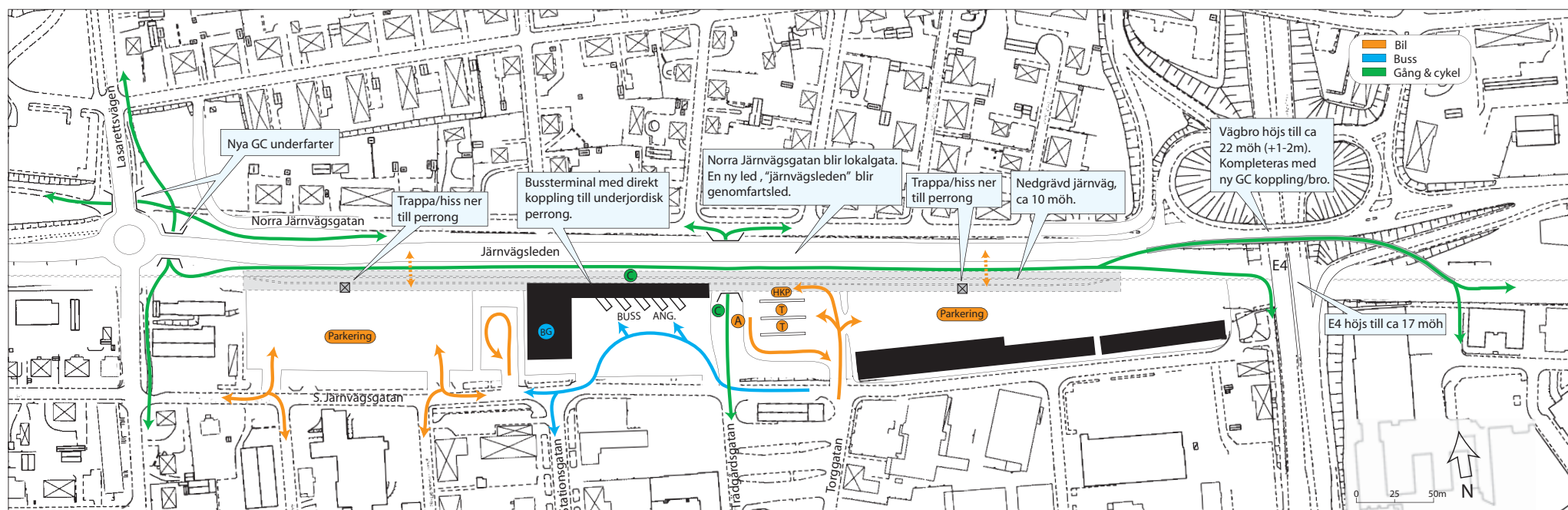
Norra Järnvägsgratan i östlig riktning.



Figur 9:6. Funktionskiss för resecentrum Skellefteå C med järnväg i befintlig nivå. Ny underfart för bil och GC behöver anläggas som ersättning för att Lasarettsvägen stängs. Nuvarande stationsplan föreslås schaktas till samma nivå som Södra Järnvägsgratan för att möjliggöra bättre tillgänglighet och bättre uppställning av bussar. Möjligheterna förbättras också för en smidig passage till perrongen samt över till andra sidan järnvägen/Järnvägsleden/Norra Järnvägsgratan. Såväl sidoperrong som mittperrong är möjlig.



Figur 9:7. Tvärsektion av resecentrum Skellefteå C med nergrävd järnväg.



Figur 9:8. Funktionsskiss för resecentrum Skellefteå C med nergrävd järnväg. Lasarettsgatan kopplas med rondell till "Järnvägsleden". Eftersom järnvägen sänks med ca 10 m behöver E4 höjas ca 2 m. Befintlig planskildhet behöver därför byggas om (vilket leder till stora komplikationer under byggtiden). Den nya överfarten utformas med ny gång- och cykelpassage, som underlättar för gång- och cykeltrafikanterna i öst-västlig riktning.

Alternativ "nedsänkt"

Järnvägen sänks 9 - 10 meter genom centrala Skellefteå vilket innebär att en mycket stor barriär undanröjs. Nya möjligheter öppnas för kopplingar mellan stadsdelarna norr och söder om dagens järnväg, men järnvägsledens barriär behöver åtgärdas.

Resecentrumbyggnaden och principerna för angoring av de olika trafikslagen liknar alternativet "befintlig nivå". Att järnvägen ligger under mark öppnar för ny öst-västlig GC-väg och parkeringsytor (se figur 9:8).

Järnvägen förläggs under E4 för att möjliggöra ny planskild gång- och cykelpassage av Norrbotniabanan/Järnvägsleden (se figur 9:7). E4 behöver därför höjas med ca 2 m där järnvägen passerar. Ny vägbro över E4 (Norra järnvägsplan) behövs och kompletteras med ny GC-bana. Kopplingen norrut på östra sidan om E4 bör ses över vad gäller GC-förbindelser.

Korsningen Lasarettsvägen/Norra järnvägsplan byggs i alternativet om till cirkulationsplats. Lasarettsvägen passerar därmed järnvägen planskilt och ny gång- och cykelpassage kan anordnas under "Järnvägsleden" men över järnvägen. Norra Järnvägsplan övergår till att bli lokalgata. Bilisternas tillgänglighet kan förbättras genom att möjligheter finns att ansluta till parkeringsplatserna direkt från "Järnvägsleden". Lösningen är inte illustrerad i figur 9:8, men bör leda till något mindre trafik på Kanalgatan i Skellefteå centrum. Resecentrum matas direkt utifrån och centrum slipper belastas med onödig trafik.

Barn och trafik

Barns möjligheter att röra sig fritt i sitt närsamhälle är begränsade. Den ökande bilismen begränsar barns rörelsefrihet. Skolvägar, tillgängligheten till lekområden, till kamrater etc påverkas. Möjligheterna att leka på egen hand och att utforska sin omgivning har minskat.

Barns olyckor är mest frekventa i korsningar, kring parkerade bilar, i backar etc. Barnen har svårt att se forarna i våra trafikmiljöer. Barn upp till nio års ålder utsätts för störst risk, eftersom de inte har förmåga att bedöma om en plats är farlig eller ej även om de kan de regler som gäller.

Några saker att tänka på i planeringen

- Barn är korta, vilket gör att de inte alltid syns över bilar, staket och buskage. De är spontana och tror att vuxna förstår hur de tänker.
- barn förflyttar sig lika ofta i grupp om två eller fler som en och en. Detta ökar risken för farlig spontanitet.
- Barn har begränsad erfarenhet. De handlar inte alltid så som vi vuxna förväntar oss.
- Barn kan inte göra hastighets- eller avståndsbedömningar.
- Barn har snävare synfält, ser detaljerna först sedan helheten. Barn kan därför inte överblicka komplicerade trafiksituationer.

Barn i hållplatsmiljöer

Trafikmiljön i närhet av hållplatser är ofta komplicerad. Många allvarliga olyckor inträffar på eller i närheten av hållplatser. Busshållplatser lokaliseras ofta till vägar och gator med relativt stora flöden av fordon. Det finns en generell systembrist i utformningen av den fysiska miljön vid centralt belägna busshållplatser och områden närmast omkring dessa. Detta måste beaktas tidigt i planeringen. På väg till och från hållplats, på hållplats och vid av- och påstigning finns flera riskmoment.

Många barn har skolskjutsresor med långa väntetider och långa restider, eftersom upptagningsområdena för bussturerna ofta är stora. Den ökande skjutsningen av barnen medför också att biltrafiken runt skolor och hållplatser ökar.

Ett sätt att trafiksäkra hållplatsområden i tätort är att utforma hållplatser så att trafiken bromsas upp eller stannar när risken är som störst. Bra exempel är till exempel busshållplatser där gatumiljön avsmalnas eller förändras, så att busstrafik och gångtrafikanter prioriteras. Rätt utformade och i rätt trafikmiljö får dessa åtgärder effekten att, samtidigt som de prioriterar busstrafiken, säkrar miljön för gångtrafikanterna. Lösningarna har även andra fördelar som enkel bussangöring, enklare på- och avstigning, mer utrymme för väderskydd och väntande passagerare.

Ett sätt att öka trafiksäkerheten vid hållplatser på landsbygd är att se över möjliga trafikolycksrisker. Linjer med matning till skolor bör här prioriteras. Möjliga åtgärder är hastighetsreglering, bättre belysning, flyttning av hållplatser, hållplatssignaler, utbyggnad av hållplatsfickor, vegetationsröjning och bättre väderskyddsutformning.

Barn i resecentrummiljöer

Olyckor inträffar även på terminalområden, där hastigheten vanligen är mycket låg. Ofta bidragande faktorer är ouppmärksamhet från både bussförare och fotgängare samt dålig fysisk utformning av terminalområdet.

God belysning, tydliga gångstråk för fotgängare, avskiljande räcken och andra separeringsåtgärder är därför viktiga. Dockningsterminaler är, rätt utformade, bra exempel på hur konflikter mellan fotgängare och bussar kan undvikas.

På perronger kan barn var spontana och leka, särskilt när de reser i grupp. Plattsättning närmast perrongkant, genomtänkt "möblering" av perrongen, lämplig planering av väntutrymmen, genomtänkta gångvägar till/från perrong och säkra GC-vägar till/från resecentrum är betydelsefulla åtgärder.



9.3 Byske

Generella förutsättningar

Byske ligger vid E4 ca 29 km norr om Skellefteå. Byske erbjuder attraktivt boende i ett älv- och havsnära läge med bra rekreativsmöjligheter. Tätorten har ca 1780 invånare och 780 arbetsplatser. Ca två kilometer från skisserade resecentrum ligger Byske Havsbad. Havsbadet och därmed samhället har sommartid mycket stora besöksvolym. Byske har därför betydligt större sommarbefolkning än vinterbefolkning.

Bebyggelse, tillgänglighet och trafiksituation

Byske får med en regionaltågstation nya förutsättningar för såväl interregionala som regionala resor. Restidsförkortningarna kommer särskilt att innebära ökat samspel med Luleå. Två lokaliseringar har studerats, ett E4-nära läge och ett läge strax väster om samhället. Det västliga alternativet når endast ca 240 boende och ca 30 arbetsplatser inom acceptabelt verkligt gångavstånd på 1 km. Det centrumnära läget knyter betydligt bättre an till centrumfunktionerna och ca 1100 boende och ca 600 arbetsplatser nås inom 1 km. Kontakten med bussstationen och närheten till havsbadet är också till fördel för alternativ öst.

Barriärer

E4 och Byske älv är ortens kraftigaste barriärer. Med en järnvägskorridor omedelbart söder om E4 blir det mycket viktigt att tvärkopplingarna förbi denna dubbelbarriär ges smidiga lösningar.

Biltillgänglighet

Erforderliga ytor för att anordna angöring och bilparkeringar finns i anslutning till resecentrum. Närheten till E4 gör att tillgängligheten för biltrafikanter är god.

Busstillgänglighet

De regionala bussarna angör Byske vid den nuvarande bussstationen, som också har bussgodsfunktion. Östlig dragning, dvs E4-nära, innebär regionaltågstation i direkt anslutning till befintlig busstation.

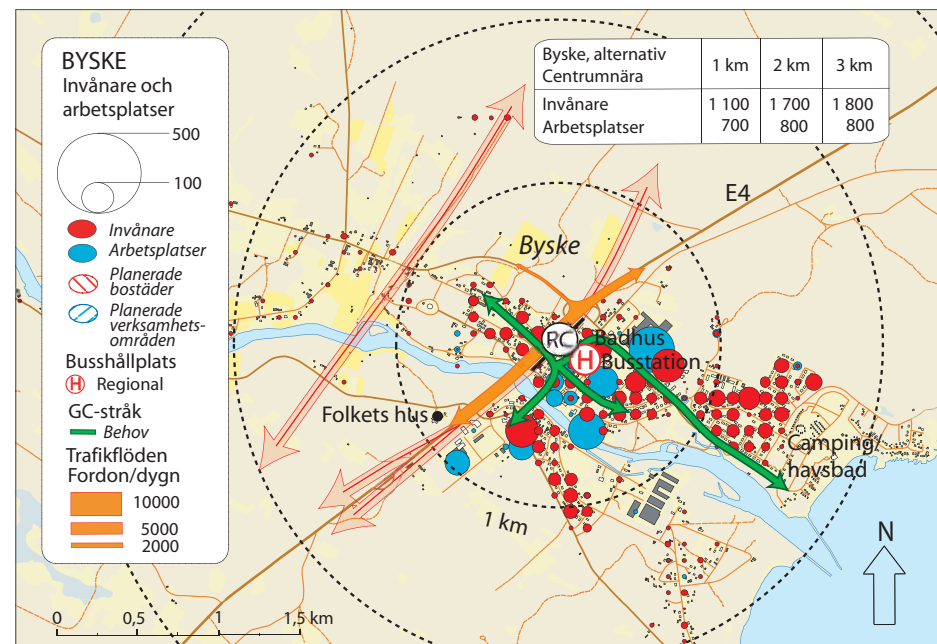
GC-tillgänglighet

Byske delas av de två barriärerna E4 och Byske älv. E4 kan korsas planskilt vid två passager, en GC-bro vid centrum och en underfart vid älven. Älven korsas främst via den gamla vägbron. Separat GC-bro skulle dock medföra säkrare lösning för barn. God GC-tillgänglighet behöver utvecklas österut till/från Byskes havsnära bostadsområden, havsbadet och campingen (se figur 9:9).

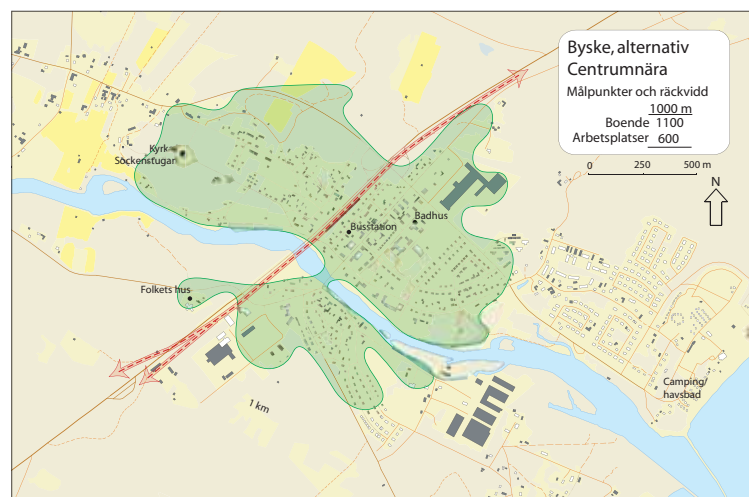
Ett västligt alternativ får längre GC-vägar till centrum, boende, arbetsplatser och andra målpunkter.

Förtätning

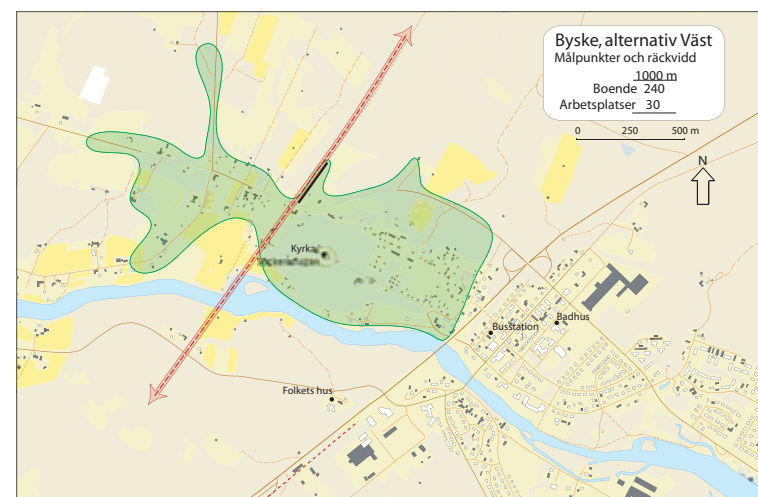
Ett resecentrum i centrala Byske ökar ortens attraktionskraft för arbetspendlare. Förtätning i centrala delar av Byske är intressant för att ge goda boendeanternativ liksom livsstilsboende med naturen och havet i fokus.



Figur 9:9 Boende, arbetsplatser och funktioner. Trafikflöden och behov av gång- och cykelvägar i anslutning till centrumnära regionaltågstation i Byske.



Figur 9:10. Viktiga målpunkter och verkligt gångavstånd. Grön yta representerar det område som nås via befintligt vägsystem inom 1000 m från en ev regional-tågstation vid centrumnära sträckning vid E4.



Figur 9:11. Viktiga målpunkter och verkligt gångavstånd. Grön yta representerar det område som nås via befintligt vägsystem inom 1000 m från en ev regional-tågstation vid västlig sträckning genom Byske.

9.4 Kåge/Ersmark

Generella förutsättningar

Kåge och Ersmark ligger ca 10 km norr om Skellefteå. Orterna ligger ca 2 km från varandra och har ca 3700 invånare och ca 1250 arbetsplatser tillsammans. Kåge har större befolkning, medan de två största arbetsplatserna Trelleborg Skega med ca 220 anställda och Metso Mineral med ca 170 anställda ligger i Ersmark.

Bebyggelse, tillgänglighet och trafiksituation

En gemensam regionaltågstation medför bättre förbindelser till de närliggande städerna Skellefteå och Piteå. Möjligheter öppnas även för arbets- och studiependling till de stora universitetsorterna Umeå och Luleå, som också har ett brett arbetsmarknadsutbud.

Två alternativa lägen har studerats, ett öster om Ersmark och ett väster om Kåge. Med ett läge i Ersmark nås ca 450 boende och ca 20 arbetsplatser inom 1 km. Med ett läge väster om Kåge nås ca 1200 boende och ca 160 arbetsplatser inom 1 km från perrongmitt.

Barriärer

Kåge delas av Storkågevägen som trafikerar av över 3000 fordon/dygn. Ersmark har bebyggelse och arbetsplatser samlade söder om genomfartsvägen, vilket ger glesare trafik. Norrbottenbanan innebär en ny barriär.

Biltillgänglighet

Orterna binds samman av Storkågevägen som ansluts till E4:an öster om Kåge. Skisserade lägen för regionaltågstation medger god biltillgänglighet med utrymmen för såväl angöring som parkering. Eftersom alternativen ligger 2 km ifrån varandra och vid samma väg påverkas biltillgängligheten mycket lite av valet av läge.

Busstillgänglighet

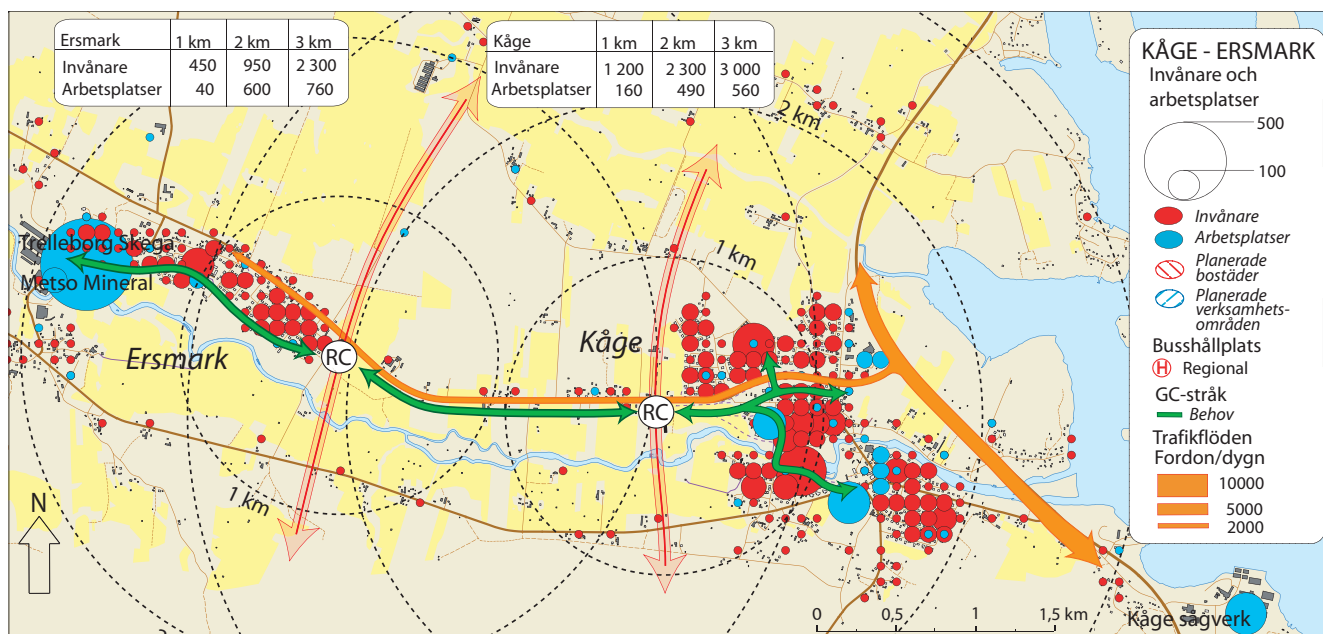
Idag trafikerar Ersmark/Kåge av busslinjer mellan Fällfors och Skellefteå, Hebbersliden/Sandfors och Skellefteå samt Jörn - Skellefteå. För all buss- trafik via Kågedalen kan nya hållplatser tillskapas vid regionaltågstationen med direkt koppling till perrongen.

GC-tillgänglighet

Oavsett alternativ behöver orterna kopplas samman med en ny sammanhållen GC-väg som passerar via skisserat regionaltågstationsläge (se figur 9:12). Alternativen skiljer sig tydligast vad gäller boende inom 1 och 2 km från resecentrum. Läget intill Kåge når mer än dubbelt så många boende inom gång- och cykelavstånd. Läget intill Ersmark når fler arbetsplatser inom gång- och cykelavstånd, främst Trelleborg Skega och Metso Mineral.

Förtätning

Komplettering med ny bebyggelse kan med fördel ske i området mellan orterna. Förtätningar för orten närmast regionaltågstationen kan också vara av intresse.



Figur 9:12. Boende, arbetsplatser och funktioner. Trafikflöden och behov av gång- och cykelvägar till/från regionaltågstation i Kåge-Ersmark.