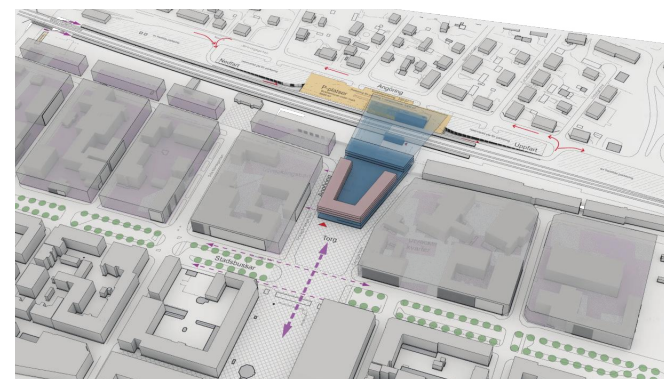
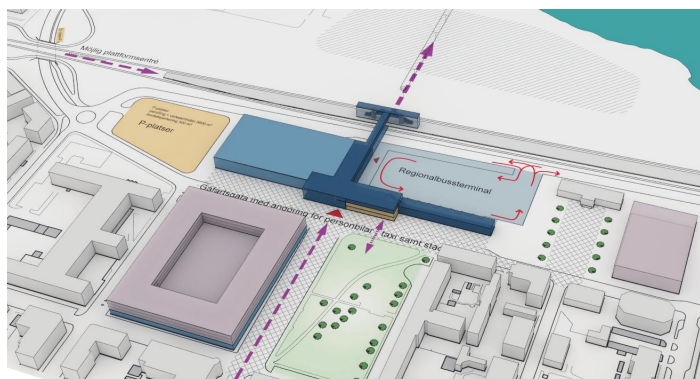


RESECENTRUMUTREDNING

LULEÅ, PITEÅ, SKELLEFTEÅ



RESECENTRUMUTREDNING

UNDERLAG FÖR UTFORMNING AV RESECENTRUM I LULEÅ, PITEÅ OCH SKELLEFTEÅ
OKTOBER 2011

MEDVERKANDE

BESTÄLLARE

LULEÅ KOMMUN

Anders Bylund

Anna Lind-Wikblad

RITEÅ KOMMUN

Florian Steiner

SKELLEFTEÅ KOMMUN

Lars Hedqvist

Therese Backström-Zidohlin

KONSULTER

STRUCTOR

Harald Näslund

Ulrika Almqvist

RUNDQUIST ARKITEKTER AB

Henrik Rundquist

Peter Sundin

Hanna Karasalo

TRIVECTOR

Per Gunnar Andersson

Paulina Eriksson

Astrid Bergman

INNEHÅLL

INLEDNING

DEL 1.

- 1.1 STAD OCH RESECENTRUM
- 1.2 UTGÅNGSPUNKTER FÖR VERKSAMHETER
- 1.3 KOMMERSIELLA FÖRUTSÄTTNINGAR
- 1.4 SAMHÄLLSFUNKTIONER
- 1.5 RESANDEPROGNOS
- 1.6 YTOR FÖR BUSS OCH PARKERING
- 1.7 SERVICE OCH FUNKTIONER FÖR RESAN

DEL 2.

- 2.1 LULEÅ
- 2.2 PITEÅ
- 2.3 SKELLEFTEÅ

DEL 3.

- 3.1 SLUTSATSER
- 3.2 FÖRSLAG TILL FORTSATTA ARBETEN

Källor

Bilaga 1 Resandeprognos

Bilaga 2 Bas- och tilläggsfunktioner

INLEDNING

UPPGIFTEN

Järnvägsutredningarna för Norrbottenbanan är inne i ett slutskede och de flesta stationslägen är bestämda.

Kommunerna Luleå, Piteå och Skellefteå har i ett gemensamt uppdrag önskat belysa och konkretisera underlag och idéer för hur resecentra i de tre central-orterna kan utformas.

En resecentrumanläggning ska i första hand fungera som bytespunkt för resandet men platsen i och kring resecentrum kan också erbjuda ett mer mångfunktionellt innehåll och därigenom bli en viktig plats i staden och i stadens utveckling.

Uppgiften är att dels identifiera och dimensionera funktioner och flöden för trafiken, dels att identifiera övriga funktioner och kommersiellt innehåll som lämpligen kan inrymmas i resecentrum.

DEL 1.

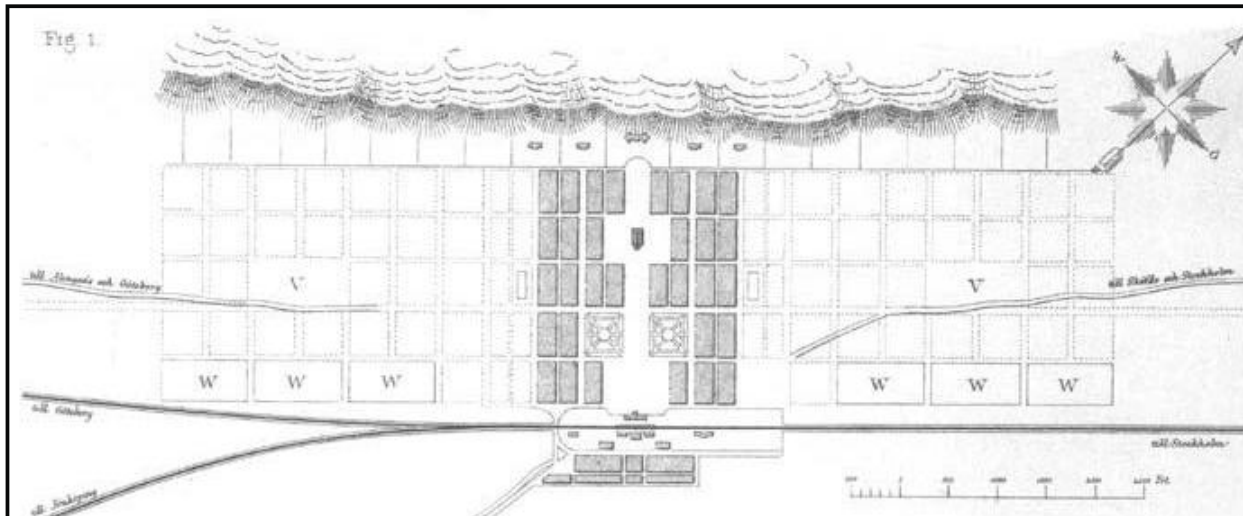
I del 1 redovisas utgångspunkter, underlag och resonemang som är giltiga för flera eller alla tre resecentrumlägen i studien.

Idén att bedriva planeringen gemensamt för Luleå, Piteå och Skellefteå har stora fördelar då det gäller att hitta de gemensamma frågorna och att utveckla vissa generella lösningar som kan fungera väl oavsett plats.

Den gemensamma basen i frågor kring innehåll och funktion kan även innebära att man i den fortsatta processen lättare kan tydliggöra skillnader mellan städernas resecentra som fungerar kompletterande för resenären. Det kan även bidra till att helheten i vad transportsystemet kan erbjuda utöver själva resan är genomtänkt och upplevs av resenären som motiverat i varje läge.

För den framtida norrbotniabaneresenären och pendlaren är sammanhangen ju större en varje enskild stad.

1.1 STAD OCH RESECENTRUM



RESECENTRUMPLANERING SOM DEL I STADSUTVECKLINGEN

Idealstadsplan från 1859 av Adolf Edelsvärd SJs förste chefsarkitekt.

Järnvägen har historiskt sett varit en motor i stadstillväxten och stationerna har blivit viktiga platser i staden. Stationslokaliseringen i äldre städer har ofta lett till en förskjutning av stadens tyngdpunkt mot stationen, ett uttryck för järnvägens betydelse i stadsutvecklingen. De städer som uppstod som en följd av järnvägsutbyggnaden kunde planeras med stationens plats i stadskärnan inordnad med andra officiella märkesbyggnader som kyrkan och rådhuset.

I dagens planering kan inga mönsterplaner upprättas som i det sena 1800-talet. Idag handlar stadsutveckling mer om hur en mängd olika krafter ska kunna samverka för att fungerande och uthålliga

stadsstrukturer ska kunna utvecklas. Stadens attraktivitet avgörs av hur boende, arbete, verksamheter, rekreation och kommunikation tillsammans kan bilda en balanserad helhet.

Resecentrum som samlande bytespunkt för trafikflöden blir också en mötesplats i staden med betydelse för stadens invånare oavsett om man reser.

Dagens trend med den täta stadens ökande attraktivitet för boende och upplevelser är en viktig utgångspunkt för hur ett nytt resecentrum ska infogas i den existerande staden och för vilken karaktär och atmosfär som den nya mötesplatsen ska präglas av.

AKTÖRER I SAMVERKAN

Planeringsuppgiften blir därmed inte bara att utveckla fysisk form och innehåll utan också att ha den ledande rollen i en bred aktörssamverkan.

Trafikverket har en central roll med ansvar för byggande, drift och underhåll av järnvägen. Men i stationsläget äger Trafikverket och har ett direkt ansvar bara för spår, plattformar, plattformsförbindelser och ett basutbud av informationsutrustning.

För stationslägets övriga delar med angöringar, stationsbyggnader, all service och övrigt innehåll som kan planeras in ansvarar andra aktörer! Att utveckla ett välfungerande resecentrum kräver därför samverkan mellan många intressenter och att samverkansformer utvecklas tidigt där gemensamma mål som är konkreta formuleras och tydliga ansvarsförhållanden avtalas.

STADSSTRUKTUR - RESECENTRUM I BLANDSTAD

I varierande grad finns det för alla tre städernas stationslägen en potential att stärka innerstadens struktur och blandade innehåll. Resecentrum som motor betyder mycket men det krävs en övergripande planeringsstrategi som omfattar större område än just resecentrumanläggningen för att utvecklingspotentialen ska tas tillvara fullt ut.

Lokalisering av andra nyetableringar än de som direkt kan generas av och integreras med resecentrum, tex nya bostäder och kontor, kan styras till lägen som stärker sambanden stad-resecentrum.

I alla tre städerna finns viktiga stråk/platser i staden som på ett naturligt sätt ska fås att samverka med en resecentrumetablering. Det innebär både att den rent fysiska stadsstrukturen förstärks och att redan existerande lägen för t.ex. handel och bostäder får en ökad potential att utvecklas och förnyas.

Bangårdsområden och anslutande ytor som järnvägsverksamheten tidigare krävde kan idag utvecklas för andra funktioner. Det innebär möjligheter till en mer effektiv markanvändning i det stationsnära läget. Ny bebyggelse, men även park gör att stationen och omgivningen upplevs mer integrerade i staden och därmed tryggare och närmare.

En lyckad integration i stadsstrukturen medför dock samtidigt ett hot i att tyngdpunktförskjutning i staden gör att andra lägen kan försvagas, om staden som helhet inte växer.



Stråk till stationen, Norrköping.

LÄNK I STADEN

En järnväg i staden innebär ofta en fysisk barriär, om den inte i sin helhet går i tunnel. Effekten är beroende av den så kallade passerbarheten. Det måste hanteras med planskilda korsningar i rätt läge, antal och med en attraktiv utformning.



Länk i staden, Uppsala.

Stationen däremot har möjligheten att vara en länk i staden, en kopplingspunkt inte bara till tåget utan även mellan bebyggelsen på respektive sida av järnvägen. En välorganiserad station, med planskilda förbindelser som är inbjudande och lättillgängliga medför en ökad rörelsefrihet, större trygghet och effektivare samband för alla som rör sig i en stations- och trafikmiljö.

Plattformarnas längd kan här utnyttjas med kopplingar i både ändarna och på mitten. Förutom god tillgänglighet till tågen ger det fler lägen där järnvägsbarriären kan brytas.

Det är främst i Skellefteå denna möjlighet kan tas tillvara att förena stadsdelar men i både Luleå och Piteå kan stationslägena, trots ökande barriäreffekt mot vattennära lägen, också länka och minska det upplevda avståndet.

1.2 UTGÅNGSPUNKTER FÖR VERKSAMHETER

En levande resecentrummiljö i ett centralt läge i staden måste finna sitt innehåll utifrån ortens förutsättningar och vila på solid och långsiktigt bärkraftig grund.

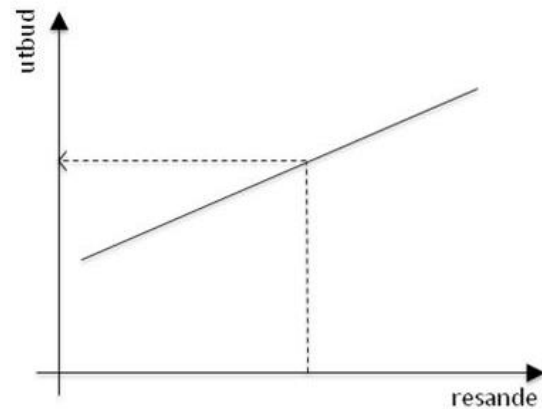
Det innebär att inte bara resenärsflödena kan tas till utgångspunkt för etableringarna då det skulle kräva mycket stora mängder och att de skulle vara relativt jämt fördelade över dagen.

Utgångspunkten måste istället bli att bygga vidare på verksamheter som redan är kommersiellt starka på platsen, eller i närområdet, och som inte kräver orimligt stor tillväxt i kundunderlaget. Det ger en ekonomisk långsiktig bas i resecentrumanläggningen med en målpunkt utöver resandet. Målpunkten kan sedan berikas med någon eller några mindre men identitetsstarka verksamheter som ger resecentrat platsspecifik karaktär.



Centralstationen , Leipzig.

1.3 KOMMERSIELLA FÖRUTSÄTTNINGAR



Principgraf, resenärslöde som underlag
för kommersiellt utbud.

RESANDEUNDERLAG OCH SERVICEHANDEL

Vid resecentrum, stationer och knutpunkter finns i huvudsak tre faktorer som påverkar det kommersiella utbudets möjliga utformning och omfattning. När den aktuella anläggningen definierats utifrån dessa faktorer kan utbudet formas till innehåll och storlek.

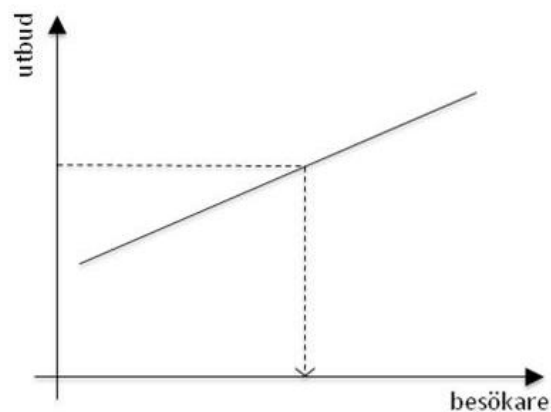
- Antalet resenärer/besökare (potentiella kunder)
- Resenärsfördelning över dygnet
- Resenärsslag (fjärrtågsresenärer / pendelresenärer)

Det är också av stor vikt att resenärsfördelningen över dygnet inte är för ojämn. Det finns exempel på bytespunkter där antalet resenärer är väldigt stort men där starka butiksaktörer väljer att inte etablera eftersom anläggningen "sover" under större delen av dagen och därav inte kan generera önskad omsättning.

Det är också viktigt att utforma innehållet efter den resenärstyp som ska nyttja anläggningen. Fjärrtågsresenärer har delvis ett annat behov inför sin resa än vad den dagliga pendelresenären har.

Gemensamt för resecentrum med ett tillräckligt flöde är att ett grundutbud formas. Grundutbudet kan därefter utökas och göras unikt utifrån anläggningens specifika förutsättningar. Grundutbudet kan bestå av mindre servicebutiker såsom pressbyråbutiker, pocket/tidningar, kaffebarer, snabbmat, apotek, presenter osv.

Ovan visas en principbild på hur utbudet i resecentrum kan utökas i förhållande till antalet resande.



Principgraf, utbud i genererar besökare.

INTEGRATION MED OMGIVANDE STRUKTURER

Vid större stationer har omgivande strukturer och konkurrerande handel mindre betydelse för servicehandeln i anläggningen. Flödets koncentration i ett stationsutrymme är oavsett sådana faktorer konstant och utgör också en stor konkurrensfördel för serviceaktörerna.

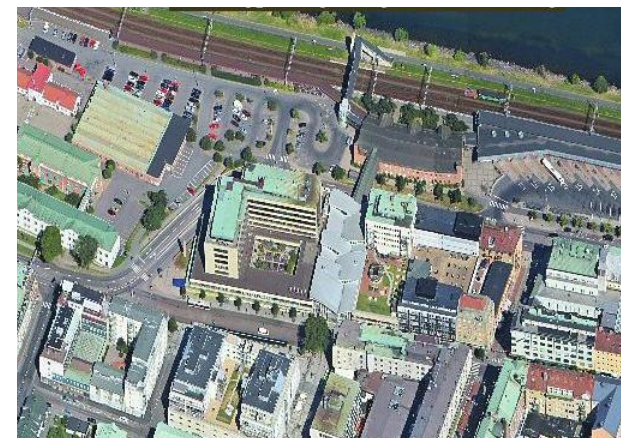
Vid mindre anläggningar har omgivande strukturer och verksamheter en stor betydelse för den servicenivå som ska möta resenären i resecentrum. En station som integreras i sådana strukturer kan skapa förutsättningar för en utökad servicehandel som även resenären kan ta del av.

I det fall stationsläget inte integreras i befintliga strukturer kan det provas huruvida man genom om-

och nyetablering av verksamheter till stationsområdet kan utföras för att nå större kommersiell potential i själva resecentrum. Det kan också provas hur man sammanfogar stationsområdet med befintliga verksamheter genom att förlänga befintliga stråk till stationen.

Sådana analyser innebär att man omvänt det som beskrivs ovan skapar ett flöde till stationen med människor som inte primärt ska resa eller nyttja de servicefunktioner som stationen erbjuder.

Trafikläget i sig innebär inte bara en ökad attraktivitet för handel. Att bo, arbeta, studera osv i centrala lägen med god tillgänglighet till kollektivtrafik är också en konkurrensfördel som bör provas i stationslägen. I



resecentrum integreras och kopplas till stadsstrukturen.

Resecentrum, Jönköping

Stockholm pågår ett antal exploateringsprojekt där trafikläget och den färdiga infrastrukturen värderas mycket högt.

En ambition med resecentrum bör vara att lokalisera olika typer av verksamheter, bostäder, kontor, upplevelser för att på så sätt få resecentrum att leva över dygnets alla timmar. Detta stödjer inte bara den servicehandel som ska vända sig mot resenärerna utan medför också att resecentrum får en mänsklig närvaro som ökar trivsel och trygghet.

1.4 SAMHÄLLSFUNKTIONER



integrationen av samhällsfunktioner i RC kan öka utbudets mångfald samt besöksantalet.



Turistbyrå kan med fördel lokaliseras till RC

Att förlägga samhällsfunktioner i resecentrum kan både vara identitetsbildande och öka mångfalden i resecentrum. Samhällsnyttiga funktioner bidrar dessutom till att stärka det kommersiella underlaget i resecentrum.

I de fall en viktig funktion som inte finns på alla orter allokeras till resecentrum kan det också bidra till ett ökat kollektivt resande.

Det finns många möjligheter att i resecentrum göra samhällsfunktioner mer tillgängliga. Exempelvis kan delar av primärvården göras mer lättillgänglig i punkter där människor ändå passerar i andra ärenden. Bibliotek kan också välja att placera delar av

sitt utbud till en resecentrummiljö där det primära behovet inte är att låna böcker men där tillgängligheten och enkelheten öppnar möjligheten till en högre omsättning.

1.5 RESANDEPROGNOS OCH DIMENSIONERING AV TRAFIKFUNKTIONER

Befolkningsutvecklingen i regionen är blygsam vilket leder till att den förväntade pendlingen mellan orterna i stort sett kommer att baseras på det befolkningsunderlag som finns idag. Öppnandet av Norrbottenabanan kommer att medföra att restiderna mellan orterna minskar kraftigt, mellan 20 – 40 minuter jämfört med bil. Tidigare studier har visat att restider runt 45 minuter enkel väg är ungefär maxgränsen för en pendlingsresa som utförs dagligen. En högre acceptans för längre restider än så kan ses i vissa storstadsområden såsom Stockholm. Studier har även visat att anslutningsresor, t ex med bil till en tågstation, sällan är längre än 15 minuter¹.

Bara för att ett snabbt tåg startar kommer inte resandet automatiskt att öka kraftigt. Idag saknas en tågekultur i regionen samtidigt som det finns en stark bilkultur – för de flesta resrelationer ses bilen idag som det naturliga valet, oavsett om det finns ett alternativt sätt att resa eller ej.

I samband med att ny mer attraktiv kollektivtrafik införs finns en stor potential att påverka människors beteende både avseende arbetspendling och fritidsresor. För att göra detta krävs en kombination av åtgärder som är styrande, lockande och beteendepåverkan. Styrande åtgärder kan t ex vara att påverka tillgång till parkeringsplatser vid arbetsplatser och andra stora målpunkter, att införa en



tidsbegränsning eller höjd avgift på parkering eller avgiftsbelägga en parkering som idag är gratis. Ett flertal studier, t ex en studie av hur pendling sker till och från Malmö, har visat att gratis parkering vid arbetsplatsen leder till att en stor andel väljer bilen medan subventionerade kollektivtrafikkort leder till att en större andel reser med kollektivtrafiken.

Den nya tågtrafiken och möjligheten att snabbare kunna pendla mellan orterna längs kusten är lockande åtgärder i sig. Detta kan kombineras med kompletterande busstrafik som anpassas efter tågets avgångstider för att förenkla resandet.

¹Resvanor Syd



När det gäller beteendepåverkan handlar det om att använda Mobility Management. Mobility Management är ett koncept för beteendepåverkan inom transportområdet och ett komplement till mera traditionell trafikplanering. Det har utvecklats på europeisk nivå, främst i ett antal EU-projekt och inom ramen för samarbetsplattformen EPOMM, European Platform On Mobility Management. Det finns en lång rad studier som visar på att denna typ av åtgärder verkligen ger effekt på val av färdmedel.

Den senaste versionen av definition ² på Mobility Management lyder:

Mobility management (MM) är ett koncept för att främja hållbara transporter och påverka bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden.

Till detta finns också en förklaring:

Grundläggande för mobility management är "mjuka" åtgärder, som information och kommunikation, organisation av tjänster och koordination av olika partners verksamheter. "Mjuka" åtgärder förbättrar ofta effektiviteten hos "hårda" åtgärder inom stadstrafiken (som t ex nya spårvagnslinjer, vägar eller cykelbanor). Mobility management-åtgärder (jämfört med "hårda" åtgärder) kräver inte nödvändigtvis stora finansiella investeringar och de kännetecknas samtidigt av en bra kostnads-/nyttokvot.

I detta fall kan det handla om att gå ut med riktad information om Norrbotniabanan och möjligheten att resa kollektivt till stora arbetsplatser och från olika bostadsområden. Man kan även starta olika typer av

testresenärsprojekt där en utvald grupp erbjuds att resa gratis eller med stor rabatt på tåget under en begränsad tid för att de ska våga prova och upptäcka hur bra det går att pendla med tåg. Resepolicy avseende tjänsteresor inom företag och organisationer kan också ha stor inverkan i kombination med andra åtgärder. Det är också viktigt att inte bara se direkt till de som förväntas kunna resa med tåget. T ex kan kampanjer som syftar till att fler barn ska gå eller cykla till skolan istället för att bli skjutsade av sina föräldrar leda till att föräldrarna känner att de kan resa kollektivt istället för att ta bilen till arbetet. En Mobility Managementplan bör tas fram i god tid innan den nya järnvägstrafiken startar.

²Definitionen av Mobility Management och dess innehåll har successivt utvecklats inom en rad olika EU-projekt, bl a MOMENTUM, MOSAIC och MOST. Den senaste som anges här är framtagen inom projektet MAX (slutredovisades 2009) och även godkänd av EPOMMs styrelse

BEFOLKNINGSUTVECKLING

Befolkningsutvecklingen har prognosticerats av respektive kommun fram till år 2020. Luleå kommun förväntar sig den största förändringen med en ökning av befolkningen från dagens knapp 74 500 invånare till drygt 77 200 boende i kommunen år 2020. Piteå kommun förväntar sig att dagens befolkning om 40 800 personer i stort sett kommer vara oförändrad år 2020.

Skellefteå kommuns befolkningsprognos visar på en liten minskning om cirka 300 personer fram till år 2020. Det innebär att befolkningen år 2020 i kommunen förväntas bli cirka 71 400 personer. Minsknin- gen förväntas främst ske utanför Skellefteå tätort.

PENDLING NULÄGE

Uppgifter om dagens pendling kommer från kommunernas statistik vilka baseras på SCB:s pendlingsstatistik. SCB:s pendlingsstatistik bygger på var personer är folkbokförda och var deras arbetsplats ligger. Tidigare studier har visat att restider runt 45 minuter enkel väg är ungefär maxgränsen för en pendlingsresa som utförs dagligen. En högre acceptans för längre restider än så kan ses i vissa storstadsområden såsom Stockholm. Studier har visat att anslutningsresor, t ex med bil till en tågstation, sällan är längre än 15 minuter ³. Pendlingsstatistiken för den nuvarande pendlingen har rensats något för att inte ta med de relationer som har restider med bil över 1,5 timme enkel väg, det är inte troligt att dessa pendlingsresor görs dagligen.



³Skånerapporten



För att beräkna det framtida resandet från respektive station har utgångspunkten varit den pendlingsstatistik som finns tillgänglig hos kommunerna.



Figur Omland kring Luleå där anslutningsresans längd med bil understiger 20 minuter

LULEÅ KOMMUN

Luleå kommun saknar detaljerad statistik för dagens arbetspendling som Skellefteå. Statistik finns endast på kommunnivå. Den största pendlingen sker mellan Luleå och Boden. Se tabell 0-3 i bilaga 1.

Luleå centrum är det största arbetsplatsområdet, men även Porsön och Södra Sunderbyn har många arbetsplatser.



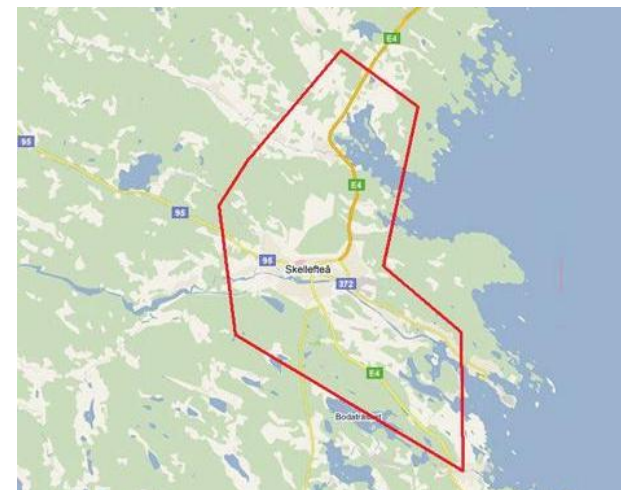
Figur Omland kring Piteå där anslutningsresans längd med bil understiger 20 minuter

RITEÅ KOMMUN

Piteå kommun saknar precis som Luleå detaljerad pendlingsstatistik. Statistik finns endast på kommun-nivå. Då statistiken är mycket grov går det inte att avgöra vart i kommunen resorna startar och slutar. Korta pendlingsresor redovisas därför på samma sätt som långa pendlingsresor. Största delen av pendlingen från Piteå kommun går till Luleå kommun, se Tabell 0-2 i bilaga 1.

SKELLEFTEÅ

Skellefteå kommun har omfattande underlag rörande dagens pendling inom, till och från kommunen. I Tabell 0-1 i bilaga 1 redovisas endast pendling till och från Skellefteå tätort. De orter som har en restid till Skellefteå centrum med bil som är så pass låg att boende i dessa orter kan vara potentiella pendlare med Norrbottenabanan är Boliden, Burträsk, Byggsiljum, Byske, Drängsmark, Fällfors, Jörn, Klutmark, Kusmark, Landsbygden, Luleå, Lövsånger, Norsjö, Piteå, Robertsfors, Skelleftehamn, Skellefteå tätort, Umeå och Ursviken.



Figur Omland kring Skellefteå där anslutningsresans längd med bil understiger 20 minuter

Statistiken visar inte på vilket färdmedel som används vid pendlingsresan. Förutom arbetspendling förekommer även en viss pendling av studenter. För studenternas pendlingsresor saknas statistik. Antalet studenter som får bidrag från kommunen för studier på annan ort har de senaste terminerna varit cirka 180 stycken. Luleå är största studieorten i närområdet. Även Umeå och Piteå har högskolor med studerande boende i Skellefteå.

$$\text{Framtida pendlingsresor} = \text{Nuvarande pendlingsresor} \times \left(\frac{\text{restid}_{\text{ny}}}{\text{restid}_{\text{gammal}}} \right)^{\text{elasticiteten}}$$

Figur .

FRAMTIDA RESOR - METOD

För att grovt uppskatta det framtida resandet från respektive resecentrum har utgångspunkten varit dagens pendlingsströmmar uppräknade till den framtida befolkningsstorleken. Med hjälp av en elasticitetsberäkning har effekten av den förbättrade restiden givits för pendlingen. Då pendlingsresor normalt utgör cirka hälften av alla resor från stationer av denna storlek kan dess storlek säga något om det totala resandet. Resandet mellan två orter påverkas av en rad olika faktorer såsom förändrad åktid, förändrad gångtid, förändrad väntetid och det faktum att trafiken till sin huvuddel övergår till järnväg. Elasticiteten har i detta fall endast beräknats för förändrad restid, med elasticitetstalet -0,6.

För att ta fram det potentiella pendlandet utifrån dagens pendlingsmönster måste vissa antaganden göras kring hur många av dagens pendlare som bor och arbetar så till att tåg kan bli ett alternativt färdmedel.

Ett enkelt antagande är att andelen potentiella tågpendlare är lika stort som andelen av den totala befolkningen i kommunen som bor i tätorten. Till exempel så är andelen som bor i Bodens tätort 66 procent av den totala befolkningen i kommunen. Av de 3069 personer som pendlar mellan Boden och Luleå kan således 66 procent antas bo så till i Bodens kommun att tågstationen är tillgänglig. Men även om tåg-

stationen är tillgänglig behöver det inte betyda att tåg är ett möjligt färdssätt till Luleå. Om tåg är ett möjligt färdssätt beror av hur arbetsplatsen i Luleå ligger i förhållande till tågstationen i Luleå. Traditionellt sett så är arbetsplatser i högre utsträckning lokaliserade i tätorter än vad boende är. Om antagandet görs att 80 procent av arbetsplatserna i Luleå är tillgängliga från tåget kan 1620 av totalt 3069 personer som pendlar från Boden till Luleå nyttja möjligheten att resa med tåg istället för med bil eller buss. Andelen som faktiskt väljer att börja pendla med tåg kommer till mycket stor del att bero av vilket pris som kommer att sättas på pendlingskortet. Av den anledningen är det mycket svårt att avgöra hur stor andel av de "möjliga" pendlarna som faktiskt kommer att börja pendla. Tidigare studier i bl a Skåne län visar att kollektivtrafikandelen i en pendlingsrelation sällan överstiger 40 procent. Normalt i Sverige brukar andelen ligga mellan 10 och 20 procent. Av de som pendlar med tåg brukar man räkna med att endast cirka 80 % av alla pendlare faktiskt finns på tåget en vanlig vardag. Bortfallen om 20 procent beror på sjukskrivningar, vård av sjukt barn, arbetstidens start eller slut är ändrad, resor i tjänsten till annan ort etc. I Norrland finns idag ingen tradition att pendla med tåg vilket gör att det är svårt att bedöma hur pass populärt ett snabbtåg kan bli.

Tabell 1-1 Antal resor per dag med Norrbottenbanan till och från RC i städerna med 15 - 100 % kollektivtrafikandel

	FRÅN	TILL	SUMMA	ANTAGET RESANDE 40 % KOLLEKTIVTRAFIKANDEL
Skellefteå	500 - 3000	500 - 3600	1000 - 6500	2800
Piteå	500 - 3000	500 - 3000	1000 - 6100	2700
Luleå	1400 - 9300	1300 - 8800	2700 - 18000	7500

FÖRÄNDRING I BEFINTLIGA PENDLINGSRELATIONER

Skellefteå kommun har underlag där storleken på enbart pendling till och från Skellefteå tätort kan särredovisas. Piteå och Luleå kommun har endast underlag om pendlingen till och från kommunen som helhet, se Tabell 0-4. Underlaget om dagens pendling från kommunerna visar således inte om de som pendlar från t ex Luleå kommun till Bodens kommun bor och arbetar så till att tåg skulle kunna vara ett alternativt färdmedel.

Andelen som faktiskt väljer att börja pendla med tåg kommer till mycket stor del att bero av vilket pris som kommer sättas på pendlingskortet. Av den anledningen är det mycket svårt att avgöra hur stor andel av de "möjliga" pendlarna som faktiskt kommer börja pendla.

Om alla som har möjlighet att pendla med tåg börjar pendla med tåg så kommer resandet öka kraftigt. Då pendlingsresandet idag är på blygsamma nivåer blir ökningen i absoluta tal inte särskilt stor.

Mer troligt är att mellan 15 - 40 % kan tänka sig att börja tågpendla. Men andelen är som sagt starkt beroende av vilket pris månadskort, etc. får.

TOTALT ANTAL RESOR

Tidigare resvaneundersökningar har visat att arbetspendlingsresor står för ungefär hälften av totalt antal resor som görs. Baserat på ovanstående beräkning av framtida pendlingsresor kan därför totalt antal framtida resor från och till de olika resecentrumen beräknas, se Tabell 1-1.



Resandeprognoser bemöts ofta med kritik för att de inte fångar upp det extra resande som spårtrafiken ger upphov till, vilket brukar benämnas "spårfaktorn". Att räkna med en spårfaktor är tveksamt då resultatet oftast kan tillskrivas någon annan positiv effekt som spårtrafiken inneburit. I dessa prognoser har enbart den förbättrade restiden samt dagens pendling varit utgångspunkten vilket gör att många effekter som kan leda till ökat resande har förbisetts. För att försöka fånga andra positiva effekter som tågtrafiken kan ge upphov till vilket kan ge en resandeökning har en spårfaktor om 20 % beräknats. se Tabell 1-2.

Då spårfaktorn ändå får ses som väldigt osäker parameter har utgångspunkten varit att inte ta med den i

Tabell 1-2 Antal resor per dag med Norrbotniabanan till och från RC i städerna med 20 % spårfaktor, kollektivtrafikandelen mellan 15 - 40 %

	RESANDE MED 20 % SPÅRFAKTOR
Skellefteå	1200 – 3200
Piteå	1100 – 3600
Luleå	3300 – 8700

de fortsatta beräkningarna av framtidens resande. se Tabell 1-3

Spannet över totalt antal resor till och från de olika resecentrumen med tåg är mycket stort. Det beror på att det omfattar både ett max- och ett minimivärde. Maxvärdet baseras på att alla som har möjlighet att börja tågpendla faktiskt gör det, totalt resande är sedan en dubblering av det värdet. Minimivärdet baseras på att endast 15% av de som har möjlighet att börja tågpendla gör det och totalt resande är en dubblering av detta. Ett rimligt antagande är att maximalt 40 procent pendlar med tåg, dessa siffror har dock justerats upp något eftersom endast studenternas resor från Skellefteå ingår i underlaget.

Resandet från Luleå RC är svårast att prognosticera av de tre städerna vilket beror på att det i Luleå planeras för mer än en station. Det som påverkar resandet från de olika stationerna i Luleå är framförallt hur kollektivtrafikförbindelser ser ut, vilka parkeringsmöjligheter som finns, hur bostäder och arbetsplatser ligger i förhållande till stationerna etc. En osäkerhetsfaktor i resandeprognoserna för Luleå är påverkan av det stora antalet personer som pendlar till och från Boden. Hur många av dessa som framöver kommer att välja tåg för sin resa kommer vara avgörande för det totala resandet till och från Luleå. Med antagandet om att resandet till och från de andra stationerna blir lägre än för Luleå RC förväntas resandet bli sammanlagt cirka 7 500 personer och dag.

Tabell 1-3 Resande med regionbusstrafiken från dagens resecentrum

	PÅSTIGANDE PER DAG (DEN MEST BELASTADE DAGEN)
Skellefteå	3409-3514 ⁽⁴⁾
Piteå	350
Luleå	1600

⁽⁴⁾Siffror från länstrafiken ej verifierade.

1.6 YTOR FÖR BUSS OCH PARKERING

Tabell 1-4 Befintliga bussterminaler i de tre städerna

	YTA	UTFORMNING	ANTAL AVGÅNGAR UNDER DEN MEST BELASTADE 10-MI- NUTERSPERIODEN	GENOMSnittlig YTA PER HållPLATSLÄGE
Skellefteå	5000 m ²	2 lameller med 6 hållplatslägen totalt	9	830 m ²
Piteå	4700 m ²	3 lameller med 6 hållplatslägen totalt	3	780 m ²
Luleå	7600 m ²	2 lameller med totalt 12 hållplat- slägen	8	633 m ²

BUSSTRAFIK

Norrbotniabanan förväntas inte leda till att antalet regionbusslinjer minskar i någon större utsträckning. Trots snabb tågtrafik brukar parallell busstrafik alltid förekomma. Regionbusslinjerna fyller en viktig funktion då dessa stannar i mindre orter. Parallell busstrafik brukar även förekomma som en pris-konkurrent till tågtrafiken.

Ytbehovet för bussterminalen baseras på det största antal bussar som samtidigt kommer avgå från terminalen. Två linjer brukar kunna dela hållplats om deras avgångstid är över 10 minuter ifrån varandra. Trots gles trafik på flertalet regionbusslinjer i området har dessa samma avgångstid, vilket gör att graden av samutnyttjande av hållplatslägena i terminalen är lägre än på många andra håll i Sverige.

Om man bara ser till den yta som behövs för att bussen ska kunna stanna vid kantstenen plus den bredd som krävs vid sidan om uppgår ytbehovet till cirka 260 m²/hållplats. För att även ta hänsyn till den yta som krävs för bussgoods, väntsal, angöring, reglering etc. har tidigare studier har visat att man som en tumregel kan anta ett ytbehov om cirka 700 m²/påstigningshållplats⁵. Den siffran stämmer relativt väl med den genomsnittliga ytan som busstationerna idag har (745 m²/hållplatsläge). Utgångspunkten vid dimensionering av framtida bussterminaler har varit att samma antal påstigningshållplatser kommer behövas och att ytbehovet per hållplatsläge antas till 700 m².

Detta medför ett ytbehov som i stort motsvarar de befintliga terminalerna, med en liten minskning i Piteå och en ökning i Luleå, se Tabell 1-4 ovan samt tabell 1-5 på i sida 21.



⁵ Riterm 09 – Riktlinjer för utformning av bussterminaler. PLAN-rapport 2009:2

Tabell 1-5 Ytbehov för bussterminal vid resecentrum

	Antal hållplatslägen	Ytbehov (m ²)	Yta som bör reserveras för busstrafiken inkl. bussgodshantering
Skellefteå	9	6300 m ²	6000 m ² (motsvarande dagens)
Piteå	3	2100 m ²	3000 m ² (en minskning jämfört med dagens terminal)
Luleå	8	5600 m ²	7500 m ² (en ökning jämfört med dagens terminal)

CYKELPARKERING

Behovet av cykelparkering beror till stor del på hur pass bra cykelvägarna blir mellan resecentret och omgivande bostadsområden. Cykelparkeringarna kommer även att kunna nyttjas av besökarna till de verksamheter som planeras i resecentrumet samt andra närliggande verksamheter. Det blir också allt vanligare att de som pendlar med tåg har en cykel stående vid den station de ankommer till att kunna cykla till den slutliga målpunkten.

Antal cykelparkeringsplatser vid större resecentrum varierar stort i Sverige. Som exempel på den variationen kan Flemingsbergs station i södra Stockholm och Lunds station i Skåne som båda har ca 10 000 påstigande per dag jämföras. Antalet cykelparker-

ingsplatser i Flemingsberg är 140 och i Lund 3500 stycken.

I Stockholm har man en cykelparkeringsnorm som säger 5-10 cykelparkeringsplatser/100 resenärer vid kollektivtrafikknutenpunkter och hållplatser (påstigande under morgonrusningen)²⁰.

Ytbehovet per cykelparkeringsplats är mellan 1,5 - 2,7 m². Storleken varierar med standarden; en enkel cykelparkering med endast hjulhållande ställ kräver mindre yta än en cykelparkeringsplats där ramen går att låsa fast och väderskydd finns monterat.

I Skellefteå och Piteå är behovet av cykelparkering ungefär lika stort, mellan 75 & 130 platser medan det i Luleå är högre, mellan 200 och 400 platser.

Tabell 1-6 Behov av cykelparkering vid respektive resecentrum

	Antal platser	Ytbehov
Skellefteå	75-130	100-400 m ²
Piteå	75-125	100-350 m ²
Luleå	200-400	300-1000 m ²

För att främja cykeltrafik bör vid respektive resecentrum yta reserveras för att täcka behovet av den högre nivå i det spann som beskrivs, men initialt kan man välja att bygga en mindre parkering. En tumregel är att man bör bygga något större än vad efterfrågan är för att stimulera till ökad cykeltrafik. Vi rekommenderar att det när respektive resecentrum öppnar finns cirka 100 cykelparkeringsplatser i Skellefteå respektive Piteå och cirka 300 platser i Luleå. Cykelparkering är förhållandevis billigt att bygga och därför bör man inte vara för försiktig vid dimensionering. En generös och bra utrustad cykelparkering uppmuntrar till cykling. Rekommendationen är att alla platser bör ha möjlighet att låsa fast cykeln i ramen. Minst hälften av platserna bör ha väderskydd. Om det planeras för fler entréer än en måste cykelparkering planeras vid vardera entré. Storleken per cykelparkering bör avspeglas i hur stort flöde som kan tänkas nyttja respektive entré.

PARKERING FÖR RESANDET

Vid resecentrumen måste resenärers och besökares parkeringsbehov tillgodoses. Tidigare resvaneundersökningar har visat att bil står för cirka 30 % av resenärernas anslutningsresor till och från resecentrum. Utav de som reser med bil blir majoriteten skjutsade, men ungefär 15 % av resenärerna har behov av att parkera vid resecentrumet ⁶. Alla tre kommunerna Skellefteå, Piteå och Luleå ligger över riksgenomsnittet för bilinnehav per 1000 invånare ⁷. Det gör det troligt att andelen som väljer att parkera vid resecentrumet kan bli högre än 15 %.

En viss samåkning förekommer även vilket gör att det i genomsnitt antas resa 1,2 personer per bil. Den totala ytan (inklusive in- och utfart, mellanrum mellan rader etc) en parkeringsplats i marknivå upptar är cirka 20 kvm. Med parkering i garage är ytbehovet cirka 25 kvm per plats. Det större ytbehovet per plats beror på ramperna mellan våningsplanen.

Pendlarparkeringen behöver även kompletteras med en avlämningsyta direkt utanför resecentrumet samt en närliggande korttidsparkering för avlämning/upphämtning som tar upp emot 15 minuter. En avlämningsyta i direkt anslutning till resecentrumet bör tillåta 2-3 bilar att stanna till och lasta av. Om avlämningsytan ska kombineras med avlämningsyta för taxi bör antalet platser uppgå till 5. Det finns idag få riktlinjer om antal platser för korttidsparkering vid resecentrum. Då omsättningen normalt är mycket hög på dessa parkeringsplatser brukar behovet vid resecentrum av denna storlek sällan överstiga mer



än 10 – 15 parkeringsplatser. Tidigare studier har visat att respekten för den tillåtna parkeringstiden på korttidsparkeringar är låg ⁸. För att motverka att folk parkerar för länge på dessa anläggningar måste en viss övervakning ske.

Behovet av pendlingsparkering i Luleå bedöms till 140 platser eller 2800 kvm markparkering. Det förutsätter att andelen resenärer i bil som behöver parkera inte överstiger 15 %.

Piteå har en lägre kollektivtrafikandel än Luleå och andelen resenärer som anländer med bil kan därför antas bli högre än 30 %. Även andelen som har behov av att parkera vid resecentrumet kan därför vara större. Om ambitionen är att öka antalet anslutningsresor med gång, cykel- och kollektivtrafik bör inte parkeringstillgången vara för generös då det kan

Tabell 1-7 Behov av pendlingsparkering vid respektive resecentrum

	Antal platser	yta
Skellefteå	120	2400 m ²
Piteå	110	2200 m ²
Luleå	140	2800 m ²

uppmuntra till att välja bilen för anslutningsresan. Men med ett antagande om att 40 % av anslutningsresorna görs med bil och att cirka 25 % har behov av att parkera blir parkeringsbehovet cirka 110 platser vilket motsvarar 2200 kvm i markparkering.

Skellefteå har liksom Piteå en något lägre kollektivtrafikandel än Luleå. . Med 40 % bilandel i anslutningsresorna och parkeringsbehov hos en fjärdedel av bilresenärerna bedöms behovet av pendlarparkering till cirka 120 platser vilket motsvarar 2400 kvm.

⁶ Resvaneundersökning Norrtåg 2005

⁷ Riksgenomsnittet är 461 personbilar/1000 invånare år 2010. Piteå 553 personbilar /1000 invånare. Luleå 487 personbilar / 1000 invånare och Skellefteå 496 personbilar/ 1000 invånare.

⁸ Donald Shoup, Cruising for parking, 2006



PARKERING FÖR TILLKOMMANDE VERKSAMHETER

Besökare till handel och övriga verksamheter i resecentrumet ställer andra krav på parkeringsmöjligheterna än vad tågresenärer gör. För handel så påverkas parkeringsbehovet av vilken typ av handel som bedrivs (dagligvaru-, sällanvaru-, externhandel) vilket till viss del hänger samman med vilket läge handeln är lokaliserad i. I centrala stadskärnor kan ett schablonvärde om 22 parkeringsplatser/1000 kvm handelsyta vara en riktlinje att planera efter⁹. Restauranger och caféer behöver normalt något fler parkeringsplatser per 1000 kvm än handel då deras kunder är mer koncentrerade till vissa tider på dygnet. Ett schablonvärde om 24 parkeringsplatser/1000 kvm restaurang/caféverksamhet har använts här.

För kulturverksamhet kan man sällan använda sig av ett schablonvärde för parkeringsbehovet då verksamheternas innehåll kan variera stort. Istället får man utgå från antalet besökare som verksamheten kan tänkas locka till sig varje dag och färdmedelsfördel-

ningen hos dessa. Ett exempel på kulturverksamhet i bra kollektivtrafikläge är Tom Tits experimentverkstad i Södertälje. Tom Tits består utav totalt 18 500 kvm yta inne och utomhus och har cirka 200 000 besökare årligen. I anslutning till Tom Tits finns 275 parkeringsplatser vilket motsvarar i genomsnitt 0,5 parkeringsplatser per besökare och dag eller cirka 15 parkeringsplatser/1000 kvm. Detta tal kan fungera som riktvärde för verksamheter med kulturinriktning.

SAMUTNYTTJADE AV PARKERING

Samnyttjande innebär att bilplatserna är tillgängliga för fler och används för flera olika ändamål under olika tider på dygnet. Den grad till vilken samnyttjande kan tillämpas bygger på kunskap om beläggningen för olika kategorier under olika tider på dygnet. När parkeringsplatser ska samnyttjas mellan olika verksamheter är det viktigt att känna till beläggningsgraden för respektive verksamhet vid olika tidpunkter.



Cykelparkeringsramp, Amsterdam, Holland.

Följande antagande har gjorts för parkeringsbehovet vid resecentrumet

- Pendlarparkering utnyttjas klocka 6-18 på vardagar
- Handel och kulturverksamheter har sin högsta beläggning på tidiga kvällar och helger

Det borde därför finnas möjlighet att samutnyttja en del av parkeringsplatserna vid resecentrumet för de olika verksamheterna.

TAXI

Taxiresor sker i något högre utsträckning från än till stationer. Utrymme för taxistolpe måste finnas vid respektive resecentrum. Antalet platser för taxi uppgår normalt till mellan 2-5 stycken, vilket borde täcka behovet. Om det tillfälligt skulle behövas fler taxiplatser så kan även korttidsparkeringen fungera som tillfällig parkering för taxi.

⁹Parkeringsstrategi Umeå 2010

1.7 SERVICE OCH FUNKTIONER FÖR RESAN



Ett sätt att bestämma vilka funktioner och vilken service som krävs för resan är att använda sig av Trafikverkets system för gruppering av stationer och för bas- och tilläggsfunktioner.

STATIONSGRUPPERING

En metod för indelning av stationer efter storlek i fem grupper introducerades 2005 i Banverkets handbok, BVH 726. Indelningen har sedan utvecklats och förfinats i ett aktörsgemensamt arbete inom Statens stationsråd.

Grupptillhörighet utgår från antal påstigande resenärer, antal invånare i tätorten samt antal regionalbussturer, enligt Tabell 1-8.

Tabell 1-8. Grupptillhörighet av stationer.

Parametrar för grupptillhörighet				Grupp		Beskrivning	
Antal påstigande		Invånare i tätort		Huvudgrupp	Pendlarstation		
> 30 000				1		Största stationerna på mycket starkt trafikerade stråk i centrala lägen. För alla typer av resenärer, hög resenärsservice, stor kommersiell verksamhet. (Stockholm, Göteborg och Malmö)	
> 9 000	eller	> 50 000		2A	2P	Stor station på mycket trafikerade stråk i centrala lägen. Alla typer av resenärer, 2P främst pendlare. Utvecklad resenärsservice, blandad kommersiell verksamhet. Mer än 200 bussturer per vardagsmedeldygn.	
> 3 000	eller	> 20 000		2B	2P		
> 1000	och	> 5 000		3A	3P	Mellanstor station på starkt trafikerade stråk i mellanstora orter. Alla typer av resenärer, 3P främst pendlare. Begränsad resenärsservice, mindre/ingen kommersiell verksamhet. 100- 200 bussturer per vardagsmedeldygn.	
> 1000	eller	> 5 000		3B	3P		
> 200	eller	> 1 000		4		Mindre bytestation på mindre trafikerade stråk på mindre orter. Resenärer mest pendlare. Begränsad resenärsservice, ev. regional kommersiell verksamhet. 10-99 bussturer per vardagsmedeldygn.	
< 200			< 1 000	5		Liten bytestation på lågt trafikerade stråk på små orter. Låg resenärsservice och ingen kommersiell verksamhet. Mindre än 10 bussturer per vardagsmedeldygn.	

Tabell 1-9. Gruppering av stationer.

	ANTAL PÅSTIGANDE (PROGNOS)	INV I TÄTORT	ANTAL AVGÅENDE REGIONALBUSSTURER	GRUPPERINGS UTFALL
Luleå:	3600 – 4320	45 467	Ej utslagsgivand	2B
Piteå:	1200-1440	22 650	Ej utslagsgivand	2B
Skellefteå:	1300-1560	32 425	Ej utslagsgivand	2B

Enligt BVH 726 Arbetsmetod för gruppering av stationer, bör det vid resecentrumprojekt vara ortens storlek som värderas som tyngsta kriteriet och för resenärantalet bör framtida resenärsantal utgöra grupperingsparameter.

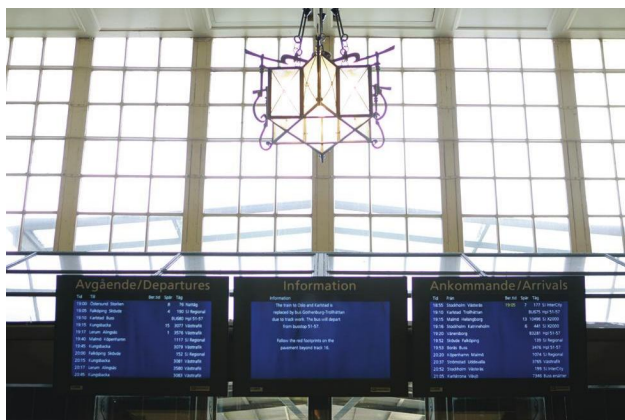
Vi har använt de prognosticerade resandemängder med ny Norrbotniabana som denna studie tagit fram och använt tätorternas befolkning 2010, eftersom förändringarna till 2020 inte bedöms påverka gruppindelningen. Det är för samtliga resecentra tätortens befolkning som avgjort grupptillhörigheten (högsta parametern). Respektive resecentra tillhör då följande stationsgrupp: se Tabell 1-9.

För att ge en bild av vad denna gruppering kan motsvara för typ av station i det redan befintliga järnvägsnätet har vi jämfört med ett antal andra stationer, i samma gruppering och med närliggande värden för resenärsmängd och invånare i tätorten. se Tabell 1-10.



Tabell 1-10. Stationer i grupp 2B med liknande grupperings intervall .

	ANTAL PÅSTIGANDE (PROGN)	INV I TÄTORT
Luleå:		
Örebro södra	3910	44 417
Sundsvall C	2201	48 695
Piteå:		
Vänersborg C	2175	21 383
Västervik C	1738	20 898
Skellefteå:		
Motala station	1618	30 136
Falun C	1245	35 315



Tydlig och överblickbar resande information.

BAS- OCH TILLÄGGSFUNKTIONER

För att garantera en motiverad nivå på funktioner för alla stationer har Trafikverket utvecklat ett system för bas- och tilläggssfunktioner som är kopplat till de fem stationsgrupperna. Basfunktionerna är uppbyggda efter ett tydligt grundutbud och till den nivån har ytterligare tilläggssfunktioner lagts.

En fullständig beskrivning finns i Stationens basfunktioner – grundläggande uppbyggnad, funktioner och tjänster (Banverkets rapport 2010-03-08).

Funktionerna redovisas i åtta olika tabeller efter typ av funktion eller läge i resecentrumanläggningen.

- Tabell 1. Funktioner för plattformar
- Tabell 2. Funktioner för planskilda förbindelser
- Tabell 3. Funktioner för mötesplats för ledsagning och informationsknutpunkt
- Tabell 4. Funktioner för säkerhet och trygghet
- Tabell 5. Funktioner för ankomst
- Tabell 6. Väntfunktioner i stationshus
- Tabell 7. Funktioner för resenärsservice
- Tabell 8. Kommersiellt utbud



Mötesplats med sittplatser knutpunkten, Mölndal.

Samtliga tabeller finns i bilaga 2 och anger varje funktion för stationer i grupp 2B rödmarkerat. Med olika färgkodning framgår ansvarsfördelning för olika typer av funktioner.

Om man översiktligt ser på de funktioner som är viktiga att planera in tidigt då de kräver utrymme och/eller påverkar hur de ska placeras och ingå i resecentrumanläggningen kan tabellerna sammanfattas enligt nedan.



Manuell biljettförsäljning resecentrum, Uppsala.

- Funktioner för plattformar - Väderskydd och sittplatser ska finnas på alla typer av stationer, Varuautomater kan finnas om behov finns.
- Funktioner för planskilda förbindelser – Ljusinsläpp ska finnas i vertikalkommunikationer och de ska vara inbyggda, dvs väderskyddade. Trappa och hiss ska finnas, rulltrappa efter behov men bör rimligen finnas där personflödena är stora eller lyfthöjden över 5 meter. Även sittplatser ska finnas i de planskilda förbindelserna.
- Funktioner för mötesplats för ledsagning och informationsknutpunkt – en mötesplats med sittplatser ska finnas.
- Funktioner för ankomst – Ankomstområdet har många betydelsefulla funktioner som avgör hur väl en resenär kan komma till kollektivtrafiken. En angöring, "kiss n ride", ska finnas. Pendlerparkering efter behov och långtidsparkering är önskvärt. Cykelparkering med väderskydd ska finnas. Bänkar ska finnas vid angöringstorna och busshållplatser ska ha väderskydd. Taxihållplats ska även finnas.
- Väntfunktioner i stationshus – En uppvärmd väntsal ska finnas.
- Funktioner för resenärsservice – Biljettautomater och manuell biljettförsäljning ska finnas. Bagageboxar och bagagevagnar efter behov.

- Kommersiellt utbud – Ett kommersiellt utbud är önskvärt men inget krav. Exempel på kommersiella funktioner är varuautomater, snabbmat, restaurang, kiosk, bankomat.

Man kan säga att kraven sett från Trafikverkets perspektiv inte medför behov av en särskilt stor anläggning under förutsättning att den anslutande trafiken med eventuella parkeringar ges tillräcklig plats och funktionalitet.

DEL 2.

I del 2 redovisas för varje stad förslag till innehåll och en schematisk organisation för resecentrumanläggningen.

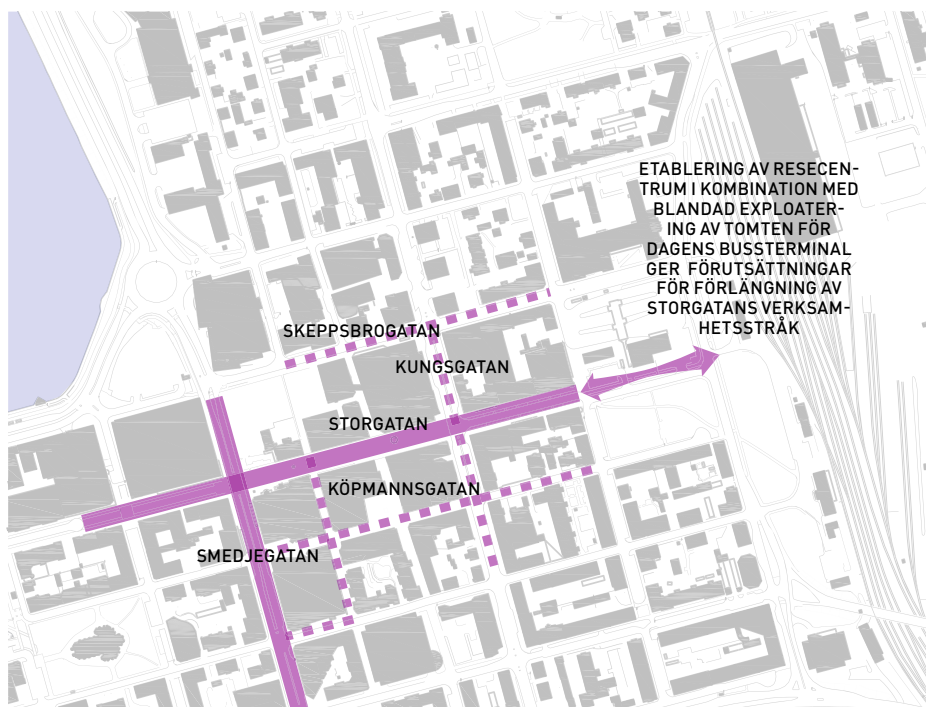
Förslagen baseras på den undersökning av resande och formulering av generella förutsättningar för kompletterande innehåll som presenterats i del 1. Tillämpningarna skiljer sig dock.

Det finns tydliga skillnader mellan städerna och hur de aktuella resecentrumlägena kan utvecklas utifrån läget i stadsstrukturen.

Det finns även olika förutsättningar för etablering av verksamheter beroende på befintligt utbud och efterfrågan.

I samtliga förslag har största möjliga integration med stadens liv och verksamheter sökts. Starka och fungerande stråk i staden har tagit som utgångspunkt för att koppla ihop med resecentrum funktionellt, orienteringsmässigt och upplevelsemässigt. För omgivande gatunät har förändringar föreslagits som ändrar både karaktärer och trafikflöden.

2.1 LULEÅ

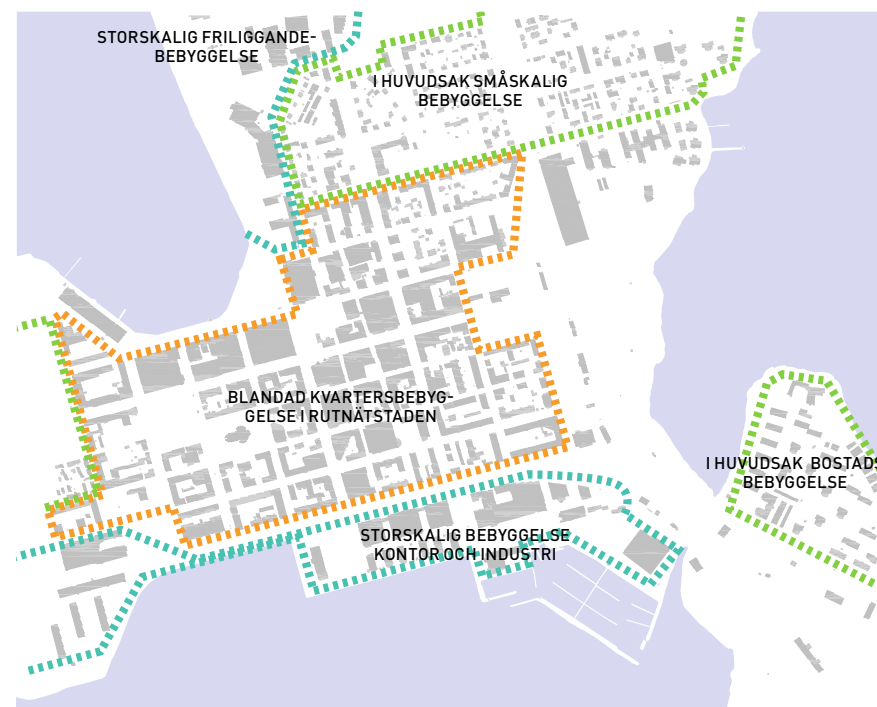


Huvudsakliga handelsstråk i stadskärnan

RESANDEUNDERLAG OCH SERVICEHANDEL

Det totala resandet med tågtrafiken till och från Luleå resecentrum beräknas uppgå till ca 7500 personer per dag.

Reseunderlaget medger ett visst utrymme för servicehandel som vänder sig till resenärerna. Serviceivån bedöms kunna bestå av dels varuautomater samt en eller ett par servicebutiker typ Pressbyrå.



Övergripande bebyggelsestruktur



Huvudstråk och gatustruktur i stadskärnan



Huvudsakliga barriärer

LÄGET I STADSSTRUKTUREN

Luleås stadskärna har en tydlig rutnätsplan. Bebyggelsen utgörs i de mest centrala delarna av slutna kvarter vilket ger tydligt formade gaturum. I de yttre delarna är bebyggelsen mer varierad och delvis öppen men följer rutnätsplanen.

Smedjegatan, som trafikstråk, och den korsande Storgatan, som handelsstråk är de gatuaxlar som är dominerande och har det mest intensiva stadslivet.

Järnvägen med sitt läge öster om kvartersstrukturen är idag dåligt integrerad med stadens viktiga stråk. Stationsgatan, som namnet anger, är den gata som idag riktar sig mot det gamla stationshuset, men har ingen central roll som stråk i staden. Mellanrummet mellan järnvägen/stationen och den närmaste raden av stadskvarter upplevs som stort och fungerar som en barriär.

Även om stationsläget idag upplevs som en baksida finns det goda strukturella förutsättningar att närma sig kvartersstaden och att koppla vidare på viktiga stråk om avståndsproblemet kan hanteras.

FÖRSLAG TILL PROGRAMMERING/INNEHÅLL

Lägesförutsättning

Luleå Resecentrum har ett läge som inte nämnvärt integreras i befintliga verksamheter som kan tänkas stödja servicehandeln i resecentrum.

Bostäder

Luleå kommun har tagit fram ett program för att detaljplanlägga det tidigare stations- och terminalområdet, benämnt Östra Stranden. Inom programområdet är det tänkt att bland annat ca 250 lägenheter ska uppföras.

Befintlig handel och kontorsläget

De flesta butikerna i Luleå finns längs med Storgatan. Gatan utgör stadens främsta handelsstråk. Cirka 250 meter från det planerade resecentrumet upphör handeln, avståndet bedöms vara för stort för att stödja eller ge förutsättningar för en ökad handel inom resecentrumet.

I Luleå finns Köpmantorget där torghandel bedrivs (främst under sommartid) torget ligger på en parallellgata till Storgatan.

Staden rankas som den 15:e orten i Sverige för investeringar i fastigheter med NAI Svefa:s Fastighetsindex 36. Vakansgraden är låg men nyetableringar av butiker har avstannat och är i nuläget mer försiktig på grund utav den etableringsiver som tidigare funnits. Dock finns det några vakanser kvar att fylla.

Enligt Fastighetsvärldens fastighetsindikator har det under år 2010 producerats nya kontorslokaler i

staden vilket det inte funnits underlag för sedan slutet på 80-talet. Både Fastighetsvärlden och verksamma fastighetsbolag i Luleå bekräftar att efterfrågan är fortsatt stark på kontorsdelen och vakansgraden låg.

Exempel på innehåll i Luleå Resecentrum

Nedan sammanställs i punktform en bedömning på hur ett attraktivt resecentrum med stödjande verksamheter skapas i Luleå:

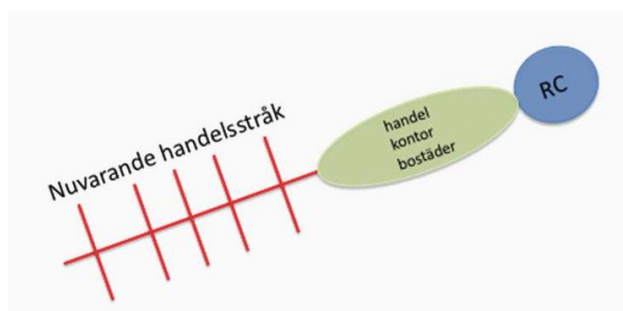
- Sammanfoga resecentrum med det befintliga handelsstråket på Storgatan. Utbyggnad av sällanköpshandel Luleå bör i första hand ske i förlängningen av Storgatan i möte med resecentrumet.
- Den frigjorda marken framför resecentrumet där den nuvarande bussterminalen finns samt



Figur. Resecentrum och nuvarande handelsstråk i city

marken i anslutning till resecentrumet bör utredas för kontor, handel och bostäder. Förslagsvis bör denna plats iordningställas före den planerade bostadstappen vid Östra stranden eftersom detta skapar en bättre och mer sammanhållen stadskärna.

- Marken mellan resecentrum och den föreslagna byggnaden för kontor, handel och bostäder kan nyttjas som torgyta med uteserveringar och torghandel. Prästgatan föreslås därför att konverteras till skärgårdsgata/torgyta och trafiken leds öster om resecentrum.
- För att stärka upp området kring resecentrumet ytterligare och skapa en tydlig destination föreslås en ny- eller ometablering av dagligvaruhandel till RC-läget. Ihop med dagligvaruhandel kan etablering



Figur. Sammanfogning av nuvarande handel och RC.

av tex apotek och Systembolag även provas. Dagligvaruhandeln vid resecentrumet bedöms också vid denna omstrukturering av dagligvaruhandel i Luleå Centrum kunna profilera sig på ett tydligare sätt genom att komplettera och konkurrera med det befintliga utbudet. Mot den bakgrunden och för att stärka stadsdelens attraktivitet bedöms det vara rimligt att en mer högkvalitativ dagligvarubutik (Premium-butik) etableras. I denna butik bör en del av utbudet vara lättillgängligt och riktas mot resenärerna.

- En integration enligt ovan ger också stöd för de servicebutiker som vänder sig till resenärer och förbipasserande.

Tabell 1-11 Parkeringsbehov vid resecentrum

	Pendlarparkering	Parkering för verksamheter	Sammanvägt parkeringsbehov pendling + verksamheter	Korttidsparkering
Luleå	140 platser/ 2800 m ²	60-120 platser/1200-2400 m ²	140-190 platser/ 2800-3800 m ²	15 platser/ 300 m ²

Ungefärliga ytor med föreslagna verksamheter:

Servicebutiker 100-300 m² .
 Dagligvaruhandel 2000-4000 m²
 Systembolag 500-750 m²
 Apotek 100-250 m²

PARKERINGSBEHOV

Behovet av pendlingsparkering i Luleå bedöms till 140 platser eller 2800 kvm. Dagligvaruhandeln, servicebutiker, systembolag och apotek har ett sammanlagt parkeringsbehov på mellan 60 till 120 platser beroende på butiksstorlek. Det ger ett ytbehov vid markparkering om 1 200 – 2 400 kvm.

Om hälften av alla pendlarparkeringsplatser kan samutnyttjas med handelsverksamheten, framförallt på kvällar och helger, kan det gemensamma parkeringsbehovet bedömas bli 140 – 190 platser vilket motsvarar 2800 – 3800 kvm.

Den vanliga parkeringen behöver även kompletteras med en korttidsparkering för upphämtning av avlämning av resenärer. Man kan även tänka sig att korttidsparkeringen kommer att användas av besökare till butikerna i resecentrumet för snabba ärenden. Om korttidsparkering även ska vara tillåtet för besökare till handeln och servicen i resecentrumet ökar parkeringsbehovet. En rekommendation är att 15 platser eller 300 kvm reserveras för korttidsparkering.

SCHEMATISKT UTFORMNING

Resecentrumanläggningen placeras frontalt mot Storgatan med entrén axiellt i gatans förlängning. Ett klassiskt sätt för hur station och stad möts som ju återfinns i hur den befintliga stationsbyggnaden är inordnat i Stationsgatans axel.

En viktig skillnad är dock att anläggningen sträcker ut sig och möter kvarterstaden med sin front. Att bebygga nuvarande bussterminaltomten med ett nytt stadskvarter är avgörande för att närheten ska uppstå genom Storgatans kontinuitet och samtidigt inrama järnvägsparken som en stadspark med fyra fasader. Nuvarande Prästgatan omformas till en gåfartsgata med torgbeläggning framför resecentrum. Här sker angöring med stadsbuss, taxi, personbil och cykel. Cykelparkeringshus kan ingå som del i resecentrumbyggnaden direkt vid sidan om entrén. Nya Prästgatan förläggs mellan spår och resecentrum. Den leder förbi de stora trafikflödena som inte har resecentrum som målpunkt, så att trafikbarriären samordnas med spåren. Regionalbusstrafiken angör även här.

Flankerande huvudaxeln från Storgatan förläggs handeln på ena sidan och regionalbussterminal på andra. Bytesflöden integreras med handeln i ett gemensamt kommunikationsrum/trapphall som leder vidare planskilt över spår till plattformar och med möjlig förlängning på östra sidan om spåren. P-yta norr om handelsbyggnaden är dimensionerad för samutnyttjande handels-p och pendlar-p.

Sekundärentré finns till gc-bron, söder om plattformarna där även väderskyddad cykel-p ordnas på den breda bron. En möjlig norra sekundärentré kan eventuellt samordnas med Lulsundsgatans nya planslida korsning under järnvägen.

Den befintliga stationsbyggnaden inordnas med ett nytt park- och torgrum i Stationsgatans förläggning. En lämplig användning av byggnaden får undersökas. Söder om finns möjliga tillkommande mindre kvartersexploateringar, formade så att gc-förbindelsen får en generös och tydlig anslutning till kvartersstaden och "gamla" Prästgatan.

PÅVERKAN PÅ NÄRLIGGANDE GATUNÄT

Den föreslagna utformningen innebär att Prästgatan ges en ny sträckning längs spåret för att skapa en torgyta framför resecentrum för gående, cyklister, stadsbussar och angöringstrafik.

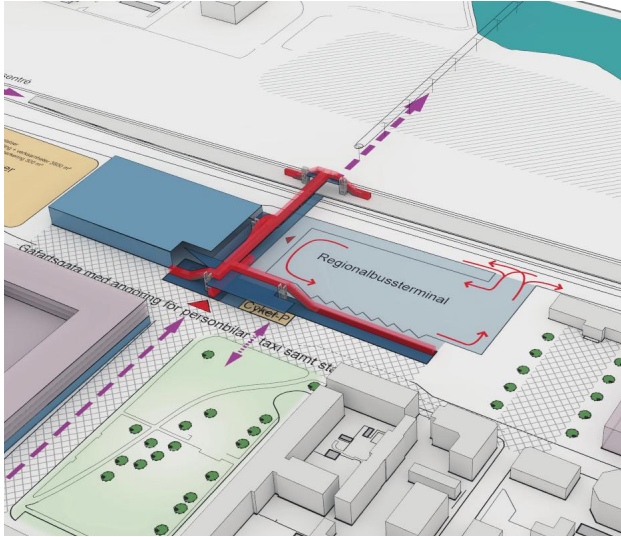
De verksamheter som föreslås etableras i resecentrum kommer beroende på sin storlek att ge ett tillskott på mellan 600 – 1300 fordonsrörelser per dag. Eftermiddagens maxtimme förväntas påverkas i högre utsträckning av den ökade trafikmängden än förmiddagens maxtimme. Detta då handel har fler besökare på eftermiddagen än på morgonen. Maxtimmen motsvara normal 9- 12 % av dygnstrafikens storlek vilket i detta fall är mellan 50 – 150 fordon/ maxtimme.

- Resecentrumfunktioner med integrerad handel 2400 m² (RC)
- Bussterminal 7500 m²
- Dagligvaruhandel 4150 m²
- Parkeringsplatser 4100 m²
- Cykelparkering 500 m²

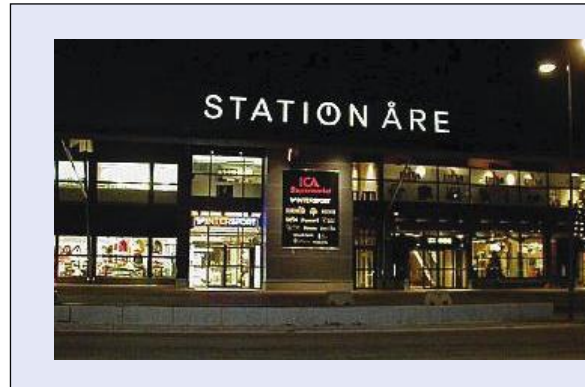
Ytsammanställning

Om 30 % av resenärernas anslutningsresor görs med bil förväntas biltrafiken till och från resecentrumet bli cirka 1850 fordonsrörelser per dag, vilket i maxtimmen är cirka 180 fordonsrörelser. Denna ökning bedöms rymmas i befintligt vägnät och på den nya Prästgatan.





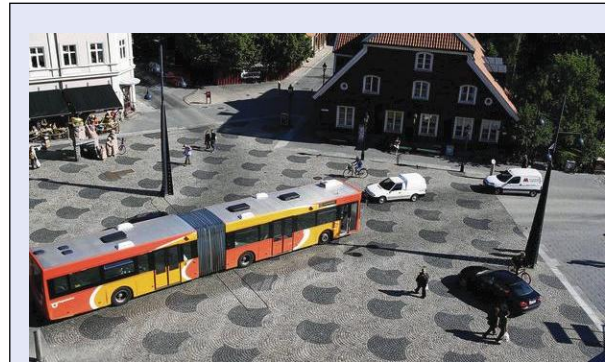
Rörelseschema genom RC



Station Åre dagligvaruhandel integrerad i resandemiljö



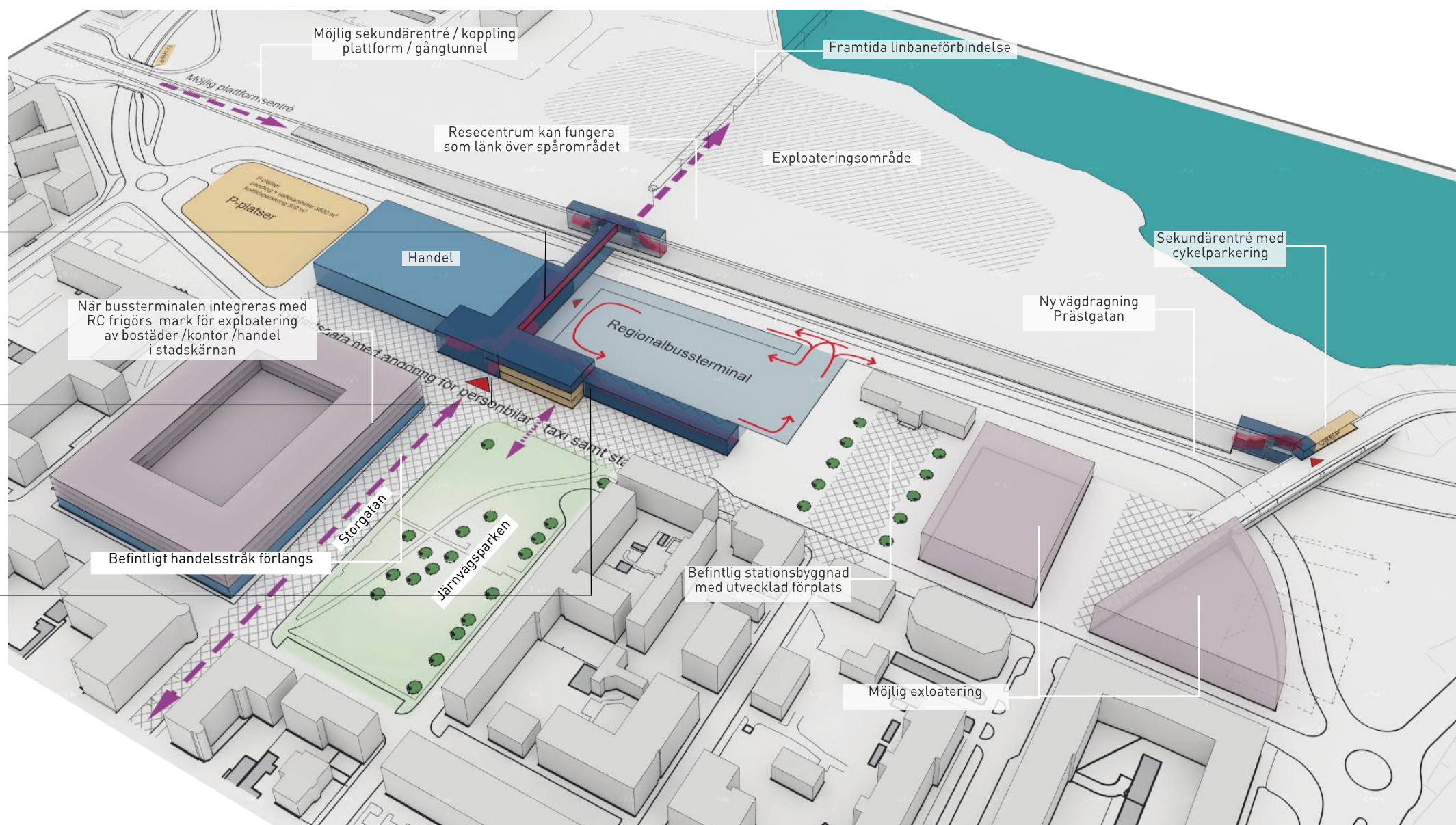
Resandefunktioner, kommunikationsytor och integrerad handel, resecentrum, Uppsala.



Shared space/gåfartsgata blandade trafikslag på gåendes villkor, Skvallertorget, Norrköping.



Älvsjö RC cyckelparkeringshus integrerat med stationsbyggnad. Byggnad under uppförande.



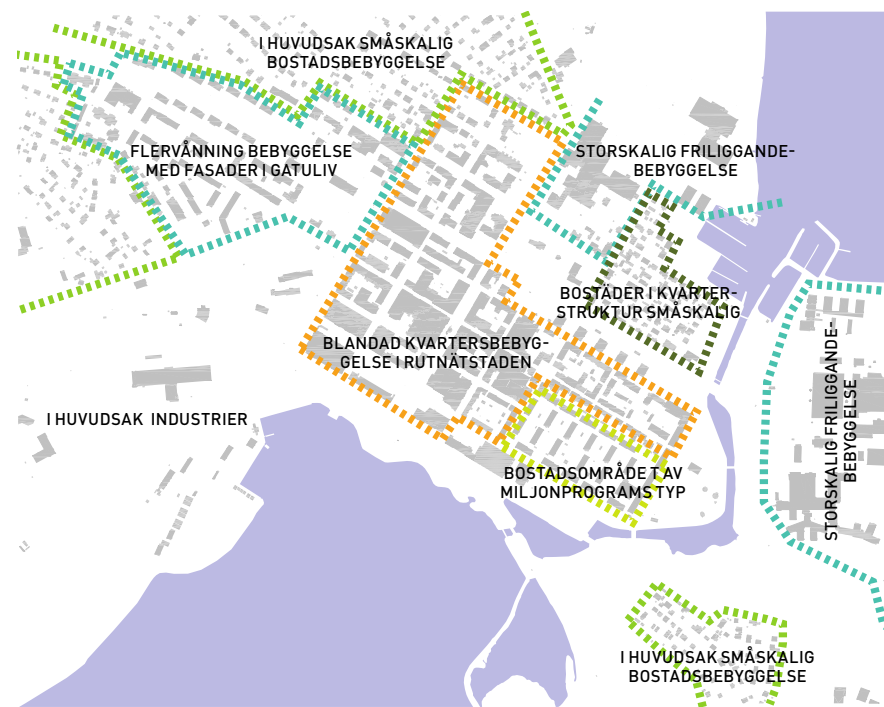
2.2 PITEÅ



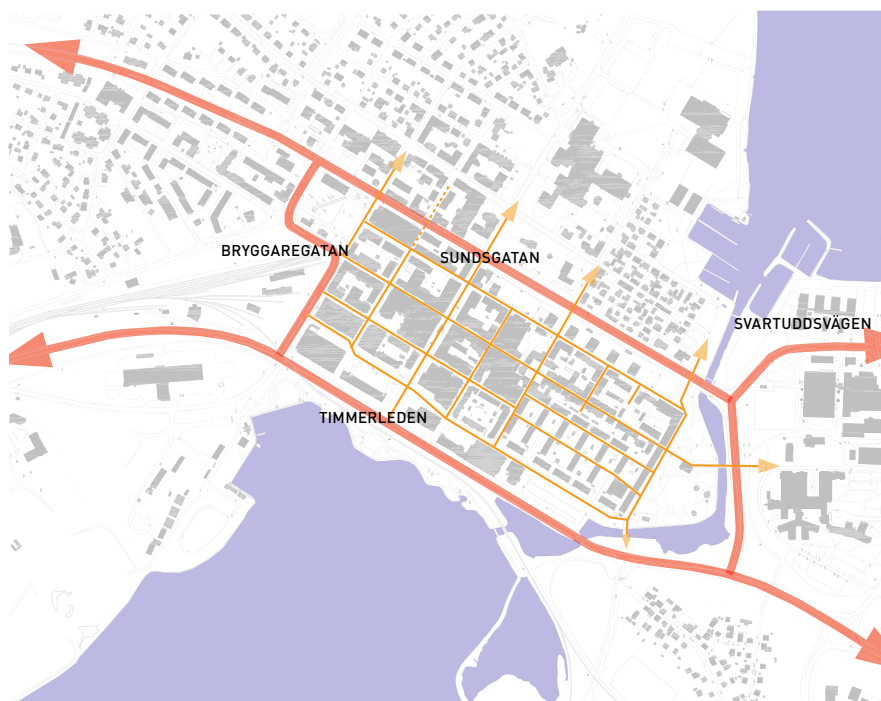
Huvudsakliga handelsstråk i stadskärnan

RESANDEUNDERLAG OCH SERVICEHANDEL

Det totala resandet med tågtrafiken till och från Luleå beräknas ligga mellan 1000 – 3 800 personer per dag. Reseunderlaget i sig bedöms vara för litet för att kunna etablera butiker med servicehandel. Servicenivån bedöms därför endast kunna bestå av varuautomater.



Övergripande bebyggelsestruktur



Huvudstråk och gatustruktur i stadskärnan

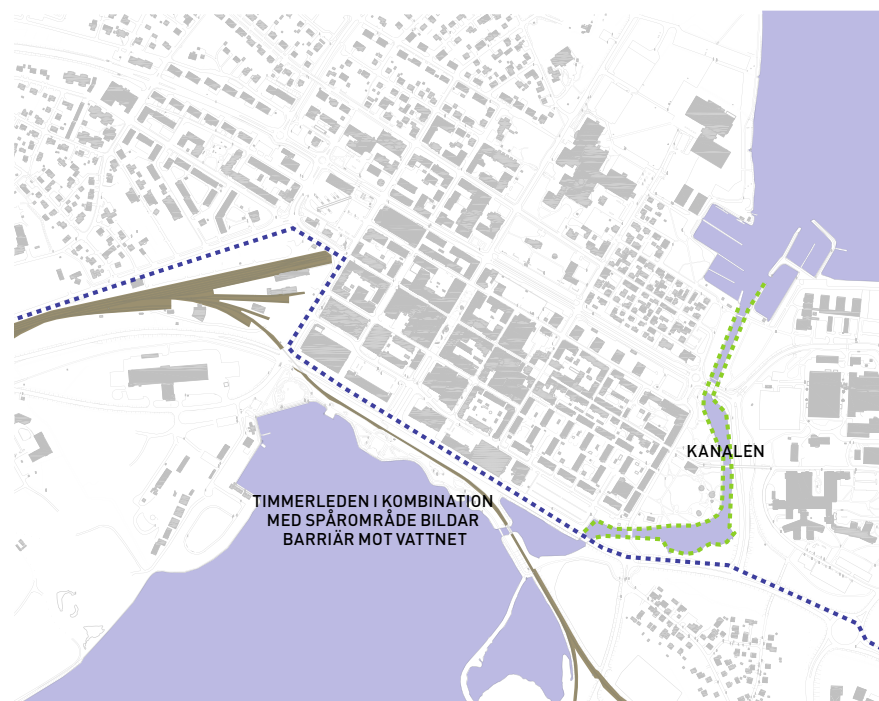
LÄGET I STADSSTRUKTUREN

Piteås stadskärna har en tydlig rutnätsplan som i sina västra delar är relativt homogen med lägre kvartersbebyggelse utmed gaturummen. I östra delarna har miljonprogramsbostadsbebyggelse med storskaliga skivhus följt det ortogonala mönstret i stadens rutnät men förskjutit gatuaxlar.

Närmast Timmerleden har rutnätsplanen i stort fullföljts när volymhandelsbyggnader etablerats i detta centrala läge.

Storgatan som är det dominerande butiksstråket och gågata ligger på en höjdrygg och korsas av Udmangatan som är huvudgatan tvärs staden. Detta gatukors samlar stadslivet och övriga gator är lugna och med färre lokaler mot gatan.

Nuvarande bangårdsmark väster om stadskärnan antas på sikt få annan användning. Tidigare låg järnvägsstationen i Storgatans förlängning men är sedan länge borta då det inte förekommit persontrafik på



Huvudsakliga barriärer

lång tid.

Nya järnvägssträckningen är söder om Timmerleden och skapar en kraftig barriär mot Södra fjärden. Stationsläget är inte bestämt.

Liksom i Luleå finns det förutsättningar att få en integration mellan stad och resecentrum men samtidigt svårigheter att anknyta till de viktiga stråken.

FÖRSLAG TILL PROGRAMMERING/INNEHÅLL

Lägesförutsättning

Piteå Resecentrum har ett läge som inte naturligt integreras i befintliga verksamheter som kan tänkas stödja servicehandeln i resecentrum.

Befintlig handel och kontorsläget

Piteå Resecentrum har ett läge som angränsar till befintlig dagligvaruhandel (Coop) och på gångavstånd finns även ICA.

Piteå har sedan årsskiftet 2010/2011 alltmer funnits
nisch som ett billigare etableringsalternativ till Luleå.
Merparten av nyetableringarna är också småföretag
varav en betydande andel är så kallade hemflyttare.
Det finns idag två större företagsbyar i Piteå, Acusticum och Furunäset. Acusticum är fullt uthyrd och det
finns planer på att bygga ut och växa i området men
detta är fortfarande på skisstadiet. Furunäsets före-
tagsby har nischat in sig mot bank och tjänsteföretag.
Liksom Acusticum är även denna företagsby i det när-
maste fullt uthyrd. Rent generellt har vakansgraden
sjunkit under 2010 och börjar nu närma sig historiskt
låga nivåer.

I nuläget finns det en kö av intressenter som efterfrågar mindre kontorslokaler samt mindre verkstads- och lagerlokaler om 200–300 kvadratmeter. Även butikslokaler längs med Storgatan är eftertraktade, dock avtar attraktionskraften drastiskt med avståndet från huvudstråket.

Den befintliga handeln längs med Storgatan bedöms



Kartbild. Resecentrum och Handel i city och Sörfjärdens strand

med sitt läge inte kunna stödja handeln i resecentrumet. Det bedöms inte heller som möjligt att sammanfoga resecentrumet med handelsstråket eftersom den planerade järnvägen kommer att dras parallellt med handelsstråket och därmed inte ge upphov till en naturlig koppling.

Turism

Turismen i Piteå har de senaste åren haft en ökad omsättning på så gott som alla punkter. Piteå är den stad i Norrbotten som har störst andel aktiviteter och evenemang. En huvudattraktion för turismen är Pite havsbad och närheten till skärgården.

I nuläget är turistbyrån beläget på Bryggargatan med god tillgänglighet för både buss- och bilresenärer.

EXEMPEL PÅ INNEHÅLL I PITEÅ RESECENTRUM.

Nedan sammanställs i punktform en bedömning på hur ett attraktivt resecentrum med stödjande verksamheter skapas i Piteå:

- Sammanfoga resecentrum med befintlig dagligvaruhandel, nuvarande COOP. Pröva att även etablera serviceenheter såsom Systembolag, apotek i anslutning till dagligvaruhandeln. Butikerna utformas så att en lättillgänglig del vänder sig mot resenärerna.
- Omlokalisera turistbyrån till resecentrumet. Tillgängligheten för turister blir bättre och dessutom kan ett mer representativt läge skapas med den fina utsikten över Sörfjärden. Detta kan även vara en tillgång för de turister som bor på campingen sydväst om resecentrumet.

Tabell 1-12 Parkeringsbehov vid resecentrum

	Pendlarparkering	Parkering för verksamheter	Sammanvägt parkeringsbehov pendling + verksamheter	Kortidsparkering
Piteå	110 platser/ 2200 m2	20 platser/ 400 m2	110 platser/ 2200 m2	20 platser/ 400 m2

- En integration av resecentrum med övrig handel och turistbyrå enligt ovan bedöms kunna ge utrymme för att etablera en servicebutik som vänder sig mot resande och andra förbipasserande. Utbudet kompletteras med varuautomater för tillgänglighet dygnet runt.

- Avseende kontorsanvändning bedöms att de befintliga företagsbyarna i Acusticum och Sturesnäset ska fortsätta att utvecklas i första hand. I det fall ett intresse finns att etablera kontor i RC-läget kan det prövas i ett senare skede.

Ungefärliga ytor med föreslagna verksamheter:

Servicebutik 100m2
 Turistbyrå 100-200m2
 Systembolag 500-750m2
 Apotek 100-250m2

PARKERINGSBEHOV

Piteå har en lägre kollektivtrafikandel än Luleå och andelen resenärer som anländer med bil kan därför antas bli något fler än 30 %. Även andelen som har behov av att parkera vid resecentrumet kan därför vara större. Om ambitionen är att öka antalet anslut-

ningsresor med gång, cykel- och kollektivtrafik bör inte parkeringstillgången vara för generös då det kan uppmuntra till att välja bilen för anslutningsresan. Med ett antagande om att 40 % av anslutningsresor görs med bil och att cirka 25 % har behov av att parkera blir parkeringsbehovet cirka 110 platser vilket motsvarar 2200 kvm i markparkering. De verksamheter som planeras i Piteå resecentrum; servicebutik, turistbyrå, systembolag och apotek, har ett sammanlagt behov om cirka 20 parkeringsplatser eller 400 kvm. Med ett så förhållandevis litet behov av parkeringsplatser borde dessa kunna samordnas med en korttidsparkering för upphämtning av avlämning av resenärer vid stationen.

SCHEMATISKT UTFORMNING

I Piteå är olika stationslägen aktuella. Detta förslag visar ett västligt läge eftersom det bedöms ha de bästa förutsättningarna att integreras med staden. Ett östligt läge kan ge en större närhet till stora arbetsplatser som t.ex. sjukhus och den kommunala förvaltningen, men har i övrigt svårare att inom överskådlig tid bli en naturlig del i stadsstrukturen.

Med utgångspunkten att samorganisera resecentrum med befintligt läge för handel har entréläget orienterats mot Hamnplan i Lillbrogatans förlängning. Hamnplan mellan Västergatan och Uddmansgatan får en helt ny roll som angöring för stadsbussar, taxi, personbil och cykel. Lillbrogatans roll förändras också. Gatan har potential att bli ett viktigt stråk som förbinder med Storgatan och därmed tydligare förankrar resecentrumläget i kvartersstrukturen. Uddmansgatan som är ett viktigt stråk i "korset" med Storgatan har sin betydelse främst genom sitt storslagna park- och gaturum, men saknar till stora delar stadslivets intensitet. En sekundärentré som förlängning av Uddmansgatan och generös passage under järnvägen och till strandparken är ytterligare en åtgärd för att integrera station och stad. Samtidigt motverkas den nya barriär som Botniabanans dragning medför.

Timmerleden och Västergatan blir vägtrafikens sätt att nå resecentrum. Bussterminalen kan göras mindre än dagens och föreslås som bussgata, parallellt

med Timmerleden och med en mycket central lokalisering i bytespunkten.

Befintligt handelsläge nås nu via resecentrumets kommunikationshall och alla flöden mellan parkering och handel blir också flöden i reseanläggningen. Parkeringsytan dimensioneras för samutnyttjande handels-p och pendlar-p.

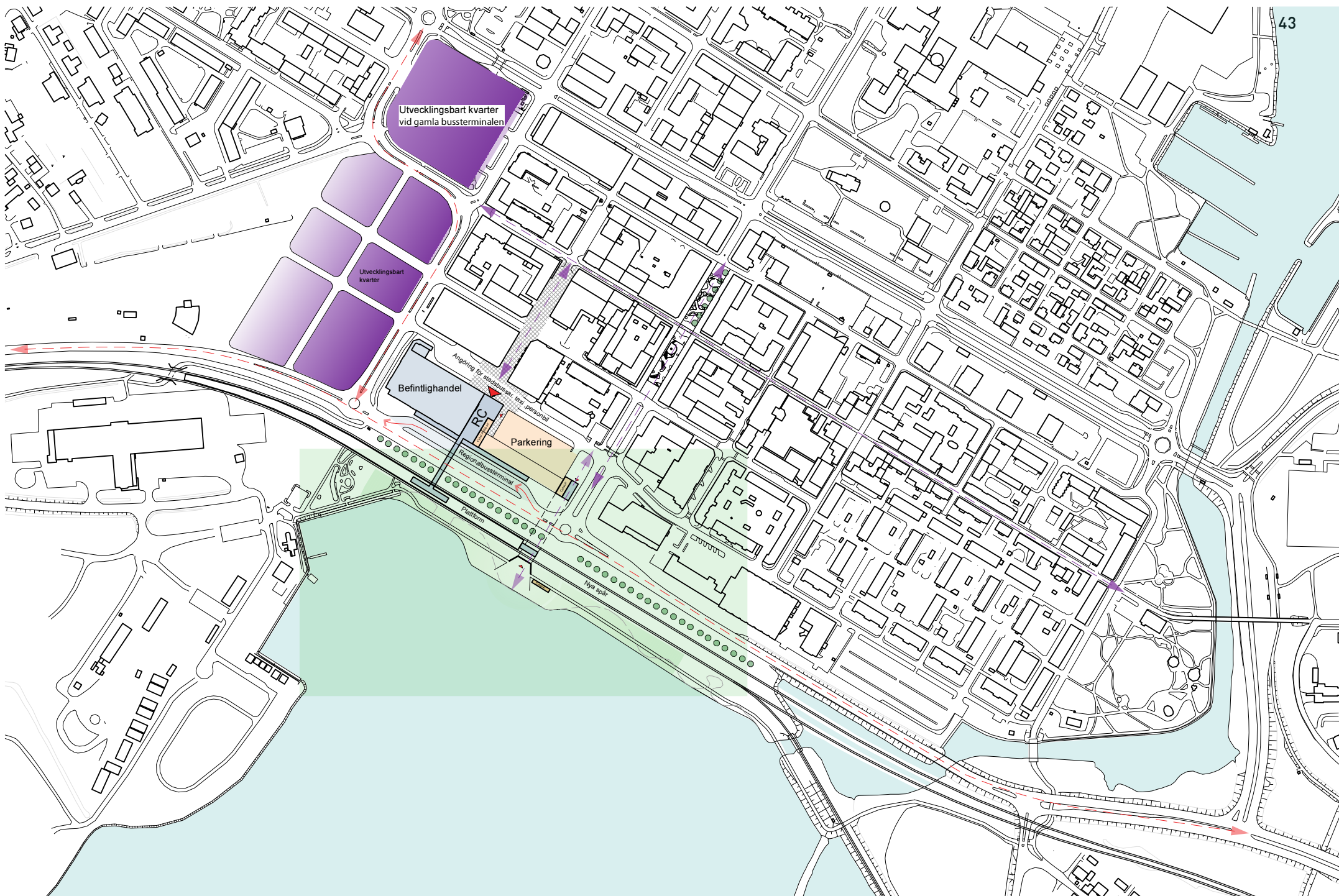
Detta centrala resecentrumläge förstärker även potentialen i en framtida expansion av kvartersstaden på markytan där dagens spårområde och bussterminal finns, väster om Västergatan

PÅVERKAN PÅ NÄRLIGGANDE GATUNÄT

Resecentrum placeras i anslutning till Timmerleden. De verksamheter som planeras i Piteå resecentrum ger ett tillskott om mellan 250 – 400 fordonsrörelser per dag. Om verksamheterna redan finns i Piteå men omlokaliseras hit kommer samtidigt en minskning ske på andra håll i staden. Om 40 % av resenärernas anslutningsresor sker med bil kommer antalet fordonsrörelser per dag bli cirka 900 vilket innebär cirka 100 fordonsrörelse i maxtimmen. Det finns inget som tyder på att den utökade trafik skulle leda till problem i trafiken, men fortsatta studier bör utreda om busstrafiken bör ges någon form av prioritet för att inte fastna i eventuella köer.

- Resecentrumfunktioner med integrerad handel 2000 m² (RC)
- Bussterminal 3000 m²
- Parkeringsplatser 2600 m²
- Cykelparkering 400 m²

Ytsammanställning





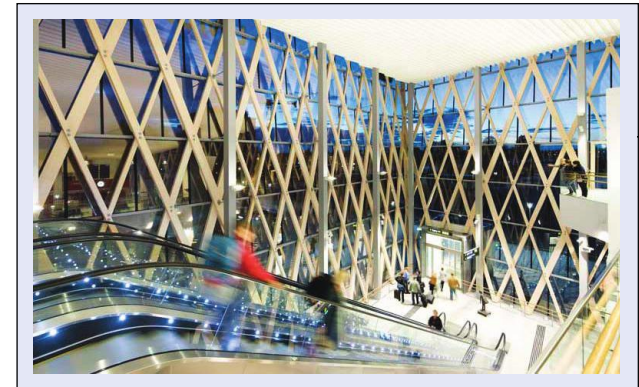
Rörelseschema genom RC



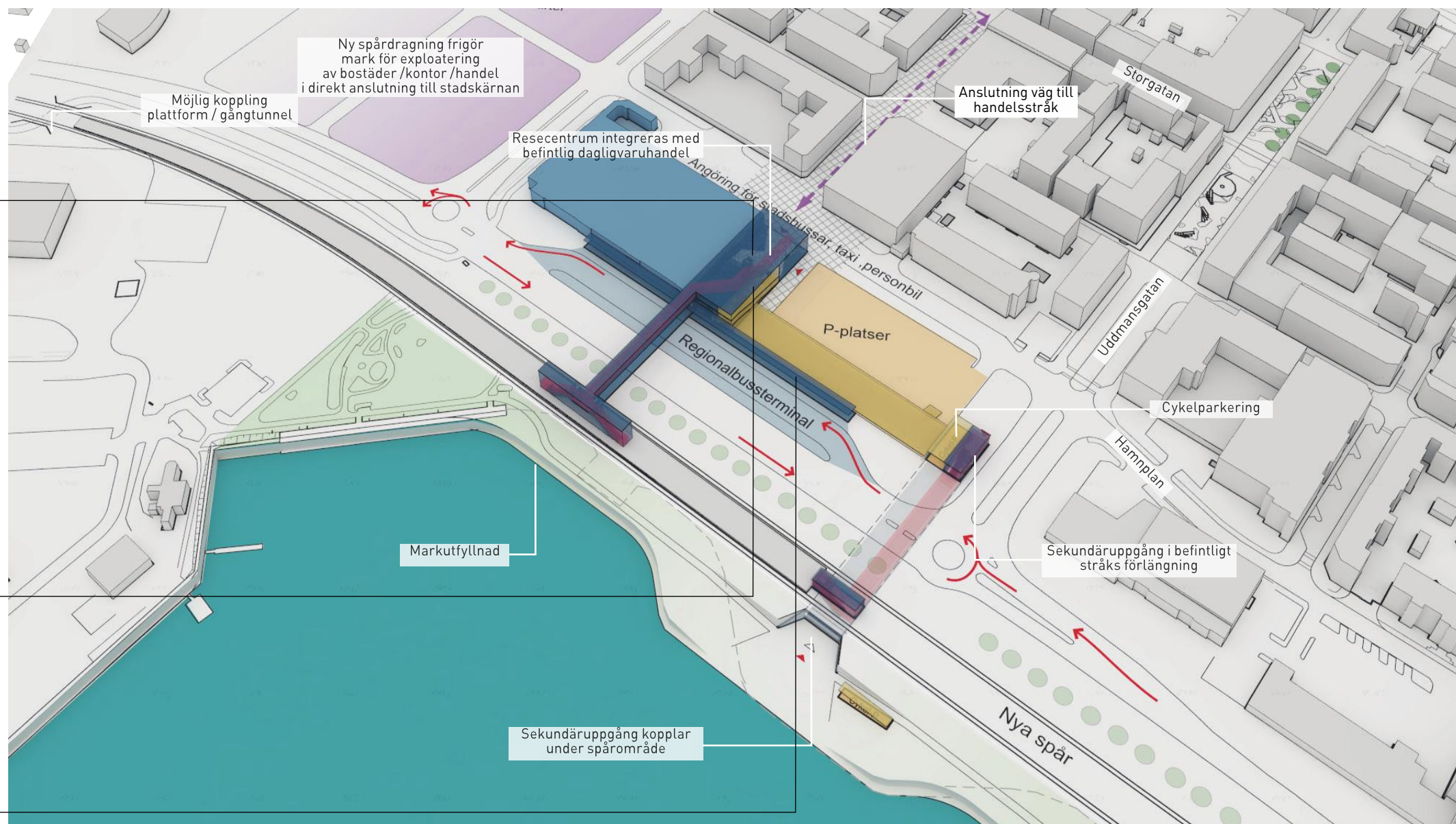
Landskronastation, resandefunktioner integrerade med dagligvaruhandel.



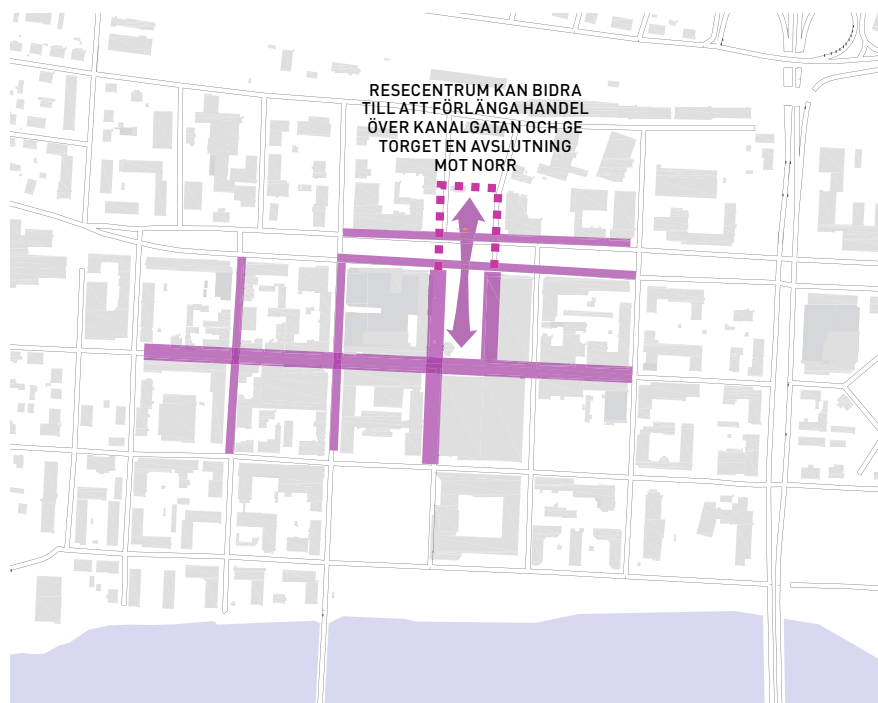
Klimatiserat väntutrymme vid bussterminal, exempel resecentrum, Jönköping.



Ljustréhall med tydlig identitet. Umeå östra, Umeå



2.3 SKELLEFTEÅ



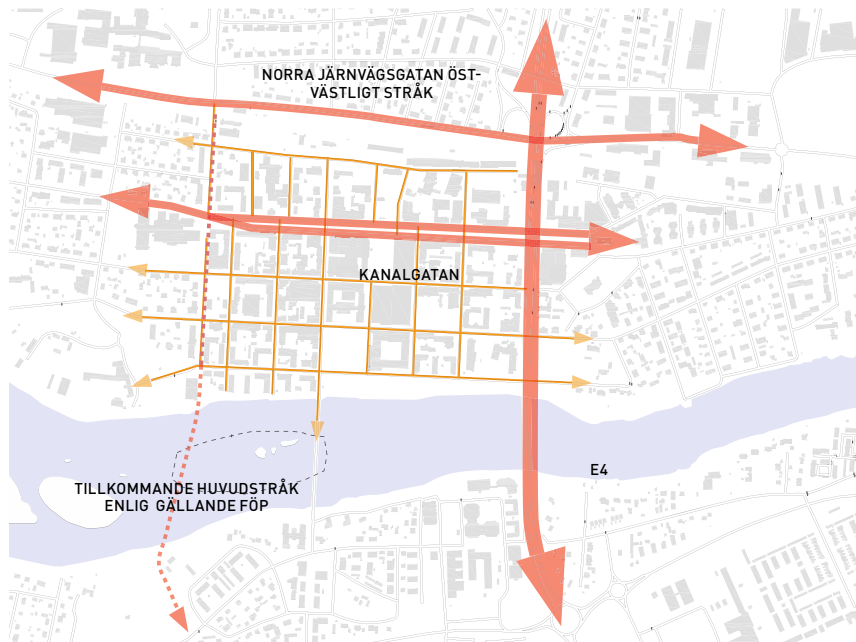
Huvudsakliga handelsstråk i stadskärnan

RESANDEUNDERLAG OCH SERVICEHANDEL

Det totala resandet med tågtrafiken till och från Luleå beräknas ligga mellan 1000 – 4 000 personer per dag. Reseunderlaget i sig bedöms vara för litet för att kunna etablera butiker med servicehandel. Servicenivån bedöms därför endast kunna bestå av varuautomater.



Övergripande bebyggelsestruktur



Huvudstråk och gatustruktur i stadskärnan

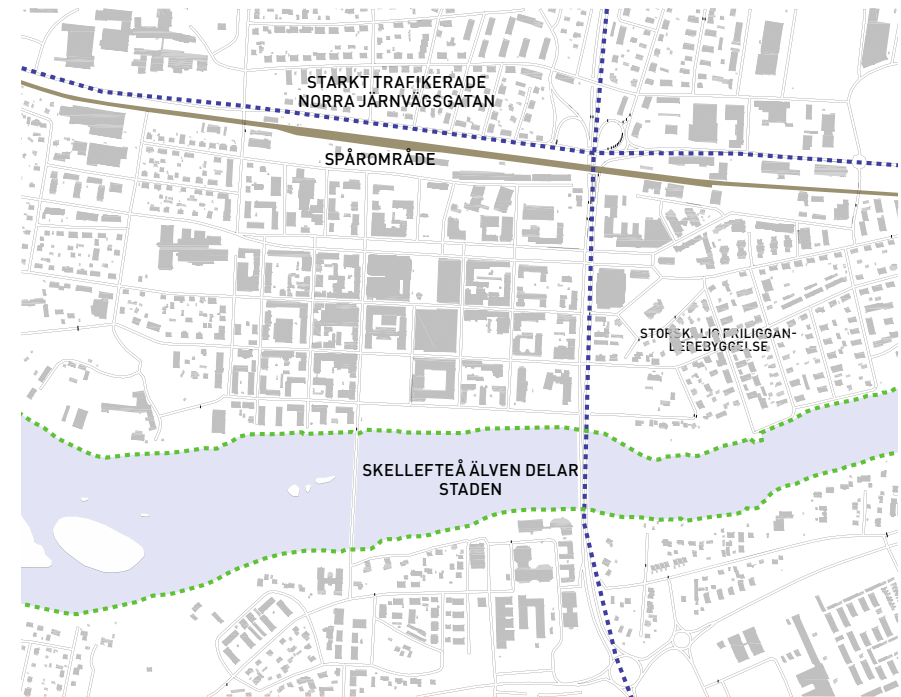
LÄGET I STADSSTRUKTUREN

Järnvägen genom Skellefteå ligger i kanten av stadskärnans rutnätsstad och bildar gränsen till förstadens småhusbebyggelse på norra sidan. Hela rutnätsstaden ligger i sluttning från järnvägen och ned mot älven.

Nygatan är det stora butiksstråket och gågatan. Parallellt norr om ligger Kanalgatan som är det huvudsakliga trafikstråket i öst-västlig riktning och ansluter

till E4 i öster. Mellan Nygatan och Kanalgatan ligger Torget som är stadens centrala punkt och kommersiella samlingsplats.

Den nuvarande stationsbyggnaden ligger i fonden av Stationsgatan, ett läge som inte kan beskrivas som centralt, men ändå på kort avstånd från de mer aktiva stråken.



Huvudsakliga barriärer

Ett nytt resecentrumläge har goda möjligheter att uppnå stor integration med staden och de viktiga stråken om det orienteras mot en förlängning av Torgets norr om Kanalgatan.



Figur. Resecentrum och Skellefteå stadskärna



Bild Skellefteå 1960-tal



Bild Skellefteå torg 2011

FÖRSLAG TILL PROGRAMMERING/INNEHÅLL

Lägesförutsättning

Resecentrum i Skellefteå har goda förutsättningar till integration i stadskärnan. Befintlig handel och övriga verksamheter ligger nära den planerade stationen.

Handel och kontor

Vakansgraden på kontorsmarknaden i Skellefteå är förhållandevis låg. I de centrala delarna handlar det om några enstaka procent. Solbackens handelsområde kommer att byggas ut, de befintliga 30 000 kvadratmeter handelsyta kompletteras med ytterligare 5 000 kvadratmeter.

Skellefteå kommun har i programhandling dec 2007 pekat ut riktlinjer för utveckling av Skellefteå stadskärna. I handelsdelen anges bla följande:

- Ny detaljhandel 4000-6000 m²
- Kulturcentrum inklusive restauranger och caféer ca 2000 m²

På uppdrag av kommunen har det även tagits fram en handelsutredning som syftade till att utreda hur den befintliga detaljhandels omsättning i Skellefteå stadskärna utvecklats efter tillkomsten av externhandelsområdet Solbacken. Utredningen syftade även till att undersöka och göra en översiktlig bedömning om eventuella ytterligare utrymmen för externhandel i kommunen. Slutsatser som har bäring på denna aktuella resecentrumutredning är i huvudsak:

- Dagligvaruhandelns omsättning har till viss del påverkats på grund av ICA Maxi och Willys i Solbacken. Utrymme för ökad dagligvaruhandel bedöms därför som litet.
- Sällanköpshandeln i city har klarat sig bra eftersom externhandeln är mer av kompletterande karaktär än konkurrerande.

Det kan vidare konstateras att Axfoods Hemköpsbutik i centrala Skellefteå stängdes under hösten 2009 pga bristande lönsamhet. Axfood har angett att huvudorsaken till den bristande lönsamheten är läget på butiken.

Bostäder

Befolkningsutvecklingen i Skellefteå kommun beräknas ligga på en konstant nivå de närmsta åren 2011-2020.. Det har emellertid i Programhandling från 2007 pekats ut en inriktning på att i stadskärnan rymmas 50-100 nya bostadslägenheter.

Torget

Torget i Skellefteå låg från början norr om det nuvarande läget och när det flyttade till platsen där det ligger idag gick torghandeln ganska trögt. Ytan användes främst som parkeringsplats för bilar och som busshållplats men i dag är det bilfritt. 1988 fick torget sin huvudsakliga nuvarande form och det har fått namnet Möjligheternas torg.

Torget i Skellefteå begränsas i norr av Kanalgatan och i söder av Nygatan. Väster om torget ligger köpcentrumet Vintergatan och i söder ligger köpcentrumet Citykompaniet. Torghandel bedrivs helgfria måndagar till lördagar, främst under sommartid. Runt om torget finns bland annat Biostaden, Best Western Malmia Hotel, Hotel Victoria, Åhléns samt en turistbyrå, på torget finns även ett Speakers Corner.

Skellefteå stad fick utmärkelsen Årets Stadskärna 2006. I tävlingsansökan anges bland annat att delmålet för att vinna utmärkelsen var att skapa en attraktivare handel, stadsmiljö och nöjesutbud. Enligt ansökan var målet, efter att de vunnit utmärkelsen, få Skellefteå att bli ett attraktivt charterresmål i Europa. Torget används i viss mån av Skellefteåborna och restaurangutbudet med uteserveringar är begränsat.



Marknadskänsla centralstationen i Malmö.



Inspirationsbild från Östermalms Hallen, Stockholm.

Restauranger

I staden finns ett antal restauranger som satsar på att servera svensk husmanskost med norrländska råvaror men ingen restaurang som marknadsför sig som att de serverar närodlat eller ekologiska råvaror.

Mattraditioner

I Skellefteå finns många av de klassiskt norrländska mattraditionerna där råvaror såsom lax, älg- och renkött, västerbottenost, hjortron, tunnbröd och palt används. Åkerbär, kantareller, röding och mandelpotatis är andra klassiska inslag. Västerbotten kan geografiskt liknas vid ett Sverige i miniatyr, på grund utav fjällen och vad som finns att tillgå där, fisket och den bördiga åkermarken vid kusten samt skogssvampen och bären som finns i inlandet.

Varje år arrangeras Matfesten i Skellefteå som idag är det enskilt största matevenemanget i norra Sverige. Evenemangets syfte är att stärka matkulturen i regionen. Festområdet är beläget någon kilometer väster om centrum i Nordanåområdet vid Skellefteåälven.

Matfesten som evenemang visar på att det finns intresse hos lokalbefolkningen, samt hos turister, att ta tillvara på Västerbottens matkultur.



Referensbild. T-bibliotek i tunnelbanestation Östermalmstorg, Stockholm.

KULTUR

Nordanå är Skellefteås kulturcentrum, där finns bland annat ett museum och en konsthall. Stadsbiblioteket är beläget öster om centrum.

Medborgarnas förslag och synpunkter
I programhandlingen från 2007 står att läsa medborgarnas förslag och synpunkter. De centrala punkterna handlar om att vitalisera centrum, skapa mötesplatser, öka bostadsinnehållet, möjliggöra etableringar för näringslivet. Kulturen lyfts fram som en viktig del för stadskärnan och torget. Här finns tankar om bibliotek, scener och kulturhus. Det återfinns också synpunkter om utvecklade möjligheter till shopping inklusive livsmedel på och i anslutning till torget och stadskärnan. Barn – och ungdomar lyfts också fram som viktiga besöksgrupper.

EXEMPEL PÅ INNEHÅLL I SKELLEFTEÅ RESECENTRUM

Skellefteå RC har med sitt läge goda förutsättningar att integreras med befintlig handel och stadskärnan i övrigt. Den kanske viktigaste barriären att överbrygga är Kanalgatan som skär mellan det tänkta RC-läget och torget. Det är dels en arkitektonisk utmaning dels en uppgift att lokalisera intressanta verksamheter norr om Kanalgatan och i resecentrum.

Det välintegrerade läget ger förutsättningar för att skapa en mötesplats i och ikring resecentrum, en plats där man vill vara.

Innehållsmässigt bör prövas att:

- Nyetablera en dagligvaruhandel för att förflytta tyngdpunkten till den norra delen av stadskärnan. Inriktningen på butiken i sig bör vara högkvalitativ.
- Etablera en saluhall med stort inslag av lokalproducerade råvaror och delikatesser. Saluhallen kompletterar dagligvarubutiken och toppar livsmedelsutbudet till en högklassig och spännande miljö att vara i. Systembolag med vininriktning kan med fördel förläggas här för att erbjuda kunderna rätt vin till den mat som inhandlas.

- I saluhallen ges utrymme för några mindre restauranger som också har försäljning av råvaror och konceptmässiga produkter, gärna med lokal anknytning. Saluhallen kan även inrymma någon typ av snabbmatsrestaurang, kanske med en internationell profil som kompletterar och skapar kontrast och spänning. Restauranger och caféer inordnas på ett sätt så att de kan erbjuda utomhusservering under sommartid.

- För att stärka mötesplats- idéerna från kommunens tidigare utredningar bör också stadsbiblioteket och övrigt kulturliv samverka kring ett koncept som upplevs som spännande, lärande, tillgängligt och öppet. Som inspirationskälla kan Stockholms satsning på sk T-bibliotek vara. T-biblioteken är mindre filialer till de större stadsdelsbiblioteken i Stockholm som placeras i reselägen och andra platser där folk har andra ärenden än att "låna böcker".

Bland annat så erbjuds kunderna att i lounge-miljö läsa tidningar och tidskrifter och ladda ner musik till mp3-spelaren, även när biblioteket är stängt. Det finns ett urval av böcker som presenteras på ett luftigt och attraktivt sätt samt ett stort utbud av digital media. T-biblioteken fungerar som skyltfönster för biblioteken och ger möjlighet att nå ut till fler kommuninvånare. I detta kan också plats för utställningar, vernissage och andra evenemang anordnas.

Tabell1-13 Parkeringsbehov vid resecentrum i Skellefteå

	Pendlarparkering	Parkering för verksamheter	Sammanvägt parkeringsbehov pendling + verksamheter	Korttidsparkering	Boendeparkering
Skellefteå	120 platser/2400 m2	90-190 platser/ 1800-3800 m2	150-250 platser/ 3000-5000 m2	10 platser/ 200 m2	50 – 100 platser / 1000 – 2000 m2

- En annan verksamhet som kan integreras i resecentrum är sk Science center. Detta saknas i nuläget i Skellefteå. Det finns i nuläget 18 science centers i Sverige men endast två i Norrland (Luleå och Härnösand). Ett science center är till för att väcka intresse för naturvetenskap och teknik hos barn och ungdomar. Även vuxna uppskattar denna typ av aktivitet. En stor fördel är att verksamheten också kan användas i skolundervisning vilket ger verksamheten en önskvärd bredd och underlag alla årstider. Besökarna får själva utföra olika typer av experiment, anpassat efter ålder.

- I den mån detaljhandeln kan byggas ut (4000-6000 m2 enligt Programhandlingen) bör det provas att även denna riktas mot det aktuella RC-området.

- Bostadsbebyggelse (50-100 lägenheter) placeras med fördel på toppen av RC. Detta ger liv och ökad trygghet över dygnet.

- I den mån behov av kontor finns i ett senare skede kan detta inrymmas mellan RC och bostadsdelar, eller som "bullerskydd" i den mån tyst sida mot järnvägen behöver tillskapas.

- En integration av resecentrum med övriga handel och verksamheter enligt ovan bedöms också ge utrymme för etablering av några servicebutiker som vänder sig emot resande och andra förbi-passerande. Utbudet kompletteras med varuautomater för tillgänglighet dygnet runt.

Ungefärliga ytor med föreslagna verksamheter:

Dagligvaruhandel 2000-4000 m2

Saluhall/Restaurang/Caféer 1000-2000 m2

Vinbutik 75-100 m2

Kultur 200-1000m2

Science center (mycket osäker men räkna med 1000-2000m2)

PARKERINGSBEHOV

Skellefteå har liksom Piteå en något lägre kollektivtrafikandel än Luleå. Behovet av pendlarparkering bedöms till cirka 120 platser vilket motsvarar 2400 kvm.

Verksamheterna i Skellefteå resecentrum föreslås bli fler än på övriga två platser. Dagligvaruhandeln, vinbutiken och restaurang/saluhallen och caféet

bedöms behöva 70 – 140 parkeringsplatser beroende på verksamheternas storlek. Parkeringsbehovet för "kultur" och Science center kan komma att variera mycket beroende på hur många besökare denna typ av verksamhet attraherar. Används samma parkeringsnorm som för Tom Tits i Södertälje med 15 parkeringsplatser/1000 kvm blir parkeringsbehovet 20 – 50 parkeringsplatser beroende på verksamheternas storlek. Sammantaget behövs mellan 90 – 190 parkeringsplatser för handeln och verksamheterna i resecentrumet. Det motsvarar en yta om 1800 – 3800 kvm.

Det finnas viss potential för samutnyttjande av parkeringen. Med tanke på det centrala läget bör även annan befintlig centumparkering i viss mån kunna samutnyttjas för de nya verksamheterna. Om hälften av pendlarparkeringsplatserna kan nyttjas för de andra verksamheterna kvällar och helger blir det gemensamma parkeringsbehovet 150 – 250 platser vilket ger en yta om 3000 – 5000 kvm i markparkering. Innan dessa platser anläggs bör beläggning på andra parkeringar i närområdet studeras. Behovet av korttidsparkering i Skellefteå resecentrum bedöms till 10 platser vilket motsvarar 200 kvm.

SCHEMATISKT UTFORMNING

Läget i Skellefteå är redan utan större utvecklingsåtgärder i närområdet verkligt stadsintegrerat. Stadens centrala plats, Möjligheternas torg, utvidgas över Kanalgatan och får med nytt resecentrum på nuvarande bussterminaltomt en direktentré till järnvägen.

På liknande sätt som i förslaget för Luleå finns det anledning att med resecentrumanläggningens längd från plattformarna förstärka den upplevda närheten mellan stad och station.

Stationsbyggnaden utformas som ett stadskvarter med blandat innehåll. Nedre delen utgörs av en stationshall i dubbel våningshöjd som integreras med saluhallskonceptet på två nivåer. Genom de gynsamma höjdförutsättningarna kan torgnivån fortsätta in under järnvägen och koppla direkt mot en dockningsterminal för regionalbusstrafiken och mot plattformarna ovanför.

Angöringen för regionalbuss sker från Norra järnvägs-gatan via ramper till den underjordiska terminalen. En komplett angöring för bil, taxi, cykel och pendlar-p finns på norra sidans marknivå. Angöring från södra sidan, vid torgets sidogata är främst avsedd för gående, cykel och taxi, men ej personbil. Stadsbussarna är kvar på Kanalgatan som är ett självklart centralt gaturum. Det ger ett något större avstånd mellan tåg och stadsbuss men klarheten och orientering överväger.

I Skellefteå stadskärna kommer Lasarettsvägen få en ny roll som huvudstråk om översiktsplanens intentioner förverkligas. Stationen har ett möjligt västligt sekundärentreläge mot denna gata i den planskilda korsning som behöver tillskapas.

Hela området mellan järnvägen och Kanalgatan har stor potential att utvecklas till blandad kvartersstad, i synnerhet vid sidorna om den nya torgbildningen framför resecentrumkvarteret.

PÅVERKAN PÅ NÄRLIGGANDE GATUNÄT

I Skellefteå föreslås en utformning där all regionalbusstrafik ankommer till resecentrum norr om järnvägen – det medför att resecentrum kan nås både från dagens E4 & den nya bron utan att trafiken ökar på de mest centrala gatorna. Stadsbusstrafiken som studerats i en annan utredning förutsätts i denna studie ligga kvar i befintligt läge. Parkeringsplatser anläggs så att infart kan ske både norr och söder om järnvägen för att minimera onödiga trafikrörelser i centrum.

Hur omfattande biltrafik som resecentrumet ger upphov till beror till stor del på hur stora ytor som planeras för de olika verksamheterna. Resenärernas

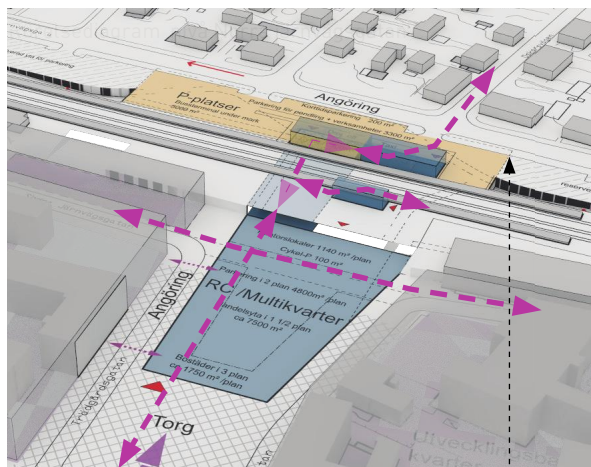
- Resecentrum funktioner med integrerad handel 1900 m²
- Bussterminal 6000 m²
- Handel 7500 m²
- Kontor 2280 m²
- Bostäder 5250 m²
- Parkeringsplatser 13100 m²
 varav markparkering 3500 m²
 garageplatser 9600 m²
- Cykelparkering 400 m²

Ytsammanställning

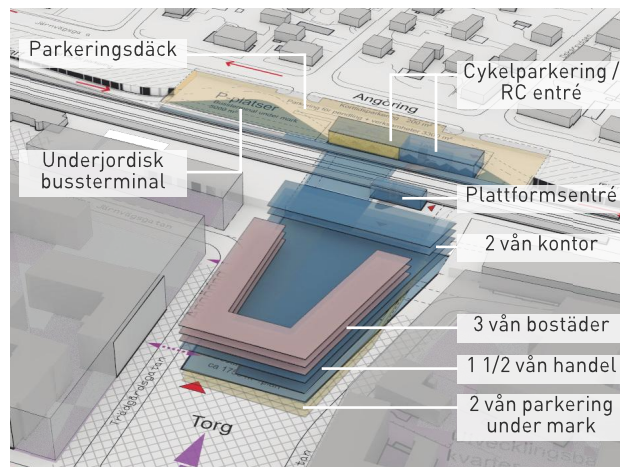
tillskott till biltrafiken till och från resecentrumet bedöms bli drygt 900 fordonsrörelser per dygn¹⁰. Verksamheterna kan ge upphov till mellan 700 – 1600 fordonsrörelser per dygn förutsatt att all verksamhet är ett tillskott och inte flytt av befintliga verksamheter. De boende i de 50 -100 lägenheter som föreslås ovanpå RC förväntas generera 50- 150 fordonsrörelser per dag.

¹⁰Andelen anslutningsresor med bil antas vara 40 %

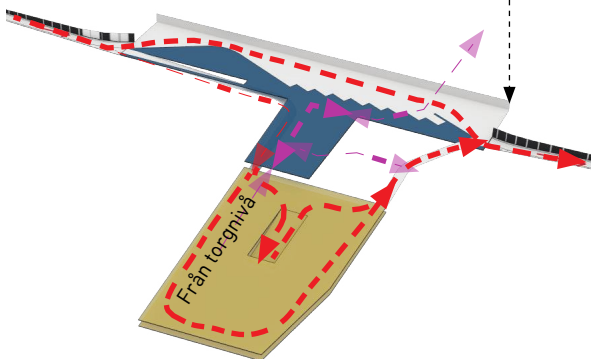




Rörelsedigram torgnivå



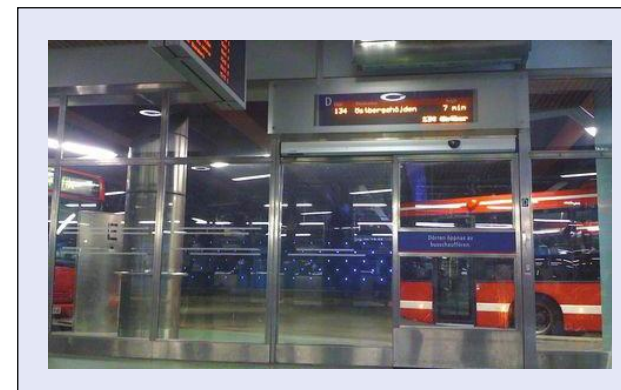
Byggsadsorganisation



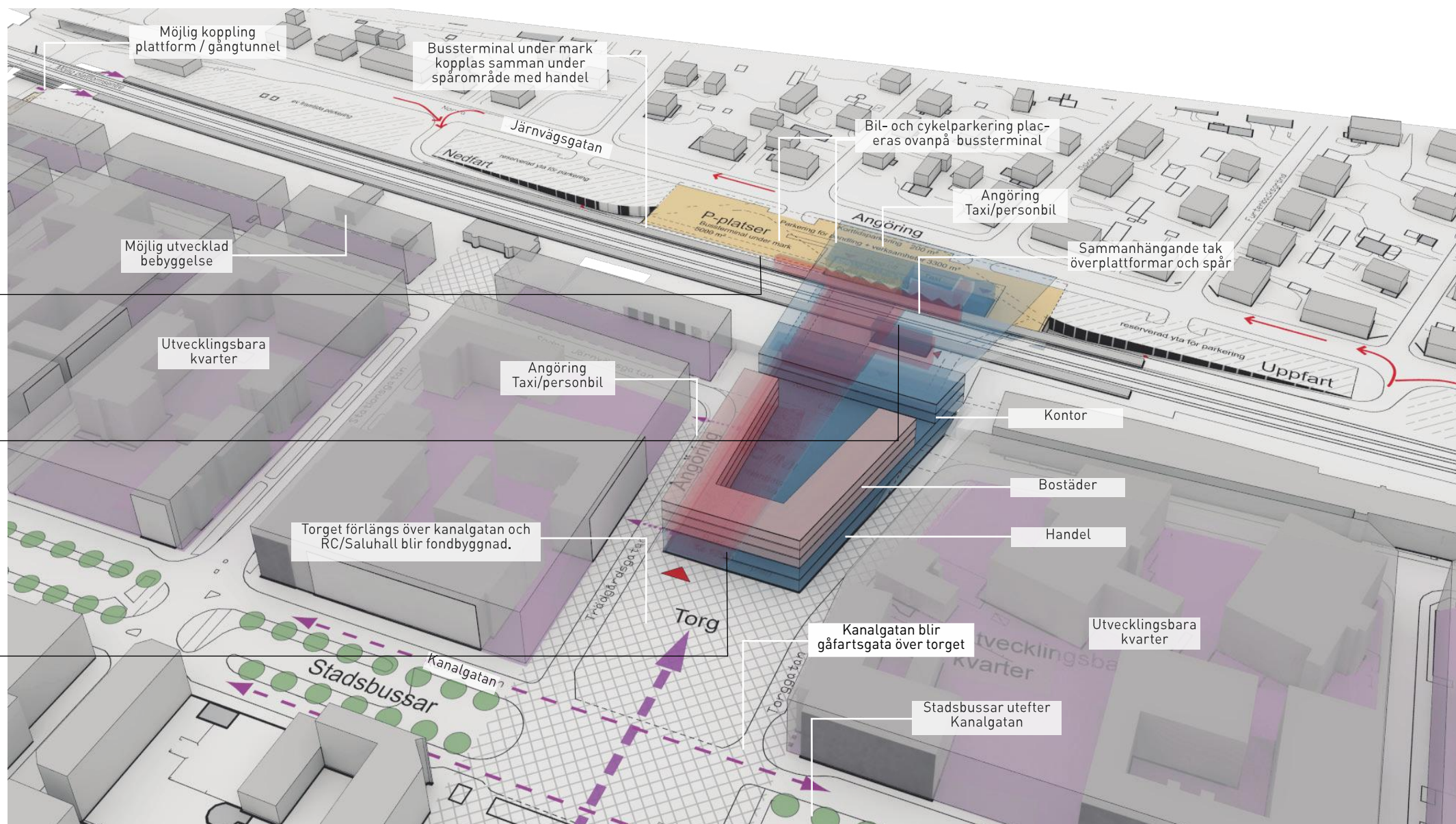
Rörelsedigram anslutning till bussterminal/parkering



Plattformsentréer, nedgångar till bussterminal under gemensamt tak, Biljmerstation Ajax, Holland.

Bussterminal med dockning under mark
Liljeholmen / Stockholm

ST: Pancras station. exempel på resande/saluhallsmiljö.



DEL 3.

3.1 SLUTSATSER



Studien visar att det är möjligt att etablera resecentrum som attraktiva punkter i staden, utöver funktionen för resandet.

Det innehåll som tillkommer med kommersiella funktioner måste dock utgå från en kundbas som ej utgörs av resenärer. Resenärsflödena är alltför små för detta.

En ekonomisk bas finns i dagligvaruhandeln, av lite olika sort för de tre städernas resecentrumlägen. Annan handel och service kan i kombination med dagligvaruhandeln få goda villkor för sin verksamhet. Basen kan också vara kommunens bidrag i en samverkan där förläggning av samhällsfunktioner till

resecentrum kan ge trygghet för andra exploatörer. En god integration med stadens struktur och viktiga stråk, både funktionellt och upplevelsemässigt är möjligt att åstadkomma och är även ett villkor för att den kundbas som behövs ska infinna sig. Integrationen kan även kräva andra förändringar, t ex ny bebyggelse eller gator, som ligger utanför det direkta resecentrumläget.

Kommunerna behöver tidigt peka ut resecentrumläget som en tyngdpunkt i stadens utveckling och göra detta till en bärande idé i samhällsplaneringsstrategin. Det finns annars risk att man mättar marknaden på andra platser.

De resenärsflöden som har prognosticerats kan bli större, men det kräver medvetna och långsiktiga beteendepåverkande åtgärder för att främja att en större andel av det totala resandet sker med hållbara trafikslag som gång, cykel och kollektivtrafik.

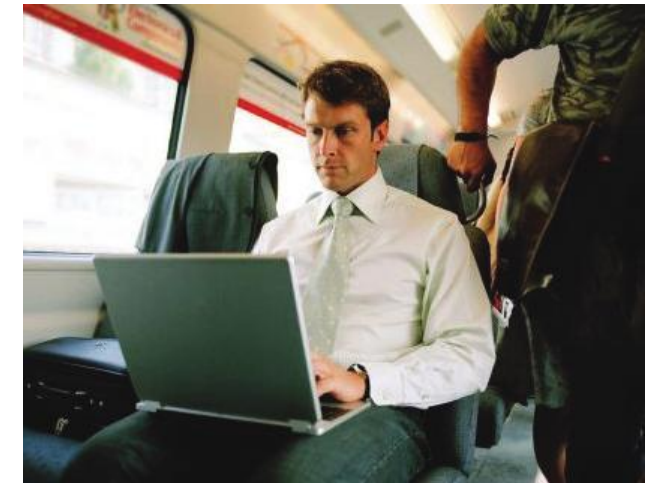
3.2 FÖRSLAG TILL FORTSATTA ARBETEN



Det finns en mängd olika insatser som kan göras för att skapa så bra förutsättningar som möjligt för lyckade resecentrumanläggningar, inför den dag då genomförandebeslut/investeringsbeslut fattas. En framgångsfaktor för blandat innehåll är tidig samverkan med exploatörer och andra intressenter. Forma en plattform för vad resecentrum ska stå för och en modell för hur den kan förverkligas. Kommunen behöver vara motor i det inledande arbetet. Fördjupa utformningsarbetet för både resecentrumanläggningarna och för stadsmiljön och strukturen i den nära omgivningen. Finns det förändringar som kan påbörjas tidigare och som är tillskott för staden även innan Norrbotniabanan genomförs?

Fördjupad kunskap om trafiken inom respektive stad krävs för att kunna planera helheten i det framtida kollektivtrafiksystemet. Det handlar om att utreda hur busstrafiken i respektive kommun samt mellan dessa kan utvecklas inför Botniabanas öppnande samt när den öppnar. I samband med detta bör man även göra en trafikutredning i respektive stad för att studera hur man kan öka attraktiviteten i busstrafiken genom förbättrad framkomlighet.

En parkeringsutredning i respektive stad behövs där möjligheter till ett effektivt samutnyttjande av ytor för olika typer av parkeringsbehov kan utvecklas.



Planera även för beteendepåverkande projekt (t ex olika kampanjer och testresenärsprojekt) i samband med öppnande av Norrbotniabanan för att få ett större resande och locka över bilister.

Varje kommun behöver utföra handelsutredningar för att säkra det kommersiella utbudets bredd och bärkraft.

KÄLLOR:

- NAI Svefas Fastighetsindex
- <http://www.fastighetsindikatorn.se/2010/ortsanalyser/norrland/lulea/>
- Galärens årsredovisning 2010
- Norrporten ?
- <http://www.kuriren.nu/arkiv/2009/07/21/Luleå/4996467/Stor-efterfrågan-på-kontor-i-Luleå.aspx>
- (<http://www.fastighetsindikatorn.se/ortsanalyser/norrland/pitea/>)
- (KÄLLA: [pitea-tidningen.se](http://www.pitea-tidningen.se)).
- Programhandling 2007, Skellefteå kommun
<http://www.arestadskarna.se/tidigare-vinnare/>
(http://sv.wikipedia.org/wiki/Möjligheternas_torg)
<http://www.kalle.mbps.se/Skellefte/Skelleftea/Torget/Torget.htm>
<http://blogg.expressen.se/flygguiden/entry.jsp?messid=506680>
<http://destinationskelleftea.se/sv/Destination/Ata>
<http://www.vasterbottensmat.nu/default.asp?id=1098&ptid=>
<http://www.matfesteniskelleftea.se/mf/>
- Befolkningsprognos, Skellefteå kommun
- Banverket, BVH 726, Arbetsmetod för gruppering av stationer, 2005-03-01
- Banverket, Stationens basfunktioner – grundläggande uppbyggnad, funktioner och tjänster, rapport 2010-03-08
- Resvanor Syd
- Definitionen av Mobility Management och dess innehåll har successivt utvecklats inom en rad olika EU-projekt, bl a MOMENTUM, MOSAIC och MOST. Den senaste som anges här är framtagna inom projektet MAX (slutredovisades 2009) och även godkänd av EPOMMs styrelse.
- Riterm 09 – Riktlinjer för utformning av bussterminaler. PLAN-rapport 2009:2
- Resvaneundersökning Norrtåg 2005
- Donald Shoup, Cruising for parking, 2006
- Parkeringsstrategi Umeå 2010
- PLANK – Planeringshandbok för kollektivtrafik
- Pendlingsstatistik, SCB, från respektive kommun; Luleå, Piteå, Skellefteå
- Uppgifter från länstrafiken i Norrbotten

BILAGA 1

Bilaga till resandeprognos

Tabell 0-1 Arbetspendling mellan Skellefteå tätort och olika orter år 2008

Ort	Från Skellefteå tätort	Till Skellefteå tätort	Restid med bil	Restid kollektivt (buss)
Boliden	246	174	00:33	00:40
Bureå	96	516	00:16	00:25
Burträsk	57	151	00:54	00:50
Bygdsiljum	19	18	01:27	01:15
Byske	94	209	00:20	00:35
Drängsmark	8	98	00:25	00:25
Ersmark	205	183	00:20	00:25
Fällfors	1	15	01:06	01:25
Jörn	20	50	00:52	01:09
Klutmark	7	120	00:26	00:17
Kusmark	16	67	00:32	00:35
Kåge	157	572	00:11	00:15
Landsbygd	806	2735	-	-
Luleå	84	73	01:28	02:36
Lövånger	60	46	00:35	00:50
Medle	17	200	00:21	00:25
Norsjö	15	72	01:37	01:20
Ostvik	38	101	00:16	00:49
Piteå	64	101	00:52	01:10
Robertsfors	59	49	01:07	01:25
Skelleftehamn	239	611	00:26	00:35
Skellefteå tätort	12634	12634	-	-
Stackgrönnan	14	123	00:19	00:17
Umeå	324	221	01:33	02:07
Ursviken	300	1116	00:25	00:27
Örviken	9	135	00:20	00:25

Tabell 0-2 Pendling mellan Piteå kommun och olika kommuner år 2006

Ort	Från Piteå tätort	Till Piteå tätort	Restid med bil (centrum – centrum)	Restid kollektivt (buss) (centrum – centrum)
Piteå	15942	15919	-	-
Luleå	2034	415	00:45	01:10
Älvsbyn	211	225	01:07	01:05
Skellefteå	153	190	00:52	01:10

Tabell 0-3 Pendling mellan Luleå kommun och olika kommuner år 2009

Ort	Från Luleå tätort	Till Luleå tätort	Restid med bil	Restid kollektivt (buss)
Arvidsjaur	-	54	02:11	02:40
Boden	1 022	3 069	00:41	00:50
Haparanda	54	87	01:34	02:25
Kalix	213	569	00:57	01:25
Piteå	428	2 173	00:45	01:10
Skellefteå	121	177	01:27	02:05
Älvsbyn	85	283	01:00	01:05
Överkalix	48	43	01:20	02:00

Tabell 0-4 Dagens (2009 års) pendling mellan kommunerna/orterna

Arbetsplats	Umeå (kommun)	Bureå (tätort)	Skellefteå (tätort)	Byske (tätort)	Piteå (kommun)	Luleå (kommun)	Boden (kommun)	Summa, Från
Umeå (kommun)			221					221
Bureå (tätort)			516					516
Skellefteå (tätort)	324	96		94	64	84		662
Byske (tätort)			209					209
Piteå (kommun)			101			2173		2274
Luleå (kommun)			73		428		1022	1523
Boden (kommun)						3069		3069
Summa, till	324	96	1120	94	492	5326	1022	

Tabell 0-5 Andel av befolkning som bor i tätorten (år 2005)

	Befolkning kommun	Befolkning tätort	% av befolkningen i tätorten
Umeå	110758	75645	68%
Bureå	71910	2345	3%
Skellefteå	71910	32425	45%
Byske	71910	1731	2%
Piteå	40873	22650	55%
Luleå	72751	45467	62%
Boden	28176	18680	66%

Tabell 0-6 Antal av dagens pendlare som skulle ha "möjlighet" att pendla med tåg om tåg fanns

Arbetsplats	Umeå (kommun)	Bureå (tätort)	Skellefteå (tätort)	Byske (tätort)	Piteå (kommun)	Luleå (kommun)	Boden (kommun)
Umeå (kommun)			151				
Bureå (tätort)			516				
Skellefteå (tätort)	259	96		94	51	67	
Byske (tätort)			209				
Piteå (kommun)			56			963	
Luleå (kommun)			46		214		511
Boden (kommun)							1628

Tabell 0-7 Antal tågpendlare år 2020 med tåg om alla möjliga pendlare byte till tåg.

Arbetsplats	Umeå (kommun)	Bureå (tätort)	Skellefteå (tätort)	Byske (tätort)	Piteå (kommun)	Luleå (kommun)	Boden (kommun)	Summa, Från
Bostad \								
Umeå (kommun)	-	0	226	0	0	0	0	226
Bureå (tätort)	0	-	646	0	0	0	0	646
Skellefteå (tätort)	388	120	-	107	71	94	0	780
Byske (tätort)	0	0	239	-	0	0	0	239
Piteå (kommun)	0	0	78	0	-	1441	0	1519
Luleå (kommun)	0	0	64	0	320	-	899	1283
Boden (kommun)	0	0	0	0	0	2863	-	2863
Summa, Till	388	120	1253	107	391	4398	899	
% ökning från dagens nivå								
Arbetsplats	Umeå (kommun)	Bureå (tätort)	Skellefteå (tätort)	Byske (tätort)	Piteå (kommun)	Luleå (kommun)	Boden (kommun)	
Bostad \								
Umeå (kommun)	-	-	50%	-	-	-	-	
Bureå (tätort)	-	-	25%	-	-	-	-	
Skellefteå (tätort)	50%	25%	-	14%	39%	39%	-	
Byske (tätort)	-	-	14%	-	-	-	-	
Piteå (kommun)	-	-	39%	-	-	50%	-	
Luleå (kommun)	-	-	39%	-	50%	-	76%	
Boden (kommun)	-	-	-	-	-	76%	-	

Tabell 0-8 Antal tågpendlare år 2020 med tåg om hälften av pendlarna byter till tåget

Arbetsplats	Umeå (kommun)	Bureå (tätort)	Skellefteå (tätort)	Byske (tätort)	Piteå (kommun)	Luleå (kommun)	Boden (kommun)	Summa, Från
Bostad \\								
Umeå (kommun)	-	0	113	0	0	0	0	113
Bureå (tätort)	0	-	323	0	0	0	0	323
Skellefteå (tätort)	194	60	-	54	36	47	0	391
Byske (tätort)	0	0	119	-	0	0	0	119
Piteå (kommun)	0	0	39	0	-	721	0	760
Luleå (kommun)	0	0	32	0	160	-	449	641
Boden (kommun)	0	0	0	0	0	1431	-	1431
Summa, Till	194	60	626	54	196	2199	449	

Tabell 0-9 Antal tågpendlare år 2020 med tåg om ¼ av pendlarna byter till tåget

Arbetsplats	Umeå (kommun)	Bureå (tätort)	Skellefteå (tätort)	Byske (tätort)	Piteå (kommun)	Luleå (kommun)	Boden (kommun)	Summa, Från
Bostad \\								
Umeå (kommun)	-	0	56	0	0	0	0	56
Bureå (tätort)	0	-	162	0	0	0	0	162
Skellefteå (tätort)	97	30	-	27	18	23	0	195
Byske (tätort)	0	0	60	-	0	0	0	60
Piteå (kommun)	0	0	19	0	-	360	0	379
Luleå (kommun)	0	0	16	0	80	-	225	321
Boden (kommun)	0	0	0	0	0	716	-	716
Summa, Till	97	30	313	27	98	1099	225	

BILAGA 2

	Trafikverkets ansvar
	Branschens ansvar (SRAB/THM/Operatörerna m fl)
	Fastighetsägarens ansvar
	Övrig aktör/kommun
	Kommersiell aktör

Färgnyckel tabeller

X	Basfunktion
B	Behovsstyrd funktion
Ö	Önskvärd tilläggsfunktion
TSD	Funktion som är reglerad av TSD (Tekniska specifikationer för driftskompatibilitet); styr att det ska finnas och/eller påverkar utformningen.

Förkortningar

BAS- OCH TILLÄGGSFUNKTIONER

För att garantera en motiverad nivå på funktioner för alla stationer har Trafikverket utvecklat ett system för bas- och tilläggsfunktioner som är kopplat till de fem stationsgrupperna. Basfunktionerna är uppbyggda efter ett tydligt grundutbud och till den nivån har ytterligare tilläggsfunktioner lagts.

En fullständig beskrivning finns i Stationens basfunktioner – grundläggande uppbyggnad, funktioner och tjänster (Banverkets rapport 2010-03-08).

Funktionerna redovisas i åtta olika tabeller efter olika delar av resecentrumanläggningen. Färgkodning anger olika ansvar

Stationsgrupp			TSD- styr att det ska finnas eller påverkar utformning	1	2A	2B	2P	3A	3B	3P	4	5
På plattform		Sittplatser	TSD	x	x	x	x	x	x	x	x	x
		Belysning	TSD	x	x	x	x	x	x	x	x	x
		Väderskydd för både vind och nederbörd och/eller skärmtak	TSD	x	x	x	x	x	x	x	x	x
		Åtgärder för användbarhet för funktionshindrade	TSD	x	x	x	x	x	x	x	x	x
		Skyddszon	TSD	x	x	x	x	x	x	x	x	x
		Varuautomat			B	B	B	B	B	B	B	
	Dynamisk trafikinformation	Klocka		x	x	x	x	x	x	x	x	
		Högtalare	TSD	x	x	x	x	x	x	x	x	
		Plattformsskylt	TSD	x	x	x	x	x	x	x	B	
		Varning passerande tåg		B	B	B	B	B	B	B	B	
		Display el motsv. för realtidsinformation om tågtrafiken	TSD	x	x	x	B	x	x	B	B	B
	Fast skyltning	Stationsnamn	TSD	x	x	x	x	x	x	x	x	x
		Spårnummerskylt	TSD	x	x	x	x	x	x	x	x	x
		Tågtidsanslag		x	x	x	x	x	x	x	x	x
		Hänvisningsskyltar	TSD	x	x	x	x	x	x	B	B	
		Vagnlägesskyltar		x	x	x	B	x	B	B	B	B

Tabell 1. Funktioner för plattformar

Stations-grupp			TSD- styr att det ska finnas eller påverkar utformning	1	2A	2B	2P	3A	3B	3P	4	5
Planskild förbindelse inkl. upp-/nervgångar		Belysning och ljusinsläpp	TSD	x	x	x	x	x	x	x	x	x
		Minst ramp mellan planskildheten och markplan/plattform	TSD	x	x	x	x	x	x	x	x	x
		Trappa	TSD	x	x	x	x	x	x	x	x	x
		Hissar som förbinder planskildheten med markplan och plattform	TSD	x	x	x	x	x	x	B	B	
		Rulltrappa	TSD	B	B	B	B	B	B			
		Inbyggda trappor och hissar	TSD	x	x	x	x	x	B	B	B	B
		Åtgärder för användbarhet för funktionshindrade	TSD	x	x	x	x	x	x	x	x	x
		Taktil spårnummerskylt	TSD	x	x	x	x	x	x	x	x	x
		Inbyggd om över spår	TSD	x	x	x	x					
		Sittplatser	TSD	x	x	x						
Dynamisk trafikinformation		Entréskylt vid resp. trappa/hiss till plattformarna	TSD	x	x	x	x					

Tabell 2. Funktioner för planskilda förbindelser

Stations-grupp			TSD- styr att det ska finnas eller påverkar utformning	1	2A	2B	2P	3A	3B	3P	4	5
Mötespunkt för ledsagning (På stationer där ledsagning erbjuds)		Sittplats	TSD	x	x	x	x	x	x	x	x	x
		Markeringsskylt	TSD	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Informations-knutpunkt		Taktil, kontrastrik orienteringskarta (över stationsområdet)	TSD	x	x	x	x	x	x	B		
	Dynamisk trafikinformation	Display el motsv. för realtidsinformation om tågtrafiken	TSD	x	x	x	x	x	x	x	x	x
		Prator/Interaktiv terminal	TSD	Ö	Ö	Ö	Ö	Ö	Ö			
		Klocka		x	x	x	x	x	x	x	x	x
		Högtalare	TSD	x	x	x	x	x	x	x	x	x

Tabell 3. Funktioner för mötesplats för ledsagning och informationsknutpunkt

Stations-grupp			TSD styr att det ska finnas eller påverkar utformningen	1	2A	2B	2P	3A	3B	3P	4	5
Säkerhet/trygghet		Ledsagning		x	x	x	x	x	x	x	B	B
		Nödtelefon		x	x	x	x	x	x	x	Ö	Ö
		Övervakningskamera		B	B	B	B	B	B	B		
		Övervakning med inspelning		B	B	B	B	B	B	B		
		Visuell rondering		B	B	B	B	B	B	B		
		Rondering virtuell						B	B	B	B	B
		Fast bevakning		x								

Tabell 4. Funktioner för säkerhet och trygghet

Stations- grupp			TSD- styr att det ska finnas eller påverkar utformning	1	2A	2B	2P	3A	3B	3P	4	5
Ankomst		Åtgärder för användbarhet för funktionshindrade	TSD	x	x	x	x	x	x	x	x	x
		Belysning	TSD	x	x	x	x	x	x	x	x	x
		Pendlarparkering		x	x	x	x	x	x	x	x	x
		Handikapplats	TSD	x	x	x	x	x	x	x	x	x
		Kiss-n-ride		x	x	x	x	x	x	x		
		Pendlarparkering			B	B	x	B	B	X	B	B
		Långtidsparkering /Bevakad parkering		Ö	Ö	Ö		Ö				
		Bilvärmeposter (motorvärmare)			B	B	B	B	B	B	B	B
		Reserverade platser för biluthyrning		Ö	Ö	Ö						
		Markparkering cykelställ		x	x	x	x	x	x	x	x	x
		Cykelställ med väderskydd		x	x	x	x	x	x	x		
		Slutet bevakat cykelgarage		Ö	Ö							
		Lokalbuss - hållplats med skylt	TSD	x	x	x	x	x	x	x	x	x
		Väderskydd och/eller skärmtak vid busshpl	TSD	x	x	x	x	x	x	x	x	Ö
		Bänkar vid angöring ytor	TSD	x	x	x	x	x	Ö	Ö	Ö	
		Taxi - hållplats med skylt o tfn		x	x	x	x	Ö		Ö		
		Telefonnummer till taxi						x	x	x	x	x
	Dynamisk trafikinfor- mation	Klocka		x	x	x	x	x	B	x	B	
		Realtidsinformation om anslutande tåg/regionbuss vid lokalbussangöring	TSD	Ö	Ö	Ö	Ö	Ö	Ö	Ö		
Fast infor- mation	Hänvisningsskyltar	TSD	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
	Markeringsskyltar vid viktiga funktioner i ankomstzonen	TSD	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
	Översikt-karta över stationen	TSD	x	x	x	B	B	B	B			
	Vägvisning till stationen		Ö	Ö	Ö	Ö	Ö	Ö	Ö	Ö		

Tabell 5. Funktioner för ankomst

Stations-grupp			TSD styr att det ska finnas eller påverkar utformningen	1	2A	2B	2P	3A	3B	3P	4	5
Väntfunktioner	Väntutrymme i byggnad	Uppvärmd väntsal	TSD	x/B	x/B	x/B	x/B	x/B				
		Minst ramp till och från väntutrymme om höjdskillnad	TSD	x	x	x	x	x				
		Åtgärder för användbarhet för funktionshindrade	TSD	x	x	x	x	x				
		Sittplatser	TSD	x	x	x	x	x				
		Teleslinga	TSD	B	B	B	B					

Tabell 6. Väntfunktioner i stationshus

X	Basfunktion
B	Behovsstyrd funktion
Ö	Önskvärd tilläggfunktion
TSD	Funktion som är reglerad av TSD (Tekniska specifikationer för driftskompatibilitet); styr att det ska finnas och/eller påverkar utformningen.

Förkortningar

	Trafikverkets ansvar
	Branschens ansvar (SRAB/THM/Operatörerna m fl)
	Fastighetsägarens ansvar
	Övrig aktör/kommun
	Kommersiell aktör

Färgnyckel tabeller

Stations- grupp		TSD- styr att det ska finnas eller påverkar utformning	1	2A	2B	2P	3A	3B	3P	4	5
Service för resan	Toalett, varav minst en handi- kappanpassad o m skötbord	TSD	x	x	x	x	x				
	Bemannad toalettavdelning alla funktioner, inkl dusch		Ö								
	Biljettautomater	TSD	x	x	x	x	x	Ö	x	Ö	
	Manuell biljettförsäljnings- lokal	TSD	x	x	x	x					
	Stationsvärd - hjälp med biljettköp, orientering mm		B	B	B		Ö				
	Bagageboxar		x	B	B		B	B			
	Bagagevagnar		x	B	B		B	B			
	Bemannad bagage- förvaring		Ö								
	Karta över orten med viktiga telefonnr.		x	x	x	x	x	Ö	Ö	Ö	
	Bemannad turistbyrå		Ö	Ö							
	Tryckluft för pumpning av däck		Ö	Ö	Ö	Ö	Ö	Ö			
	Uthyrning/lånecyklar		Ö	Ö							
	Biluthyrning		Ö	Ö							
	Förbeställning taxi		Ö	Ö							
	Bilservice i samband med bevakning		Ö								
	Taxivärddar		Ö								

Tabell 7. Funktioner för resenärsservice

7.4 För vidare läsning

Banverkets rapport 2010-03-08 "Stationens
basfunktioner – grundläggande uppbyggnad,
funktioner och tjänster»

Stations- grupp			1	2A	2B	2P	3A	3B	3P	4	5
Kommersiellt utbud	Varuautomat m godis, dricka o dyl. Ev. även kaffe.		Ö	Ö	Ö	Ö	Ö	Ö	Ö		
	Kafé		Ö	Ö	Ö		Ö				
	Snabbmat		Ö	Ö	Ö						
	Restaurang		Ö	Ö							
	Kioskvaror, reselektyr		Ö	Ö	Ö	Ö	Ö	Ö			
	Presenter, reseeffekter, blom- mor etc.		Ö	Ö							
	Telefonautomater		Ö	Ö	Ö	Ö	Ö	Ö			
	Bankomat		Ö	Ö	Ö						
	Internet		Ö	Ö	Ö						

Tabell 8. Funktioner för kommersiellt utbud

