

Centrala stan

Fördjupad översiktsplan för Skellefteå kommun

Del 1: Förutsättningar



Skellefteå kommun

931 85 Skellefteå

0910-73 50 00

kundtjanst@skelleftea.se

www.skelleftea.se/centralastan

Centrala stan, fördjupad översiktsplan

Del 1: Förutsättningar

Projektledare: Linnea Hagenbjörk, bitr. Richard Widman

Arbetsgrupp: Elin Blom, Linnea Hagenbjörk, Simon Markusson, Richard Widman

Ledningsgrupp: Hans Andersson, Lars Hedqvist, Anna-Lena Lundmark, Anders Mellberg,
Jenny Norlund, Robert Nyman, Kristina Sundin Jonsson, Harriet Wistemar

Styrgrupp: Kommunstyrelsens arbetsutskott

Illustrationer och kartor (om inget annat nämns): Johan Marklund, Linnea Hagenbjörk
Tjänstepersoner från kommunens förvaltningar har deltagit i framtagandet av handlingarna.

Innehåll

Läsanvisning	4	Trafik	42
Inledning	5	Brister i dagens trafiksystem	42
Vad är en fördjupad översiktsplan	6	Övergripande trafiksystem	42
Planens syfte	7	Gångtrafik	46
Uppdraget	7	Cykeltrafik	46
Geografisk avgränsning	7	Kollektivtrafik	48
Hållbar utveckling	8	Biltrafik	48
Styrdokument, planer, strategier och utredningar	8	Norrbotniabanan och resecentrum	50
Bakgrund	11	Norrbotniabanan	50
Centrala stans roll i regionen	11	Resecentrum	51
Regional tillgänglighet	11	Klimatförändringar	52
Demografi	12	Konsekvenser av klimatförändringar i Skellefteå	52
Arbetspendling	12	Strandskydd	53
Stadens struktur	13	Riksintressen	54
Tidigare planering	13	Riksintresseområde för kulturmiljövård	54
Fyra karaktärsområden	15	Riksintresseområden för kommunikationer	54
Utmaningar och möjligheter	18	Miljö kvalitetsnormer	55
Utmaningar	18	Luftföroreningar från trafik	55
Möjligheter	20	Miljö kvalitetsnormer för luft	56
Vision och strategi	22	Miljö kvalitetsnormer för vatten	57
Skellefteå kommuns vision	22	Miljö, hälsa och säkerhet	58
Skellefteå 2030	22	Skred och erosionsrisker	58
Förtätning av bostäder och verksamheter	24	Översvämningsrisker	58
Markanvändning	25	Buller	59
Översiktsplan	25	Farligt gods	61
Detaljplaner	25	Förorenad mark	61
Förtätning	25	Skyddsavstånd till industrier och andra verksamheter	61
Handel	26	Radon	62
Offentlig service	27	Masshantering	62
Grön- och blåstruktur	28	Teknisk försörjning	63
Mötesplatser, målpunkter och stråk	30	Vatten och avlopp	63
Mötesplatser och målpunkter	30	Dagvatten	63
Stråk	36	Avfall	63
Stadsbild och stadsliv	40	Energiförsörjning	63
Arkitektur och gestaltning	40	Kvartersnamn i Centrala stan (illustration)	64
Kulturmiljö	40		
Konst	40		
Kvalitetsprogram för Centrum	41		



Läsanvisning

Fördjupad översiktsplan för Centrala stan presenteras i tre delar:

Förutsättningar: I delen förutsättningar redovisas vilka styrdokument och mål, beslutade i och utanför kommunen, som har styrts planens utformning. Här redovisas bakgrunden och de förutsättningar som finns inom planområdet.

Planförslag: I delen planförslag presenteras de förändringar som föreslås med kartor, illustrationer och text samt riktlinjer för utveckling och mark- och vattenanvändning i planområdet.

Miljökonsekvensbeskrivning: Tredje och sista delen beskriver planens konsekvenser tillsammans med en miljökonsekvensbeskrivning enligt reglerna om miljöbedömning av planer och program.

Åtgärder Centrala stan, är en bilaga där föreslagna åtgärder i planen har sammanställts för att ge en bild över om de kan genomföras nära i tid eller på längre sikt.

Skelleftebornas synpunkter, är en bilaga med en sammanställning av dialoger som påverkat den fördjupade översiktsplanen för Centrala stan.

Inledning

Skellefteå kommun är inne i en expansiv fas med målet att bli 80 000 invånare år 2030. Den fördjupade översiktsplanen tar höjd för kommunens mål, med samma planeringsperiod och ger förutsättningar för fler Skelleftebor med 1200 bostäder och 1000 nya arbetsplatser. Planen ger också möjligheter till utveckling av mötesplatser, nöjen, fritid och kultur inom stadsdelen. Planen ger även förutsättningar för att utveckla handeln i stadskärnan. Förbättrade gång- och cykelstråk, nya verksamheter i bottenvåningar och utvecklingen av grönstruktur är viktiga pusselbitar. En ny stadspark har färdigställts, älvbrinken utvecklas vidare och flera andra större projekt som kulturhus och resecentrum planeras.



Vad är en fördjupad översiktsplan?

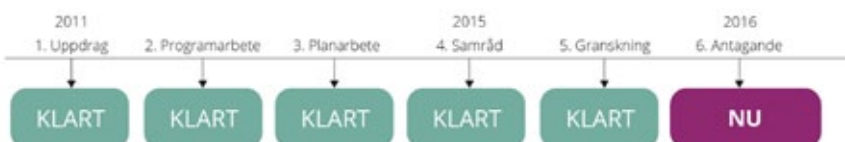
Enligt plan- och bygglagen (PBL) ska varje kommun ha en aktuell översiktsplan som omfattar hela kommunen. En översiktsplan är ett vägledande dokument som visar hur kommunen vill använda mark- och vattenområden, och hur den bebyggda miljön ska utvecklas och bevaras. En översiktsplan är inte juridiskt bindande utan endast rådgivande. Översiktsplanen ska belysa eventuella avvägningar som måste göras mellan olika intressen som till exempel bebyggelseutveckling eller riksintressen.

En fördjupning av översiktsplanen kan göras för ett mindre geografiskt avgränsat område av, exempelvis för en mindre ort eller delar av en stad, i detta fall stadsdelen Centrala stan. En fördjupad översiktsplan har en högre detaljeringsgrad än den kommuntäckande översiktsplanen med syftet att belysa specifika frågor för området.

En fördjupning följer samma lagstiftning som den kommuntäckande översiktsplanen. Processen inleds

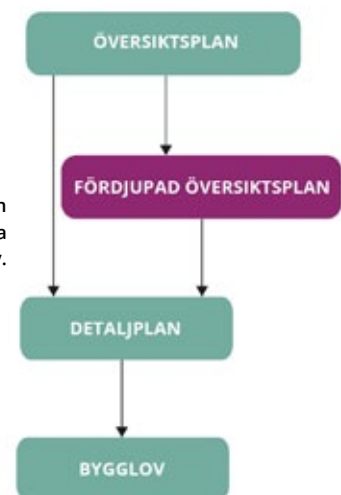
med ett programskede i syfte att tidigt i processen få en diskussion kring uppsatta mål och strategier. Efter programmet upprättas ett planförslag som samråds med myndigheter, organisationer och invånare. Efter plansamråd och revideringar, baserade på synpunkter, ställs planen ut för granskning för att slutligen antas av kommunfullmäktige.

Planen är strategiskt viktigt då den är styrande för den fortsatta planeringen. Planen används som underlag för beslut om förändringar av den fysiska miljön som genomförs av kommunen eller på initiativ av privata aktörer.



Planprocessen

Fördjupad översiktsplan i förhållande till andra planer och bygglov.



Planens syfte

Planen ska fungera som ett vägledande beslutsunderlag för det fortsatta arbetet med att utveckla Centrala stan. Planen kommer vara ett stöd för såväl enskilda fastighetsägare och handlare som för kommunen i hur stadsdelen kan förbättras. Planen ska spegla Skelleftebornas syn på utvecklingen av Centrala stan. Samverkan mellan kommunen och olika aktörer är viktig, och även invånarnas engagemang. Planens tidshorisont är år 2030 men eftersom bebyggelse skapar strukturer som finns kvar lång tid behöver planen ta hänsyn till förutsättningar som kan gälla ännu längre fram i tiden.

Den fördjupade översiktsplanen ska skapa möjligheter för förändring av stadsdelen. Syftet är redovisa en långsiktigt hållbar utveckling genom:

- Riktlinjer för utveckling av området.
- Mark- och vattenanvändning i området.

Planen ska utgöra ett samlat kunskapsunderlag och fungera som beslutsunderlag i detaljplanering, bygglovprövning och andra beslut som rör mark- och vattenanvändningen i Centrala stan.

Uppdraget

I arbetet med fördjupningen av översiktsplanen för Skelleftefaldalen (antagen 2011), pekades Centrala stan ut som ett viktigt område i behov av en ny plan då intresset är stort att utveckla Centrum samtidigt som det finns flera problem kopplade till trafik- och transportsystemet.

Den 27 april 2011 fick bygg- och miljökontoret (nuvarande samhällsbyggnad) därför i uppdrag av kommunstyrelsen att ta fram en fördjupad översiktsplan för Centrala stan, som ska ersätta den äldre från 1994.

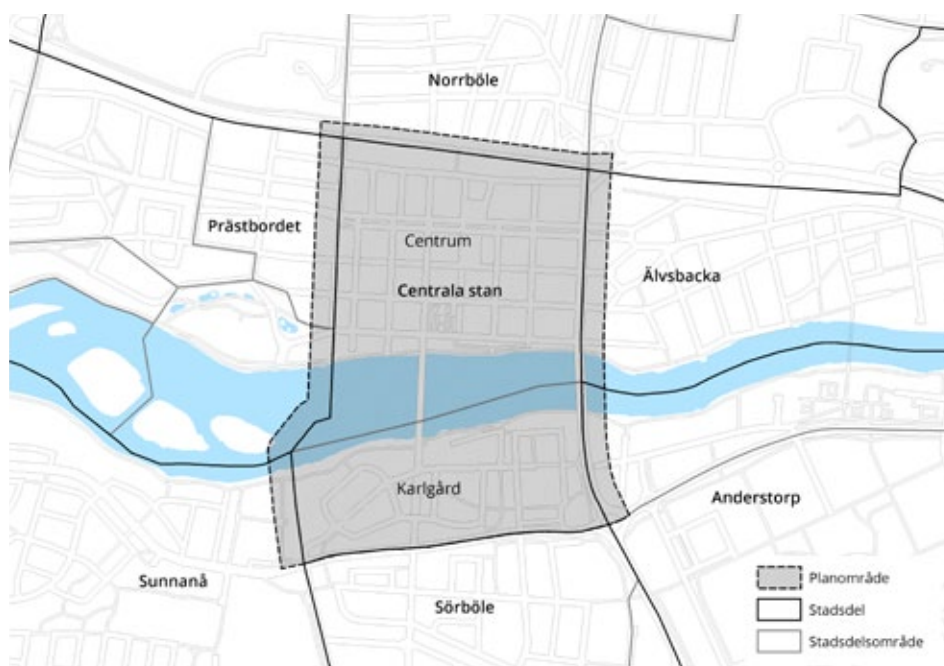
Geografisk avgränsning

Den geografiska avgränsningen för planen är stadsdelen Centrala stan, med stadsdelsområdena Centrum och Karlgård samt randområdena i öst, väst och norr eftersom de är viktiga delar som ska harmonisera med Centrala stan. Stadsdelen sträcker sig från järnvägen i norr till Skråmträskvägen i söder samt mellan Viktoria-gatan (E4) i öster till Södra Lasarettsvägen i väster.

Randområdena är:

- Västra delen av Älvsbacka med kvarteren närmast öster om E4/Viktorigatan.
- Östra delen av Prästbordet med kulturområdet Nordanå, och kvarteren närmast väster om Södra Lasarettsvägen.
- Sunnanå kyrkogård med parkkaraktär som balanserar Nordanå på norra sidan.
- Nordvästra delen av Anderstorp med kvarteren närmast öster om E4/Viktorigatan.
- Älven väster och öster om stadsdelen.
- Södra delen av Norrböle med Norra Järnväggsgatan och järnvägsområdet.

Anledningen till att planområdet inte omfattar randområdet i söder är att området karaktärsmissigt skiljer sig från Centrala stan och är fysiskt avskilt i och med Skråmträskvägen.



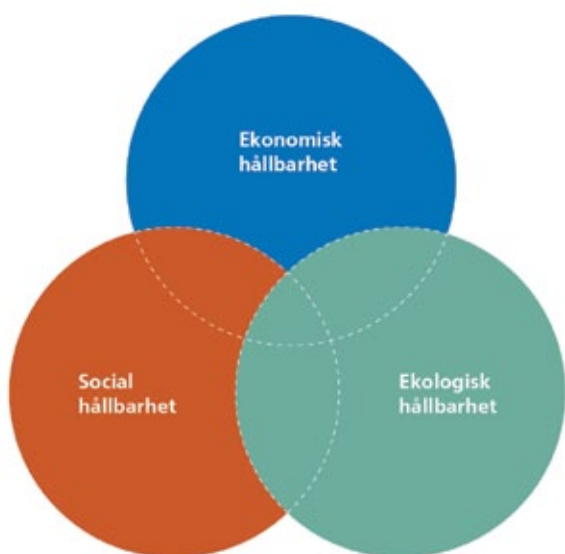
Planområdet Centrala stan bestående av stadsdelsområdena Centrum, Karlgård samt randområden i öst, väst och norr.

Hållbar utveckling

Hållbarhet är ett centralt begrepp som består av tre delar: social, ekonomisk och ekologisk hållbarhet. Fysisk planering är ett av flera tänkbara instrument för att uppnå en hållbar utveckling, men det är ingen heltäckande lösning. Det är därför viktigt att vara medveten om den fysiska planeringens möjligheter och begränsningar likväl vad som menas med en hållbar utveckling.

Ekologisk hållbarhet handlar om skyddet av miljön, effektiv användning och hållbar försörjning. Vi vet att klimatet förändras snabbt. I Skellefteå förväntas ökad medeltemperaturer, fler värmeböljor och en ökad nederbörds mängd. Husens placering blir viktigare, behovet av tillgång till gröna områden och svalkande träd kommer att öka. Ekosystemens långsiktiga produktionsförmåga måste säkras. Det är viktigt att staden skapar förutsättningar för beteenden som skonar miljön, till exempel genom ökad tillgänglighet till kollektivtrafik och smarta kopplingar mellan funktioner så färdsätt som cykel gynnas framför bilen.

Social hållbarhet handlar om att bygga ett långsiktigt stabilt och dynamiskt samhälle där grundläggande mänskliga behov uppfylls. Vi ska uppmärksamma hur staden möjliggör möten mellan människor av olika bakgrund, samhällsklasser och kulturer. Det är därför viktigt att utveckla aktiviteter, upplevelser och skapa mötesplatser som ska vara inbjudande och trygga för alla. Det finns ett stort behov av bostäder med varierande upplåtelseformer och lägenhetsstorlekar. Då får stadsdelen en större mångfald av invånare där även unga och barnfamiljer får plats. En socialt hållbar stad har en mångfald av människor, aktiviteter och byggnader, tar hänsyn till människors olika förutsättningar och intressen, är lättillgänglig för alla grupper och individer



Hållbar utveckling består av tre delar.

och underlättar människors vardagsliv. Aspekter såsom tillgänglighet, trygghet, barnperspektiv, mångfald, jämställdhet och jämlikhet bör genomsyra planeringen.

Ekonomisk hållbarhet handlar om att hushålla med resurser på lång sikt. Ekonomisk hållbarhet innebär en balanserad tillväxt som inte sker på bekostnad av de andra dimensionerna – social och ekologisk hållbarhet. I planering handlar det till exempel om att beakta exploateringskostnader, rimliga boendekostnader och skapa möjligheter för etablering av verksamheter.

Styrdokument, planer, strategier och utredningar

Som underlag till denna plan finns nationella, regionala och kommunala planer, mål- och policydokument, utredningar och annat kunskapsunderlag. Nedan redovisas de dokument som mest påverkar den fördjupade översiktsplanen för Centrala stan.

NATIONELLA MILJÖKVALITETSMÅL

Sveriges riksdag har beslutat om 16 miljö kvalitetsmål för nationen. Dessa beskriver de kvaliteter som är nödvändiga för en ekologiskt hållbar miljö. Kommunerna har en ledande roll i genomförandet av målen och den överiktliga fysiska planeringen är ett viktigt verktyg. Den fördjupade översiktsplanen för Centrala stan påverkar miljömålen på olika sätt, både positivt och negativt. Läs mer om påverkan på miljömålen i *del 3, Miljökonsekvensbeskrivning*.

STYRDOKUMENT

Det finns flera styrdokument som den fördjupade översiktsplanen för Centrala stan grundar sig på, dessa redovisas kort nedan.

Regional utvecklingsstrategi för Västerbottens län

Antagen: Regionfullmäktige 2013-11-28.

Syfte: Vägledning och prioriteringar för alla som arbetar med regionens utveckling, livsvillkor och välbefinnande.

Slutsats: Planen tar hänsyn till relevanta delstrategier.

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västerbottens län 2016-2019

Antagen: Region Västerbotten, förbundsfullmäktige 2016-03-23.

Syfte: Strategisk plan för den regionala kollektivtrafiken i länet.

Slutsats: Planen delar programmets inriktning på hållbara transportsätt.

Länstransportplan för Västerbottens län 2014-2025

Antagen: Regionförbundsstyrelsen 2014-05-08.

Syfte: Västerbottens gemensamma styrdokument för satsningar på utveckling av länets infrastruktur.

Slutsats: Planen är samstämmig med Länstransportplanens målbilder.

Utvecklingsstrategi Skellefteå 2030

Antagen: Kommunfullmäktige 2015-06-17.

Syfte: Att ge hela Skellefteå kommun bästa möjliga förutsättningar för en positiv utveckling genom en helhetssyn på samhället och den långsiktiga utvecklingen. Skellefteå 2030 är det gemensamma utvecklingsarbetet med en strategi för hur vi ska bli fler, och hur vi ska vara en attraktiv plats att bo och verka på.

Slutsats: Planen stödjer och bidrar till de mål och insatser som finns i utvecklingsstrategin.

Fördjupning av översiktsplanen Skellefteådal

Antagen: Kommunfullmäktige 2011-02-22.

Syfte: Utvecklingsplan som visar hur Skellefteå kommun ser på mark- och vattenanvändning samt bebyggelseutveckling i Skellefteådal.

Slutsats: Planen har sin utgångspunkt i denna men går lite djupare i detaljeringsgrad.

Byggnadsordning för Centrala stan

Antagen: Bygg- och miljönämnden 2012-11-05.

Syfte: Pekar på vad som kännetecknar de olika delarna av Centrala stan och vilka hus som är mest värdefulla och värda att bevara.

Slutsats: Planen tar hänsyn till byggnadsordningen genom de avvägningar som gjorts för exploateringar och utformning av gaturum.

Kvalitetsprogram för centrala Skellefteå (belysningsprogram, skyltprogram, uteserveringsprogram, gatumöbleringsprogram)

Antagen: Kommunfullmäktige, bygg- och miljönämnden, tekniska nämnden 2003-2013.

Syfte: Mål och riktlinjer för utformning och möblering av det offentliga rummet.

Slutsats: För att få en samlad bild av utformning och möblering av det offentliga rummet föreslås att ett samlat dokument, till exempel ett Stadsmiljöprogram, tas fram där programmen ingår. Programmen kan uppdateras löpande. Planen föreslår generella riktlinjer för gestaltning och utformning av Centrala stan. Detaljerade ställningstaganden hänvisas till kommande Stadsmiljöprogram.

Dagvattenstrategi

Antagen: Kommunfullmäktige 2014-05-20, reviderad 2016.

Syfte: Beskriver Skellefteå kommuns vilja och ambitioner, ansvarsområden och riktlinjer för en långsiktig, hållbar dagvattenhantering.

Slutsats: Planen tar hänsyn till dagvattenstrategins riktlinjer.

Evenemangsstrategi för Skellefteå kommun

Antagen: Kommunfullmäktige 2015-06-16.

Syfte: Anger ramar, inriktning och prioritering för strategiska, organisatoriska och finansiella frågor kopplat till arbetet med evenemang i Skellefteå kommun.

Slutsats: Planen stödjer evenemangsstrategin genom att betona vikten av högkvalitativa evenemang året runt i Centrala stan.

Kulturplan 2016-2019

Antagen: Kommunfullmäktige 2016-01-26.

Syfte: Stöd i den gemensamma utvecklingen av kulturlivet i Skellefteå kommun samt verktyg för kommunens insatser.

Slutsats: Planen stödjer kulturplanen genom att lyfta vikten av konst och kultur som betydande aspekter i det offentliga rummet och för stadsdelens utveckling.

Ett Skellefteå för alla

Antagen: Kommunfullmäktige 2015-11-17.

Syfte: Strategi för det funktionshinderpolitiska arbetet i Skellefteå kommun som visar vilka mål kommunen har och vilket ansvar politiker och medarbetare har.

Slutsats: Tillgänglighet och delaktighet är en viktig del i planarbetet.

Strategi för barns och ungas inflytande och delaktighet

Antagen: Kommunfullmäktige 2015-05-19.

Syfte: Mål för kommunens arbete för barns och ungas inflytande och delaktighet.

Slutsats: Samtliga mål berör Centrala stan. Planen tar hänsyn till strategin.

Folkhälsopolitiska programmet 2015-2025

Antagen: Kommunfullmäktige 2015-06-16.

Syfte: Inriktningsprogram som följer nationell folkhälsopolitik med ett folkhälsomål och elva målområden.

Slutsats: Flera av målområdena berör Centrala stan och är integrerade i planen.

Cykelplan 2011

Antagen: Kommunfullmäktige 2012-05-15, uppdateras delvis under 2016-2017.

Syfte: Planeringsinstrument som syftar till att främja cykeltrafiken, planeringsunderlag för trafikplanering, projektering, översiktsplanering och detaljplanering.

Slutsats: Cykelplanen fungerar som underlag till planen.

Miljöprogram

Antagen: Kommunfullmäktige 2006-01-26.

Syfte: Av Sveriges sexton miljömål har fyra grupperingar av miljömålen tagits fram. Innehåller övergripande miljömål fram till år 2025 och delmål till 2012.

Slutsats: Flera av målen berör planen i allra högsta grad. Vägval i planeringen påverkar till stor del vår miljö.

Åtgärdsprogram renare stadsluft

Antagen: Kommunfullmäktige 2010-06-22, fastställt av Länsstyrelsen 2010-12-20. Nytt program ska upprättas under 2016.

Syfte: Förslag till åtgärder för att minska föroreningarna, eftersom miljö kvalitetsnormen för luft överskrids i centrala Skellefteå.

Slutsats: Planen förhåller sig till åtgärderna i programmet.

Klimat- och energistrategi

Antagen: Kommunfullmäktige 2012-03-20.

Syfte: Att uppnå ekonomiska och miljömässiga vinster genom att på ett strukturerat sätt arbeta med energi- och klimatfrågorna.

Slutsats: Strategin är kopplad till åtgärdsprogrammet för renare stadsluft. Planen förhåller sig till målen i strategin.

Riktlinjer för hållbart byggande

Antagen: Kommunfullmäktige 2014-10-14.

Syfte: Visa vad Skellefteå kommun menar med hållbart byggande. Syftet med riktlinjerna är att reglera och kompensera den "hållbarhetsskuld" alla byggprojekt innebär eftersom vi tar resurser i anspråk och se till att erfarenheten blir till ny kunskap till kommande byggprojekt.

Slutsats: Planen tar hänsyn till riktlinjerna.

Träbyggnadsstrategi

Antagen: Kommunfullmäktige 2014-10-14.

Syfte: Visar Skellefteå kommuns vilja att verka för ett hållbart byggande och att ytterligare höja motivationen för att fler ska välja att bygga i trä.

Slutsats: Planen tar hänsyn till strategin.

STYRDOKUMENT – PÅGÅENDE ARBETE

Trafikstrategi

Syfte: Ska ge en avvägd bild av hur ett hållbart transportsystem bör utvecklas, sett ur ett helhetsperspektiv för hela kommunen.

Handelspolicy

Syfte: Riktlinjer för den framtida utvecklingen av detaljhandeln i kommunen.

Strategi för utveckling av turism

Syfte: Klarlägga och förtydliga vilka roller och insatser som olika parter bör ta eller göra för att turismen ska kunna fortsätta utvecklas i kommunen.

UTREDNINGAR

- Skellefteåprojektet (Trafikverket, 2012).

- Järnvägsutredning Norrbotniabanan (Banverket 2010).
- Resecentrumutredning (Luleå kommun, Piteå kommun, Skellefteå kommun/ÅF, Trivector, Structor & Rundquist, 2011).
- Analys av Skellefteå torg (Skellefteå kommun, 2013).
- Kollektivtrafikutredning (Skellefteå kommun/Stadsliv AB 2011).
- Hållbara handelsetableringar, strategier, styrmedel och praktiska lösningar (Skellefteå kommun/Stadsliv AB, 2013).
- Skellefteå levande Centrum (Skellefteå kommun/Gehl Architects, 2013).
- Trafiksystemlösning konsultrapporter (Skellefteå kommun/Iterio, Trivector, Tyréns, 2015).
- Länsstyrelsens rapport: Skellefteå kommun – Konsekvenser av klimatförändringar (Länsstyrelsen/Tyréns, 2014).
- Studentprojekt: vertikalt gestaltungsprogram, omvandling Södertorg, resecentrum, Kanalgatan mm. (Skellefteå kommun, 2011-2012).

Bakgrund

Skellefteå är Sveriges till ytan största kustkommun. Skellefteå har omväxlande årstider, kontrastrika miljöer, kust, sjöar och älvar, rika naturtillgångar, trygga livsmiljöer, prisvärda bostäder, ett rikt föreningsliv och en starkt rotad kultur av kreativitet och entreprenörskap. I Skellefteå bor, jobbar och lever omkring 72 000 personer och ungefär hälften av invånarna bor i staden.

Invånarantalet i kommunen har sedan år 2000 varit runt 72 000 invånare, endast mindre förändringar har skett under denna tid. År 2015 var invånarantalet 72 031. Kommunen har som mål att nå 80 000 invånare år 2030 och en stor del av befolkningsökningen bedöms kunna ske i Centrala stan. I stadsdelen Centrala stan bor det drygt 2 636 Skelleftebor vilket är knappt 4 % av invånarna i kommunen. I Centrala stan har befolkningen ökat med ca 12 % sedan år 2000. Om Skellefteå kommun hade haft samma utveckling skulle vi idag ha haft 80 000 invånare i kommunen. Befolkningsmålet fram till år 2030 innebär en kraftig tillväxt vilket gör att 1 200 nya bostäder bör få plats i Centrala stan.

Centrala stans roll i regionen

För såväl kustområdet som inlandet behövs starka stadsregioner, och i Västerbotten representeras de av Umeå och Skellefteå. I norra länsdelen fungerar Skellefteå som en nod för service, utbildning, arbetsmarknad, kultur, nöje och fritid. 12 av de 15 kommuner som finns i Västerbottens län har idag färre än 10 000 invånare vilket gör att Skellefteås stadskärna spelar en roll i regionen som en plats dit många kommer för att shoppa, uppleva och känna stadspuls. Skellefteås roll som arbetsmarknadsregion bidrar till att människor också lär känna Centrala stan då de har sina arbetsplatser i staden.

Centrala stan är med sina olika funktioner och tillgänglighet av stor betydelse för pendlare, besökare och invånare inom kommunen och i närliggande kommuner. Mycket tyder på att betydelsen kommer att öka. Med den tillväxt som sker i centrala Skellefteå finns ett ökande intresse för näringslivet att etablera sig centralt. Det är en utmaning att förtäta med verksamheter och bostäder, och samtidigt skapa en hållbar, mångsidig, unik och attraktiv stadsmiljö.

Skellefteå har idag ett kommunsamarbete kallat Skellefteregionen som består av kommunerna Skellefteå, Norsjö, Malå, Sorsele och Arjeplog. Målet med Skellefteregionen är att skapa tillväxt och bra livsvillkor genom

att agera tillsammans i gemensamma frågor. Syftet är att säkerställa god servicenivå i kommunerna genom att nyttja befintliga resurser effektivt och samarbeta på lika villkor.

Arbetsmarknaden blir allt mer global och företag flyttar till platser som erbjuder rätt kompetens, god service och konkurrenskraftiga villkor. Detta innebär att städerna får en viktig roll som motorer, men också att regionförstoring, samarbeten och kopplingar mellan städer och mindre orter, universitet och företag regionalt, nationellt och internationellt får större betydelse för utvecklingen.

Regional tillgänglighet

Effektiva och hållbara kommunikationsmöjligheter överbryggar lokala och globala avstånd. För Skellefteå, med relativt långa avstånd till större marknader och regioner, är det viktigt att utveckla effektiva och hållbara transporter. Även utvecklingen av digital infrastruktur är i detta sammanhang viktig.

Goda kommunikationer för arbetspendling är en nyckelfråga. En utmaning för Skellefteå liksom för större delen av norra Sverige är att de långa avstånden begränsar möjligheterna att skapa större sammanhängande arbetsmarknadsregioner. Skellefteå ligger drygt 130 kilometer från arbetsmarknaderna i Umeå och Luleå tätort.

För att utveckla och stärka Skellefteås roll som arbetsmarknadsregion och inpendlingsort krävs en väl fungerande infrastruktur. Planering och investeringar bör utgå från "hela resan"-perspektivet, det vill säga hur kommunikationerna fungerar från dörr-till-dörr. Det är viktigt att förkorta restider, förbättra pendling med kollektiva färdmedel och öka trafiksäkerheten och på så sätt minimera de negativa miljöeffekterna. I Skellefteå är ett resecentrum nödvändigt. Det är en viktig del i arbetet för att göra Centrum mer attraktivt, öka kollektivtrafikresandet och minska bilberoendet. En utveckling där Norrbottenbanan kommer till stånd är önskvärd och av stor betydelse för Skellefteå och de övriga städerna längs norra norrlandskusten. Med tåg skulle restiderna

i stort sett halveras längs kuststräckan vilket möjliggör större arbetsmarknadsregioner.

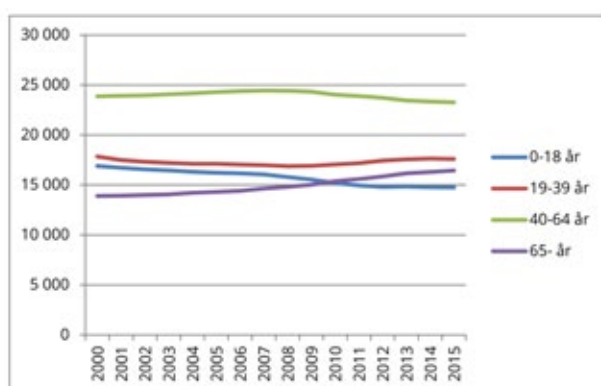
Flygplatsen, Skellefteå Airport, är idag helt avgörande för att Skellefteå och Centrala stan som plats ska utvecklas. Möjligheterna att flyga till Stockholm och andra destinationer gör kommunen jämbördig med platser som geografiskt ligger betydligt närmare större regioner/städer och internationella flygplatser. Detta har stor betydelse för näringslivet, invånare och besökare.

E4 och några av inlandsvägarna utgör de enskilt viktigaste transportstråken för Skellefteå och Skellefteåregionen. Underhåll och utveckling av infrastrukturen i norra Västerbotten är absolut nödvändigt för Skellefteå.

Demografi

Födelsenettet för kommunen ligger ett normalt år lite på minus, de positiva tillskotten kommer från flyttnettet, i första hand från utlandet men i viss mån från regional och inrikes inflyttning. Ett typiskt år är kommunens flyttströmmar drygt 2000 personer in och något färre ut, och i stadsdelen Centrala stan är förhållandet klart bättre med cirka 450 in och 350 ut. Flyttnettet i kommunen är tydligt negativt i spannet 19-25 år, då unga vuxna ofta och gärna flyttar för utbildning, arbete och äventyr, och inflyttningen av hemvändare, kvalificerad arbetskraft och barnfamiljer i spannet 25-40 år inte är stort nog för att motverka den utflyttningen.

Kommunen har ett underskott på cirka 1000 kvinnor, jämfört med män, i spannet 19-39 år, vilket delvis beror på att kvinnor i högre grad vidareutbildar sig och att det i Skellefteå finns jämförelsevis få akademiska arbeten inom exempelvis offentlig sektor. Kommunens befolkning blir allt äldre, medelåldern har ökat från 41 till 43 år sedan år 2000 och den åldersklass som ökar tydligast är just pensionärerna.



Befolkning i Skellefteå kommun år 2000-2015.

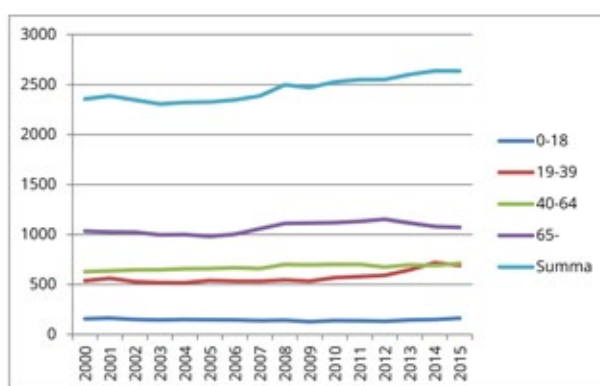
I Centrala stan är befolkningen ännu äldre, med en snittålder på drygt 55 år. Trenden är att andelen unga och medelålders invånare ökar och kan förklaras med att utbudet av olika bostadstyper ökat. Av de som bor i stadsdelen är andelen mellan 19 och 39 år 27 % vilket kan jämföras med andelen 65 år eller äldre som är 41 %. Andelen barn och ungdomar upp till 18 år är betydligt färre i Centrala stan (6 %) än i kommunen som helhet (20 %).

Arbetspendling

Många har sin arbetsplats i Centrala stan. Inpendlingen år 2012 (5 138) är därför betydligt större än utpendlingen (927). En väldigt stor andel av strömmarna är dock till och från de närmaste områdena kring Centrala stan. Av de som pendlar in till Centrala stan bor ca 40 % i de närliggande stadsdelarna Prästbordet, Sunnanå, Sörböle, Sjungande Dalen, Norrböle, Älvsbacka och Anderstorp. Till samma områden är utpendlingen från Centrala stan ca 50 % av den totala utpendlingen.

Av den totala in- och utpendlingen till och från tätorten kommer ca. 1 200 personer från andra kommuner, och vad gäller utpendlingen åker drygt 1 000 personer till andra kommuner. Detta motsvarar även hälften av kommunens totala in- och utpendling. Av denna in- och utpendling till och från andra kommuner står sedan specifikt Centrala stan för 343 inpendlare och 83 utpendlare.

De största strömmarna går mellan Skellefteå tätort och Umeå respektive Piteå, men även andra närliggande kommuner som Norsjö, Luleå och Robertsfors har betydande in- och utpendling i relation till tätorten och framför allt inpendling till Centrala stan. Det finns även ett mindre inslag av längre pendling, framför allt till och från Stockholm, som sannolikt inte är dagspendling.



Befolkning i Centrala stan år 2000-2015.



Stadens struktur

Stadens utformning har under historiens gång styrts av älven, järnvägen och dalgångens sluttningar. Dessa element har inledningsvis format en öst-västlig bandstruktur som successivt blivit tätare. Huvudnätet för trafiken utgår från de längsgående huvudvägarna på båda sidor om älven samt de nordsydliga vägarna tvärs över dalgången. De nordsydliga vägarna har sedan medfört att staden vuxit ifrån älven och stadsområdet har därmed fått en rundare karaktär.

Efter det att älven, och sedan järnvägen, mist sin roll som bärande infrastrukturer har framför allt staden vuxit från älven. Samtidigt har det skett en utglesning av bebyggelsen. Detta har varit möjligt tack vare bilen som främsta transportmedel. E4-stråket genom Skellefteå är ett tydligt uttryck för den utvecklingen där bland annat handelsetableringar växt fram i utkanterna.

Centrala stan avgränsas av järnvägen i norr, av E4 i öster och Skellefteälven går tvärs genom stadsdelen. Alla dessa utgör stora barriärer. Strandpromenaden som går längs med älven är det främsta rekreativstråket i stadsdelen med visuell kontakt med Centrum.

Broförbindelserna mellan norra och södra sidan älven är viktiga stråk i staden. Strukturen påverkar folks rese-mönster och många måste färdas längs med älven till de få förbindelserna över älven. Konsekvensen av bristen på bra förbindelser över älven gör att biltrafiken koncentreras till E4 och Viktoriabron med medföljande problem som exempelvis dålig luftkvalitet.

Tidigare planering

CENTRUM OCH CENTRALA STAN

Centrala stan är inte Skellefteås historiska Centrum, det låg uppströms runt Landskyrkan innan staden Skellefteå grundades år 1845. Staden upprättades på den hjortronmyr som dikades ut mellan marknadsplatsen på Nordanå och Boströmsbäcken.

Den första stadsplanen, en rutnätplan med kvarter på 100 x 100 meter och 12 meters gatubredd, kom att avgöra hur stadsdelen ser ut än idag. Den första stadsplanen togs fram i samband med stadsrättigheterna år 1845 och omfattar ett område avgränsat av motsvarande dagens Kanalgatan i norr, älven i söder, Tjörhovsgatan i väster samt Prästgårdsgatan i öster. Landskyrkan bildar fond i Storgatan mot väster. Ungefär i planens mitt mellan Nygatan och Strandgatan var två kvarter utlagda för stadshus respektive torg. Med nästa stadsplan år 1883 tillkom de trädplanterade esplanaderna Viktoriagatan och Kanalgatan och torget flyttade från nuvarande Stadsparken till två överblivna tomter i kvarteret Loke, där torget ligger än idag.

När P O Hallman år 1905, och senare Albert Lilienberg år 1920, skulle utvidga staden var det med omväxling i stadsbilden som mål: oregelbundna kvarter, platsbildningar, grönska och offentliga fondbyggnader. I mångt och mycket bestod 1800-talets borgarstad med stora träbyggnader i klassicerande stil till 1950-talet, då modernismen äntligen skulle genomföras, staden saneras och husen ersätts med modernt stadsbyggande i tegel,

kvarter i anspråk och även i väster där villabebyggelse ersatts av större byggnader.

En annan huvudinriktning i planen var att hålla fast vid kvartersstaden och den skala och innehåll som bebyggelsen kommit att få. Planen lägger även stor vikt vid omsorgen om de gemensamma delarna av Centrum som gator, platser och parker samt vid bevarandet av den historiska kontinuiteten. Planen omfattar övergripande mål och riktlinjer för stadsbyggandet i Centrum.

Fyra karaktärsområden

Stadsdelen Centrala stans identitet utifrån den fysiska strukturen kan beskrivas i form av fyra olika karaktärer som avgränsar stadsdelen i fyra tydliga områden. Nedan beskrivs dessa områden som alla har en särpräglad karaktär.

En karta med kvartersnamnen finns på sidan 64.

NYA STADEN

Området ligger mellan järnvägen i norr och Kanalgatan i söder. Området är ett och ett halvt kvarter brett och när Skellefteå fick sina stadsrättigheter år 1845 låg området utanför den ursprungliga stadsplanen. Det syns exempelvis på hur vissa fastighetsgränser och byggnader i kvarteret Polaris fortfarande följer de äldre diagonala skiftesgränserna som då gällde för området.

Området karaktäriseras idag av otydlighet med stora öppna ytor i kvarteren och en blandning av gamla industrilokaler av varierande kvalitet, och med bostadshus och kontor. På flera platser ligger byggnaderna indragna från gatan vilket bidrar till att skapa ett otydligt gaturum. Området anses vara den del av Centrala stan som har störst potential som omvandlingsområde där större förtätningar och högre bebyggelse är möjlig.

Det är viktigt att få till ett bättre definierat stadsrum. Järnvägen i norr är ett hinder som gör det svårare att binda samman Centrum med stadsdelen Norrböle norr om järnvägen. I väster och öster finns passager under och över järnvägen för så väl biltrafik som gång- och cykeltrafik, och ungefär mitt i området finns en tillgänglighetsanpassad gångtunnel. I söder finns Kanalgatan, den bredaste gatan i Centrum med sina ca 42 meter, som genom sin utformning och trafikintensitet är ett hinder för att knyta samman området med de övriga delarna av stadsdelen söderut.

Centralt placerat i området finns busstationen i nära anslutning till torget söder om Kanalgatan. Ett resecentrum är tänkt att byggas upp mot järnvägen, för att ge möjlighet till en bra entré till staden. I det nya resecentrumet ska järnvägs- och busstrafik samsas på ett bra och effektivt sätt. Ett program för möjlig utveckling av busstorget, kvarteret Perseus, togs fram under år 2012. I arbetet med kulturhuset beslutade kommunstyrelsen år 2014 att kulturhuset ska placeras vid busstorget mellan Kanalgatan och Södra Järnvägsgatan.



Fyra karaktärsområden i Centrala stan och dess randområden.

trumet ska järnvägs- och busstrafik samsas på ett bra och effektivt sätt. Ett program för möjlig utveckling av busstorget, kvarteret Perseus, togs fram under år 2012. I arbetet med kulturhuset beslutade kommunstyrelsen år 2014 att kulturhuset ska placeras vid busstorget mellan Kanalgatan och Södra Järnvägsgatan.

HANDELSSTADEN

Området utgörs av stora delar av det som planlades när Skellefteå grundades år 1845. Det är här huvuddelen av dagens handel och service finns. Inom området finns även en stor andel kontor och offentlig service. Området har tidstypisk rutnätsstruktur med kvarter som är 100 meter breda och de flesta gatorna är 12 meter breda. Kvarteren i området är i huvudsak bebyggda, däremot finns det möjligheter till kompletterande bebyggelse för bostäder och verksamheter.

Skellefteå genomgick en stor förändring under 1950- och 1960-talen och det visar sig i stadsdelen med många exempel. Flera byggnader har en tidstypisk tegelarkitektur med hög detaljrikedom. Samtidigt finns det ett flertal äldre träbyggnader kvar. Det flesta byggnader har en höjd om 3-4 våningar, vilket ger en bra kontakt med gaturummet. Huvudinriktningen är att behålla denna skala men på vissa väl lämpade platser, kan det vara möjligt med högre bebyggelse.

I området finns den nyligen ombyggda Stadsparken, och



Handelsstaden, Nygatan med Sankt Olovs kyrka i fonden.

torget. Stadsparken knyter nu bättre ihop med den nya älvbrinken söder om Strandgatan. Torget ligger i norr mot Kanalgatan och kallas av många för "Möjligheternas torg", även om det saknar ett officiellt namn.

Torget utformning har varit uppe för diskussion många gånger. Torget är en viktig länk mellan älven och Stadsparken söderut och det kommande kulturhuset och resecentrumet norrut. Det är endast Nygatan som är gågata och bilar får färdas på övriga gator.

Trafiken påverkar området på flera olika sätt. På Kanalgatan passerar mycket biltrafik genom stadsdelen till följd av att det endast finns en centralt placerad bro som leder trafiken söderut över älven.

Området Handelsstaden är, som namnet antyder, där mest handeln sker, även om det finns butiker och annan service i andra delar av stadsdelen. Handelsstaden är den del av Centrala stan som har flest målpunkter och stråk. Med gågatan, torget, stadens gallerior och det största utbudet av restauranger och caféer är det här flest människor rör sig till fots i stadsrummet. Nygatan är Centrala stans mest etablerade stråk som kan stärkas med mötesplatser och förlängas med tydliga entréer.

Stadskärnan i sig kan ses som en kommersiell målpunkt. På grund av trafikstrukturen, som under flera årtionden främst prioriterat bilen, behöver insatser göras för att knyta samman Handelsstaden med området norr om Kanalgatan. Trädgårdsgatan ses som ett framtida viktigt stråk för att koppla samman resecentrum med älven via kulturhuset, torget och Stadsparken.

ÄLVSTADEN

Området utgörs av Skellefteälven, som rinner genom de centrala delarna från väster till öster och delar stadsdelen i två delar. Till området hör också norra och södra älvbrinken. För att ta sig över älven är alla trafikanter hänvisade till Viktoriabron i öster och Parkbron, som är centralt placerad i området.

För avkoppling och rekreation är älven en värdefull del av stadsdelen och utgör ett rekreativt område, så väl vinter- som sommartid. Längs med älvens båda sidor går ett uppskattat promenadstråk, Hälsans stig.

Vid norra stranden öster om Parkbrons fäste ligger Bryggarbacken där en omvandling påbörjades under år 2010. Med träbryggor och trappor ner mot älven har området gjorts mer tillgängligt och inbjudande att besöka. Boströmsbäckens utlopp, som tidigare varit draget i rör under strandpromenaden på norra sidan, har under år 2013 gjorts om och synliggjorts genom att rördragningen tagits bort och bäcken rinner synligt den sista sträckan innan den når älven. Med en gångbro över bäcken höjs upplevelsen av så väl bäcken som strandpromenaden. Älvbrinken fortsätter att utvecklas mot Viktoriabron med bland annat aktivitetsområde och en relaxpark.

För att ytterligare öka utrymmet för ny bebyggelse i Centrum och en möjlighet att koppla samman norr och söder föreslår den fördjupade översiktsplanen för Skellefteå att den så kallade Stadsholmen väcks till liv igen. I en tidigare studie skissades på att 200 bostäder,



Älvstaden, strandpromenaden.

verksamheter och parkering skulle vara möjligt. Idag är Stadsholmen mer aktuell som ett rekreationsområde, en ny målpunkt i älven för besökare. Älven är likt järnvägen i norr ett hinder för att knyta samman staden.

KUNSKAPSSTADEN

Området blev år 2011 formellt en del av stadsdelen i och med ett beslut att justera stadsdelsgränserna. Området omfattades av Centrumplan -93 då tanken var att det expanderande SKERIA-området, nuvarande Campus Skellefteå, skulle integreras med Centrum. I väster finns ett av de äldsta bevarade husen i Skellefteå från 1600-talet, Karlgård. I öster finns målpunkten Campus Skellefteå med utbildningar från Luleå tekniska universitet och Umeå universitet. Där finns även flera företag, en mängd andra utbildningar och en sporthall. Skrämräskvägen avgränsar området i söder.

Området har mer grönska än andra delar i stadsdelen och har inte formats av samma rutnätsstruktur som Handelsstaden. Här blandas villor med flerbostadshus och kontor. I och med Parkbrons centrala placering har området idag en hög andel genomfartstrafik från både väster och öster som ska vidare norrut. I området finns möjligheter till ny bebyggelse främst i form av bostäder, men även verksamheter i närheten av Campusområdet och Södertorg.

Söder om Parkbrons landfäste ligger Södertorg centralt i området. Här fanns tidigare ett flertal butiker och verksamheter, men idag är torget inte lika levande. Här finns

det möjligheter att med ett bättre utformat och levandegjort torg låta området bli en naturlig mötesplats för så väl boende som besökare i Centrala stan.

RANDOMRÅDEN

Västra delen av Älvsbacka i kvarteren Sirius och Sleipner är hårt exploaterade med ett stort antal arbetsplatser inom tjänstesektorn. Här finns storskaliga kontorshus, Stadsbiblioteket samt hotell- och konferensverksamhet. I kvarteret Renen finns småskalig äldre träbebyggelse tillsammans med affärsbyggnader i dåligt skick. En omvandling av kvarteret planeras. En stor del av kvarteret Strömsör har sedan rivningen av Strömsörskolan år 1984 varit parkeringsytor. I kvarteret Strömsör pågår ett detaljplanearbete i syfte att bygga kontors- och flerbostadshus. Öster om kvarteret Renen och Strömsör tar trädgårdsstaden vid.

Söder om älven i den nordvästra delen av Anderstorp finns en gles och småskalig bebyggelse i kvarteret Grunnan och kulturmiljö i kvarteret Färjkarlen. I kvarteret Grunnan planeras högre bostadsbebyggelse.

Väster om Lasarettsvägen angränsas Centrala stan av skolkvarteret Balder, bostadskvarteren Björnen och Ringduvan samt kulturområdet Nordanå. I kvarteret Balder har skolverksamheten utvecklats under flera decennier och kvarteret är idag hårt exploaterat med en idrottshall som senaste tillskott.



Utmaningar och möjligheter

År 2013 sammanställde Gehl Architects rapporten "Skellefteå – levande Centrum", som presenterade ett antal strategier för stadsrum och stadsliv. Genom stadsvandringar och observationer av stadslivet i centrala Skellefteå samt diskussioner tillsammans med politiker och kommunala tjänstepersoner identifierades en rad utmaningar för att skapa ett mer levande och attraktivt Centrum. I Gehls rapport sammanfattades utmaningarna i sex huvudpunkter.

Utmaningar

1. Ett utmanande klimat

- Få aktiviteter på vintern och ett kallt klimat gör att mycket av stadslivet flyttar inomhus.
- Mörker stora delar av året.
- Halt väglag och snö skapar utmaningar för tillgänglighet och cykel.
- Händelselöst på kvällar – Centrum stänger tidigt.
- Handeln utmanas av externa köpcentrum.

2. Stadslivet sugas inomhus

- Många gallerior suger stadslivet inomhus.
- Kylan gör att människor stannar inne.

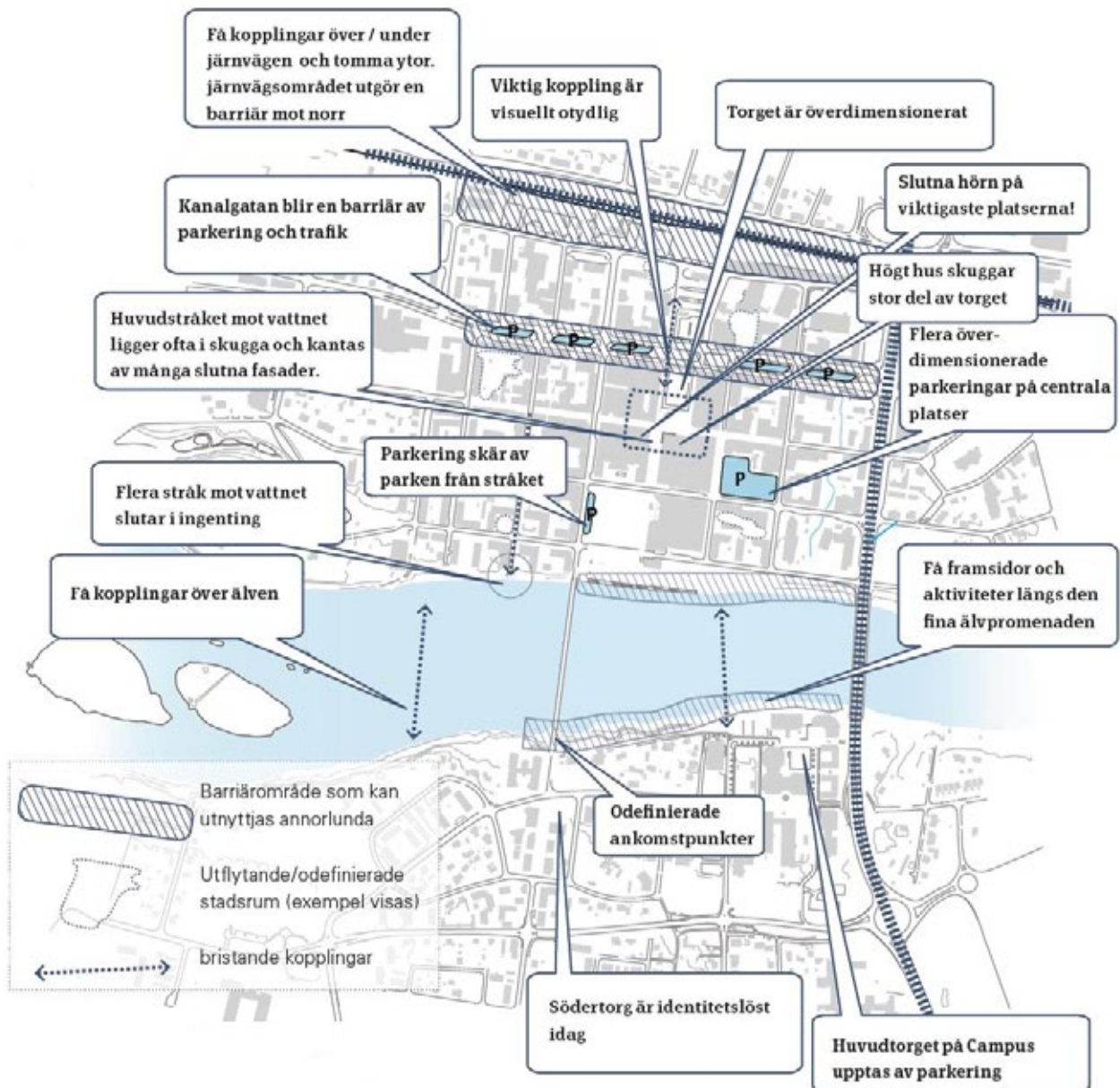
- Inte tillräckligt mycket interaktion mellan ute och inne.

3. Hål i staden

- Kvarterstrukturen är ofullständig och staden har flera tomma hål som skapar barriärer.
- Stora och odefinierade stadsrum.
- Parkeringsarealer skapar tomrum.
- Flera oattraktiva gårdsrum som används som parkeringsplats.

4. Inaktiva fasader och funktioner på A-lägen

- Flera döda och inaktiva fasader längs med viktiga stråk.



Exempel på utmaningar i Skellefteå Centrum som kom fram under workshop och rundvandringar i staden år 2013.

- På strategiska lägen finns funktioner som är samhällsviktiga men som inte bidrar till gatulivet, t ex banker.
- Flera introverta byggnader med funktioner som potentiellt kan skapa mer liv i staden.

5. Barriärer i staden

- Få alternativ att korsa järnvägen.
- Älven är en barriär med få möjligheter att korsa.
- Trafikleder som E4 skapar barriärer.
- Kanalgatan är idag som en barriär av trafik och parkering.

6. Bilarna dominerar

- Glest boende skapar bilberoende.
- Få avgångar med offentlig transport.
- Stora parkeringsarealer på attraktiva lägen.
- Vissa gator har en trafikdominerande utformning.

Utmaningar uppmanar till kreativa lösningar. Skellefteå har stor potential att skapa en unik stadskärna belägen vid Skellefteälven. Varje utmaning är också en möjlighet till förbättringar och nya initiativ. Möjligheterna som identifierades är sammanfattade i sex huvudpunkter.

Möjligheter

1. Stark stadsstruktur

- Fin mänsklig skala i Centrum med de flesta hus i 3-4 våningar.
- Rutnätsstad med stor utvecklingspotential.
- Tydlig struktur skapar fina siktlinjer.
- Potential för tydligt definierade stadsrum och gaturum.
- Vacker träarkitektur och byggnader från blandade tidsepoker.

2. Närhet till naturen – älven och landskapet tätt inpå

- Älvrummet är en stor resurs med stadslivspotential.
- Landskapet kommer nära Centrum.
- Potential för att utveckla fler rekreativa gröna rum.
- Potential att bättre koppla Centrum till den existerande närliggande naturen.

3. Upplevelserika säsonger

- Fina kontraster mellan sommar och vinter.
- Riktiga vintrar med potential för fler aktiviteter.
- Bra mikroklimat med goda sollägen genom den fina skalan.
- Fin kvällsbelysning.

4. Aktivt sport- och friluftsliv

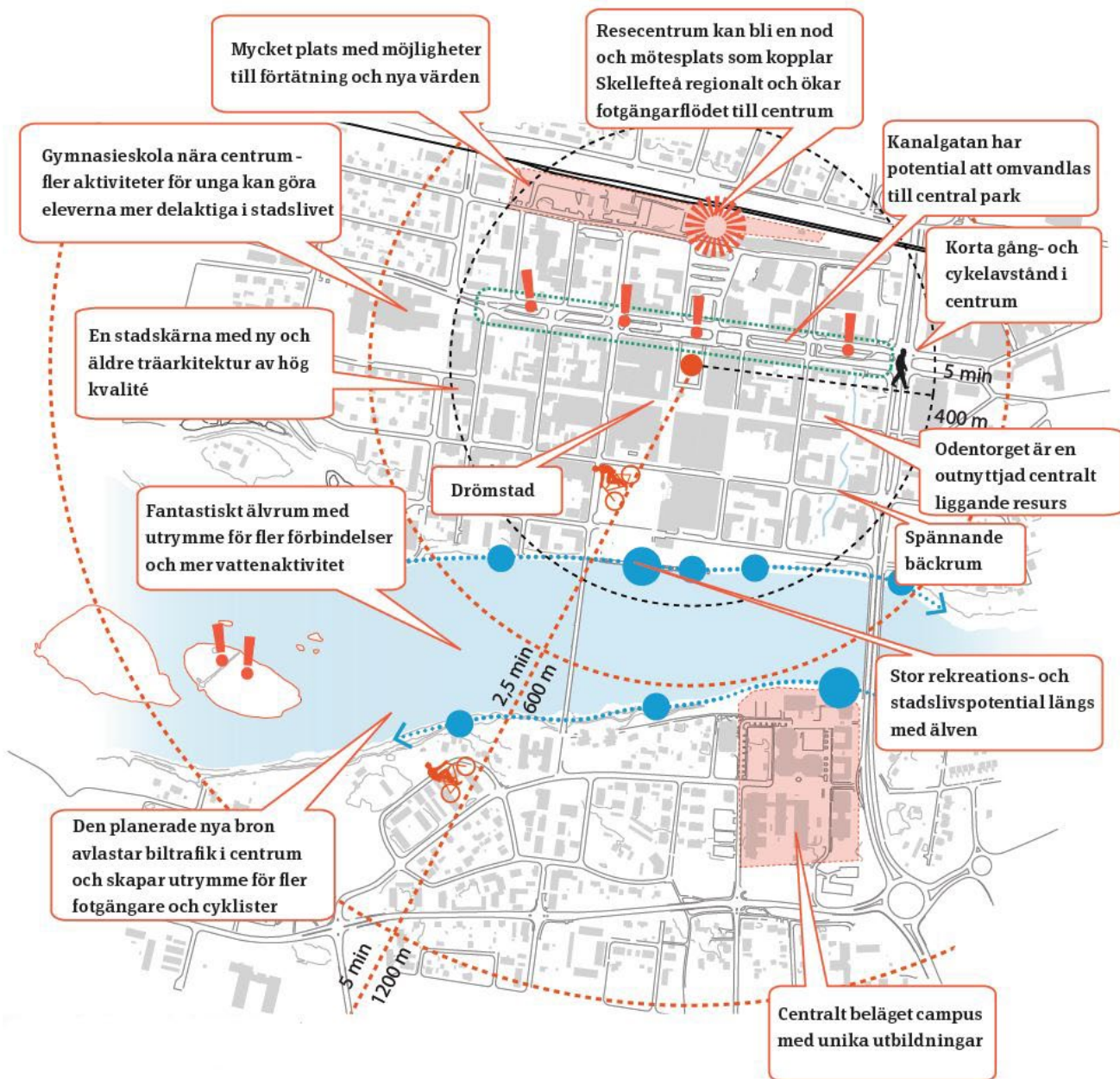
- Stark sport- och friluftskultur.
- Stor potential för fler sport- och fritidsaktiviteter i Centrum.
- Stark cykelkultur även om vintern.
- Potential för ett rikt och hälsosamt friluftsliv.
- Starkt föreningsliv.

5. "Drömstad" för invånardialog

- Många goda initiativ till invånardialog.
- Inkluderande processer.
- Stort lokalt engagemang.

6. Attraktiv lärostad

- Ett studentliv med unika utbildningar.
- Stor potential för fler aktiviteter för barn och unga.
- Stor potential för större andel barn och unga i Centrum.



Exempel på möjligheter i Skellefteå Centrum som kom fram under workshopen år 2013.

Vision och strategi

Den fördjupade översiktsplanen för Centrala stan har en tydlig koppling till "Utvecklingsstrategi Skellefteå 2030" som fastställdes av kommunfullmäktige år 2015. Skellefteå 2030 är det gemensamma utvecklingsarbetet där det tagits fram en strategi för hur vi ska bli fler, och hur vi ska vara en attraktiv plats att bo och verka på. Strategin ska samla kraften hos alla invånare, företagare, föreningar och andra intressenter för att tillsammans lyfta Skellefteå.

Strategin täcker in den geografiska platsen Skellefteå kommun, och har utformats tillsammans med näringsliv, föreningsliv och offentliga aktörer lokalt. Den är ett verktyg för att stärka Skellefteås utveckling i enlighet med kommunens vision.

Skellefteå kommuns vision

Skellefteå – en framsynt och jämställd tillväxtkommun, attraktiv att bo och verka i, med målet att ha 80 000 invånare år 2030.

Med detta menar vi:

Framsynt

Vi utvecklar och tar tillvara kunskap och idéer i framkant, och är väl förberedda på framtidens möjligheter och utmaningar.

Jämställd

I Skellefteå har alla människor, oavsett kön, samma makt att forma samhället och sina egna liv.

Växande

Vi omsätter idéer och erfarenheter till social, ekologisk och ekonomiskt hållbar utveckling.

Attraktiv

Våra livsmiljöer är trygga och attraktiva för invånare, besökare och verksamheter.

Skellefteå 2030

För att Skellefteå ska möta framtidens utmaningar behöver vi växa. Skellefteå 2030 är det gemensamma utvecklingsarbetet med en strategi för hur vi ska bli fler, och hur vi ska vara en attraktiv plats att bo och verka på. Utvecklingsstrategin fastställdes av kommunfullmäktige i juni år 2015.

Strategin pekar ut fyra övergripande områden att prio-

ritera i utvecklingsarbetet framöver. För varje strategiområde har tre mål med insatsområden formulerats som ska följas upp. Det är framför allt strategiområdena *Hållbara och varierade livsmiljöer* och *Överbryggade avstånd* som har en tydlig koppling till denna fördjupning av översiktsplanen. Nedan beskrivs mål och insatsområden för dessa strategiområden.

HÅLLBARA OCH VARIERADE LIVSMILJÖER

Mål: Ännu fler ska trivas i Skellefteå

Både invånare och besökare ska enkelt kunna upptäcka och ta del av mångsidigheten som erbjuds i Skellefteå, från lantliga miljöer till den växande stadskärnan. Det kräver bland annat nya aktiviteter och upplevelser som kan växa fram som ett resultat av den ökande besöksnäringen.

Insatsområden

• *Helhetsplanering för ökad livskraft*

Skellefteå ska bli ännu mer händelserikt och mångsidigt. Utvecklingen ska drivas på av en planering som stöttar boende i olika livsfaser, besökare och verk samma runt om i kommunen och utgår från hur stadskärna, tätort och landsbygd kompletterar varandra. Relationerna mellan olika delar av kommunen, från stad till landsbygd, ska ömsesidigt stärkas av arbetet. Det genomsyras av samsynen om att staden är kommunens nav, där människor, utbud, service och näringsliv samlas som tätast.

• *Utveckla aktiviteter och upplevelser*

Möjligheten att skapa och delta i aktiviteter och upplevelser kopplat till kultur, fritid och nöjen är viktigt både för invånarnas trivsel och för attraktiviteten som besöksdestination. Skellefteås styrkor ska förstärkas

till reseanledningar genom ett ökat utbud för både invånare och besökare. Arbetet ska skapa förutsättningar att bli en exportmogen året-runt-destination som möter nationella och internationella besökares krav och behov.

- **Fler mötesplatser**

Möten ska kunna ske naturligt, året runt och såväl inomhus som utomhus och i olika delar av kommunen. Alla ska ges möjlighet och plats att delta, uppleva och skapa sina egna identiteter. Mötesplatser kan vara såväl fysiska, som ett kafé eller en lekplats, som sociala och knyta samma människor genom intressen eller delade upplevelser.

Mål: Utformat för nästa generation

I Skellefteå ska vi ta vårt ansvar för att utveckla hållbara livsmiljöer som blir bättre för varje kommande generation. Att vara ett klimatvänligt samhälle handlar om både stort och smått, inte minst om minskade utsläpp och förnybara material. Vi har alla möjligheter att nå långt inom många områden. Här produceras mer förnybar energi än den som används, samtidigt som samhällsplaneringen är energieffektiv och fossiloberoende. Inköp av varor och tjänster sker redan i dag med en hög grad av miljöanpassning.

Insatsområden

- **Framtidsinriktad samhällsutveckling**

Genom en helhetssyn ska Skellefteå bidra till en hållbar samhällsutveckling som strävar mot resurshushållning, ökad produktion av förnybar energi, hållbart byggande och god arkitektur, kretsloppslösningar och tekniskt nytänkande. Dessutom ska Skellefteå främja insatser som bidrar till att skydda och bevara natur-, kultur- och vattenmiljöer.

- **Inbjudande och trygga fysiska miljöer**

För att möta en mångfald av behov ska Skellefteå ha en blandning av olika gestaltade miljöer, varierad bebyggelse och en tydlig koppling till hav, sjö och älv. Dessutom ska de fysiska miljöerna vara trygga, tilltalande och tillgängliga.

Mål: Enklare etablering för alla

Det ska bli enklare att etablera sig i Skellefteå, inte minst för unga vuxna och människor som nyligen anlänt från andra länder.

Insatsområden

- **Variationsrikt och växande bostadsbestånd**

Skellefteå ska vara en plats där människor hittar hållbara boendeformer som möter människors behov och önsknings genom hela livet. För att motverka bostadsbristen behöver vi i Skellefteå därför bygga nytt – såväl hyresrätter som bostadsrätter och villor. Bostadsbeståndet och nya former av boenden ska

anpassas efter en ökande befolkning och utvecklas i linje med de sätt som människor vill bo på.

- **Enklare etablering för nyanlända**

Skellefteå ska vara en av landets bästa kommuner när det handlar om att välkomna nyanlända människor som vistas här under sin asylprövning.

ÖVERBRYGGADE AVSTÅND

Mål: Enkla resor på människors villkor

Det ska vara enkelt att resa i Skellefteå, både mellan tätorter och inom staden. Med väl utbyggda lösningar för såväl kollektivtrafik som gång- och cykeltrafik blir det dessutom lätt för alla människor att ta eget ansvar för klimat, miljö och hälsa. Trafiklösningarna ska utvecklas för att möta kvinnors och mäns olika resmönster och behov och se till hela resan.

Insatsområden

- **Stadigt ökande gång- och cykeltrafik**

Gång- och cykeltrafiken ska utvecklas så att människor säkert och enkelt kan förflytta sig inom och mellan tätorter och platser.

- **Miljövänlig och tillgänglig busstrafik**

Fler ska kunna använda buss för resor till och från skola, arbete och andra aktiviteter. Även här gäller att hela resan beaktas och att kopplingar till övriga transportslag är goda. Bussarna ska drivas helt av miljövänliga drivmedel.

- **Enkla och säkra bilresor**

Skellefteås stora yta gör att bilen är det huvudsakliga transportmedlet för resor mellan många av kommunens orter. Det ska vara enkelt och säkert att ta bilen om det inte finns andra alternativ.

Mål: Effektiva resor och godstransporter

Det ska vara enkelt att resa till och från Skellefteå, även från orter utanför kommunen. Oavsett om det gäller gods eller personer är transportmedlet ändamålsenligt, effektivt och hållbart.

Insatsområden

- **Intensifierat arbete för Norrbotniabanan**

Skellefteå ska fortsätta verka för att Norrbotniabanan byggs. En kustjärnväg ökar näringslivets möjligheter till transport av gods, både inom och utanför landets gränser och minskar klimatpåverkan från resandet i hela regionen.



Förtätning av bostäder och verksamheter

Förtätning inom befintliga kvarter och mindre kompletteringar är ett sätt att använda kvartersmarken effektivare. I Centrala stan finns det goda förutsättningar för förtätning av bostäder och verksamheter då det är nära till allt och förutsättningarna för gång-, cykel- och kollektivtrafik är goda. Med förtätningar i befintlig miljö ställs höga krav på gestaltning och anpassning till intilliggande bebyggelse. Förtätningar ställer även krav på nya bilparkeringslösningar för boende- och arbetsplatsparkering.

Markanvändning

Markanvändningen i Centrum utgörs främst av olika typer av verksamheter, bostäder och offentlig service, handel och kontor, restauranger och olika typer av upplevelser. Här finns överlag en bra blandning och i stadskärnan har de flesta byggnader verksamheter i bottenplan och kontor eller bostäder i de övre våningarna. I den västra delen förekommer fler renodlade bostadshus. Markanvändningen söder om älven domineras av bostadsbebyggelse. Verksamheter som handel, restauranger och kontor är i stort sett begränsade till Södertorg och Campus. Det finns få byggnader som har bostäder i kombination med verksamheter.

Översiktsplan

För aktuellt planområde gäller den fördjupade översiktsplanen för Skellefteådal som redovisar förslag till utveckling av Centrala stan och kommunens intentioner och visioner med den fysiska miljön. Planen redovisar även regler och riktlinjer för detaljplanering och bygglov. Som utgångspunkt för fortsatt exploatering anger planen att det finns ett grundläggande intresse av att behålla staden i dess nuvarande skala där hus med 3-4 våningar dominerar stadsbilden. I planen påtalas dock att Skellefteå Centrum är relativt litet med låg exploateringsgrad och ett tätare och lite högre Centrum bör eftersträvas. Planen anger att det bör finnas möjligheter till en högre exploateringsgrad på lämpliga platser där byggnader kan bli upp till 8-10 våningar. Planen anger att en fortsatt utveckling av staden bör ske stegvis och att stadsbyggnad i första hand ska ske genom förtätning eller komplettering av befintliga byggnader. Planen redovisar även möjliga förtätningar genom bebyggelse, främst på obebyggda tomter. När det gäller stadens gestaltning betonas att det är viktigt att behålla och vårda, men också att varsamt kunna utveckla stadens olika delar. Bebyggelse med starka karaktärsdrag och inslag av arkitektoniska kvaliteter eftersträvas.

Detaljplaner

Hela stadsdelen Centrala stan, förutom merparten av älven, täcks av detaljplaner. Tidsmässigt spänner planerna från år 1920 till nutid. Totalt finns 68 detaljplaner (varav 3 tillägg/ändringar). Ungefär hälften av planerna är antagna efter det att plan- och bygglagen trädde i kraft år 1987.

Förtätning

Förtätning av städer innebär att öka exploateringsgraden i miljöer som sedan tidigare är bebyggda. Det kan ske på flera olika sätt, främst genom tillbyggnader, påbyggnader eller rivning och nybyggande med högre exploatering. Med förtätning skapas förutsättningar till en mer hållbar utveckling av staden och ett sätt att hushålla med resurser genom att nyttja befintlig infrastruktur och närhet till befintlig service. Centrum i Skellefteå har en tydlig kvartersstruktur som skapar fina förutsättningar för att förtäta och integrera ny bebyggelse på ett naturligt och attraktivt sätt. I Centrala stan finns det goda förutsättningar för förtätning av bostäder och verksamheter då det är nära till allt och förutsättningarna för gång-, cykel- och kollektivtrafik är goda. Genom att fylla igen hålen med en varierad bebyggelse i mänsklig skala och verka för aktiva och handelsrika bottenvåningar stimuleras inte bara våra sinnen utan också ett levande gatuliv. Gröna innergårdar och stadsrum kan utvecklas till inbjudande och spännande rum för både boende och besökare. När man förtätar i en redan tät stadsmiljö kan minskad utsikt och mer insyn vara följder för dem som sedan tidigare bor i området. Nya balkonger och terrasser kan ge tillskott till boendemiljön och delvis fungera som kompensation för kvaliteter som försvinner.

PÅGÅENDE FÖRTÄTNINGAR

I Centrum pågår byggande i kvarteren Heimdall och Aldebaran. Inom kvarteret Heimdall byggs 31 nya lägenheter samt en butikslokal fördelade på tre huskroppar. Bygget beräknas klart våren 2017. I kvarteret Aldebaran byggs 67 lägenheter i två hus om 10 respektive 13 våningar som ska stå klara våren 2017. I kvarteret Höken planeras för ett nytt 7 våningar högt hus med ca 35 lägenheter samt kontors-, service- eller andra verksamhetslokaler i bottenvåningen. I kvarteret Höder planeras ett högre bostadshus på innergården. I kvarteret Frigg planeras för bostadsbebyggelse och centrumverksamhet.

I Karlgård, kring Södertorg, planeras en ny torgyta med omgivande förtätning av bostäder och verksamhetslokaler.

I kvarteret Grunnan, i randområdet till Centrala stan söder om älven, planeras för ny bostadsbebyggelse i form av två punkthus, 16 respektive 12 våningar höga, omfattande totalt ca 100 lägenheter.

En karta med kvartersnamnen finns på sidan 64.



Handel

Under de senaste decennierna har begreppet stadskärna oftast varit förknippat med stora köpcentra och varuhus. Idag tenderar den moderna stadskärnan att fylla en allt större social funktion, där centrumhandel inte enbart syftar till inköp av specifika varor utan lika mycket till konsumtion av upplevelser.

När man definierar en tätort eller en stadskärna brukar den ofta beskrivas som ett område med olika tjänsteinrättningar som kultur, service, restauranger och framför allt handel. Handeln är – och har alltid varit – den mest centrala funktionen i en attraktiv stad. I kombination med en allt hårdare konkurrens från till exempel e-handel och externa handelsområden förväntar sig besökaren något mer än bara inköp av specifika varor vid besök i stadskärnan. Därför är stadskärnan inte bara en plats för handel, utan lika mycket en social mötesplats för upplevelser och nöjen. Detta återspeglas inte minst i utbudet av restauranger, caféer och barer med mera.

Skellefteå har en stark stadskärna, och det är dagligvaruhandel, restauranger och hotell som står för den ökade omsättningen under senare år. Trenden är att stadskärnan tappar marknadsandelar för sällanköpshandel även om minskningen i omsättning är blygsam, ungefär 1 % sedan år 2010. Omsättningen för dagligvaruhandeln har däremot ökat varje år sedan 2010. Totalt har den ökat 30 % år 2010-2014. Restaurangbranschen ökade omsättningsmässigt år 2013-2014 vilket till stor del kan förklaras av nyetableringar av både caféer och restauranger.

I jämförelse med andra kommuner är sällanköpshandeln i Skellefteås stadskärna relativt stark. En anledning är att Skellefteå inte har lika många externhandelsområden som många andra städer samt att vi har en trevlig stadskärna som fungerar som en mötesplats. Det finns tecken på att Skellefteås stadskärna, precis som i flera andra städer, är under förändring där upplevelser och nöjen tar fler marknadsandelar.

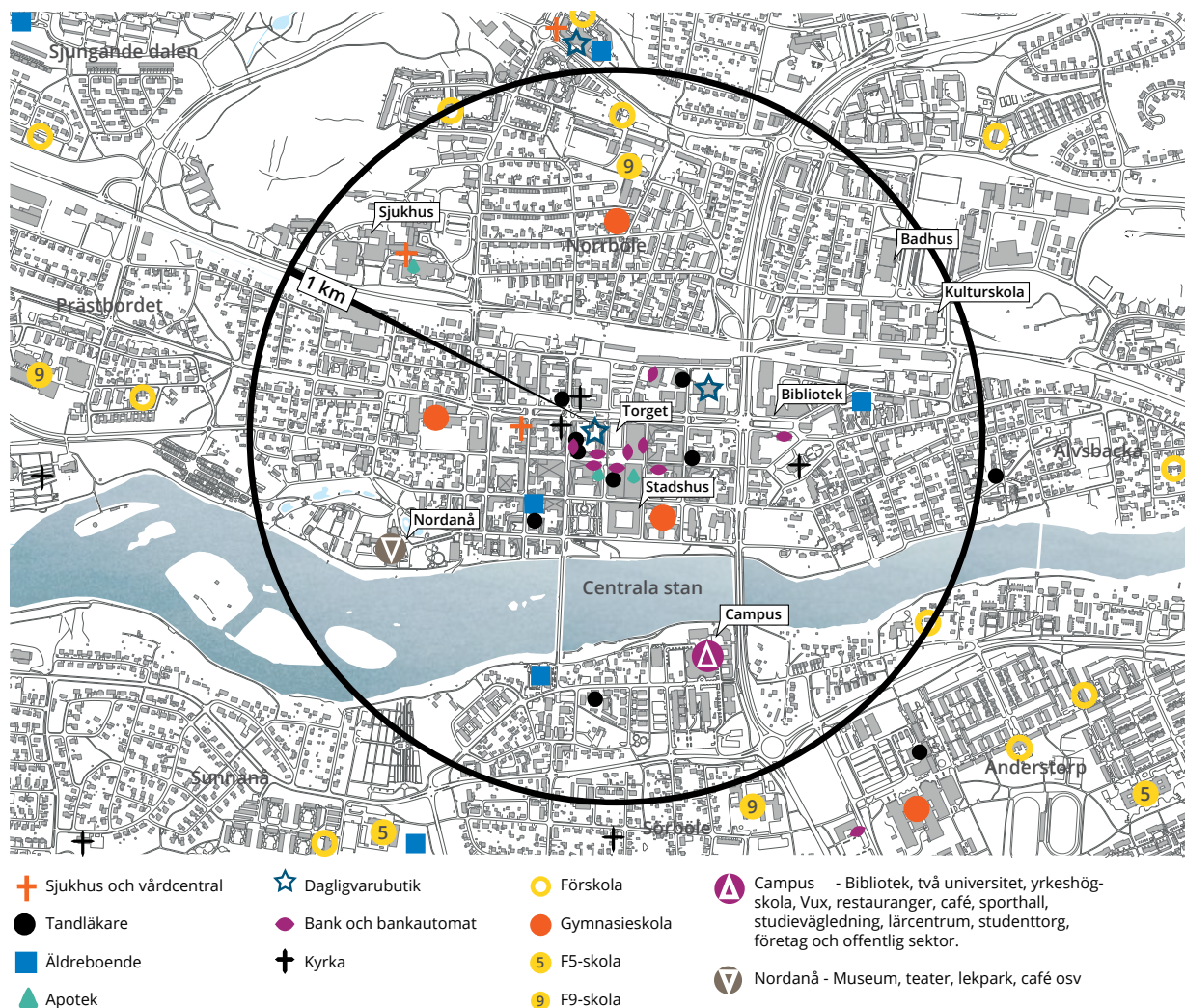
Handel delas vanligtvis in i **dagligvaruhandel** och **sällanköpsvaruhandel**.

Dagligvaruhandel omfattar livsmedel, tobak, tidningar, blommor, sjukvård och parfym.

Sällanköpsvaror omfattar beklädnad, heminredning, möbler, sportartiklar, elektronik, leksaker och ur & guld.

Detaljhandel är den sammantagna handeln som dagligvaror och sällanköpsvaror utgör.

Annan service är hotell, restaurang, skönhet, kultur, resor och turism.



Befintlig service i Centrala stan och omgivande stadsdelar.

Offentlig service

”Hållbara och varierande livsmiljöer” är ett av fyra strategiområden som avhandlas i kommunens utvecklingsstrategi – Skellefteå 2030. Ett aktivt stadsliv med ett brett serviceutbud lyfts fram som en avgörande faktor för att skapa attraktiva och varierande livsmiljöer.

Av alla stadsdelar i Skellefteå är det Centrala stan som har den största tillgången till kommersiell och offentlig service. Stadsdelen utgörs av en äldre befolkning, mer än 40 % av de boende i stadsdelen är över 65 år. Kartan ovan visar exempel på den kommersiella och offentliga

service som i dag finns inom en radie av en kilometer. Det finns till exempel skolor och barnomsorg i nära anslutning till planområdet, men i en framtida förändring av boendestrukturen kommer mest troligt utbudet och servicen behöva anpassas och utvecklas.



Grön- och blåstruktur

Grönstruktur utgörs av parker och grönområden i olika storlekar. Blåstrukturen utgörs av olika vattenområden, som Boströmsbäcken och Skellefteälven. Grön- och blåstruktur är avgörande resurser för att bevara och utveckla ekosystemtjänster, samtidigt som dessa inslag är viktiga för Centrala stans identitet.

Stadsdelen Centrala stan omges av grönska som tränger sig in i stadsbebyggelsen. Den insprängda grönskan är värdefull eftersom den möjliggör en kontakt mellan stad och natur och har mycket stor betydelse för möjligheterna till rekreation och för ekologiska samband med omlandet.

Alla grönområden i Centrala stan, och omgivande stadsdelar hänger samman och bildar en helhet, en grönstruktur, oberoende av vem som äger eller förvaltar marken. En sammanhängande grönstruktur är en förutsättning för att kunna behålla goda livsvillkor för växter och djur i en stad som växer. Det ger också goda förutsättningar för sociala mötesplatser och utemiljöer för rekreation och vila.

Grönskan består till största delen av alléer, planteringar och mindre närparker. Utöver detta finns Stadsparken som är ett helt kvarter till ytan och ansluter till grönområdet vid älvbrinken. Angränsande till Stadsparken ligger det natursköna kulturområdet Nordanå som är en viktig målpunkt. Söder om älven finns en lekplats och Campusparken.

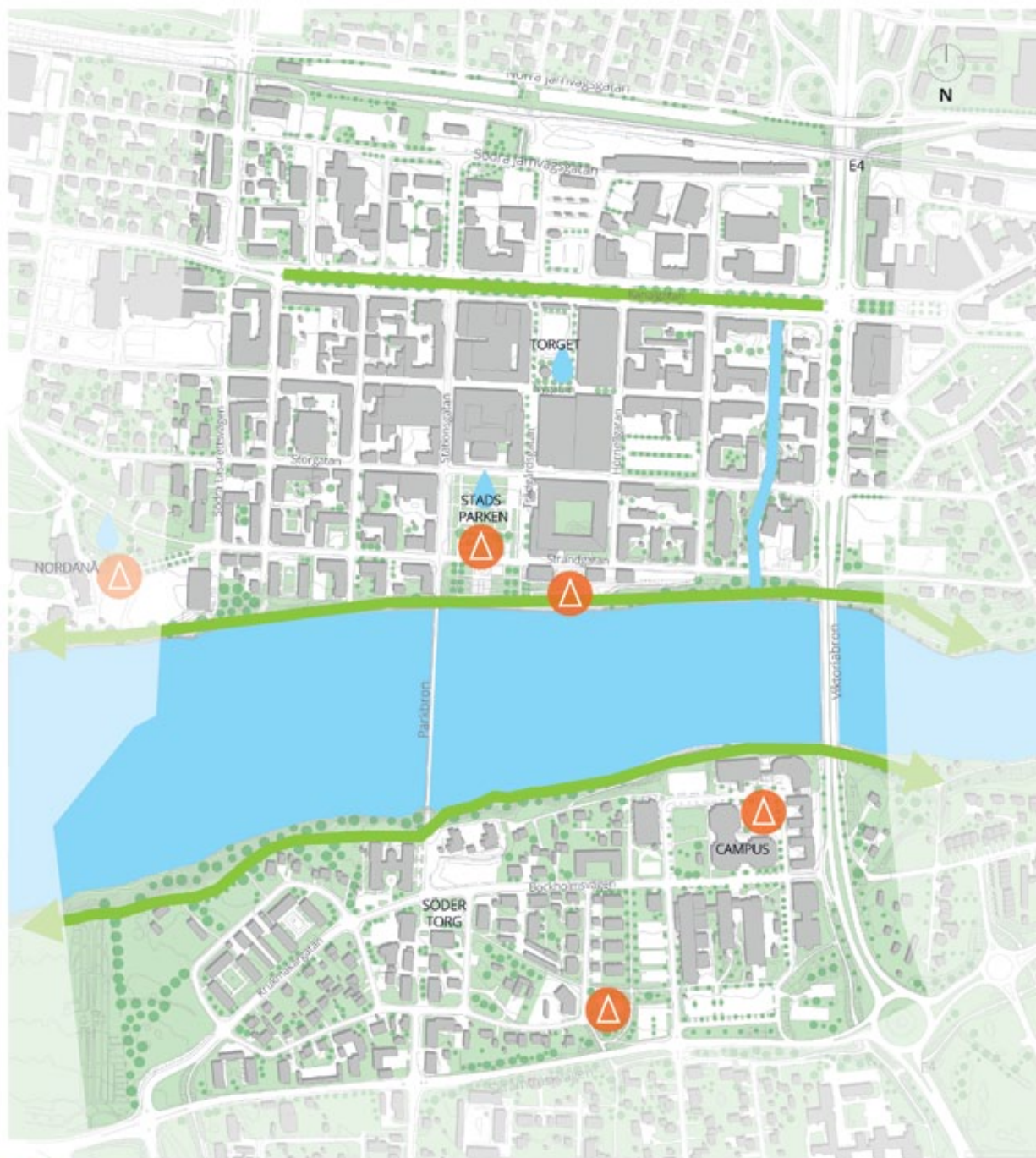
Älven, tillsammans med Boströmsbäcken utgör idag stommen av blåstrukturen i stadsdelen. Älven erbjuder goda möjligheter för stadsnära friluftsliv och rekreation. Strandpromenaden, längs norra och södra sidan älven, är utpekad som ett av flera viktiga kärnområden för Skellefteås grönstruktur. Älven är inte bara ett populärt utflykt-




sområde för människor utan ett viktigt område för djur- och växtliv. På holmarna och grundområdena i älven finns till exempel platser för häckande och rastande fåglar. Få kopplingar över älven gör dock att den upplevs som en barriär och kopplingar mellan älvstranden och gröna stråk på södra sidan älven är svaga. Till blåstrukturen räknas även fontänerna på torget och Stadsparken.

Grön- och blåstruktur är en resurs för Centrala stans lokala kretslopp. De gröna frågorna behöver lyftas utifrån de hälsofördelar vi får från naturen såsom ökat välbefinnande, bättre koncentration och minskad stress. Ekosystem ger också värden genom till exempel luft- och vattenrening, skadedjursbekämpning och klimatreglering. Investeringar som stärker grönstrukturen kan därför ge stora samhällsekonomiska besparingar på längre sikt.

Ekosystemtjänster är ett begrepp som används för att beskriva ekosystemens direkta och indirekta bidrag till människors välbefinnande. I planområdet har följande ekosystemtjänster, enligt fyra kategorier definierats:

- *Försörjande tjänster:* matproduktion, sportfiske.
- *Reglerande tjänster:* klimatanpassning, luftkvalitet, förebyggande av skador, pollinering av växter.
- *Kulturella tjänster:* hälsa, sociala interaktioner, buller, estetik, naturpedagogik, symbolik och andlighet.
- *Stödjande tjänster:* habitat, mervärde för fastigheter.



-  Gröna och blå mötesplatser
-  Grönstruktur
-  Blåstruktur

Grön- och blåstruktur i Centrala stan idag.



Mötesplatser, målpunkter och stråk

“Hållbara och varierande livsmiljöer” är ett av fyra strategiområden som avhandlas i kommunens utvecklingsstrategi – Skellefteå 2030. Viktiga insatsområden är att utveckla aktiviteter och upplevelser och skapa fler mötesplatser året runt som ska vara inbjudande och trygga. Attraktiva stråk, mötesplatser och målpunkter är viktiga för ett centrum med liv och rörelse. Möten uppstår på gator, torg, i parker, vid kultur- och fritidsarenor och kring handel och service.

Mötesplatser och målpunkter

Stadslivet påverkas av hur många människor som passerar och hur lång tid de uppehåller sig på en plats, vilket betyder att stadslivet gynnas av att människor rör sig långsammare, gärna till fots. För att vi ska vilja vistas i staden olika delar av dygnet, under alla årstider, måste det finnas varierade mötesplatser med aktiviteter för olika målgrupper. Mötesplatser bör finnas för både planerade och spontana möten för människor i alla åldrar.

Caféer, restauranger, handel och stadsliv lever i symbios och stärker varandra. Under sommarhalvåret har utserveringar stor betydelse för att skapa stadsliv. Det är dock viktigt att balansera uteserveringar med icke-kommersiella uppehållsmöjligheter.

Ett antal mötesplatser och målpunkter har identifierats som särskilt viktiga, både nya och befintliga som behöver utvecklas.



Målpunkter och mötesplatser i Centrala stan.
De mötesplatser och målpunkter som behandlas i denna plan är markerade i lila.



Området där kulturhuset ska byggas.

RESECENTRUM

Resecentrum ska placeras invid järnvägen norr om nuvarande busstation, men det behöver inte innebära att alla fysiska funktioner ska ligga centrerade runt den punkten. Kommunstyrelsen godkände i januari år 2012 ett program som anger förutsättningarna för en kommande detaljplanering av området. Läs mer om resecentrum under *kapitlet Norrbotniabanan och resecentrum*.

KULTURHUSET

Kulturhusets placering är beslutad till busstorget, kvarteret Perseus. Kvarterets form i öst följer gamla skiftesgränser. I P O Hallmans plan från 1905 föreslogs en "monumentalbyggnad" på platsen som aldrig blev förverkligad. Sedan 1930-talet har kvarteret fungerat

som busstorg, även efter det att busstationen revs på 1980-talet.

Kulturhuset ska vara ett multifunktionellt och transformativt hus som möjliggör kulturverksamhet, kongresser och möten. Konceptet för kulturhuset inkluderar även ett hotell av hög klass med evenemangs- och mötesverksamhet i nära samarbete med kulturhuset.

För kulturhuset genomfördes en allmän arkitektävling under vintern 2015-2016. Tävlingsuppgiften bestod i att ge Skellefteås nya kulturhus och hotell bästa möjliga funktion, form och uttryck, samt förankra gestaltningen i dess stadsbyggnadsmässiga sammanhang. Det vinnande bidraget "*Sida vid sida*" av White Arkitekter kommer nu ligga till grund för projektering och byggande av kulturhuset och hotellet som förväntas stå klart år 2019.



Det vinnande bidraget Sida vid sida. Illustration White Arkitekter.

CENTRUMHÅLLPLATS

Stadstrafiken har sin centrumhållplats vid Kanalgatan framför torget. Sex uppställningsplatser, fyra på södra sidan och två på norra sidan Kanalgatan används.

Hållplatserna på Kanalgatan är utformade som fickor vilket gör det svårt för bussarna att angöra på ett bra sätt, samt svårt att ta sig ut i körbanan vid köbildning. I sammanhanget finns även oskyddade fotgängare i form av både resenärer och förbipasserande som passerar på gångbanan.



Torget idag.

TORGET

Torget låg fram till år 1886 där Stadsparken ligger idag. Längre var bilparkering torgets viktigaste funktion, men fick sin huvudsakliga nuvarande form år 1988. Den stora, öppna torgytan har en svagt lutande pyramidform, med plattor i ljus granit omgiven av en körbar, gatstensatt yta. Mot Kanalgatan i norr avslutas torget med en mur. Södra delen är grönare, här finns en större kioskbymnad, ett litet upphöjt "speakers corner" och en fontän, med granitskulpturen "Lyftet – en ankdamn i utveckling" av konstnären Bo Holmlund. Torget används periodvis för torghandel och större evenemang.

Torget omges på sidorna av byggnader i fyra och fem våningar uppförda under perioden från 1930-tal till 1970-tal. I söder finns RiksCity-huset, som med sina sju våningar skuggar södra delen av torget. Grönskan utgörs av planterade lindar som avgränsar torgytan längs tre av sidorna. På strategiska lägen, till exempel i korsningen med Trädgårdsgatan, finns verksamheter som är samhällsviktiga men som inte bidrar till gatulivet.

Torget gestaltning, utformning och funktion har diskuterats i många år och väcker många Skelleftebors engagemang. Skisser och utredningar för torget har tagits fram i omgångar sedan slutet av 1990-talet utan att leda till någon handlingsplan. Den 22 maj 2012 gav kommunstyrelsen i uppdrag åt bygg- och miljökontoret att ta fram ett program för torget. I en första fas har en analys av torget tagits fram. Programarbetet har sedan stannat upp för att invänta utfallet av den allmänna arkitekttävlingen för kulturhus och hotell.

ODENTORGET

Torgbildningen utgörs av den öppna ytan som bildas av den indragna mittdelen av byggnaden på fastigheten Oden 9 som ägs av Skebo. Platsen var fram till år 2005 en av stadens mest enhetliga och väl sammanhållna byggnadsmiljöer från efterkrigstiden. Då gjordes en ombyggnad som gav fastigheten ett mera splittrat uttryck, med bland annat en inglasad trottoar längs husfasaderna. Torgytan är plattbelagd och i anslutning till Nygatan ligger Ferdinand Weltz betongskulptur "Vilande kvinna". Bakom torget, på kvarterets innergård har nyligen ett 12-vånings bostadshus färdigställts. Odentorget är idag en outnyttjad central plats med bra solläge.



Odentorget idag.



Älvbrinken idag, vy mot norr.

STADSPARKEN

Platsen för Stadsparken var ursprungligen stadens torg, som efterhand började få planteringar. År 1886 flyttades torget och parken fick namnet Stadsträdgården; stadens finrum och prydnadspark. Parken planerades med utgångspunkt från Stadshuset som skulle ha fri sikt ner till älven. De högre träden placerades längs sidorna. I ett centralt läge placerades fontänen *Johanna* år 1899.

Under åren 2013-2014 gjordes en omfattande ombyggnad. I den nya gestaltningen har den gamla parken genomgått en förvandling från promenadpark till en modern mötesplats. Stor vikt har lagts vid att knyta parken till älven. Vattenskulpturen *Johanna* har kvar sin centrala plats och några av de gamla träden har sparats. Hösten 2014 nominerades Stadsparken till Siennapriset. Parken är nu mer anpassad till att kunna användas för olika typer av aktiviteter och evenemang. En yta finns förberedd för en kiosk eller serveringsbyggnad.

ÄLVBRINKEN

Älven är vårt mest betydelsefulla stadsbyggnadselement och har stor potential för rekreation och stadsliv. År 2005 startade arbetet med att ta fram en ny detaljplan för området Stadsparken-Älvbrinken. Ambitionen var att öppna för ett grönt stråk som skulle förbinda staden med älven och bli en naturlig mötesplats under hela året. Strandpromenaden längs älven är ett viktigt grönt stråk för avkoppling och rekreation. Första etappen, älvbrinken nedanför Stadsparken stod klar år 2011.

Just nu är den sista planerade ombyggnaden av parkområdet fram till Skeppargatans förlängning påbörjad. Den centrala platsen i Hörnellgatans förlängning kommer innehålla vattenlek och volleybollplan åt väster och i öster planeras förlängd kaj och andra aktivitetsytor. Två byggnader har uppförts i området, ett bryggeri och ett café/nattklubb. Mellan dessa är ett entrétorg, central trappa, hiss och toaletter samt teknikrum byggd.

Boströmsbäckens utlopp har tillvaratagits och gjorts om till en attraktiv plats. Utloppet har byggts om och en bro har byggts. Förutom ett vackert tillskott, är det ett led i arbetet för att säkerställa och undvika översvämningar av bäcken.

Strandgatan har gjorts om till gångfartsområde till öster om Hörnellgatan för att knyta ihop Stadsparken med älvbrinken och för att ge plats för väderskyddade cykelparkeringar och en lugnare trafikmiljö för oskyddade trafikanter som har älvområdet som målpunkt. Sista delen från gångfartsområdet fram till E4/Viktoriagatan har försetts med gång- och cykelbana på södra sidan.

NORDANÅ KULTUROMRÅDE

Nordanå kulturområde ligger utanför planområdet, men är en viktig målpunkt med närhet till Centrala stan. Därför behandlas inte själva områdets innehåll i denna plan utan fokus är kopplingen till planområdet. Området var tidigare övningsplats för Skellefteå kompani. Här ligger majorsbostället Nyborg från år 1764 kvar på sin ursprungliga plats, liksom världshuset Nordanågården,



Nordanå kulturområde. Vy mot sydöst.

som ursprungligen var bostad för sågverksägaren J.T.B. Sidén. Till Skellefteås 100-årsjubileum år 1945 beslutades att ett stort parkområde med fisk- och fågeldammar skulle skapas här. Det blev Nordanå.

I dag används Nordanå kulturområdet till en mängd olika aktiviteter, bland annat festivaler, sommarteatr och julmarknad. På området finns även en stor lekpark för barn i alla åldrar. Vintertid används en av fågeldammarna som isbana. Nordanåområdet och dess byggnader är av riksintresse för kulturmiljövård. På Nordanå kulturområdet huserar idag ett antal kulturverksamheter och här finns även ett antal scener och utställningsrum. Bland de större kulturaktörerna är Skellefteå Museum, Västerbottensteatern och Kultur Skellefteås verksamheter.

Nordanå kulturområde är ett av tre områden, med tydlig kulturell identitet, inom de centrala delarna av Skellefteå. Dessa områden för kultur har en betydande roll för utvecklingen av Skellefteå centralort men även för en utveckling av kulturliv i hela kommunen. De utgör tydliga noder i stadsbilden vilket förstärker stadens identitet. Det är Campusområdet med bland annat sitt bibliotek, vilket för Skellefteå har betydelse genom att synliggöra utbildning och lärande som viktiga värden för en stad och därmed i förlängningen för människan. Det är Nordanå kulturområde med sin bredd av kulturverksamhet och sitt kulturarvsområde. Samt Skellefteå kulturhus. I och med att kulturhuset byggs kommer det även att förändra kulturverksamheternas karta och det föranleder ett behov av att utveckla dessa tre områdens

identiteter tillsammans. Gestaltningen av stadsrummet kan förstärka knyta samman och förstärka områdenas karaktär.

Västerbottensteatern, Skellefteå konsthall och museum Anna Nordlander (MAN) kommer så småningom flytta in i det nya kulturhuset och lokaler frigörs då på Nordanåområdet. Just nu pågår en utredning om Nordanå där kulturnämnden har i uppdrag att tillsammans med berörda verksamheter utveckla samverkan och samsyn kring utvecklingen av Nordanåområdet.

På Nordanåområdet planeras Exploratoriet, ett pedagogiskt center med experiment och roliga utmaningar inom teknik. Exploratoriet riktar sig främst till barn och ungdomar i grundskola och gymnasium, men är även tänkt att på sikt bli en attraktion för besökare, en upplevelse för hela familjen. Hösten 2016 beräknas Exploratoriet stå klart.

STADSHOLMEN

I den fördjupade översiktsplanen för Skelleftefjällen pekades Stadsholmen ut som en ny ö i älven med plats för 200 bostäder, butiker, kontor och parkering. Även om området idag grundas upp mer och mer, och ön växer för varje år, skulle det krävas en omfattande utfyllnad för att förverkliga Stadsholmen. Det finns många aspekter att beakta som vattennivåer, islossning, strömningsriktningar, ras och skred, naturvärden, flora och fauna. Att Stadsholmen ska användas för bostäder, verksamheter och parkering är inte längre aktuellt.



Södertorg idag.



Campusområdet idag.

SÖDERTORG

Södertorg utgörs av den avstängda Brogatan mellan Bockholmsvägen och Villagatan. Det är i sin södra del långsmalt och plattbelagt med inslag av planteringar och en skulptur, mellan trähus i två våningar med bostäder. Mot Bockholmsvägen öppnar det sig österut i en asfalterad parkeringsyta och omges av två envåningsaffärshallar. Innan Viktoriabron byggdes gick Riksväg 13 genom Södertorg, in i Centrum via Parkbron. Biltrafiken på Brogatan leds idag runt de kvarter som omger Södertorg. Affärshallarna, som tidigare haft dagligvaruhandel, har idag verksamheter utan direkt centrumskapande effekt. Det som bidrar till folkliv vid Södertorg är Stigs konditori, som ligger lite indraget på västra sidan. Södertorg är identitetslöst idag, många handelsverksamheter har försvunnit. Stadsdelen har få målpunkter söder om älven, och kopplingen mellan norra och södra sidan älven behöver utvecklas och stärkas.

CAMPUS

Området var sedan år 1922 hemvist för Sörböle Planteskola och Handelsträdgård AB. Kommunen valde att avbryta verksamheten för att i stället satsa på högskoleutbildning. Högskoleområdet invigdes år 1986/1987 och kallades då Skería. Sedan invigningen år 2004 av Forumhuset med det nya Universitetsbiblioteket har området kallats Campus Skellefteå. Här finns utbildningar från Luleå tekniska universitet och Umeå universitet, yrkeshögskola, Vux, idrottsanläggning, bibliotek, restauranger, café och kårhus. På området finns också ett flertal företag. År 2014 invigdes Campusparken, en grön mötesplats där olika typer av evenemang är möjligt.

Stråk

I en stad finns stråk av skilda slag: kommunikationsstråk, rekreationsstråk, temastråk för till exempel handel, kultur eller arkitektur. Stråken har olika roller, användning och utformning. Att utveckla en tydlig hierarki i nätverket skapar förutsättningar för olika typer av liv och rörelse att äga rum. Förutsättningarna för stråk i en rutnätsstad, som stora delar av Centrala stan, är goda.

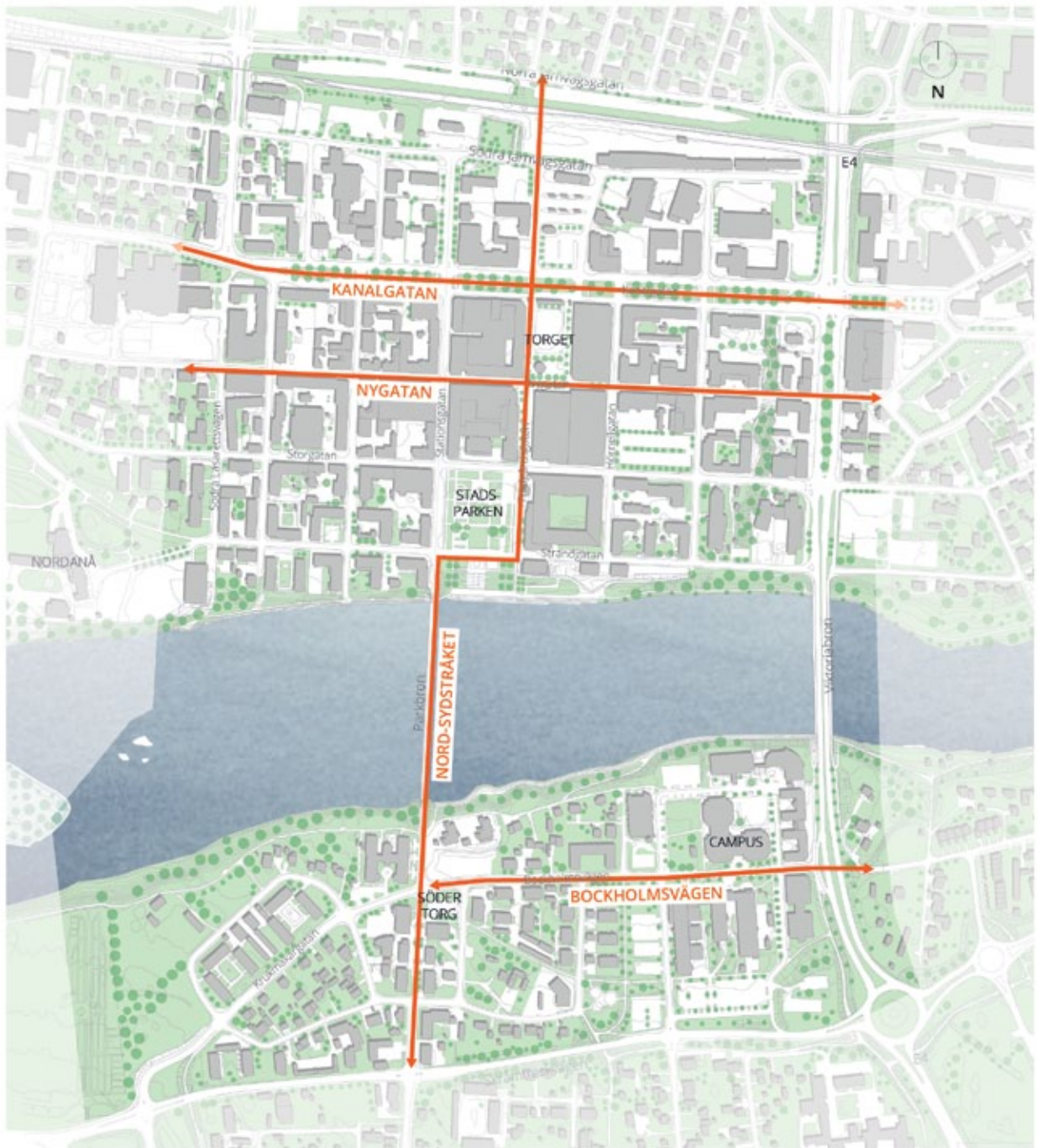
Stråk ska länka samman både mötesplatser och målpunkter och vara en upplevelse i sig. Ett antal stråk har identifierats som särskilt viktiga, både nya och befintliga som behöver utvecklas. För att läsa mer om huvudstråk för de olika trafikslagen, se *kapitel Trafik*.

NORD-SYDSTRÅKET

Nord-sydstråket är inget tydligt stråk för upplevelse idag. Stråket används främst som kommunikationsstråk, där Parkbron, på grund av få förbindelser över älven, är en viktig länk i gång- och cykelnätet.

Nord-sydstråket har potential att bli ett centralt stråk i nordsydlig riktning som sträcker sig genom hela stadsdelen: från Södra Järnvägsgatan, via Trädgårdsgatan, förbi Stadsparken, över Parkbron, förbi Södertorg, längs Brogatan fram till Skråmträskvägen.

Norr om Kanalgatan fungerar stråket i första hand som angöring för busstrafik och biltrafiken är mycket begränsad. Gång- och cykelbana finns utmed gatans västra sida. Den signalreglerade korsningen med Kanalgatan är en stor barriär för fotgängare och cyklister. Vid torget övergår gatan till ett integrerat gångstråk, avskilt från



Identifierade stråk som prioriteras i denna plan.



Kanalgatan idag, vy mot väst.

torgytan med en rad planterade lindar och cykelställ. Delar av Trädgårdsgatan har markvärme.

Söderut är gatupartiet bredare, en vacker vy mot älven öppnas upp. På denna del är viss biltrafik och parkering fortfarande tillåten. Stråket övergår sedan i en plattbelagd yta med Stadsparkens grönska på västra sidan och Stadshuset på den andra. Stråket fortsätter på en plattbelagd gångfartsyta längs Strandgatan och övergår sedan i Parkbron, en stålbro från år 1913. Bron var fram till år 1961 den huvudsakliga vägförbindelsen över älven. Parkbron är enkelriktad för fordonstrafik norrut och har ett cykelfält för cyklister som färdas söderut. Bron är en viktig länk i gång- och cykelnätet med relativt stora flöden av cyklister, men det finns stora brister i trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter eftersom bron är smal. I en studie av Parkbrons bärighet år 2015, framkom att bron inte har förutsättningar att byggas om eller klara större laster.

Stråket fortsätter sedan längs Brogatan på södra sidan älven och ansluter till en av stråkets ankarplatser: Södertorg, läs mer om Södertorg under *kapitel Målpunkter*. Stråket fortsätter sedan söder ut längs Brogatan.

Nord- sydstråket har potential att bli en viktig länk som binder samman stadsdelen. Ett flertal befintliga målpunkter ligger längs stråket, och nya planeras. Stråket har en mycket viktig funktion för att minska barriäreffekten från älven. Stråket är idag visuellt otydligt på grund av inaktiva bottenvåningar längs delar av stråket, och avsaknad av en enhetlig gestaltning.

KANALGATAN

Kanalgatan löper i öst-västlig riktning genom Centrum och är en länk i huvudvägnätet för bilister. Gatan har sitt ursprung i stadsplanen från år 1883, där den tillsammans med det grävda dräneringsdiket, "kanalen", bildade avgränsning mot norr. Då hade gatan en ståtlig allé av björkar, rumsbildningar mellan träden med grusade gångar och bänkar. På 1970-talet fick Kanalgatan sitt nuvarande utseende. Parkstråket i mitten fick ge vika för asfalt och bilparkeringar. Grönska finns idag kvar i form av två trädrader och en plantering väster om torget, men den ursprungliga idén som promenadstråk och grön oas har gått förlorad. Bebyggelsen längs stråket är till största del sammanhängande och upp till 4 våningar hög på södra sidan, medan den på norra sidan är mer uppbruten och varierad.

Gaturummet är 42 meter brett, med en mittzon innehållande parkeringsplatser, och körbanor på vardera sidan med två körfält i vardera riktningen. Gångbanor finns på vardera sidan av gatan. Trafiken består huvudsakligen av motorfordon, men enstaka cyklister färdas också längs gatan. Det saknas dock en cykelväg längs Kanalgatan vilket gör att många cyklister färdas på gångbanorna istället för på körbanorna då dessa upplevs otrygga på grund av det höga biltrafikflödet. Kanalgatan har flera korsande övergångsställen och passager. Vid korsningen med Trädgårdsgatan finns ett betydande stråk för fotgängare och cyklister.

Idag passerar ca 10 000 fordon per dygn på Kanalgatan



Bockholmsvägen idag.

vid torget och gatan är en stor barriär för fotgängare och cyklister. Många av bilisterna har inte någon målpunkt i Centrum utan passerar endast förbi. Den omfattande biltrafiken medför att luftkvaliteten är dålig med överskridanden av miljökvalitetsnormer.

Kanalgatan trafikeras av alla slags bussar i linjetrafik vilket innebär såväl stadsbussar som lokala, regionala och interregionala bussar. Målpunkten för stadsbussarna, och vissa lokalbussar, är hållplatserna vid Kanalgatan. För de regionala, interregionala samt lokala busslinjerna är busstorget målpunkten.

NYGATAN

Nygatan är Centrala stans mest etablerade handelsstråk som löper mitt genom Centrum i öst-västlig riktning och angränsar till torget. Många butiker, caféer och restauranger finns längs stråket.

I öster ligger Sankt Olovs kyrka som fond, ett arv från Hallmans och Lilienbergs stadsplaner, i väst avslutas stråket med en mer modern byggnad, parkeringshuset Ekorren som är uppfört helt i trä.

Nygatan är till stor del reglerad som gågata, och genom de två mest centrala kvarteren är cykling endast tillåten vissa tider. Gatan fungerar som huvudstråk för gång- och cykeltrafik genom stadskärnan och stråk från omgivande stadsdelar ansluter till Nygatan. Många cykelparkeringar finns längs Nygatan. Stråket har dock inte den framkomlighetsstatus som ett huvudcykelstråk bör ha.

Gatan är 12 meter bred, och är till större del belagd med plattor och markvärme. Bebyggelsen längs gatan representerar olika tidsepoker i stadens utveckling. Fasadmaterialen varierar från de äldre husen med träfasader, via de putsade och tegelklädda husen, samt något exempel med plåt och till 2000-talets återgång till trä i kvarteret Ekorren. Byggnaderna håller sig mellan 3-4 våningar, vilket ger en bra kontakt mellan byggnader och gaturum, ett bra mikroklimat och solen når ner till gatan sommartid. Undantaget är vid torget, där RiksCityhuset med sina sju våningar lägger Nygatan i skugga.

Längs Nygatan finns, förutom handel, många uteserveringar som bidrar till stadslivet. Dock finns även en del slutna inaktiva fasader och otillgängliga entréer längs stråket. På strategiska lägen, till exempel vid torget och korsningen med Trädgårdsgatan, finns verksamheter som är samhällsviktiga men som inte bidrar till gatulivet.

BOCKHOLMSVÄGEN

Bockholmsvägen sträcker sig från Södertorg till Campus och var tidigare, tillsammans med Krukmakargatan, en huvudgata i östvästlig riktning. Gatan är 14 meter bred på grund av sin tidigare landsvägskarakter och upplevs idag överdimensionerad. Stråket saknar idag separering av trafikslag. Stråket slutar i Campusområdet och saknar koppling till stadsdelen Anderstorp på östra sidan Viktoriagatan/E4.

Stadsbild och stadsliv

Arkitektur och gestaltning är en del av vår kultur och vårt samhälle. Det som byggs och de mellanrum som skapas i staden mellan byggnaderna påverkar människors sätt att leva och röra sig. Kulturmiljö innefattar alla miljöer som på något sätt påverkas eller formats av människan och därigenom berättar om människors liv.

Arkitektur och gestaltning

Att gestalta är att ge form åt något. Gestaltningen formar hela intrycket av staden. Det som byggs, rivs och inte rivs samt de mellanrum som skapas eller uppstår mellan det byggda påverkar människors sätt att leva och röra sig. Det är inte bara sluppen som avgör var vi trivs. En medveten och genomtänkt gestaltning kan både höja en plats värden för de som vistas där och koppla ihop stadens delar och förstärka dess identitet. För boende, besökare och näringsidkare är det betydelsefullt att omgivningen är utformad på bästa sätt utifrån de förutsättningar som finns på respektive plats för att vi människor ska trivas och vilja vistas här.

Starka karaktärsdrag i stadskärnan är rutnätsplanen med kvarvarande delar av tolvetersgator med partier av äldre hus och träd som tittar ut i gatan. Med få undantag är det tre till fyra våningar som är bebyggelsens skala. Utbyggnadsperioden sedan år 1845 med en ständig förnyelse har gett en heterogen bebyggelse med byggnader från alla arkitekturstilar.

Många byggnader har fått ett högt bevarandevärde och det har bidragit till att några av dem fått bevarandebestämmelser i berörda detaljplaner. Några har dessutom byggnadsminnesförklarats. Byggnadsordning för Centrala stan antogs av bygg- och miljönämnden år 2012. Den pekar på vad som kännetecknar de olika delarna av Centrala stan och vilka hus som är mest värdefulla att bevara.

Kulturmiljö

I Centrala stan finns hus från innan stadens grundande (i kvarteren Karlgård och Heimdall). Här finns bevarade borgargårdar från 1800-talet, nationalromantik från sekelskiftet, 30-talsmodernism, 50-talstegel, inslag av postmodernism (på Campus och andra ställen) och industriellt träbyggande från 2000-talet. Det finns esplanader, siktlinjer (vyer mot till exempel älven eller byggnader) och gatustrukturer av värde. En del är skyddat ("k-märkt") genom att de är utpekade som särskilt värdefulla, andra är skyddade i detaljplan och andra är

byggnadsminnen. Dessa värden beskrivs mer ingående i Kulturmiljöprogrammet och Byggnadsordning för Centrala stan. Byggnadsordningens framtagande baserades på Kulturmiljöprogrammet och därför anses Byggnadsordningen vara mer aktuell. Byggnadsordningen har två nivåer, nivå 1 innebär att byggnaden bedöms vara av byggnadsminnesklass och bör ha ett skydd i detaljplan. Nivå 2 innebär att byggnaden bedöms vara särskilt värdefull enligt Plan- och bygglagen 8 kap 13§. Stadsdelen gränsar direkt till riksintresse för kulturmiljövård vid Nordanå, läs mer om detta under *kapitlet Riksintressen*.

Inga fornlämningar finns registrerade inom planområdet. Rekvisiten för lagskyddad fornlämning enligt kulturmiljölagen kompletterades år 2014 med ett tillägg; om lämningen kan antas vara anlagd före år 1850 är den lagskyddad fornlämning. Med tanke på att Skellefteå grundades år 1845 kan det finnas lämningar som enligt dagens lagstiftning utgör fornlämningar.

Kulturmiljön är en förutsättning för stadens utveckling och tillväxt. Att kunna läsa stadens årsringar är viktigt för att förstå var vi kommer ifrån och var vi ska. Stadens unika värden – det nya och det gamla – gör staden attraktiv. Dessa värden kan förtydligas genom positiva tillskott av ny bebyggelse. Det innebär inte automatiskt att nytillskott ska anpassa sig, det kan vara lika värdefullt att vara tydlig med vad som är ett avtryck från sin tid. Tillgänglighet går före kulturmiljö, men med god planering finns ingen konflikt.

Konst

Skellefteå kommun har en lång tradition av offentlig konst. Det första konstverket, fontänen "Johanna i parken", kan härledas till början av 1890-talet i samband med att Stadsparken anlades. Den offentliga konsten berättar något om vår historia, vilka idéer som varit aktuella men också något om vår samtid, varför staden ser ut som den gör och vilka nya behov som kan uppstå i den.

I modern tid är det i hög grad den så kallade enprocentsregeln, som tillämpats i Skellefteå sedan år 1962, som varit viktig för spridning av konsten i våra vardags-



Värdefull kulturmiljö i Centrala stan.

miljöer. Regeln innebär att 1 procent av byggnadskostnaden inom ett projekt avsätts till konstnärlig gestaltning. Konsten har flera roller, dels den estetiska formen/uttrycket dels det kritiska ifrågasättandet av sin samtid. I Centrala stan finns den offentliga konsten på många platser, som parker och torg. Det finns en rik variation av offentliga verk som representerar olika tidsperioder och stilar.

Konsten är ett sätt att lyfta fram olika former av frågeställningar kring det offentliga och även anslå tonen kring en plats. Både genom sin fysiska gestaltning och genom sitt budskap. En gestaltning kan vara en permanent installation men även ett tillfälligt nedslag av konstnärlig aktivitet i det offentliga. Skellefteå kommun utropade sig 2009 till Berättarnas stad, vilket är av stor betydelse för kommunens kulturidentitet.

Kvalitetsprogram för Centrum

År 1997 gav byggnadsnämnden stadsarkitektkontoret i uppdrag att genomföra ett kvalitetsprogram för Skel-

lefteå Centrum, baserat på Centrumplan -93. Uppdraget bestod av två delar; dels utformning och möblering av det offentliga rummet, dels Skellefteå som arena - nyttjande av det offentliga rummet för evenemang, liv och rörelse. Även om programmet aldrig genomfördes som avsett i sin helhet, har bygg- och miljökontoret (nu samhällsbyggnad) genomfört valda delar som egna kvalitetsprogram. Även om innehållet angår alla som rör sig i staden, har en del program huvudsakligen privata aktörer som målgrupp (skyltprogram, uteservering), medan andra är närmast interna (gatumöblering). Programmen för till exempel skyltning och uteserveringar har haft stor betydelse för stadens utformning. Uppdraget bestod år 1993 av följande delar:

- Belysningsprogram
- Uteserveringsprogram
- Park- och grönyteprogram
- Skyltprogram (för butiker och verksamheter)
- Gatuumöbleringsprogram
- Program för utformning av fasader, färgsättning, skala m.m.
- Skellefteå som arena - evenemangsprogram m.m.

Trafik

Dagens trafiksystem kännetecknas av att bilen tar stort utrymme i staden. Många gator i området är utformade utifrån bilens behov av framkomlighet. Cyklisternas behov av framkomlighet och säkra färdvägar har länge varit underordnat. Det saknas till exempel genomgående cykelstråk anpassade för cyklisternas behov. Även för fotgängare finns behov av bekvämare och säkrare färdvägar. I många fall har gestaltningen av gatumiljöerna brister.

Brister i dagens trafiksystem

LÅG PRIORITET FÖR GÅENDE OCH CYKLISTER

Trots att gående och cyklisterna har olika behov delar de ofta samma utrymme på gemensamma gång- och cykelbanor. I Centrum finns ytor som främst är till för gående men som i stor utsträckning används av cyklisterna. För cyklisterna innebär den gemensamma infrastrukturen med gående dels ett trygghets- och säkerhetsproblem, dels ett framkomlighetsproblem. Inne i Centrum delar cyklisterna oftast utrymme med biltrafiken och det finns dessutom relativt mycket kantstensparkering vilket är ett trygghets- och säkerhetsproblem.

SVAGA KOPPLINGAR I NORD-SYDLIG RIKTNING FÖR SAMTLIGA TRAFIKSLAG

Skellefteälven utgör en barriär i staden och broförbindelserna mellan de norra och södra stadsdelarna är därför viktiga stråk i staden. Strukturen påverkar människors resmönster och många måste färdas långsamt med älven till de få förbindelserna över älven. Konsekvensen av bristen på bra förbindelser över älven blir en koncentration av biltrafiken till E4 och Viktoriabron med medföljande problem som exempelvis dålig luftkvalitet.

Tillgängligheten till stadskärnan är i dagsläget olika god beroende på transportmedel, bäst är den för bilister. Älven och järnvägen upplevs idag som stora barriärer för gående och cyklisterna på grund av osäkra och otrygga kopplingar. I stadsdelens östra del utgör E4/Viktoriagatan en stor barriär. Trafikmässigt råder obalans genom att biltrafiken norrut huvudsakligen använder Viktoriabron och i mindre grad Parkbron och Lejonströmsbron.

GENOMFARTSTRAFIK I CENTRUM

Idag passerar ca 10 000 fordon per dygn på Kanalгатan vid torget. Många av dessa är genomfartstrafik vilket innebär att de inte har sin målpunkt i de centrala

delarna, utan att de endast passerar. Kanalгатans stora fordonsmängder leder till att gatan blir en stor barriär i stadskärnan för framför allt gående och cyklisterna. Den omfattande biltrafiken på Kanalгатan medför även att luftkvaliteten vid gatan är dålig.

FÅ RESANDE MED STADSBUSSTRAFIKEN

En av begränsningarna för stadstrafiken är den bristande framkomligheten i Centrala stan. Kollektivtrafikkörfält saknas och bristen på fullgoda förbindelser över älven försvårar en effektiv trafik. I Centrala stan används ett fåtal gator för busstrafik. Mest trafikerade är Kanalгатan, Viktoriabron och Lasarettsvägen. Därutöver går enstaka turer på Stationsgatan och Parkbron i en riktning.

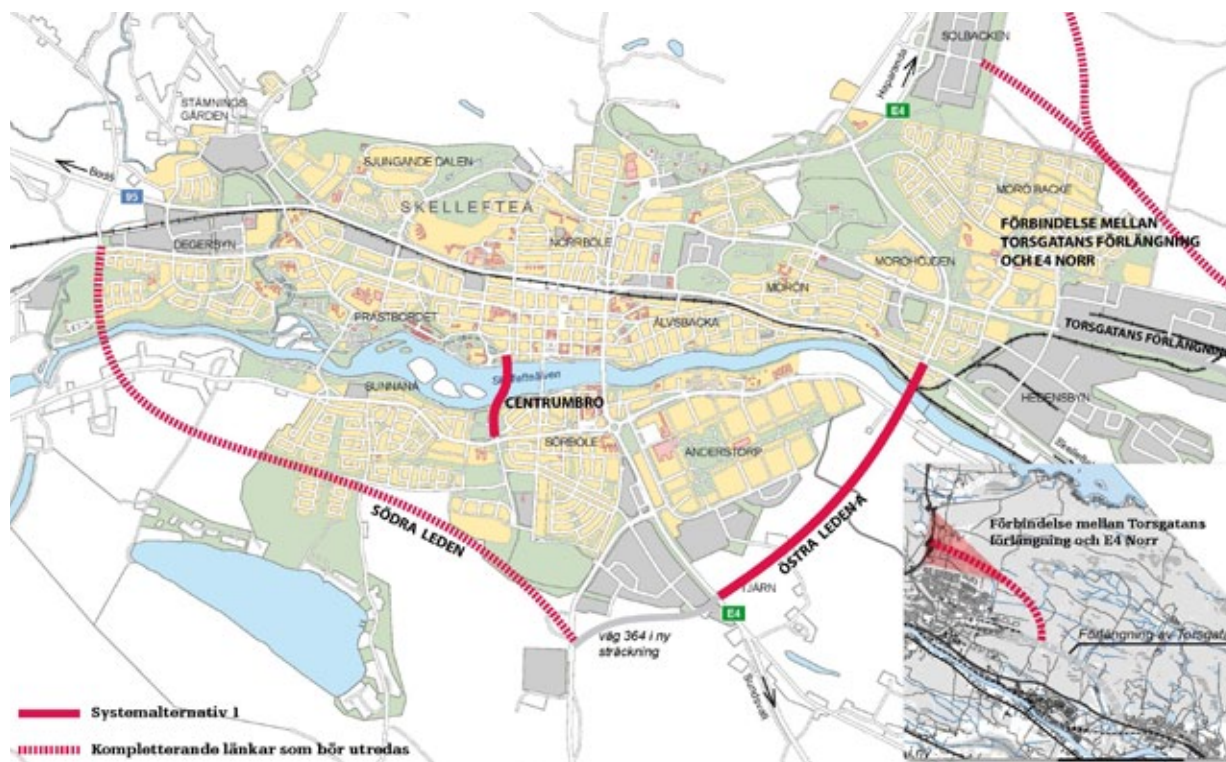
STORA YTKRÄVANDE BILPARKERINGAR I CENTRALA LÄGEN

I Centrala stan finns överlag gott om parkeringar för såväl besöks- som arbetsplatsparkering som tar stora markytor i anspråk. Detta genererar dessutom mycket biltrafik, vilket är en utmaning kopplat till förnyelsen av Centrum samt till de oskyddade trafikanternas villkor.

Övergripande trafiksystem

Vägverket påbörjade år 2005 en studie av vägtransport-systemet inom Skellefteådalens kommun. År 2008 upprättades en förstudie för projektet, kallat Skellefteåprojektet. Syftet med förstudien var att ta fram ett eller flera alternativa förslag till utformning av det framtida vägtransportsystemet som skulle studeras vidare i en fortsatt planeringsprocess. I förstudien beskrevs ett stort antal tänkbara åtgärder för att förbättra transportsystemet i Skellefteå, och två systemalternativ för nord-sydlig och östvästlig förbindelse genom centralorten redovisades.

Parallellt med kommunens översiktsplanarbete för Skellefteådalens kommun fortsatte Trafikverket arbetet med Skellefteåprojektet med en vägutredning. Vägutredningens



Systemalternativ 1, Skellefteåprojektet.

huvudsyfte var att skapa underlag för val av korridor för E4 genom centralorten. Utredningen visar att det är Östra leden som sammantaget uppfyller projektmålen och E4 ändamål bäst. Under hösten 2012 skrev Trafikverket tillsammans med Skellefteå kommun under en avsiktsförklaring som bland annat innebar att E4 i framtiden flyttas till Östra leden. I åtgärden ingår också en ombyggnad av befintlig E4 till stadsgata. I den gemensamma långsiktiga trafiklösningen för Skellefteå centralort ingick som en förutsättning att kommunen skulle bygga en ny bro i Centrum för gång-, cykel- och biltrafik. I Skellefteåprojektet arbetade Trafikverket och kommunen gemensamt även med steg 1- och steg 2-åtgärder. Trafikverkets avsikt var att prova möjligheten att i en vägutredning också fullt ut inkludera åtgärder som påverkar och effektiviserar resande och transporter. Det var första gången som man valt att använda fyrstegsprincipen på detta sätt.

TIDIGARE PLANERING

I den tidigare centrumplaneringen har en tydlig inriktning varit att minska onödig biltrafik genom Centrum och söktrafik till bilparkeringsanläggningar. Mer utrymme ska skapas för gång- och cykel samt verksamheter som vänder sig ut mot gatan och skapar stadsliv, ett gaturum med liv och rörelse.

Det ska ändå vara enkelt att ta bilen in till de centrala delarna, men bilparkering bör ske i utkanten av stadsdelen. Det ska vara möjligt att färdas med bil i Centrum men på gång- och cykeltrafikanternas villkor. Bilisterna

ska ha fortsatt god tillgänglighet men något sämre framkomlighet, genom lägre hastigheter. I tidigare planering har en ny bro över älven varit en viktig del av en helhetslösning eftersom den planerade bron skulle bidra till minskad biltrafik genom Centrum och därmed underlätta andra åtgärder som exempelvis en förändring av Kanalgatan. Den nya bron skulle även möjliggöra två nya säkra passager över älven för gång- och cykeltrafikanter, dels ny bro, dels Parkbron ombyggd som gång- och cykelbro.

NY BRO I CENTRALA STAN

Den planerade nya bron över älven har länge varit en förutsättning för centrumplaneringen. I kommunens fördjupning av översiktsplanen för Skellefteå, som antogs år 2011, redovisades en ny bro över Skellefteåälven i Södra Lasarettsvägens förlängning. Arbetet med detaljplanen för bron påbörjades efter det att Trafikverket och kommunen under hösten 2012 kom överens om en helhetslösning, systemlösning, för den framtida trafikstrukturen i Skellefteå.

Folkomröstning

I maj 2014 genomfördes en rådgivande folkomröstning i Skellefteå kommun om byggandet av en ny centrumbro. Valdeltagandet var över 50 % och en klar majoritet röstade nej till en ny bro vilket gjorde att tidigare förutsättningar för planarbetet förändrades. Som en följd av detta beslutades om en ny översyn av trafiksystemet i centrala Skellefteå.

NY ÖVERSYN AV TRAFIKSYSTEMET I CENTRALA SKELLEFTEÅ

För att få nya idéer kring trafiklösningarna i centrala Skellefteå fick tre konsultföretag, Iterio, Trivector och Tyréns, i uppdrag att ta fram var sitt förslag till trafiksystemlösning. Grunden för konsulternas uppdrag byggde på kommunens inriktningar och underlag till den fördjupade översiktsplanen för Centrala stan. Ur trafiksynpunkt handlar det om att förbättra gång-, cykel- och kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot biltrafikens. Samtliga trafikslag ska ha bra tillgänglighet till alla större målpunkter inom stadsdelen. Attraktiva trafikmiljöer ska skapas som gör det naturligt att vilja färdas med cykel eller till fots. En viktig fråga är hur de stora barriärerna (älven, E4/Viktoriagatan, Kanalgatan, järnvägen), i eller i anslutning till, stadsdelen kan begränsas.

Konsulternas arbete redovisades i mars 2015 och resulterade i en mängd idéer och förslag på framtida åtgärder i trafiksystemet för centrala Skellefteå.

Nedan sammanfattas huvuddragen i konsulternas förslag till trafiklösningar med kommunens kommentarer.

Konsulternas fullständiga förslag till trafiksystemlösning finns på www.skelleftea.se/centralastan

Gemensamma idéer

Cykelparkeringar – på kort, mellanlång och lång sikt

Samtliga tre konsulter har föreslagit en utveckling av cykelparkeringarna i Centrum under hela planperioden. Åtgärderna är olika detaljerat redovisade men omfattar dels gatuparkering med/utan väderskydd och dels inomhusparkering. Cykelparkeringarna placeras i anslutning till huvudstråk för cykel.

Konsulternas förslag överensstämmer helt med planeringsinriktningen att prioritera cykel som färdstätt inom stadsdelen.

Ny central hållplats för stadsbussarna på Kanalgatan

Den centrala busshållplatsen föreslås placeras antingen väster om torget eller mitt för torget.

Inriktningen i planeringsarbetet har varit att behålla hållplatserna för stadsbussarna på Kanalgatan. Problemet med en hållplats mitt för torget är att det kan skapa en barriär mellan torget och ett planerat kulturhus. Med väderskydd som ett stort tak över hela hållplatsen är risken att det blir en stor visuell barriär.

Viktoriagatan

Alla tre konsulterna föreslår på lång sikt (efter det att

en ny E4 finns vid Östra leden) en förändrad gatusektion. Gång- och cykel separeras med egna ytor närmast husen längs gatans båda sidor. Två konsulter föreslår att kollektivtrafiken ges en bättre framkomlighet med eget körfält i vardera riktningen samtidigt som biltrafiken får färre körfält (ett i vardera riktningen). En konsult föreslår att mittremsan minskas men att två körfält för bil/buss i vardera riktningen behålls som idag.

Trafikverkets vägutredning "Skellefteåprojektet" redovisar en tydlig inriktning att omvandla Viktoriagatan till en mer stadsmässig gata när E4 flyttas till Östra leden. Det finns fortfarande ingen beslutad tidpunkt för byggandet av en ny E4. Inriktningen i planen är att en ny E4 byggs år 2025. Innan dess kan mindre åtgärder som separering av gång och cykel och förbättring av gång- och cykelpassager övervägas. Även mindre kollektivtrafikåtgärder kan övervägas.

Nygatan och Trädgårdsgatan huvudstråk för gångtrafik

Konsulterna föreslår att Trädgårdsgatan utvecklas till ett tydligt huvudstråk för gående från järnvägen till älven. Nygatan som huvudstråk i öst-västlig riktning förstärks ytterligare. Konsulterna understryker betydelsen av gestaltningen av stråken.

Trädgårdsgatans och Nygatans framtida betydelse fanns med som förutsättningar för uppdraget. Konsulternas förslag sammanfaller väl med tidigare planeringsinriktning där framför allt Trädgårdsgatan får en central roll som stråk mellan ett framtida resecentrum, kulturhus, torget, stadsparken och älven.

Större bilparkeringsanläggningar i utkanten av Centrala stan

Alla konsulterna föreslår att tillkommande större bilparkeringsanläggningar lokaliseras till utkanten av stadsdelen. Samtliga föreslår parkeringsanläggningar i anslutning till järnvägen. En konsult föreslår större parkeringsanläggningar även vid kvarteret Strömsör och vid Södertorg.

Förslagen följer en förutsättning i uppdraget att större bilparkeringar lokaliseras till utkanten av planområdet. Med ett resecentrum vid järnvägen finns en stor potential och ett stort behov av bilparkeringar vid Södra Järnvägsgatan. Även vid kvarteret Renen finns potential till en större parkeringsanläggning.

Södertorg

Alla konsulterna föreslår utveckling av Södertorg som mötesplats och knutpunkt för gångtrafik. En av konsulterna föreslår att Brogatan öppnas för all slags trafik (koppling till sociodukt) vilket innebär andra förutsättningar för utformningen av torget.

Södertorg bedöms ha potential som en mötesplats och en entré till stadsdelen. Torget behöver omvandlas med nya



Konsulternas rapporter.

byggnader med bostäder och funktioner som kan skapa mer stadsliv. Torget kan bli en plats som länkar samman det nord-sydliga gång- och cykelstråket med Campusstråket och Parkbron.

punkter kan underlätta orienteringen och signalera området karaktär och förstärka upplevelsen av hur gaturummet ska användas. Ett utvecklat stadsmiljöprogram kan beskriva den kvalitet vi vill uppnå.

Delvis gemensamma idéer

Södra Lasarettsvägen

Två konsulter föreslår att Södra Lasarettsvägen mellan Nygatan och Kanalgratan öppnas för biltrafik på kort alternativt mellanlång sikt. Syftet är att förbättra tillgängligheten till parkeringshuset Ekorren.

Parkeringshus för bilar i utkanten av Centrum ska vara lättillgängliga. Parkeringshuset Ekorren ligger strategiskt i direkt anslutning till Nygatan och har goda förutsättningar att fungera som ett populärt parkeringshus för besökande till Centrum och stadskärnan. Att öppna Lasarettsvägen förbättrar tillgängligheten betydligt. Då skolverksamheten lämnat kvarteret Frigg underlättas ett öppnande av gatan. Åtgärden kräver ombyggnad av korsningen Kanalgratan/Lasarettsvägen.

Centrumgator

Två konsulter föreslår att de mindre gatorna i Centrum gestaltningsmässigt utvecklas till kvalitativa stadsgator. En konsult föreslår exempelvis en gemensam gatu-
beläggning "golv" för gatorna inom centrumområdet.

Ett sätt att signalera att området i första hand är till för fotgängare och cyklister är genom en tydlig och konsekvent gestaltning av gaturummet. Även tydliga entré-

Skillnader i förslagen

Parkbron

Två konsulter föreslår att Parkbron stängs för bil- och busstrafik och blir en gång- och cykelbro. Syftet är att stärka gång- och cykeltrafikens konkurrenskraft. En konsult föreslår en ny 20-30 meter bred bro, "sociodukt", i nuvarande Parkbros läge. Syftet med en bred bro för alla trafikslag med grönytor är att skapa en tryggare och mer attraktiv miljö för framför allt fotgängare och cyklister. Konsulten menar att befintlig Parkbro som gång- och cykelbro skulle innebära en otrygg passage över älven. En sociodukt skulle på ett bättre sätt än en vanlig konventionell bro binda samman Centrum och Karlgård och även skapa en robusthet i systemet med två angoringsvägar till Centrum för exempelvis kollektivtrafiken.

En central fråga i planarbetet har varit att stärka gång- och cykeltrafikens konkurrenskraft. Att överbrygga barriärer är i detta sammanhang en viktig åtgärd. I tidigare planering var inriktningen med en ny bro att skapa två säkra och attraktiva passager över älven för gång- och cykeltrafik dels på den nya bron, dels på Parkbron som gång- och cykelbro. Med Parkbron som gång- och cykelbro stärks gång- och cykeltrafikens konkurrenskraft samtidigt som den försämrats för biltrafik och kollektivtrafik. Att ersätta Parkbron med

en ny "sociodukt" innebär en stor investering samtidigt som biltrafiken i stadskärnan bedöms öka. Positivt är att robustheten i systemet förbättras i jämförelse med idag.

Stadsbusslinjenät

En av konsulterna föreslår ett nytt linjenät för stadsbussarna med tre linjer och avgångar var 20:e minut med syfte att skapa en attraktivare kollektivtrafik.

Kommunens mål är att ha en effektiv stadsbusstrafik som är ett konkurrenskraftigt alternativ till bilresor. En utveckling av linjenätet och turtäthet bör ske fortlöpande i kombination med andra nödvändiga åtgärder som exempelvis åtgärder för att förbättra framkomligheten.

Kanalgatan

Alla tre konsulterna föreslår en förändrad gatusektion som innebär att biltrafikens körfält minskas i antal till förmån för busstrafik och gång- och cykeltrafik.

Två av konsulternas disponering av gaturummet påminner om varandras vad gäller de olika trafikslagen som innebär att bil och buss färdas i var sitt körfält på norra respektive södra sidan av gatan. Gång- och cykel separeras och färdas på egna ytor närmast husen på vardera sidan längs gatan. Det som skiljer förslagen åt är främst hur mittzonen används. En av konsulterna föreslår ett gångstråk med olika platser för aktiviteter och den andra att bilparkeringen i mittzonen tas bort och ersätts med ett dagvattensystem med ett öppet dike i ett grönområde.

En konsult föreslår att biltrafiken flyttas till den södra sidan av gatan och att kollektivtrafiken placeras mitt i gatan. På avsnittet vid torget är biltrafik inte tillåten. Gång och cykel separeras och färdas på egna ytor närmast husen på vardera sidan längs gatan. På den norra sidan skapas ett brett område för fotgängare och verksamheter/aktiviteter.

För att minska Kanalgatans barriäreffekt krävs framför allt förändringar av gestaltningen och gatusektionen disponeras. Dessutom är en minskning av bilflödet önskvärd. Genom att skapa mer yta för gång, cykel och kollektivtrafik stärks dessa trafikslags konkurrenskraft gentemot biltrafikens.

Gångtrafik

Stadsdelen Centrala stan har korta avstånd, få höjdskillnader och en tät, kompakt stadskärna som är lätt att orientera sig i tack vare rutnätsstrukturen. Nygatan löper mitt genom Centrum i öst-västlig riktning, och är det stora gångstråket med viktiga mötesplatser som torget och en mängd butiker och restauranger utmed gatan. Stora delar av Nygatan har markvärme. Trädgårdsgatan är det starka gångstråket i nord-sydlig riktning, och kantas av ett antal mötesplatser i form av torget, den centrala stadsbusshållplatsen, busstorget, Stadsparken och den nyligen anlagda älvbrinken. Markvärme finns även på delar av Trädgårdsgatan.

Kanalgatan och E4/Viktoriagatan är stora barriärer för fotgängare, men även järnvägen och älven delar staden i norr och söder. Biltrafikens framkomlighet är i stora delar av stadsdelen prioriterad högre än fotgängarnas och biltrafikens hastighet är inte anpassad för att ge en god trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Förutsättningarna att gå över Parkbron behöver förbättras, där gångbanan idag är väldigt smal och knappt tillåter att två fotgängare möts.

Tillgänglighetsanpassning av gångstråk med ledstråk, anpassade passager och borttagande av enkelt avhjälpta hinder har påbörjats men fortfarande finns en hel del kvar att göra innan Centrum är tillgängligt och användbart för alla oavsett funktionsnedsättning.

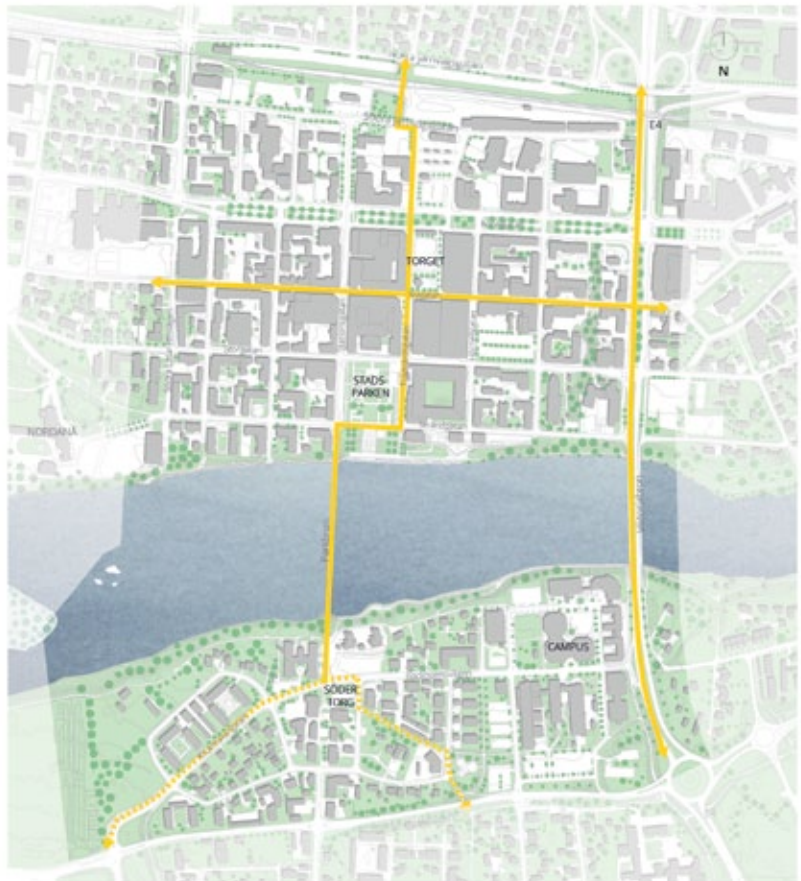
Cykeltrafik

Cykelvägnätet är generellt väl utbyggt i Skellefteå, men centralt saknas sammanhängande cykelbanor i såväl nord-sydlig som öst-västlig sträckning, vilket gör att cyklister ibland färdas i blandtrafik och ibland färdas på en gång- och cykelbana. Detta skapar en otydlighet för cyklister och medför att cyklister ibland tvingas korsa gatan på ett antal ställen.

Det är dessutom en brist att cyklister och fotgängare ofta delar på utrymmet. För cyklister medför detta ett problem för såväl säkerheten som framkomligheten. Inne i Centrum hänvisas även cyklister ofta till att dela utrymme med biltrafiken. Höga fordonsflöden och biltrafikens hastighet medför att många cyklister väljer att cykla på gångbanan de gånger det inte finns en separerad cykelbana.

På samma sätt som för fotgängare utgör E4/Viktoriagatan, Kanalgatan, järnvägen och älven barriärer även för cyklister. Cyklisternas förutsättningar att använda Parkbron behöver förbättras. Idag finns ett målat cykelfält för cyklister som färdas söderut och cyklister som färdas norrut cyklar i blandtrafik. Vid dubbelriktad cykeltrafik och möte med motorfordon uppstår konflikter om utrymmet.

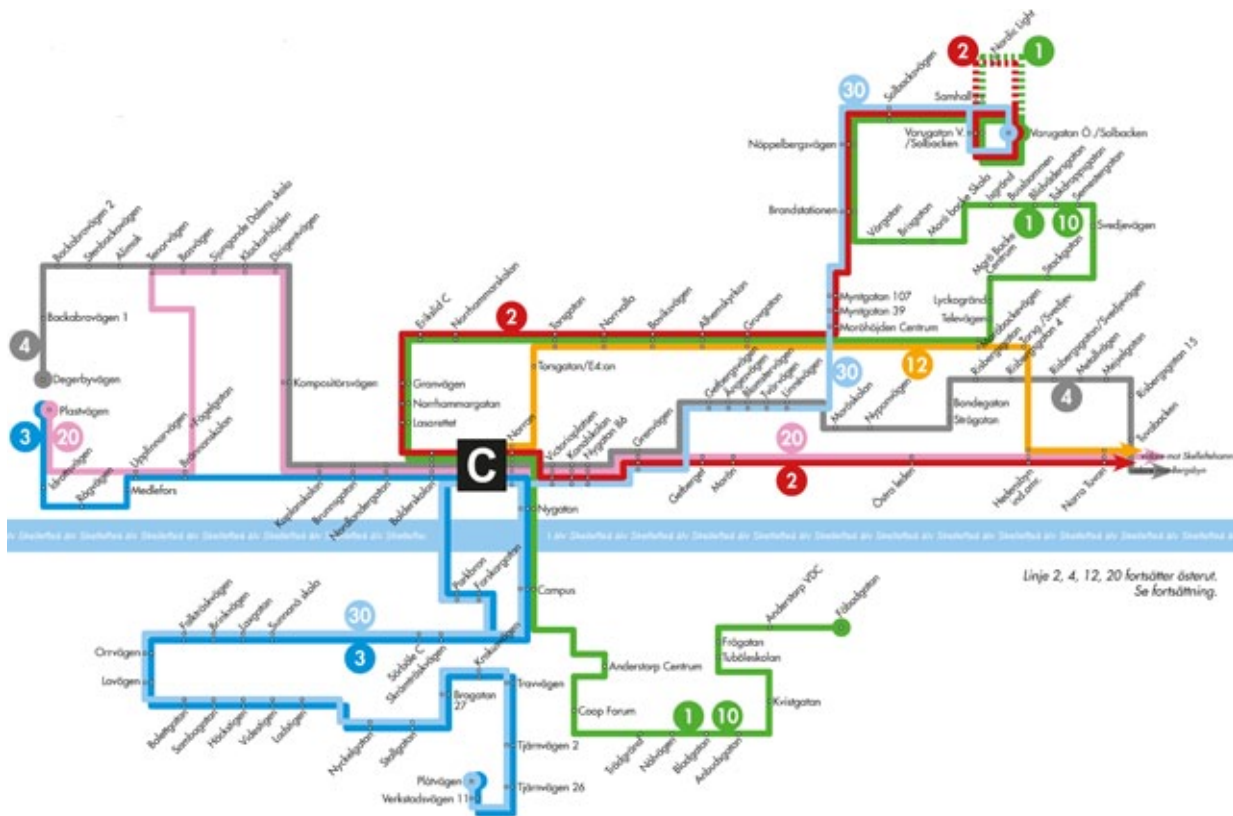
Gångstråk i Centrala stan idag.



Huvudnät och lokalnät för cykel i Centrala stan idag.



- Huvudnät cykelbana
- - - Lokalnät cykelbana



Stadstrafiklinjenät kollektivtrafik.

Kollektivtrafik

Under år 2014 infördes ett nytt linjenät för stadsbussarna. Det nya linjenätet utgörs av fyra genomgående linjer som binder samman olika stadsdelar med centrumhållplatsen. Förutom en utökad turtäthet, innebär det nya linjenätet en utökad trafikering på kvällar och helgdagar. Utöver dessa förändringar innebär den nya trafikeringen en förbättring av det nuvarande informationssystemet för resenärer. Syftet till det nya linjenätet är i huvudsak att öka turtätheten för kollektivtrafiken och göra den mer tillgänglig för potentiella resenärer.

De lokala linjerna förbinder serviceorterna och deras omland med Skellefteå centralort. Det regionala och interregionala linjenätet förbinder regioner och län. Dessa linjenät löser behov av arbets-, service- och fritidsresor. Linjerna använder samma hållplatser som stadsbussarna, med något undantag.

Inom stadsdelen används ett fåtal gator för busstrafik. Mest trafikerade är Kanalгатan, E4/Viktoriagatan, Skrämräskvägen och Lasarettsvägen. Kanalгатan och E4 trafikeras av alla slags bussar i linjetrafik vilket innebär såväl stadsbussar som lokala, regionala och interregionala bussar. Målpunkten för stadsbussarna är de centralt belägna hållplatserna vid Kanalгатan. För

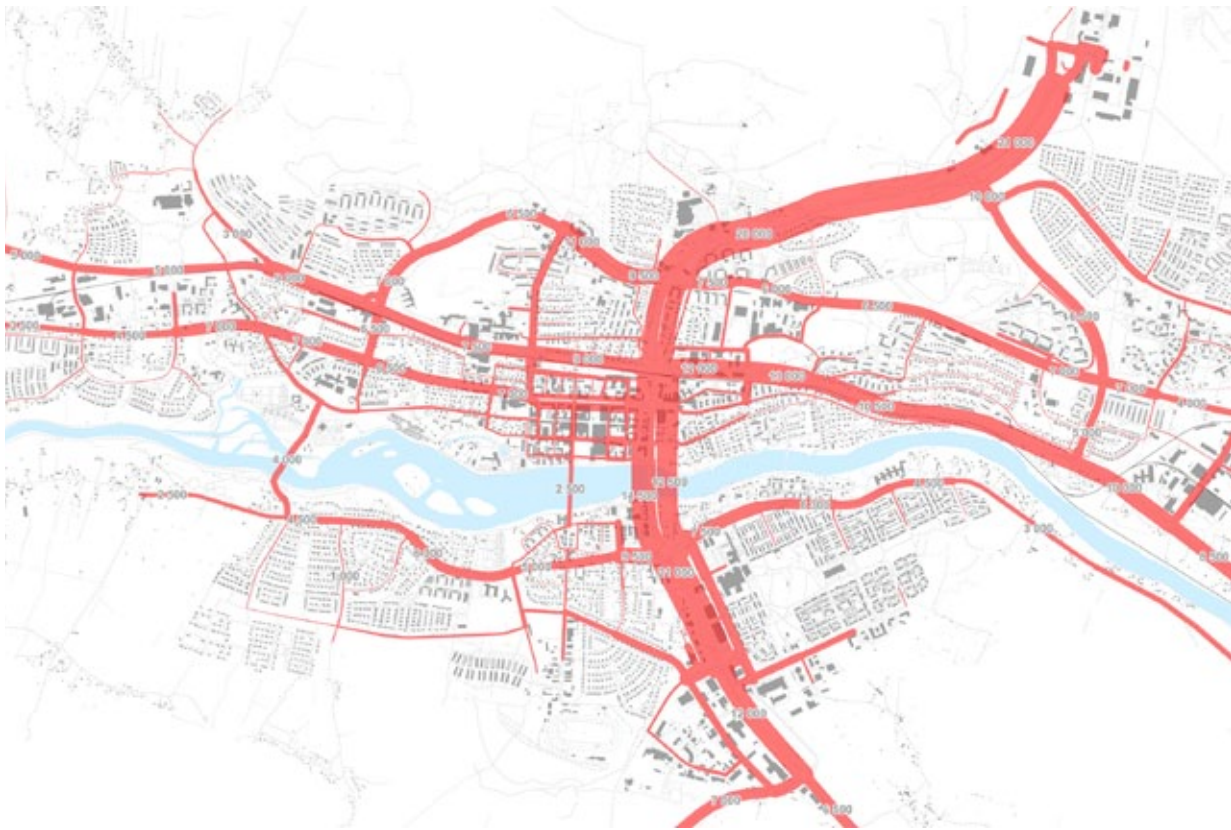
de regionala, interregionala samt lokala busslinjerna är busstationen i kvarteret norr om torget målpunkten.

En brist för kollektivtrafiken är att Viktoriabron, med sina stora fordonsmängder, är den enda fullgoda förbindelsen över älven. De stora fordonsmängderna på Viktoriabron begränsar kollektivtrafikens framkomlighet. Busstrafiken har varken busskörfält eller signalprioritering vilket ytterligare försämrar kollektivtrafikens framkomlighet. En del av hållplatslägena längs med E4/Viktoriagatan, Kanalгатan och Skrämräskvägen är enkelsidiga vilket medför en otydlighet för resenärerna. Parkbron, med begränsad bärighet, används i dagsläget som komplement till Viktoriabron där stadsbussarna får dispens för att nyttja den enkelritade bron norrut.

Biltrafik

Skellefteåregionen täcker en stor yta och det är av stor betydelse för stadens attraktivitet att det är enkelt att ta sig till och från Centrum med bil, eftersom bilen är och kommer att fortsätta vara en viktig del i trafiksystemet.

I dagsläget belastas E4/Viktoriagatan och Kanalгатan av höga trafikflöden och gatorna är stora barriärer som gör det svårt och otryggt för gående och cyklister att röra sig i och genom stadsdelen. Biltrafik ger även upphov till



Trafikflöden motorfordonstrafik.

luftföroreningar och buller som påverkar både hälsa och miljön negativt. I delar av Centrum är luftföroreningarna tidvis så höga att miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid och riktvärdena för buller överskrids.

Trafiksäkerheten kan förbättras, dels genom att hastigheten anpassas utifrån människan och den långsamma färderna, dels genom att skapa hastighetssäkrade passager på de platser där oskyddade trafikanter kommer i konflikt med motorfordon.

PARKERING

Ett antal undersökningar för hur de offentliga parkeringarna i Skellefteå används, visar att tillgången på bilparkeringsplatser är god. Det finns lediga parkeringsplatser inom 200 meters radie från torget, även vid tider när Centrum har många besökare. Det finns i grunden inte någon brist på parkeringsplatser i centrala lägen. I Centrala stan finns det sex parkeringshus för besöksparkering. Alla parkeringshus utom Ekorren ligger helt under marknivå. Majoriteten av gatorna erbjuder parkeringsmöjligheter längs med gatan och ett antal större markparkeringar på obebyggda eller delvis obebyggda tomter finns, dels som besöksparkering (exempelvis CK-parkeringen), dels arbetsplatsparkering (exempelvis Strömsör).



Parkeringshus och större markparkering.



Området där resecentrum planeras.

Norrbotniabanan och resecentrum

Skellefteå är den största staden i Sverige som saknar persontrafik på järnväg. Den befintliga järnvägen genom Skelleftedalen trafikeras idag endast med godstrafik. En effektiv kustjärnväg skulle förstärka godstrafiken i landet, och möjliggöra persontrafik mellan Norrlandskustens städer. Med en Norrbotniabana skulle transportkostnaderna sänkas kraftigt och restider längs kusten halveras. Ett förverkligande av Norrbotniabanan medför att nya resecentrum måste skapas längs hela sträckan. Ett resecentrum är en viktig del i ledet att öka kollektivtrafikresandet i Skellefteå.

Norrbotniabanan

Banverket, numera Trafikverket, presenterade år 2010 sin slutrapport, Norrbotniabanan Järnvägsutredning 120, Robertsfors–Skellefteå–Ostvik, för utredningen om Norrbotniabanan sträckning genom bland annat Skellefteå centralort. Utredningskorridoren för Norrbotniabanan följer befintlig järnvägs läge genom centrala Skellefteå. Under arbetet med utredningen, och i yttrande över utredningen, framförde Skellefteå

kommun önskemål om ytterligare studier av nedsänkning av järnvägen genom Centrum inför, eller i samband med, tillåtlighetsprövningen. Järnvägens läge, nedsänkt eller i markplan, får stora konsekvenser på vägtrafiksystemet i centrala Skellefteå och framtida korsningar med järnvägen. Banverket ansåg att en fördjupad studie om en eventuell nedsänkning av järnvägen måste drivas och finansieras av kommunen. Kommunstyrelsen i Skellefteå beslutade i maj 2012, efter kompletterande studier, att planeringsförutsättningen för Skellefteå resecentrum är att järnvägen kommer att gå i markplan.

Trafikverket har i beslut efter järnvägsutredningen fastställt riktlinjer för det fortsatta planeringsarbetet. I dessa riktlinjer sägs att antal spår genom centrala Skellefteå ska utredas vidare utifrån kapacitet för järnvägen och det intrång som fler spår innebär. Ytterligare kapacitetsstudier ska reda ut möjlighet till att anlägga mötesstationer i närheten av Centrum och därmed möjligheten att klara kapaciteten med tre spår istället för fyra.

Alla järnvägsutredningar är klara. Trafikverket arbetar med att ta fram en järnvägsplan för sträckan Umeå-Skellefteå och bygghandlingar för sträckan Umeå-Dåva. Norrbotniabanan finns inte med som ett prioriterat objekt i den nationella transportplanen för 2014-2025. Det saknas finansiering för byggstart och det är i nuläget oklart om när en byggnation kan genomföras.

Under år 2015 har EU-kommissionen beslutat att Norrbotniabanan är ett av de projekt som ska få stöd från CEF-transport (Connecting Europe Facility). EU har beviljat 10,5 miljoner euro för att ta fram en järnvägsplan för sträckan Umeå-Skellefteå och studier för Norrbotniabaneprojektet.

Resecentrum

I den fördjupade översiktsplanen för Skelleftedalen redovisas att resecentrum ska placeras invid järnvägen norr om nuvarande busstation. Planen överensstämmer med den plats som Trafikverket föreslår i sin järnvägsutredning för Norrbotniabanan. Detta är vägledande vid fortsatt planering av resecentrum men behöver inte innebära att alla fysiska funktioner ska ligga centrerade runt den punkten. Kommunstyrelsen godkände år 2012 ett planprogram som anger förutsättningarna för en kommande detaljplanering av området.

Norrbotniabanegruppen har år 2011 tagit fram ett planeringsunderlag i form av en resecentrumplanering för kustjärnvägen Umeå-Haparanda. Detta för att stimulera till samsyn och samarbete så att persontrafikens möjligheter kan optimeras. I underlaget påtalas vikten av att planeringen tillgodoser att resecentrum blir en integrerad del av stadens service och handel. Det är även betydelsefullt att regionalstågstationen ansluter direkt till Centrum och att busstrafiken ansluter direkt vid stationen.

Järnvägens centrala läge i Skellefteå innebär att ett resecentrum även ska fungera som en förbindelselänk för fotgängare och cyklister mellan stadsdelarna Centrala stan och Norrböle så att järnvägens barriäreffekt mellan stadsdelarna minskas.

Placering och utformning av ett resecentrum har utretts vid ett flertal tillfällen under åren 2002-2012. Samtliga utredningar har utgått från en lokalisering intill järnvägen och nuvarande busstorg. Skellefteå kommun har låtit utreda olika lösningar för en busstation med möjlig koppling till en tågstation. I samband med planeringen av Norrbotniabanan och järnvägsutredningen har olika förslag till resecentrum redovisats med fokus på kopplingen till järnvägen. En av de frågor som kräver fördjupade studier är hur busstrafiken till och från ett resecentrum ska fungera.

Klimatförändringar

De senaste 50 åren har det skett en temperaturökning i världens klimat. Det finns tydliga samband mellan klimatförändringarna och utsläppen av växthusgaser. Dagens samhälle är anpassat och uppbyggt efter ett visst klimat. Med de klimatförändringar vi ser idag, och vad som väntar, ändras förutsättningarna för den fysiska planeringen.

Klimatanpassning definieras som förändringar i ekologiska, sociala eller ekonomiska system till följd av verkliga eller förväntade klimatförändringar. Anpassning till ett klimat i förändring bör ses som ett kontinuerligt arbete. Klimatanpassning är inte detsamma som åtgärder för att minska klimatförändringar, till exempel utsläppsminskningar av växthusgaser, utan innebär en anpassning till de förändringar i klimatet som inte längre kan undvikas.

Konsekvenserna av klimatförändringarna är omfattande, inte bara för människors säkerhet, och ur ekonomisk synvinkel. Investeringar som görs i infrastruktur och bebyggelse ska hålla i många år framöver, därför är det viktigt att se till att de är anpassade till nya förhållanden. Ett proaktivt arbete kan också minska onödiga investeringar i infrastruktur.

Målet är att skapa ett robust, resilient* och långsiktigt hållbart samhälle och en stad som klarar framtidens ändrade förutsättningar.

** Ett samhälles förmåga att motstå, klara och återhämta sig från olika typer av störningar och stress kallas resiliens.*

Konsekvenser av klimatförändringar i Skellefteå

Länsstyrelsens rapport "Skellefteå kommun – Konsekvenser av klimatförändringar" (2014) beskriver förväntade klimatförändringar och dess konsekvenser i Skellefteå kommun. Syftet med rapporten är att ge kommunen en grund för att arbeta med att minska de risker och ta vara på de möjligheter som klimatförändringarna medför. Nedanstående är en sammanfattning av denna rapport.

Klimatförändringarna handlar för kommunens del framför allt om att det blir varmare och blötare. Under perioden 2021-2050 förväntas årsmedeltemperaturen att vara ca 3,5 grader högre än under referensperioden 1961-1990. Fram till i slutet av århundradet förväntas årsmedeltemperaturen ha ökat med ca 5,5 grader. Vintern påverkas mest, med upp emot 8 grader varmare än under referensperioden.

Årsmedelnederbörden under ett medelår kommer i slutet av århundradet att vara runt 10-40 % mer än under referensperioden, med den största ökningen under vintern. Vegetationsperioden kommer att förlängas med ca en månad till i mitten av århundradet och kanske med över två månader till år 2100. Perioden med snö blir 1-2 månader kortare.

Risk för extrema flöden i älvarna bedöms inte öka, tvärtom kan vårfloden bli lite lägre men komma tidigare. Det totala flödet kommer dock att öka. Det kommer också att bli risk för höga vattennivåer under hösten på grund av stora nederbörds mängder. De områden som idag har svämmat över kan även komma att översvämmas i ett framtida klimat. Eftersom en ökad medelvattenföring kommer att öka risken för översvämning under höst och vinter kan även andra områden ligga inom risk för översvämning. Riksintresset för kulturmiljö i Skellefteå AC 20 ligger inom ett översvämningskarterat område och riskerar att översvämmas vid såväl 100-årsflöde som högsta dimensionerande flöde.

Fler flödestoppar kan öka den kontinuerliga erosionen och successivt leda till skador på älvslänter. Kraftiga regn speciellt under höst- och vinterhalvåret då marken ofta är vattenmättad kan också komma att orsaka översvämningar av vatten- och avloppssystem och bebyggelse, och skapa problem med erosion, ras, skred och slamströmmar. De områden där det idag finns förutsättningar för ras, skred och erosion kommer även i ett framtida klimat att vara känsliga.

Hälsan kan påverkas negativt i ett förändrat klimat, till exempel genom en ökad smittorisk och större risk för värmeböljor. Den kan också påverkas positivt genom att hälsoproblem förknippade med kyla minskar.

Näringslivet kommer att påverkas av klimatförändringarna, både direkt och indirekt. Den direkta påverkan kan vara i form av till exempel ändrade odlingsförutsättningar eller översvämningar. Indirekt kan företagen påverkas exempelvis genom ändrad efterfrågan eller förändrade råvarupriser. Konsekvenserna av ett förändrat klimat beror bland annat på hur väl kommunen lyckas förbereda sig.



Strandskydd

Vid hav, sjöar och vattendrag gäller generellt strandskydd. Det generella strandskyddet är 100 meter från strandkanten både på land och i vatten. Strandskyddet är till för att långsiktigt trygga allmänhetens tillgång till strandområden och bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet.

I stora delar av Centrala stan har strandskyddet upphävts i detaljplan. Många detaljplaner är också gjorda före år 1975, och då fanns inget strandskydd.

I samband med nya detaljplaner eller ändring av befintliga återinträder strandskyddet och det krävs särskilda skäl enligt miljöbalken för att bevilja strandskyddsdispens/upphäva strandskyddet. I alla upphävandebeslut ska det beskrivas hur växt- och djurlivet påverkas res-

pektive allmänhetens tillgång och att dessa inte påverkas negativt av ett upphävande.

En fri passage på några tiotals meter närmast vattnet ska alltid finnas för allmänheten. Kommunen beslutar om upphävande av strandskydd inom ett område som ska omfattas av en detaljplan. Länsstyrelsen deltar i planprocessen.

Riksintressen

Enligt bestämmelser i miljöbalken ska områden som är utpekade som riksintressen skyddas mot åtgärder som på ett påtagligt sätt kan skada områdenas värde eller betydelse. De centrala delarna av Skellefteå berörs av två riksintressen: kulturmiljövård och kommunikationer. Stadsdelen Centrala stan gränsar till riksintressena beslutad korridor för Norrbotniabanan, väg 95, E4 samt det riksintresse för kulturmiljövård som omfattar Nordanåområdet.

Riksintresseområde för kulturmiljövård

Omedelbart väster om Centrum finns ett område av riksintresse för kulturmiljövård (enligt 3 kap. 6§ miljöbalken). Nordanåområdet och dess byggnader ingår i riksintresseområde enligt beslut av Riksantikvarieämbetet RAÄ 1997-11-17. Riksintresset omfattar även Skellefteå landsförsamlings kyrka, kyrkstaden Bonnstan och marknadsplatsen vid den gamla kustlandsvägen, som berättar om platsens betydelse för bygdens kyrkliga, sociala och kommersiella liv sedan medeltiden. Inom området finns även militär miljö som illustrerar försvarets organisation och utbildning under indelningsverkets tid. Även Lejonströmsbron, från år 1737, omfattas av riksintresset.

Riksintresseområden för kommunikationer

JÄRNVÄG

Riksintresset (enligt 3 kap. 8§ miljöbalken) omfattar beslutad korridor för Norrbotniabanan eftersom den planerade sträckningen av Norrbotniabanan följer befintlig järnväg genom centrala Skellefteå. Den beslutade järnvägsutredning JU120 redovisar i passagen vid Skellefteå Centrum en 400 meter bred korridor, tillika riksintresse. Osäkerheten kring funktion och utformning gör att utredningsområdet endast kan preciseras i begränsad omfattning. I kommunens fördjupade översiktsplan för Skellefteådalarna från 2011 redovisas Norrbotniabanan korridor betydligt smalare, ca 60 meter, än själva riksintresset för framför allt de centrala delarna. En alltför bred korridor för Norrbotniabanan medför orimliga begränsningar i kommunens utveckling då tidsperioden är okänd.

VÄGAR

Riksintresse (enligt 3 kap. 8§ miljöbalken) för väg inom och i anslutning till planområdet omfattar E4 och väg 95.



Riksintresseområden i Centrala stan.



Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer (MKN) är ett juridiskt bindande styrmedel som infördes med miljöbalken år 1999. Det finns idag miljökvalitetsnormer för buller, luft och vattenkvalitet. Kommuner och myndigheter har huvudansvaret för att normerna följs, men ett visst ansvar finns även hos olika verksamhetsutövare.

Luftföroreningar från trafik

Den största källan till luftföroreningar i centrala Skellefteå är den lokala trafiken, inte minst den tunga trafiken. I samband med Trafikverkets vägutredning Skellefteåprojektet genomfördes emissionsberäkningar som visar att den tunga trafiken står för ca 70 % av kvävedioxidutsläppen på E4 men utgör bara cirka 10 % av det totala trafikflödet över Viktoriabron.

Luftföroreningssituationen har övervakats sedan år 2006. Kontinuerliga mätningar har visat att miljökvalitetsnormen för kvävedioxid som dygnsmedelvärde överskrids vid E4. Även på Kanalgatan, från Stationsgatan och österut, är halterna stundtals höga.

Kommunen fick därför i uppdrag av regeringen, på inrådan av Naturvårdsverket, att ta fram ett åtgärdsprogram för att förbättra luftkvaliteten och klara miljökvalitetsnormen senast år 2015. Åtgärdsprogrammet fastställdes av Länsstyrelsen 2010-12-20. Ansvar för åtgärdsprogrammet ligger främst på kommunen. Trafikverket har som väghållare för E4 medverkat i framtagandet av åtgärdsprogrammet.

Åtgärder för att förbättra förutsättningarna för gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik är centrala i åtgärdsprogrammet. Åtgärdsprogrammet innehåller även arbete med beteendeförändringar, att förbättra förutsättningarna för förnybara drivmedel och att se över parkeringssituationen i Skellefteå.

De föreslagna åtgärderna i åtgärdsprogrammet kan inte på egen hand minska utsläppen i sådan utsträckning att miljökvalitetsnormen underskrids. Så istället för att sätta upp olika mål för varje enskild åtgärd har kommunen tagit fram ett mål för hela åtgärdsprogrammet. Målet var att av de totala resorna år 2015 ska andelen resor med kollektivtrafik uppgå till minst 6 % och gång- och cykeltrafik till minst 44 %.

Inom ramen för programmet har kommunen utfört åtgärder beträffande beteendepåverkan, gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik och vägtrafik. Uppföljningen visar på ett ökande cyklande och bussåkande medan biltrafiken ligger kvar på en relativt hög nivå.

Programperioden för Renare stadsluft löpte ut 2015. Eftersom miljökvalitetsnormerna för luft fortfarande överskrids måste arbetet för att nå bättre luftkvalitet

fortsätta. Kommunstyrelsen har därför beslutat att ett nytt åtgärdsprogram ska upprättas under 2016.

Miljökvalitetsnormer för luft

Normerna för luft anger föroreningsnivåer som inte får överskridas för bland annat kvävedioxid (NO₂) och partiklar (PM10). Det finns även normer för partiklar PM_{2,5}, bensen, bly, arsenik, kadmium, nickel, bens(a)pyren, svaveldioxid (SO₂), kolmonoxid (CO) och ozon (O₃). Avsikten med miljökvalitetsnormerna är att förebygga eller åtgärda miljöproblem, uppnå miljökvalitetsmålen och att genomföra EG-direktiv. Luftkvalitetsförordningen, SFS 2010:477, införlivar stora delar av EG-direktiven beträffande normer om luftföroreningar. Här anges också vem som ska genomföra kontrollen av att normerna uppfylls och på vilket sätt kontrollen ska ske. Förordningen innehåller även regler om information, underrättelse och rapportering.

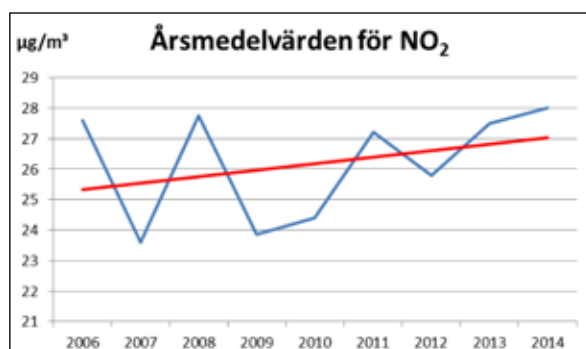
PARTIKLAR

Partiklar har mätts kontinuerligt vid E4 sedan år 2011. För partiklar som mätts kontinuerligt i fyra år har maxvärdet ökat för varje år, övriga värden har varierat. Under denna period har den övre utvärderingsströskeln klarats tre gånger.

KVÄVEDIOXIDHALTER

Den kritiska parametern för uppfyllande av miljökvalitetsnormerna för luft är dygnsvärdet för kvävedioxid som överskridit 60 mikrogram (µg)/m³ mer än 7 gånger per år. Detta innebär att miljökvalitetsnormen inte har klarats. Normen har överskridits 6 av 9 år, sedan mätningarna började vid E4.

Dygnsvärdet för kvävedioxid har överskridit 60 mikrogram/m³ 8 gånger, vilket innebär att luftkvalitetsnormen inte har klarats för år 2014. För att klara normen får halten på 60 mikrogram/m³ överskridas högst 7 gånger. Timvärdet har överskridit 90 mikrogram/m³ 154 gånger



Årsmedelvärden för kvävedioxid vid E4 (Viktoriagatan) under åren 2006 - 2014. Den röda linjen anger trenden.

vilket innebär att normen har klarats (får överskridas 175 gånger).

Årsmedelvärdet för kvävedioxid är 28 mikrogram/m³, vilket innebär att även denna norm klarats då den får vara högst 40 mikrogram/m³. Årsmedelvärdet för kvävedioxid under år 2014 är den hittills högsta uppmätta vid E4 sedan år 2006, då mätningarna började. I diagrammet nedan finns en trendlinje (röd) inritad som visar att halten av kvävedioxid i luften ökar. Årsmedelvärdet för kvävedioxid har varierat mellan drygt 23 upp till 28 mikrogram/m³ luft genom åren med det högsta värdet år 2014. Årsmedlet får enligt normen inte överstiga 40 mikrogram/m³. Variationerna i föroreningshalter beror till stor del av väderleken.

NATIONELLA MILJÖKVALITETSMÅLET FRISK LUFT

De nationella miljömålen för Frisk luft har inte klarats varken för kvävedioxid eller för partiklar. För kvävedioxid finns två mål, ett årsmedel som är satt till 20 mikrogram/m³ luft respektive ett timmedelvärde på 60 mikrogram/m³ som får överskridas max 175 gånger.

Årsmedelvärdet för kvävedioxid har hamnat på 28 mikrogram/m³ medan timmedelvärdet 60 mikrogram/m³ har överskridits 706 gånger.

För partiklar är målen 15 mikrogram/m³ som årsmedelvärde respektive dygnsmedelvärde på 30 mikrogram/m³ som får överstigas max 35 gånger. Årsmedelvärdet för år 2014 är 17,1 mikrogram/m³ och dygnsmedelvärdet på 30 mikrogram/m³ har överskridits 41 gånger.

Problemen med luftkvaliteten i centrala Skellefteå måste lösas om Centrum ska kunna fortsätta utvecklas. Luftkvalitetsproblemen riskerar begränsa byggandet av nya bostäder i centrala lägen. Utvärdering av åtgärdsprogrammet för luftkvalitet ska ske och nya åtgärder i syfte att stärka gång- och cykeltrafikens och kollektivtrafikens konkurrenskraft ska genomföras.



Jämförelse mellan årsmedelvärden för NO₂ och trafikmängd mellan åren 2006-2014.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Miljökvalitetsnormer för vatten föreskriver om lägsta godtagbara miljö kvalitet, både ekologiskt och kemiskt, inom ett geografiskt område, i detta fall vattenförekomster. Vattenmyndigheten skulle under slutet av år 2015 ha beslutat om nya miljö kvalitetsnormer som ska gälla 2016-2021. Regeringen har dock beslutat att göra en omprövning av förslagen och åtgärdsprogrammen för 2009-2015 fortsätter gälla till dess nya miljö kvalitetsnormer är beslutade.

Skellefteälven består av flera vattenförekomster och den som här berörs är sträckan mellan Mobackendammen och Bergsbydammen. Inom denna sträcka har Skellefteå sin ytvattentäkt och den är också recipient för dagvatten. Vattenområdet nyttjas för rekreation och det bedrivs ett omfattande fritidsfiske. Fisket administreras i delar området av Lejonströms Fiskevårdsområde samt privat vatten övrig del.

Förslaget på miljö kvalitetsnorm för vattenförekomsten är *God ekologisk potential* och föreslås ska ha uppnåtts år 2027. Åtgärder som ska vidtas får ej påverka vattenkraften på ett väsentligt negativt sätt. En åtgärdsplan ska fastställas av Vattendelegationen senast 2018. De förslag till åtgärder som hittills tagits fram för att vattenförekomsten ska kunna uppnå *god ekologisk potential* är ekologiska funktionella kantzoner, flottledsrestaurering och anläggande av fiskväg vid Bergsbydammen (VISS 2015).

Vattenförekomsten hade år 2015 klassningen *god kemisk ytvattenstatus*, med undantag för pentabromerad difenyleter (PBDE) kvicksilver och kvicksilverföreningar. Ämnen bedöms överskrida sina respektive gränsvärden i fisk i alla Sveriges vatten med sitt ursprung i första hand från atmosfäriskt nedfall från långväga lufttransporter efter förbränning av varor.

I stort sätt omfattas hela Centrala stan av grundvattenförekomsten Älvsediment Medleområdet (SE719298-172934). Statusen för grundvattenförekomsten var år 2009 god både kemisk kvantitativ status (uttaget är inte större än nybildningen av grundvatten). Preliminära statusen för år 2015 var att statusen är fortsatt god för både kemiskt och kvantitativt och den preliminära bedömningen är det inte finns någon risk för att kemisk och kvantitativ status inte uppnås 2021. Förslag till miljö kvalitetsnorm är *god kemisk grundvattenstatus* och *god kvantitativ status*. Grundvattenförekomsten är även skyddad för att garantera tillgången på vatten av god kvalitet enligt vattendirektivets artikel 7.

Vattenområde	Ekologisk potential		Kemisk ytvattenstatus	
	Ekologisk potential 2015	Kvalitetskrav och tidpunkt	Status 2015	Kvalitetskrav
SE19250-174566 Skellefteälven mellan Mobackendammen Bergsbydammen	Ochtfredstäckande ekologisk potential	God ekologisk potential 2027	Uppnår ej god kemisk ytvattenstatus (pga Hg och PBDE)	God kemisk ytvattenstatus (undantag för Hg och PBDE)

Berörd vattenförekomst (Skellefteälven) och dess klassning enligt vattendirektivet.



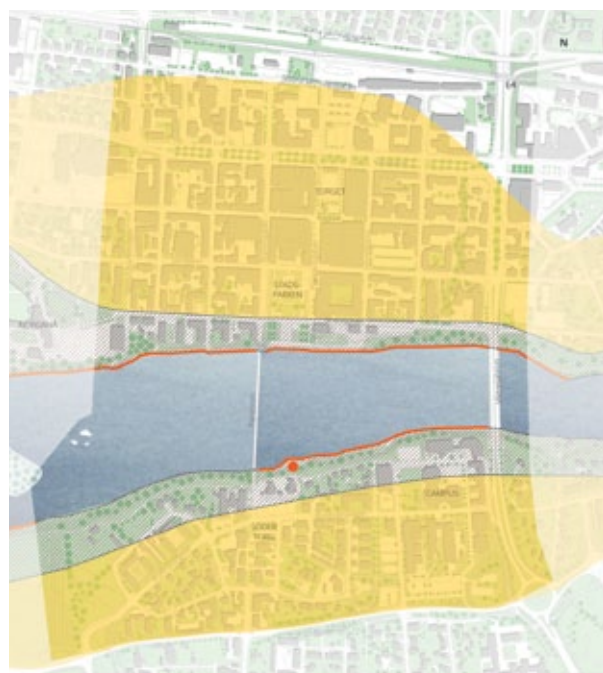
Centrala stan ligger inom område för grundvattenförekomst.

Miljö, hälsa och säkerhet

Miljö, hälsa och säkerhet är centrala begrepp i samhällsplaneringen som särskilt lyfts fram i både plan- och bygglagen och i miljöbalken. Olika miljö- och riskfaktorer kan direkt eller indirekt påverka enskilda människors hälsa och säkerhet, liksom miljön som helhet. En översiktsplan ska redovisa de miljö- och riskfaktorer som bör beaktas vid beslut om användningen av mark- och vattenområden. För att uppnå en hållbar utveckling är det av stor vikt att risk- och säkerhetsfrågor uppmärksammas tidigt i den fysiska planeringen.

Skred- och erosionsrisker

Skred och ras är snabba massrörelser i jordtäcket eller i berg. Dessa kan vålla stora skador på både mark och byggnader. I många fall är skred eller ras följden av en naturlig erosionsprocess men de kan även framkallas av människans ingrepp i naturen. Den största risken för skred och ras är i jordslänter som består av jordlager med låg hållfasthet och i bergslänter med svagheter i berggrunden. En gemensam nämnare är att de kan inträffa utan förvarning.



■ Silt/sand på lera >1:10 stabilitetszon 1
■ Silt/sand på lera <1:10 stabilitetszon 2
— Erosionsskydd
● Punkt för fältbesiktning

Grundförutsättningar för skred och ras i Centrala stan (Karta från Översiktlig kartering av stabilitetsförhållanden, SGU år 1996).

Översiktliga och mer detaljerade karteringar finns gjorda i bebyggelsen längs älven och visar att riskområden finns. Inom zon 1 finns förutsättningar för initiala spontana eller provocerade skred och ras. Inom zon 2 finns inga förutsättningar för initiala skred eller ras, men zonen kan komma att beröras av skred och ras som initieras inom angränsande zon 1. Älvens naturliga erosion av stränder innebär att det ibland kan uppstå behov av förstärkningsåtgärder i strandbrinkar och stränder. Inom Centrala stan finns erosionskydd längs långa sträckor. Den naturliga vegetationen längs älvbrinkar är med sina rötter ofta väl anpassade till att stabilisera marken. De bromsar även vattenflöden och motverkar effektivt erosion och skred. Erosionskänsliga områden bör därför inte rensas från naturlig vegetation utan att andra tekniska åtgärder genomförs.

I samband med detaljplanering ska bedömning av ras, skred och erosion utföras i enlighet med plan- och bygglagen. Vid upprättande av detaljplaner för områden där det finns risk för skred ska detaljerad geoteknisk undersökning utföras. Stabilitetsförstärkningar kan komma att krävas i samband med sådana undersökningar. Även faktorer utanför planområdet som kan påverka geotekniska säkerhetsfrågor inom planområdet ska beaktas.

Översvämningsrisker

Skellefteälven är kraftigt reglerad genom vattenkraftsproduktionen och har under de senaste 50 åren endast haft höga flöden ett fåtal gånger. Orsaken har då varit fyllda regleringsdammar i kombination med kraftiga regn under en längre period. Höga flöden orsakade av intensiv vår-/fjällflod är likaså mycket ovanliga.

Den översiktliga översvämningskartering som gjordes år 2012 inom projektet "Samordnad beredskapsplanering för dammbrott i Skellefteälven" visar hur ett så kallat 100-årsflöde och ett högsta dimensionerande flöde



Kartläggning av bullernivåer.

(så kallat 10 000-årsflöde) kan påverka samhället. Den måttliga påverkan som 100-årsflödet bedöms ge ska dock vara den lägsta nivån där till exempel bostäder eller infrastrukturella etableringar placeras. De mindre vattendragen kan vid skyfall och liknade händelser ge lokala översvämningar som påverkar fastigheter och infrastruktur. Ofta beror det på att avloppsanordningar för dagvatten eller vägtrummor täpps till, till exempel av medflytande skräp.



Översvämningsrisk, 100-årsflöde i Centrala stan.

Buller

Buller är enkelt uttryckt oönskat ljud, det vill säga ljud som vi känner oss störda av och helst vill slippa. Buller är ett utbrett miljöproblem och är den miljöstörning som berör flest människor i Sverige. Vanliga källor till buller och höga ljudnivåer är väg-, spår- och flygtrafik, fläktbuller i fastigheter, ljud från grannar, industrier,

byggnadsarbeten, diskotek och konserter.

Buller påverkar vår hälsa och vår möjlighet till en god livskvalitet. Det påverkar människor olika beroende på vilken typ av buller det är, vilken styrka det har, vilka frekvenser det innehåller, och hur det varierar över tid. Det är även av betydelse i vilken situation vi utsätts för det. Förutom att vi blir störda av buller kan det påverka vår prestation, inlärning och sömn negativt. För den vuxna befolkningen finns undersökningar som tyder på att det finns en ökad risk för blodtryckssjukdomar för den som utsätts för mycket buller under lång tid. Mycket höga ljudnivåer kan orsaka hörselnedsättning och öron-susningar (tinnitus).

NY FÖRORDNING OM TRAFIKBULLER VID BOSTADSBYGGNADER

Enligt plan- och bygglagen ska bebyggelse och byggnadsverk placeras på mark som är lämpad för ändamålet, bland annat med hänsyn till människors hälsa och säkerhet samt till möjligheterna att förebygga bullerstörningar. Plan- och bygglagen ger också kommunen möjligheter att besluta om planbestämmelser med skyddsåtgärder som reglerar buller.

Sedan år 2015 ska bullervärden vid behov anges i planbeskrivning till detaljplan eller i bygglöv. Ljudnivåerna avser omgivningsbuller utomhus. Huvudregeln är att en tillsynsmyndighet inte kan påverka de fastställda bullervärdena vid en senare prövning enligt miljöbalken.

RIKTVÄRDEN FÖR TRAFIKBULLER VID BOSTADSBYGGANDE

Den 1 juni 2015 trädde en ny förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader i kraft. Förordningen föreskriver att buller från spårtrafik och vägar inte bör överskrida 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad och 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden. Dessutom anges att om den ekvivalenta ljudnivå 55 dBA ändå överskrids bör minst hälften av bostadsrummen i en bostad vara vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasaden och minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en sida där 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrids mellan kl. 22.00 och 06.00 vid fasaden. Om den ljudnivå om 70 dBA maximal ljudnivå som anges ändå överskrids, bör nivån dock inte överskridas med mer än 10 dBA maximal ljudnivå fem gånger per timme mellan kl. 06.00 och 22.00. För en bostad om högst 35 kvadratmeter gäller att bullret inte bör överskrida 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid bostadsbyggnadens fasad.

Även riktvärden för buller från flygtrafik anges i Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader. Buller från flygplatser bör inte överskrida 55 dBA FBN (flygbullernivå= särskild bullerberäkning) och 70 dBA maximal ljudnivå flygtrafik vid en bostadsbyggnads fasad. Om den ljudnivå om 70 dBA maximal ljudnivå flygtrafik ändå överskrids, bör nivån inte överskridas mer än sexton gånger mellan kl. 06.00 och 22.00, och tre gånger mellan kl. 22.00 och 06.00.

BULLER FRÅN VÄGTRAFIK

I Centrala stan är vägtrafiken den stora bullerkällan. I samband med den fördjupade översiktsplanen för Skelleftefaldalen gjordes en översyn av trafikbullerutredningen inom Skelleftefaldalen från 1993. Tillsammans med Trafikverket har en kartläggning av genomförda åtgärder gjorts. Trafikbullerutredningen från 1993 är till stora delar fortfarande relevant då vägtrafikbullret vid bostäder är starkt kopplat till fordonsflöden och avståndet mellan gata/väg och bostad. Fordonsflödena har på stora delar av väg- och gatunätet inte ökat i någon större omfattning sedan utredningen genomfördes. I samband med utredningen användes vid beräkningen av vägtrafikbullret värden på fordonsflödena som var något större än de verkliga.

Kartläggningen av vägtrafikbullret, som omfattar beräkningar och i vissa fall mätningar, visar på höga bullernivåer (över 65 dB(A)) utmed vissa gator och vägar. Det är främst utmed E4 och väg 95/372 genom Skellefteå tätort och längs med Kanalгатan som bullerstörningarna från vägtrafiken är störst. Utmed nämnda vägar E4, 95 och

372 har bullerdämpande åtgärder i form av vallar, plank och fönsterbyten vidtagits.

Även hållplatser och stationslägen för såväl spårbunden trafik som vägtrafik bedöms som trafikbuller. Inom stadsdelen finns ett antal busshållplatser och även busstationen, som tidvis kan ge upphov till höga bullernivåer.

BULLER FRÅN FLYGTRAFIK

Omedelbart nordväst om planområdet har Västerbottens läns landsting en landningsplats för en ambulanshelikopter. Inflygningarna till denna landningsplats passerar över Centrala stan. Helikopteröverflygning kan enligt beräkningar medföra bullernivåer utomhus (2 meter över mark) som överskrider 90 dB(A) max. Antalet landningar är dock få och uppgår idag till ca 100 per år. Störningarna från denna flygtrafik är därför begränsad.

RIKTVÄRDEN FÖR INDUSTRI- OCH VERKSAMHETS-BULLER VID BOSTADSBYGGANDE

Naturvårdsverket och Boverket gav under våren 2015 ut samordnade vägledning om hur man ska planera och bedöma buller från industrier nära bostäder. Boverkets vägledning ger stöd vid planläggning och byggande av bostäder i områden som är utsatta för buller från industrier och annan liknande verksamhet. Naturvårdsverkets vägledning är en tillsyns- och prövningsvägledning för miljöbalkstillämpning.

I Boverkets vägledning ges förslag till vilka ljudnivåer utomhus som bör föranleda kompensationsåtgärder som en ljuddämpad sida och annan bulleranpassning av byggnaderna. Vägledningen anger även när bostadsbebyggelse är olämplig ur bullersynpunkt. Utgångspunkten är dock att bästa möjliga ljudnivå alltid bör eftersträvas.

Som industri- eller verksamhetsbuller räknas bland annat teknisk utrustning som alstrar höga ljudnivåer till exempel fläktar, kompressorer och värmepumpar från verksamheter eller byggnader. Som industribuller räknas även buller från godshantering vid lastkajer och omlastningsterminaler samt förekommande rangering av spårfordon. Även fordon på tomgång, fordonsservice och liknande uppställningsplatser eller depåer för exempelvis bussar, lastbilar och spårfordon bedöms som industribuller. Buller från lek- och idrottsutövning eller för musik och sorl från restauranger och evenemang, till exempel konserter räknas inte som industri- eller verksamhetsbuller.

BULLER FRÅN INDUSTRIER OCH VERKSAMHETER

Industri- och verksamhetsbuller inom Centrala stan är mycket begränsat eftersom det inte finns industrier som alstrar permanenta ljudtrycksnivåer inom stadsdelen. Tidigare fanns bilverkstäder, tryckerier och hantverkare som nu har flyttat till stadens ytterområden. Rangering av spårfordon sker inte inom stadsdelen utan är förlagd till Skelleftehamn.

Verksamheter som kan ge upphov till buller inom stadsdelen är fläktar och värmepumpar. Det finns även ett antal lastkajer till större handelsfastigheter. Störningarna från dessa bedöms begränsade.

Farligt gods

Varje dag transporteras stora mängder av ämnen och produkter, som har sådana farliga egenskaper att de kan skada människor, miljö och egendom om de inte hanteras rätt under en transport. Ett samlingsbegrepp för dessa ämnen och produkter är farligt gods. Med de ytterst allvarliga konsekvenser som en olycka med farligt gods kan få är de en viktig del att ha med i kommunens hotbild. Transporter av farligt gods sker främst på E4 och väg 95 samt på järnvägen.

Förorenad mark

På platser där det legat en gammal industri eller liknande finns det risk att marken är förorenad. I hela landet har länsstyrelserna inventerat misstänkta platser för markförorening.

Avsikten med inventeringen är att kartlägga var det finns risk för markföroreningar som resultat av nuvarande och/eller tidigare industriella verksamheter. Inventeringsarbetet följer MIFO-modellen (Metodik för inventering av förorenade områden) som har tagits fram av Naturvårdsverket. Syftet med modellen är att hela landet ska inventeras på ett enkelt och enhetligt sätt. Inventeringen resulterar i en samlad riskbedömning där objekten riskklassas enligt följande:

- Klass 1 – Mycket stor risk
- Klass 2 – Stor risk
- Klass 3 – Måttlig risk
- Klass 4 – Liten risk

Riskklassningen utgör ett underlag för prioriteringar vid beslut om vilka objekt som kommunen ska initiera undersökningar till och vid behov arbeta med att efterbehandla. Inom planområdet för Centrala stan finns ett antal identifierade platser med misstänkt förorening.

Att en plats är identifierad behöver inte innebära att det finns en förorening där, men det är en första indikation på att platsen måste undersökas vidare.

Ansvaret för undersökningar och efterbehandling av förorenade områden har i första hand den som bedriver eller har bedrivit verksamheten som orsakat föroreningen. Om det inte finns någon ansvarig verksamhetsutövare är det i andra hand den som äger fastigheten som är ansvarig.



Misstänkt förorenad mark i Centrala stan.

Skyddsavstånd till industrier och andra verksamheter

Olika typer av industrier och verksamheter kan påverka sin omgivning på olika sätt. Det kan röra sig om buller från själva verksamheten, trafik till och från, utsläpp av lösningsmedel, lukter, allergener och explosionsrisk. För miljöstörande verksamheter finns riktvärden för skyddsavstånd till bostadsbebyggelse. Riktvärdena är en samlad bedömning av störningar och risker för miljö, hälsa och säkerhet. Skyddsavstånden varierar beroende på verksamhet och gäller vid nyetableringar av bostäder eller störande verksamheter. Inom planområdet finns inga störande verksamheter som kräver skyddsavstånd.

Radon

Radon är en osynlig och luktfri radioaktiv gas, som bildas när det radioaktiva grundämnet radium sönderfaller. När gasen i sin tur sönderfaller bildas radioaktiva metallatomer som fastnar på dammet vi andas in och kommer på så sätt ner i lungorna vilket innebär en hälsofarisk. Det som betraktas som högriskmark för radon är alunskiffer, grusåsar och granitberggrunder. Porös mark (mark som gasen lätt kan transporteras genom) ger större risk för att radon ska tränga upp. Vissa typer av lättbetong (tillverkad under perioden 1929–75) innehåller förhöjd radiumhalt, som kan ge höga radonhalter i inomhusmiljön. Höga radonhalter på grund av byggnadsmaterial åtgärdas genom att materialet byts ut och/eller genom att ventileras inomhusluften. Samtliga flerfamiljshus är åtgärdade utifrån radon i inomhusluften. Hela planområdet ligger inom lågriskområde för radon.

Masshantering

Massor som blir över vid olika markarbeten och byggnationer klassas som avfall men kan ibland återanvändas. Vid återanvändning av massor gäller Naturvårdsverkets regler som anges i deras handbok om återanvändning av avfallsmassor i anläggningsändamål. Om innehållet av föroreningar i massorna överskrider nivå för mindre än ringa risk, ska antingen en anmälan lämnas till kommunen eller tillstånd sökas hos Länsstyrelsen. Innehållet av föroreningar är en faktor som påverkar om återanvändningen är anmälnings- eller tillståndspliktig.

Järnsand, även kallat granulering, är ett restmaterial som uppkommer i samband med kopparframställning. Järnsand är ett vanligt förekommande material som använts vid byggnation av hus och gator i Centrala stan en längre tid.

Järnsand klassas i dagsläget som ett farligt avfall. Vid användning av ett avfall till något anläggningsändamål finns det krav enligt miljöbalken att söka tillstånd eller anmäla användningen om användningen kan innebära en föroreningsrisk för mark, yt- eller grundvatten.

Inom planområdet finns risk för förekomst av sulfidjordar. Riskbilden inom planområdet kan beskrivas som relativt komplex och förekomsten är främst koncentrerad längs älven. Sulfidjordar måste hanteras så att de inte oxiderar när de grävs upp.

Teknisk försörjning

Ett samhälle kräver teknisk försörjning för att fungera. Inom begreppet teknisk försörjning ryms energifrågor och vatten, dagvatten och avloppsrening.

Vatten och avlopp

Inom planområdets avgränsning försörjs hushåll och företag med dricksvatten från Abborrverket som ligger i anslutning till Nordanå. Abborrverket tar sitt vatten från Skellefteälven.

En ny vattenförsörjning planeras för Skellefteå kommun. Bakgrunden är önskemål om en vattenförsörjning med högre kvalitet och säkerhet. Den vattenförsörjning som ska förverkligas, Medle-alternativet, är en ny vattentäkt belägen i Skellefteåsen intill Medle och Klutmark. Om allt går enligt tidplan kommer den nya vattenförsörjningen att börja byggas hösten 2016 och under 2019 kommer mottagarna att få vatten från den nya anläggningen.

Reningsverket på Tuvan tar emot spillvatten och avloppsvatten från hushåll och verksamheter. Recipient för det renade vattnet är Skellefteälven.

Dagvatten

Dagvatten är ytligt avrinnande regnvatten och smältvatten, i form av smält snö, spolvatten eller framträngande grundvatten som tillfälligt rinner av hårdgjorda ytor, till exempel tak asphalt, sten och plattor. Dagvatten innehåller ofta föroreningar som kan påverka sjö, hav eller älv negativt om det inte tas om hand.

I och med att samhället byggs ut med tätare bebyggelse ökar andelen hårdgjorda ytor, där vattnet inte kan infiltreras och renas vilket är en orsak till dagvattenproblematiken. Detta i kombination med förändrat klimat, vilket väntas innebära ökad nederbörd med ökad risk för översvämningar och andra konsekvenser som följd.

I Centrum är andelen hårdgjorda ytor stor, söder om älven finns mer ytor för infiltration. Delar av dagvattensystemet är idag hårt belastat.

Avfall

För att åstadkomma en långsiktigt hållbar avfallshandling och minska avfallens mängd och farlighet är det viktigt att avfallet tas om hand på ett riktigt sätt av dem som bor och verkar i området så att avfallet inte sprids i naturen. I kommunens avfallsplan syftar målen till att fler ska sortera sitt avfall. Sådana förutsättningar skapas genom att göra det enkelt att sortera och återföra avfallet. Bra insamling och god tillgänglighet till anläggningar för återvinning är avgörande för resultatet. Det finns två återvinningsstationer inom planområdet, en på vardera sida älven.

Energiförsörjning

Kommunens övergripande mål för energiförsörjningen är ett hållbart klimatneutralt samhälle och att styra en utveckling mot hållbara energisystem.

En strukturomvandling pågår sedan länge där uppvärmning med direktverkande el och oljebaserade anläggningar ersätts med alternativa lösningar. Fjärrvärme, värmepumpar och biobränsleanläggningar dominerar bland de nya alternativen. Samtidigt ökar också hushållning med energi och intresset för kretsloppsanpassade lösningar stiger. En omfattande utbyggnad av fjärrvärme har genomförts i Skellefteå. Den biobränslebaserade fjärrvärmen har medfört minskade utsläpp och förbättrad luftkvalitet. Fjärrvärmen har stora fördelar och avsikten är därför att den även fortsättningsvis ska försörja ny bebyggelse.

Kvartersnamn i Centrala stan

Inom stadsplanering refereras det ofta till kvartersnamn i karta och text. Dessa redovisas nedan för bättre orientering i de framtagna dokumenten.



