

Skellefteå kommuns riktlinjer för

Mobilitetshubbar och noder

Innehåll

| | |
|--|-----------|
| Inledning | 3 |
| Bakgrund | 4 |
| Styrdokument..... | 4 |
| Vad är en mobilitetshubb? | 8 |
| Vad är nyttan med en mobilitetshubb? | 9 |
| Begränsningar i plan- och bygglagen | 10 |
| Riktlinjer | 11 |
| Syfte | 11 |
| Planeringsinriktningar | 12 |
| Planeringsinriktningar för den fysiska delen av mobilitetshubbar | 12 |
| Planeringsinriktningar för den digitala delen av mobilitetshubbar | 13 |
| Krav och förutsättningar för olika former av mobilitetshubbar | 14 |
| Hubb i byar och tätorter utanför Skellefteå | 14 |
| Bostadsnära hubb | 15 |
| Centrumhubb | 16 |
| Mobilitetsnoder vid kollektivtrafikstråk | 17 |
| Genomförande och uppföljning | 18 |
| Begreppsförklaring – funktioner | 19 |
| Relaterade dokument | 20 |

Inledning

Skellefteå kommun arbetar aktivt för en ökad tillväxt, där hållbara och attraktiva livsmiljöer är en viktig del av kommunens planeringsarbete. I kommunens visionsarbete är det övergripande målet att växa från cirka 73 500 till 90 000 invånare fram till år 2030.

Skellefteå kommun befinner sig i en expansiv fas, där befolkningen och transporterna ökar snabbt. Samtidigt som befolkningstillväxt och ökade transportbehov ställer högre krav på transportsystemet, utgör det också en förutsättning för att kommunen fortsatt ska kunna växa. Transportsystemet ska därför kunna förflytta ett större antal människor och möjliggöra ett ökat resande utan att öka miljöbelastningen och utsläppen av växthusgaser.

Trenden är fortfarande att bilåkandet ökar och med en växande befolkning i Skellefteå måste vi skapa lösningar som gör det attraktivt att färdas på annat sätt än med egen bil för att skapa en hållbar stad. I dagens transportsystem står bilar still en majoritet av tiden vilket innebär en omfattande effektiviserings- och besparingspotential genom att arbeta mer strukturerat med att tillgodose ett mobilitetsbehov istället för ett parkeringsbehov.

Mobilitetshubbarna ska underlätta och stödja det mobilitetsbehov som boende och verksamma i Skellefteå kommun har i sin vardag. Mobilitetsarbetet bör även innehålla medvetna och långsiktiga insatser med beteendepåverkande åtgärder som komplement till fysiska åtgärder för att stärka de hållbara färdmedlens konkurrenskraft.

Det Skellefteå kommun vill uppnå med mobilitetshubbar och noder skiljer sig åt mellan stad och tätort/landsbygder. Målen för stadsområdet fokuserar på trängsel, parkering och minskade koldioxidutsläpp medan det för tätorter och landsbygder är servicenivå och tillgänglighet som är viktigast.

Med utgångspunkt i detta kan det konstateras att en tydlig inriktning krävs för att tillgodose de olika mobilitetsbehov som boende, verksamma och besökare har.

Riktlinjerna är ett styrdokument som beskriver hur olika typer av mobilitetshubbar knyter samman olika färsätt och underlättar det hållbara, intermodala resandet och minskar behovet av resor med egen bil.

I riktlinjerna redovisas definitioner för olika typhubbar (hubb för by/mindre tätort, bostadsnära hubb och centrumhubb samt mobilitetsnoder vid kollektivtrafikstråk) och dess grundfunktioner.

Bakgrund

Idag ses mobilitetshubbar ofta som fysiska platser som förbinder en mängd olika transportsätt. Det kan vara allt från en busshållplats och en låncykelstation till ett resecentrum.

I dagsläget utgör busstationer, vissa hållplatser och pendlarparkeringar de platser i Skellefteå kommun som knyter samman flera färdstätt. Ofta har dessa platser varierande funktioner och erbjuder därmed olika förutsättningar för att stödja byten mellan olika färdstätt.

Dessa riktlinjer ska tydliggöra Skellefteå kommuns syn på hur det hållbara, intermodala resandet kan stödjas och beskriver hur mobilitetshubbar kan användas som ett verktyg för att åstadkomma en förändring i trafik- och stadsplaneringen.

Styrdokument

Riktlinjer för mobilitetshubbar har en tydlig koppling till Utvecklingsstrategi Skellefteå 2030, Trafikprogram för Skellefteå kommun och Riktlinjer för parkering och den över- siktliga planeringen.

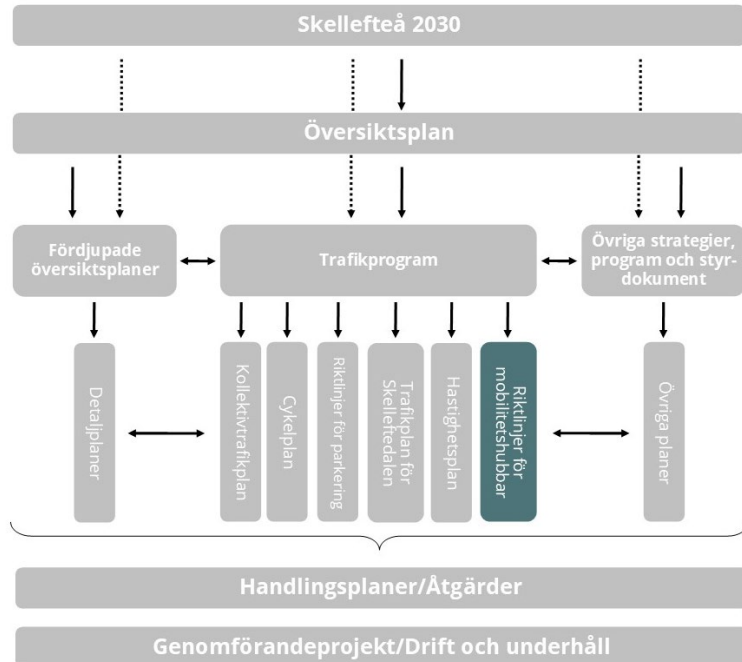


Bild 1. Riktlinjernas koppling till kommunens övriga styrdokument

Skellefteå 2030 - strategi för hållbar samhällsomvandling

Skellefteå 2030 är kommunens gemensamma utvecklingsarbete med en strategi som utgår från visionen "En hållbar plats för en bättre vardag". Visionen utgör tillsammans med det politiska målet att växa till 90 000 invånare senast år 2030 kärnan för strategin och dess riktningar.

Strategin omfattar fyra övergripande områden som beskriver prioriteringar och riktningar för utvecklingsarbetet:

- En plats att trivas på
- Kunskap och kreativitet för hela livet
- Växtplats för hållbara och globala avtryck
- Närhet i vardagen och till världen

Utvecklingsstrategin omfatta hela Skellefteå kommun såväl den geografiska platsen som alla som bor och verkar inom kommunen.

Närhet i vardagen och till världen är det övergripande område som innefattar resor, transporter och uppkoppling. Inriktningarna för detta område omfattar *Enkla och tillgängliga vardagsresor, Digital infrastruktur som förenklar vardagen samt Utvecklade och samordnade trafikslag.*

Flera av inriktningarna för strategiområdet *Närhet i vardagen och till världen* har en tydlig koppling till riktlinjerna för mobilitetshubbar och noder.

Enkla och tillgängliga vardagsresor innebär att det ska vara enkelt och säkert att resa i Skellefteå oavsett om det sker på landsbygden, mellan tätorter eller inom staden. När lösningar för såväl kollektivtrafik som gång- och cykeltrafik är rätt utformade blir det dessutom lätt för alla människor att ta eget ansvar för klimat, miljö och hälsa. Trafiklösningarna utgår från perspektivet på hela resan och utvecklas för att vara inkluderande för alla och för att möta olika resmönster och behov. Detta uppnås genom:

- Tillgänglig kollektivtrafik med låg klimatpåverkan

Det kollektiva resandet ska öka. Kollektivtrafiken är viktig både när det handlar om att underlätta vardagspendling och att skapa likvärdiga möjligheter att bo, arbeta och studera i hela kommunen.

- Stadigt ökande gång- och cykeltrafik

Gång- och cykeltrafiken är i grunden hållbar, men här finns också fördelar inom jämställdhet och inkludering som är viktig för Skellefteås fortsatta utveckling.

- Enkla och säkra bilresor med minskad miljöpåverkan

Vägnätet i Skellefteå ska vara väl utformat för en ökande befolkning och en växande kommun. Då kan varje resa med bil genomföras på ett säkert och hållbart sätt.

Digital infrastruktur som förenklar vardagen handlar om att genom att dra nytta av nya tekniska lösningar göra samhällsservice och mötesplatser tillgängliga för ännu fler.

Samtidigt bidrar den digitala infrastrukturen till att både människor och verksamheter enkelt når ut till sina marknader, kunder och individer. Digital infrastruktur som förenklar vardagen uppnås genom:

- Nya och utvecklade servicelösningar

Offentliga verksamheter vågar gå före när det handlar om ny teknik och data-driven utveckling för nya säkra och användarvänliga servicelösningar. På så sätt kan vi bli snabbfotade, innovativa, hållbara och resurseffektiva.

- Uppkopplade invånare och företag

Den digitala infrastrukturen är inkluderande och omfattar människor och företag runt om i hela Skellefteå. Detta säkerställer och utvecklar konkurrens- och attraktionskraft.

- Ett inkluderande förhållningssätt

Samverkan mellan civilsamhället, offentlig och privat sektor ska överbrygga kunskapsklyftor och möjliggöra användning av digitala tjänster och service för alla.

Utvecklade och samordnade trafikslag innebär utvecklade noder och flöden för järnvägstrafik, sjöfart, vägtrafik och flyg knyter Skellefteå närmare resten av världen. Genom kommunen transporteras gods i funktionella och sammanhängande stråk och det är enkelt att byta mellan olika transportslag. Detta uppnås genom:

- Utvecklad planering och samordning för hållbara resor och transporter

Med helhetssyn och hållbarhetstänk skapas infrastruktur och systemlösningar för konkurrenskraftiga och hållbara resor och transporter.

- Effektiva järnvägstransporter för en växande region

Effektiva järnvägstransporter är en nödvändighet för att möjliggöra en större region, vardagspendling och för säkerställa näringslivets behov av hållbara godstransporter.

- Effektiva och miljövänliga sjötransporter

Skellefteå ska fortsätta utvecklas för att möta teknikutvecklingen inom sjöfarten och ökande behov av internationella godstransporter.

- Offensivt nav för hållbar flygtrafik

Skellefteå ska vara en innovativ ledare inom hållbar flygtrafik och agera som testbädd för framtidens flyg.

Trafikprogrammet för Skellefteå kommun

Programmet beskriver de utmaningar som kommunen står inför och pekar ut ett antal fokusområden som Skellefteå kommun behöver arbeta med för att klara de utmaningarna och kunna skapa ett hållbart transportsystem. Riktlinjerna för mobilitetshubbar och noder tar avstamp i Trafikprogrammet genom att förklara hur mobilitetshubbar bidrar till fokusområdena och utgör en del av lösningarna för att klara utmaningarna.

Trafikprogrammet anger:

”Att resa hållbart i Skellefteå kommun ska vara enkelt och attraktivt. Trafiksystemet ska utformas så att samtliga kan använda det, oavsett om man bor i en tätort eller på landsbygden. ”Hela resan” behöver fungera, det vill säga att det smidigt, även med byten, går att ta sig från dörr till dörr.”

Transportsystemet ska planeras och byggas så att dagens behov tillfredsställs utan att begränsa kommande generationers möjligheter att tillgodose sina. Det är viktigt att se de enskilda trafikslagen som en del av ett transportsystem där hållbart resande står i fokus. Transportsystemet ska utvecklas i en hållbar riktning och kännetecknas av effektiva transporter med god samordning mellan olika transportslag där resurssnåla resor prioriteras.

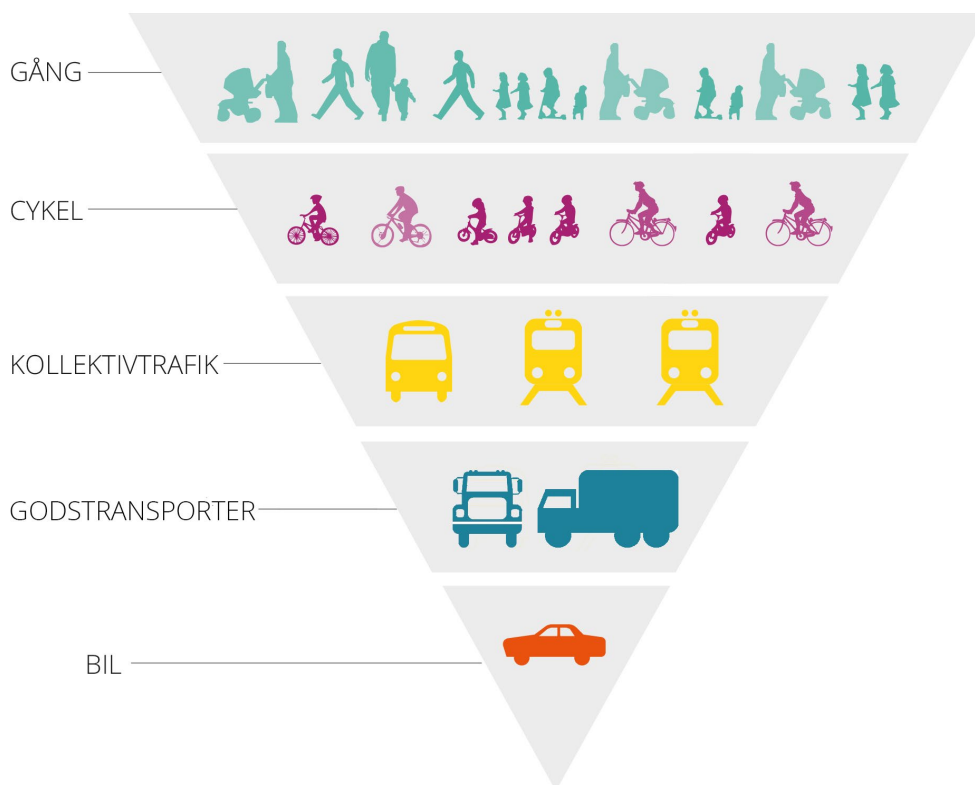


Bild 2. Prioritering av trafikantslag.

Riktlinjer för parkering

Syftet med riktlinjerna är att tydliggöra ställningstaganden och ge vägledning vid avvägning mellan olika intressen i arbetet med att skapa attraktiva och hållbara livsmiljöer för kommunens invånare. Riktlinjerna ska stödja kommunens övergripande mål och planer och bidra till att dessa uppfylls.

Riktlinjerna är avgränsade i fyra områden med ett antal inriktningar för varje område:

- Öka det hållbara resandet i hela kommunen (hela resan)
- Attraktivare och hållbar stadsmiljö
- Balanserad och god tillgänglighet för samtliga trafikantslag
- Effektivare markanvändning

Riktlinjerna för parkering avser i första hand parkering i centralorten och Centrala stan där de största utmaningarna finns och där ytor för bilparkering är begränsade. För övriga kommunen är parkeringssituationen relativt god. Där handlar det mer om "Hela resan"-perspektivet, där särskilda parkeringslösningar kan underlätta byte av färdmedel och därigenom även bidra till att göra det enklare att bo och verka på landsbygderna.

Riktlinjerna utgör ett viktigt verktyg för kommunens fortsatta planeringsarbete. Allt arbete med planering som berör parkering i ska utgå från riktlinjerna och dess inriktningar.

Vad är en mobilitetshubb?

Skellefteå kommuns definition på en mobilitetshubb är följande:

En mobilitetshubb är en fysisk plats i nära anslutning till service som ger möjlighet till byten mellan minst tre färdstätt och förenklar hela resan.

För att ytterligare stärka byten mellan de hållbara färdstätt ska mobilitetshubben lokaliseras i anslutning till kollektivtrafik. Vid hubbar med stora resflöden kan även delade mobilitetstjänster finnas och även andra typer av tjänster/service.

Mobilitetshubbar kan utgöra den saknade länken som skapar förutsättningar för hållbart resande - de kan göra alternativa sätt att resa enklare, mer attraktiva och smidigare att använda. Mobilitetshubbar har potential att minska det privata bilägandet och därigenom även reducera parkeringsbehovet i ett kvarter eller en stadsdel.

Att möta nuvarande och framtida efterfrågan på mobilitet, samtidigt som en övergång till ett koldioxidsnålt transportsystem stöds, är grundprincipen för mobilitetshubben.

Hubben ska även ge förutsättningar för fysisk samlokalisering av olika transportsätt samtidigt som de kopplar samman olika transportsätt och tjänster.

För att en hubb ska fungera på ett bra sätt nu såväl som i framtiden behöver den locka användare att använda mer hållbara transportsätt. Den ska hjälpa människor att effektivt förflytta sig från en plats till en annan. Mobilitetshubben ska integreras i befintligt transportsystem och erbjuda användarna rätt mobilitet vid rätt tidpunkt och underlätta "hela resan".

En bra fungerande mobilitetshubb kräver tre delar av infrastruktur:

- Fysisk del som omfattar platsen och de olika mobilitetstjänsterna,
- Digital del med mjukvara och appar,
- Beteendepåverkande del med information och nudging* för att öka användandet.

**Nudging handlar om att få människor att bete sig på ett önskat sätt genom att förändra deras valsituation. Men utan att förbjuda eller ta bort några alternativ.*

Vad är nyttan med en mobilitetshubb?

Utifrån de rådande normerna uppmuntras det egna bilägandet i flera led. Det är billigt att parkera vid bostaden och det är billigt att parkera vid arbetsplatsen. På arbetsplatsen finns bilar som är stående en stor del av tiden. Alla aktörer betalar dyrt för en flexibilitet och tillgänglighet för att klara vissa toppar. Det finns därför en stor affärsmöjlighet för den som kan tillgängliggöra denna överkapacitet som redan finns i transportsystemet.

Olika aktörer har varierande motiv till att bygga ett nätverk av mobilitetshubbar. Kommunen kan investera i mobilitetshubbar för att minska behovet av att bygga nya gator, eller minska biltrafiken. Företag och arbetsgivare kan köpa kapacitet för sina anställda. Fastighetsägare behöver inte bygga lika många bilparkeringsplatser och kan därigenom bygga fler bostäder eller verksamhetslokaler. Hushållens behov av transporter förändras ständigt och det är viktigt att kunna erbjuda flexibilitet i flera olika livsfaser. Delad mobilitet kommer inte att passa alla hushåll, men säkert många under någon eller flera livsfaser. Mobilitetshubbar är på det viset en långsiktig lösning för boende och samhällsaktörer.

Utformningen, platsen och de tjänster som erbjuds vid en mobilitetshubb är avgörande faktorer för dess framgång. Genom en omsorgsfull integration i det befintliga transportsystemet underlättar mobilitetshubbar vardagens rörlighet och ökar den totala effektiviteten i transportsystemen.

Mobilitetshubbar och de ingående mobilitetstjänsterna kan ge sociala, ekologiska och ekonomiska nyttor:

- Ökad tillgänglighet genom bred mix av mobilitetstjänster i stället för endast tillgång till parkering för bil.
- Synliggör mobilitetstjänster.
- Mobilitetshubbar kan göra alternativa sätt att resa enklare, mer attraktiva och smidigare att använda.
- Mobilitetshubbar har potential att minska det privata bilägandet och därigenom även reducera parkeringsbehovet i ett kvarter eller en stadsdel.
- Minskade utsläpp från transporter genom minskad bilanvändning/fler hållbara resor.
- Avlastar bilvägnätet genom att fler använder alternativa färdmedel.
- Minskade byggkostnader och möjlighet till grönare bostadsgårdar, vilket ger bättre ekosystemtjänster och lokal dagvattenhantering.
- Möjliggör samnyttjade av resurser.

Begränsningar i plan- och bygglagen

När olika typer av mobilitetshubbar ska lokaliseras är skillnaden mellan allmän plats och kvartersmark i den svenska plan och bygglagstiftningen viktig. När gator, torg eller parkmark regleras som allmän plats betraktas de som offentliga platser avsedda för gemensamma behov. Denna reglering syftar bland annat till att säkerställa att alla människor har möjlighet att vistas, samlas och ta sig fram i en stad på lika villkor. Enligt Plan- och Bygglagen (PBL 2010:900) får en allmän plats inte mer än tillfälligtvis upplåtas för en enskild verksamhet och får till skillnad från kvartersmark inte stängas av för allmänheten.

Fordonspooler som drivs som enskilda verksamheter och endast är tillgängliga för poolmedlemmar får inte upplåtas på allmän plats mer än tillfälligt. Det betyder att befintliga gatuparkeringar inte kan reserveras för bilpooler. Bilpooler kan däremot upplåtas på mark som är reglerad som kvartersmark, exempelvis i parkeringshus eller på parkeringsplatser i anslutning till fastigheter.

Riktlinjer

Syfte

Riktlinjerna ska stödja kommunens övergripande mål och planer och bidra till att dessa uppfylls. Riktlinjerna utgör ett viktigt verktyg för kommunens fortsatta planeringsarbete. Allt arbete med planering som berör mobilitetshubbar och mobilitetsnoder i Skellefteå kommun ska utgå från riktlinjerna och de olika hubbtyperna. Arbetet med mobilitetshubbar behöver samordnas med utvecklingen av transportsystemet i stort för att hela resan ska fungera effektivt och smidigt från dörr till dörr. Riktlinjerna beskriver hur olika typer av mobilitetshubbar knyter samman olika färd sätt och underlättar bytet mellan dem och därigenom det hållbara resandet och minskar behovet av privat bilägande.

Riktlinjerna tydliggör ansvarsfördelningen samt beskriver hur olika samhällsaktörer kan använda mobilitetshubbar som ett verktyg för att stärka det hållbara resandet och bidra till ett mer hållbart samhälle.

Riktlinjerna för mobilitetshubbar utgår från olika förutsättningar för stadsområdet och övriga kommunen. För stadsområdet är fokus att minska trängsel, parkeringsbehov och koldioxidutsläpp. För tätorter och landsbygder handlar det mer om en ökad servicenivå och tillgänglighet, där mobilitetshubbar kan underlätta byte av färd sätt och därigenom även bidra till att göra det enklare att bo och verka på landsbygden.

Med mobilitetshubbar kan tillgängligheten till transportsystemet öka för alla, och bidra till en ökad social hållbarhet, för män och kvinnor, unga och äldre oavsett funktionsvariation.

Mobilitetshubbar ska bidra till:

- att öka det hållbara resandet i hela kommunen (hela resan)
- förändrade resebeteenden och minska behovet av att resa med egen bil
- att använda transportinfrastruktur och offentlig plats effektivt
- en mer attraktiv och hållbar stadsmiljö
- balanserad och god tillgänglighet för samtliga trafikantslag
- en effektivare markanvändning på tomtmark
- bidra till social hållbarhet genom ökad tillgänglighet till transportsystemet

Planeringsinriktningar

Planeringsinriktningar för den fysiska delen av mobilitetshubbar

- Planering av och investering i mobilitetshubbar ska utgå från "Hela resan"-perspektivet.
- Den bostadsnära hubben ska uppmuntra till ett minskat bilberoende för boende och möjliggöra en attraktiv boendemiljö lokalt.
- Mobilitetshubbar ska bidra till att minska behovet av gatumarksparkering för bil.
- Mobilitetshubbarna ska ha goda anslutningar för gående och cyklister.
- Utveckla större bytespunkter för kollektivtrafiken så att de erbjuder de basfunktioner som en mobilitetshubb bör ha.
- Uppmuntra och möjliggör för privata aktörer att erbjuda viss kommersiell service i mobilitetshubbarna eller i dess närhet.
- Planera för att kommande resecentrum i Skellefteå Centrum erbjuder fler servicefunktioner än de basfunktioner som en mobilitetshubb bör ha.
- Gestaltningen av mobilitetshubbar på allmän plats bör utgå från en grundutformning och identitet för att skapa tydlighet och igenkänning.

Planeringsinriktningar för den digitala delen av mobilitetshubbar

- Mobilitetshubbens infrastruktur får inte enbart vara fysisk utan det behöver finnas lättillgänglig information för användarna om den service som finns på mobilitetshubbarna.
- För att mobilitetstjänsterna ska upplevas som enkla att använda bör alla tjänster samlas i en gemensam digital infrastruktur. Det vill säga att hubbarna ska vara uppkopplade mot olika tjänster för trafikinformation, exempelvis information om kollektivtrafik, hyrcyklar, parkering etc. så att resenären på ett och samma ställe kan hitta aktuell trafikinformation om hela resan från dörr till dörr.
- Betalningen för de olika mobilitetstjänsterna bör vara enkel och sammankopplad, exempelvis att du kan lösa bussbiljett och hyrcykel via samma betaltjänst.
- Möjliggöra och uppmuntra till nyttjande av ny teknik för att analysera och optimera resursflöden, påverka beteenden och automatisera drift.
- Möjliggöra säkert och tillförlitligt informationsutbyte mellan aktörer som bidrar till funktioner i en nod/hubb.

Krav och förutsättningar för olika former av mobilitetshubbar

Hubb i byar och tätorter utanför Skellefteå

Invånare i tätorter och på landsbygderna är idag i större utsträckning hänvisade till egen bil. Behovet av och efterfrågan av tillgång till transport är lika stort i tätort och på landsbygd som i städer, men förutsättningarna är annorlunda genom längre avstånd och lägre befolkningstäthet.

Mobilitetshubben som finns i byar och tätorter ska bidra till att människor i dessa ska nå utbud och aktiviteter de har behov av i samhället, utan att vara beroende av att (äga eller) köra bil. Resorna från dessa hubbar antas vara något längre än från de mer centrala, stadsnära hubbarna.

Hubbens syfte och mål

- Hubben ska fungera som en plats där personer från tätorten/byn med omland kan byta färdmedel till kollektivtrafik för sin längre resa.

Systemförutsättningar

- Existerande kollektivtrafik med grundläggande turtäthet.

Tjänster och funktioner i hubben i byar och tätorter

| Grundfunktioner | Exempel på möjliga funktioner |
|---|---|
| Kollektivtrafik | Matutlämningsskåp/Paketskåp/Utrustningsskåp |
| Pendlarparkering bil | Obemannade butiker |
| Säker och bekväm cykelparkering | Delningstjänster |
| Väderskyddat utrymme för att vänta på kollektivtrafiken | Digital tjänst, bland annat med samåkningsforum |
| Närhet till viss kommersiell service (gångavstånd 5 minuter) | Kontorshotell/kontorscafé |
| Laddinfrastruktur (efter bedömning av behov och platsens förutsättningar) | Laddplats cykel och bil |
| Digital infrastruktur | |

Bostadsnära hubb

Den bostadsnära hubben i centralt/semicentralt läge är anpassad för att ge de människor som bor i närheten tillgång till tjänster som är anpassade till både långa och korta resor, utan att vara beroende av att (äga eller) köra bil. Den bostadsnära hubben är med fördel placerad i områden med hög densitet av boende.

Den bostadsnära hubben anläggs och driftas ofta av en privat aktör medan kommunens ansvar är att tillgodose grundläggande infrastrukturkopplingar.

Hubbens syfte och mål

- Hubben ska fungera som en plats där personer från bostadsområdet kan använda de mobilitetstjänster som erbjuds för merparten av sina vardagliga resor och minska såväl användandet som ägandet av en bil.
- Den bostadsnära hubben syftar även till att minska behovet av boendeparkering för bil samtidigt som möjligheten till en attraktiv gårdsmiljö skapas.

Systemförutsättningar

- Hög densitet i antal boende
- Goda kopplingar till gång- och cykelvägnät
- Närhet till kollektivtrafik
- Allmän parkering är avgiftsbelagd, om den är tillåten, på allmän plats

Tjänster och funktioner i den bostadsnära hubben

| Grundfunktioner, allmän plats | Grundfunktioner, tomtmark |
|--|---|
| Närhet till kollektivtrafik | Delningstjänster |
| Goda kopplingar till gång- och cykelvägnätet | Säker och bekväm cykelparkering |
| Allmän parkering är avgiftsbelagd | Begränsat antal reserverade bilparkeringar |
| Digital infrastruktur | Laddinfrastruktur |
| Exempel på möjliga funktioner, allmän plats | Exempel på möjliga funktioner, tomtmark |
| Yta för mikromobilitet | Matutlämningsskåp/Paketskåp/Utrustningsskåp |
| Säker och bekväm cykelparkering | Digital tjänst, bland annat med samåkningsforum |
| | Mikromobilitet |
| | Parkeringsplats att hyra för samägt fordon |
| | Kontorshotell/kontorscafé |
| | Cykelservicestation |
| | Laddplats cykel och bil |

Centrumhubb

Centrumhubben återspeglar den stora variation av utbud, verksamheter och människor som finns i området. Hubben ska kunna fylla behov för boende och verksamma, inresta och bofasta. Ett resecentrum eller mobilitetshus är exempel på centrumhubbar.

Centrumhubbarna är den första kontakten för tillresande till det lokala utbudet av mobilitet. Det höga flödet av människor på platsen gör den också extra lämpad för tjänster som kräver ett högt användande för att vara ekonomisk hållbara. Det innebär också att det här är de platser där hubben har störst potential till stort utbud av funktioner och service.

Hubbens syfte och mål

- Hubben ska fungera som en plats där inresande personer ges möjlighet att använda de mobilitetstjänster och annan service som erbjuds.
- Centrumhubben ska minska behovet av gatumarksparkering för bil.
- Hubben ska ligga väl synlig men integrerad i stadsmiljön, kännas nära, trygg, och inbjudande.

Systemförutsättningar

- Närhet till stort kollektivtrafikutbud
- Goda kopplingar till huvudstråk för gång- och cykelvägnätet
- Det finns en koncentration av målpunkter i närområdet
- Det finns en stor dagbefolkning i området
- Det finns en nattbefolkning i området
- Självkostnadspris för bilparkering och avgiftsbelagd allmän parkering

Tjänster och funktioner i centrumhubben

| Grundfunktioner, allmän plats | Grundfunktioner, tomtmark |
|---|--|
| Närhet till stort kollektivtrafikutbud | Delningstjänster |
| Goda kopplingar till huvudstråk för gång- och cykelvägnätet | Säker och bekväm cykelparkering |
| Säker och bekväm cykelparkering | Begränsat antal reserverade bilparkeringar |
| Allmän parkering är avgiftsbelagd | Parkeringsanläggning |
| Yta för mikromobilitet | Kommersiell service |
| Digital infrastruktur | Laddinfrastruktur |
| | |

| Exempel på möjliga funktioner, allmän plats | Exempel på möjliga funktioner, tomtmark |
|---|---|
| Samåkningszon/Taxiplats | Matutlämningsskåp/Paketskåp/Utrustningsskåp |
| Mikromobilitetstjänster | Digital tjänst, bland annat med samåkningsforum |
| | Parkeringsplats att hyra för samägt fordon |
| | Kontorshotell/kontorscafé |
| | Laddplats för cykel och bil |

Mobilitetsnoder vid kollektivtrafikstråk

Mobilitetsnoderna är små och kompletterar hubbarna med enklare mobilitetsservice. Noderna behöver endast stödja byten mellan två färdstätt. Mobilitetsnoder utgörs i huvudsak av utvecklade bytespunkter som hållplatser och infarts- och pendlarparkeringar. En busshållplats som kompletteras med en väl utformad cykelparkering kan benämnas en mobilitetsnod. En infartsparkering med möjlighet att fortsätta resan med cykel eller kollektivtrafik utgör också en nod.

Vid noderna kan enklare mobilitetsservice etableras som exempelvis cykelparkering. Vid vissa av noderna kan även förutsättningar skapas för tjänster som (el)cykeluthyrning men även digitala tjänster.

Nodens syfte och mål

- Noden ska fungera som en plats där personer kan byta färdstätt till kollektivtrafik för sin längre resa.
- Ska möjliggöra kortare och snabbare resor mellan målpunkter alternativt mellan två närliggande kollektivtrafiklinjer
- Noden ska ligga väl synlig men integrerad i bebyggelsemiljön, kännas nära, trygg, och inbjudande.

Systemförutsättningar

- Existerande kollektivtrafik med grundläggande turtäthet.

Tjänster och funktioner vid noder vid kollektivtrafikstråk

| Grundfunktioner | Exempel på möjliga funktioner |
|---|---|
| Kollektivtrafik | Digital tjänst, bland annat med samåkningsforum |
| Pendlarparkering bil (vid infartsparkering) | Delningstjänster |
| Digital infrastruktur | Laddinfrastruktur |

| | |
|---|--------------------------------------|
| Cykelparkering, minst 10 platser med möjlighet till ramlåsning. Ev. även väderskydd | Laddplats cykel |
| Väderskyddat utrymme för att vänta på kollektivtrafiken | Laddplats bil (vid infartsparkering) |
| Närhet till gång- och cykelvägnät | |
| God belysning | |

Genomförande och uppföljning

Riktlinjerna ska utgöra grund för en handlingsplan med förslag till lokalisering av hubbar och mobilitetsnoder där kommunen har rådighet. Handlingsplanen ska även redovisa förslag till åtgärder för att utveckla de grundfunktioner på allmän plats som krävs för att skapa hubbar och mobilitetsnoder.

Kommunen ska även utveckla de grundfunktioner på allmän plats som krävs för att möjliggöra för fastighetsägare och exploatörer att anordna bostadsnära hubbar.

Riktlinjerna bör aktualitetsprövas varje mandatperiod.

Begreppsförklaring – funktioner

Allmän platsmark - Ett område som är avsett för ett gemensamt behov. En allmän plats kan till exempel vara en parkeringsplats, gata, ett torg eller en park.

Angöring - Omfattar av- och påstigning samt av- och pålastning. För dessa grupper är det viktigt att komma nära sitt mål

Bilplats - Uppställningsplats för en enskild bil.

Cykelplats - Uppställningsplats för en cykel.

Fastighetsägare - Den som äger exempelvis en byggnad, anläggning eller andelar i samfällighet.

Friköp - Innebär att fastighetsägaren betalar ett engångsbelopp per bilplats till kommunen mot att kommunen åtar sig att anlägga parkeringsplatserna.

Funktionsblandning - Innebär att människor har nära till aktiviteter, funktioner och andra värden. Det kan gälla bostäder, arbetsplatser, kommersiell service och variation av grönområden. Blandning av bebyggelse handlar om att olika skalor, verksamhetstyper och upplåtelseformer kombineras inom områden eller stads- och tätortsnivå.

Färdsätt - Olika sätt att förflytta sig på exempelvis till fots, med cykel eller motorfordon.

Hållbart resande - Transporter och resande som är effektiva och bra för såväl ekonomin och samhällsutveckling som för hälsa, miljö och klimat. Hållbara transportsätt kan till exempel vara gång, cykel och kollektiva resor.

Infartsparkering - Parkeringar belägna i stadens utkanter där det är möjligt att cykla eller åka kollektivtrafik sista biten till målpunkten.

Intermodalitet - Ett begrepp inom transporttekniken som betyder att transport av en godsenshet eller passagerare kan ske med utnyttjande av flera transportsätt. En intermodal resa är en resa med ett byte inom eller mellan trafikslag.

Mikromobilitet - I begreppet mikromobilitet ryms bland annat cykel, elcykel, elscooter och elsparkcykel samt andra mindre fordon. Mikromobilitet handlar om att lösa de sista och första kilometrarna av resan.

Mobilitet - Rörlighet, möjlighet att förflytta sig från en plats till en annan. God mobilitet innebär att trafiksystemet ger resenären en flexibilitet vid val av resealternativ och/eller möjliggör kombination mellan flera färdmedel.

Mobilitetshubb - En mobilitetshubb är en fysisk plats i nära anslutning till service som ger möjlighet till byten mellan minst tre färdmedel och förenklar hela resan. För att ytterligare stärka byten mellan de hållbara färdmedlen ska mobilitetshubben lokaliseras i anslutning till kollektivtrafik. Vid hubbar med stora resandeflöden kan även delade mobilitetstjänster finnas och även andra typer av tjänster/service.

Mobilitetshus - Ett parkeringshus som förutom bilparkering har plats för och erbjuder mobilitetstjänster såsom bilpool, cykelpool, cykelparkering, cykelverkstad med mera.

Mobilitetstjänst - Tjänster som syftar till att underlätta för människor att kunna förflytta sig. Exempel på dessa tjänster är kollektivtrafik, bilpool, lånecykel, taxi, elsparkcyklar för uthyrning med mera.

Mobilitetsåtgärder - Åtgärder som ökar boende eller andras mobilitet men minskar behovet av att äga och använda bil.

Nudging - Handlar om att få människor att bete sig på ett önskat sätt genom att förändra deras valsituation utan att förbjuda eller ta bort några alternativ.

Parkeringsplats - Uppställningsplats för flera bilar, motorcyklar, mopeder eller cyklar.

Parkeringstal - Det antal parkeringsplatser som kommunen bedömer lämpligt för en fastighet utifrån markanvändningen (exempelvis bostäder) i samband med detaljplan och bygglov uttryckt som antal platser per lägenhet eller per kvadratmeter bruttoarea (BTA).

Pendlarparkering - En parkering för bilar och cyklar vid hållplats eller tågstation där byte sker till eller från kollektivtrafik. Pendlarparkeringar kan vara belägna i tätorter eller i stråk med god kollektivtrafik. Definitionen omfattar även samåkningsparkeringar och infartsparkeringar där byte sker mellan bil och bil eller cykel och bil.

Samlad parkeringslösning - Kan till exempel vara markparkering, parkeringshus eller underjordiska garage.

Samåkningsparkering - Parkeringar belägna i stråk där kollektivtrafiken inte är konkurrenskraftig. Kan kombineras med infarts- och/eller pendlarparkering.

Tillgänglighet - Anger med vilken lätthet människor kan nå utbud och aktiviteter de har behov av i samhället. Hänsyn behöver tas till funktionsvariationer men även ålder, kön, kulturell och socioekonomisk status, med mera. Tillgänglighet handlar om fysisk tillgänglighet men även exempel information.

Trafikslag - Järnväg, luftfart, sjöfart och väg.

Trafikantslag - Buss, cykel, elcykel, elsparkcykel, fotgängare, lastbil (tung och lätt), motorcykel, moped och personbil.

Relaterade dokument

- Utvecklingsstrategi Skellefteå 2030 (2022)
- Trafikprogram för Skellefteå kommun (2020)
- Trafikplan för Skellefteå kommun (2020)
- Riktlinjer för parkering (2019)
- Kollektivtrafikplan för Skellefteå kommun (2019)
- Fördjupad översiktsplan för Skellefteå kommun (2020)
- Fördjupad översiktsplan för Centrala stan (2016)
- Cykelplan 2011 för Skellefteå kommun (2011)
- Ett Skellefteå för alla (2022)

