

Juryutlåtande för inbjuden projekttävling
Skellefteå resecentrum



Titel Juryutlåtande för inbjuden projekttävling

Utgiven av Skellefteå kommun 2024

Text Skellefteå kommun

Adress Skellefteå kommun, 931 85 Skellefteå

Telefon 0910-73 50 00

E-post kundtjanst@skelleftea.se

Webbplats skelleftea.se



Innehåll

Om tävlingen	4
Tävlingens syfte, mål och uppgift	5
Genomförande av tävlingen	6
Generell bedömning	9
Juryns beslut	13
Individuell bedömning	14
Vinnare. Utblick över hjortronlandet	15
Som pärlor på ett band	20
Välkommen hem!	23
Ett tak – 1000 möjligheter	26

Nu är projekttävlingen om Skellefteå resecentrum avgjord. Med det vinnande förslaget *Utblick över hjortronlandet* får Skellefteå ett platsanpassat resecentrum med en uppglasad sammanhängande träbyggnation och gröna offentliga miljöer som bildar en inbjudande helhet.

Juryn menar att *Utblick över hjortronlandet* har potential att ge resandet en unik arkitektonisk gestaltning. Med rörelsen som utgångspunkt ger byggnationens utformning resenärens ledning och hjälp att hitta genom resecentrums alla delar. Generösa platser för människor att vänta och vistas på uppstår genom byggnadernas placering.

”Utblick över hjortronlandet ger människor en upplevelserik och värdig resemiljö. Förslaget rimmar med kommunens höga ambitioner för hållbart byggande och blir en fin granne till Sara kulturhus” säger juryns ordförande Emma Johansson. Nu följer bearbetning av förslaget i samarbete mellan kommunen och vinnande arkitektteam, och i samverkan med Trafikverket.

Om tävlingen

Skellefteå kommun har anordnat en inbjuden projekttävling för fyra team om gestaltning av Skellefteå resecentrum och dess närmaste omgivning. Tävligen genomfördes i samarbete med Sveriges Arkitekter. Trafikverket är en nära samarbetspartner i tävlingen – men inte en beställande part i upphandlingen.

Skellefteå växer. Här pågår just nu en av de största samhällsomvandlingarna i modern tid. Kommunen har tagit fram en utvecklingsstrategi med målsättning att bli 90 000 invånare år 2030. Samtidigt är Skellefteå Sveriges största stad utan spårburen persontrafik, vilket ändras när Norrbottenbanan byggs. De första persontågen är planerade att avgå från stadskärnan kring 2030.

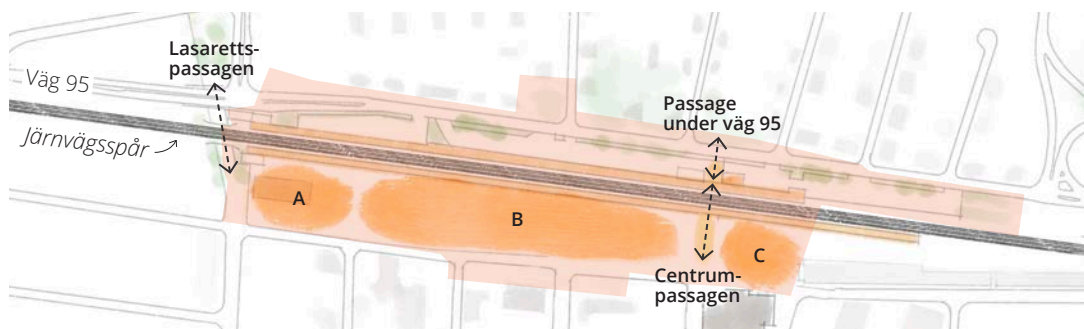
Inför det ska Skellefteå kommun tillsammans med Trafikverket skapa ett nytt resecentrum som blir en knutpunkt för lokal, regional och nationell kollektivtrafik. För att få in nya idéer för hur den komplexa stadsbyggnadsuppgiften kring järnvägen kan lösas valde kommunen att ordna en projekttävling.

Skellefteå kommun har en hög ambitionsnivå för utformningen av nya byggnader och offentliga gröna miljöer. ”En hållbar plats för en bättre vardag” lyder kommunens vision, och hållbarhet ska vara en naturlig del i allt som byggs. Etableringen av Northvolt batterifabrik och uppförandet av Sara kulturhus i trä är kända exempel och flera andra projekt inom den gröna omställningen pågår.

Tävlingens syfte, mål och uppgift

Projekttävlingens syfte har varit att få fram genomförbara och utvecklingsbara förslag för Skellefteå resecentrum och dess närmaste omgivning. Tävlingsområdet är en viktig entré till staden och platsen ska bli en välkomnande stads- och resemiljö med en välfungerande trafiklösning för tåg, bussar, cyklar och bilar. Efter tävlingen är kommunens avsikt att låta teamet bakom det vinnande förslaget få i uppdrag att ta fram en systemhandling för Skellefteå resecentrum.

Målet med tävlingen är att resecentrumet ska vara inbjudande och lätt att nå från omgivande stadsdelar. Den offentliga miljön ska vara livfull och grön, och stråk för gång och cykel ska prioriteras. Samtidigt ska bytestiden vara kort mellan olika trafikslag och busslösningen ska ge god framkomlighet och trafiksäkra möten med oskyddade trafikanter. Förslaget ska även fungera med Trafikverkets planerade utformning av trapphus, perrongtak och en ny passage under järnvägen, centrumpassagen.



Tävlingsuppgiften har omfattat två delar

Del 1 har varit tävlingens huvuduppgift och gäller ett gestaltungsförslag för Skellefteå resecentrum. I begreppet resecentrum ingår resecentrumbyggnaden, en bussterminal, ett mobilitetshus samt den offentliga miljön runt om dessa delar (B och C i kartan). Bussterminalens väntytter ska enligt tävlingsprogrammet vara väderskyddade antingen genom tak eller inbyggnad. Inom Del 1 ska även ett koncept visas för hur resecentrum i framtiden kan kompletteras med kontorsytter (etapp 1:2).

Del 2 omfattar översiktliga dispositionsskisser för resterande delen av tävlingsområdet på den södra sidan av järnvägen, samt området norr om järnvägen. Söder om järnvägen avses en utformning av Södra Järnvägsgatan samt en volymstudie för bostäder och verksamhetslokaler i västra kvarteret (A i kartan). Norr om järnvägen avses resefunktioner och strukturering av ytor mellan den norra plattformen och den tungt trafikerade väg 95.

Genomförande av tävlingen

Tävlingen har föregåtts av en prekvalificering och har genomförts på svenska. Startdatum var den 16 november 2023 när startmöten hölls med teamen, och tävlingen avslutades 20 februari 2024. Innan tävlingen hade 49 st team lämnat in intresseanmälan för att delta i tävlingen, och en urvalsgrupp med tjänstepersoner från kommunen och Trafikverket valde ut de fyra team som bjöds in att delta.

Deltagande team och förslagens namn:

- **Team: Marge Arkitekter, Land Arkitektur, Urban Minds, Tyréns Sverige**
Förslag: Välkommen hem!
- **Team: Sweco Sverige, AART**
Förslag: Som pärlor på ett band
- **Team: 3XN Sverige, Masu Planning, Tyréns Sverige**
Förslag: Ett tak – 1000 möjligheter
- **Team: C.F. Møller Sverige, Nordmark & Nordmark, WSP, Bjerking**
Förslag: Utblick över hjortronlandet

Förslagen har bedömts av en jury bestående av:

- **Per Gunnar Andersson** Tekn. Lic., Senior trafikkonsult, Trivector Traffic
- **Karin Degerfeldt** Hållbarhetsstrateg, Skellefteå kommun
- **Olof Hallberg** Arkitekt SAR/MSA, utsedd av Sveriges Arkitekter
- **Lars Hedqvist** Planeringschef, Skellefteå kommun
- **Emma Johansson** Projektledare, Skellefteå kommun
- **Therese Kreisel** Planchef, arkitekt SAR/MSA, Skellefteå kommun
- **Fredrik Nilsson** Fastighetschef, Skellefteå kommun
- **Britta Pedersen** Landskapsarkitekt LAR/MSA, Trafikverket
- **Mårten Setterblad** Landskapsarkitekt LAR/MSA, utsedd av Sveriges Arkitekter
- **Harriet Wistemar** Kommunarkitekt, landskapsarkitekt LAR/MSA, Skellefteå kommun

Juryn har haft stöd av referensgrupper med ett stort antal sakkunniga från kommunen, Trafikverket, Länstrafiken, Skellefteå buss, Vy, Polisen, Bussgods, taxi samt tillgänglighets- och trafikexpertis. En träff med en grupp kommunalpolitiker har hållits under bedömningstiden. Samarbetet i referensgrupperna har lagt en god grund för fortsatt samarbete i projektet. Följande sakfrågor har utvärderats:

- **Trygghet och tillgänglighet, och ungdomars synpunkter på platsen**
- **Drift och driftkostnader**
- **Trafik och stadsmiljö**
- **Kollektivtrafik**
- **Hållbarhet**
- **Genomförbarhet och byggkostnader**

Jurygruppens processledare respektive tävlingsfunktionär har varit:

- **Åsa Bexelius** Landskapsarkitekt LAR/MSA, Sveriges Arkitekter
- **Irina Geibrink** Upphandlingskonsult, Antirio, som representerat Skellefteå kommun

Bedömningsprocessen

Juryn har under bedömningstiden haft ett startmöte och fyra heldagsmöten till sitt förfogande med tid för inläsning och analys mellan mötena. Gemensamt platsbesök har genomförts. Representanter från referensgrupperna har presenterat sina slutsatser för juryn. Det är med engagemang och inlevelse som juryn har studerat förslagen för att se hur väl de uppfyller tävlingens mål och kriterier.

Förslagen har från 15 april 2024 funnits tillgängliga på Skellefteå kommuns webbplats, skelleftea.se, samt Sveriges Arkitekters webbplats, arkitekt.se.

Bedömningskriterier

Juryn har granskat och bedömt förslagen utifrån de kriterier som ställs upp i tävlingsprogrammet. Juryn har gjort en sammanvägd bedömning utifrån alla kriterier. I tävlingsprogrammet ställdes även en rad övriga krav och önskemål som de tävlande skulle uppfylla.

Gestaltning

Hur väl förslaget:

- Ger en omsorgsfullt gestaltad och inbjudande stadsmiljö som förstärker kopplingen mellan Skellefteå resecentrum och omgivande stadsdelar där hänsyn tagits till kvaliteter som ljus, volym, grönska och proportion.
- Upplevs som ett grönt stadsrum och är attraktivt för den som rör sig i området med en detaljeringsgrad anpassad för den gående människans sinnen.

Funktion och organisation

Hur väl förslaget:

- Ger förutsättningar för väl fungerande och säkra trafiklösningar som prioriterar gående, cyklister och kollektivtrafik och som är lätta att förstå och använda för de som rör sig i området.
- Möjliggör enkla och effektiva körvägar för busstrafik och trafikrörelser som minimerar konfliktpunkter med oskyddade trafikanter.
- Ger förutsättningar för en tillgänglig miljö för alla oavsett funktionalitet och ålder.

Hållbarhet

Hur väl förslaget:

- Skapar förutsättningar för att bygga med lågt klimatavtryck.
- Visar på goda förutsättningar för en låg energianvändning.
- Ger förutsättningar för att tillskapa lokalt producerad energi.
- Kombinerar god funktion och markanspråk
- Visar på funktionella lösningar för dagvatten och snö på strategiska platser i tävlingsområdet.
- Ger förutsättningar för trygghet alla tider på dygnet till exempel genom att flöden av människor leds genom området, skapar visuell överblick och undvika dolda ytor.

Utvecklingsbarhet

Hur väl förslaget:

- Har ett genomtänkt koncept som kan byggas i etapper och utvecklas i fortsatt projekteringsprocess.

Genomförbarhet och förvaltning

Hur väl förslaget:

- Har byggnader och resemiljöer som är utformade med ansvarstagande för byggkostnader.
- Har lösningar i utemiljö som medger rationell skötsel och drift. I praktiken innebär det bland annat att byggnader har utvändigt takavvattning, att maskiner kan nyttjas i driftskedet och att det finns plats för mellanlagring av snö.

Generell bedömning av de fyra förslagen

Juryns generella slutsatser av tävlingen är i stora drag att:

Tävlingsuppgiften är komplex. Viktigt att få ett karaktärsfullt och utvecklingsbart förslag

Tävlingsuppgiften är komplex och funktionskraven omfattande. Flera team har tolkat uppgiften på ett förtjänstfullt sätt och lämnat in mycket innehållsrika förslag. Samtidigt anser juryn att inget förslag är starkt i alla delar. Juryn har behövt prioritera och har i första hand sökt efter ett karaktärsfullt gestaltungsgrepp och en trovärdig grunddisposition för resecentrumbyggnaden och bussterminalen.

Att utvärdera förslagens busslösningar och stadsmiljöer, och säkerställa att de har såväl arkitektonisk karaktär som god funktion, har varit centralt i bedömningen. Juryn har analyserat utvecklingsbarheten och menar att i bearbetning efter tävling skulle delar behöva justeras i storlek och läge i alla förslag, för att optimera funktioner och platser.

Förslagets största förtjänster ligger i olika aspekter av uppgiften. Medan *Som pärlor på ett band* visar den mest progressiva busslösningen, anser juryn att *Utblick över hjortron-landet* har starkast helhetskoncept för byggnaderna, utemiljön och resecentrums möte med staden. *Välkommen hem!* förslagets fördelar är dess stämningsfulla interiörer och tillgängliga lösningar, medan *Ett tak - 1000 möjligheter* bedöms ha en busslogistiskt bra lösning och en välfungerande dagvattenhantering.

Resecentrums möte med Södra Järnvägsgatan och Stationsgatan behöver utformas med omsorg

Juryn har i sin bedömning lagt stor vikt vid hur förslagen särskiljer sig när det gäller vilken stadsmiljö som skapas i Södra Järnvägsgatan söder om resecentrum, och i hur anläggningen möter Stationsgatan som är en nord-sydlig bussgata med sikt söderut till Skellefteälven. Hur känns det att närma sig byggnationen, till fots, på cykel eller i bil? Blir det en livfull gata och en trygg passage under järnvägen? Blir resecentrumbyggnaden en fin fond i Stationsgatans norra ände? Hur möter resecentrum Sara kulturhus?

Kvarteren söder om järnvägen kan i framtiden komma att förtätas med högre hus. Storleken och proportionen på rummen som bildas mellan resecentrumet och dessa kvarter blir avgörande för hur platsen kommer att uppfattas. Byggnadernas höjder, deras grad av öppenhet och placering mot gatan, samt möjligheten att få in ekonomiskt gångbara verksamhetslokaler har noggrant undersökts av juryn. Verksamheterna ska ge liv till gatan och locka förbipasserande, inte bara resenärer som rör sig inne i resecentrum.

Anläggningen ska möjliggöra en bred centumpassage och inte konkurrera med Sara kulturhus

Förslagets relation till Sara kulturhus, som ligger mitt emot resecentrum, har varit framträdande i bedömningen. Juryn menar att resecentrum i grunden är en funktionsbyggnad som inte ska konkurrera för mycket med kulturhusets storslagna salar och glasade träfasader som vetter mot resecentrum. Mer lågmälda byggnader som i *Välkommen hem* och *Utblick över hjortronlandet* har här ansetts ha en fördel.



Välkommen hem! Vy mot väster, Södra Järnvägsgatan och bussterminalen.



Utblick över hjortronlandet. Vy mot öster, Södra Järnvägsgatan och bussterminalen/resecentrumbyggnaden.

Relationen mellan resecentrum och den nya centrumpassagen har även studerats. Passagen blir en förlängning av gångstråket Trädgårdsgatan, och kommer att leda fotgängare och cyklister genom resecentrum och under järnvägen, mellan rutnätsstaden och den norra trädgårdsstaden Norrböle. En svår höjdsituation uppstår när passagen sluttar ner ca 1,5 m från Södra Järnvägsgatans nivå, samtidigt som resecentrums södra fasad möter gatan och dess norra möter plattformarna som ligger 3,5 m ovan gatan. En tredelad höjdsituation uppstår i en punkt med stora resenärsflöden.

Höjdskillnaden hanteras olika i förslagen, och juryn betonar vikten av en bred passage för trygghet och orienterbarhet. Vidgning av tunneln både norr och söder om järnvägen bedöms viktig för att den ska upplevas som kort och ge den som passerar god överblick. Förslagen *Välkommen hem!* och *Som pärlor på ett band* hanterar höjdskillnaden med hjälp av trappor inuti resecentrum. I *Ett tak – 1000 möjligheter* och *Utblick över hjortronlandet* placeras i stället trapporna mellan passagen och byggnaden. I alla förslag utom *Som pärlor på ett band* vidgas passagen söder om järnvägen, och *Utblick över hjortronlandet* är det förslag där vidgningen är som störst vilket ger möjligheter att skapa en trygg passage.



Ett tak – 1000 möjligheter. Vy mot öster, Södra Järnvägsgatan och resecentrumbyggnaden.



Som pärlor på ett band. Vy mot väster, Södra Järnvägsgatan, mobilitetshuset och resecentrumbyggnaden.

Tre olika principer för busslösningen har givit värdefull information

Juryn har uppskattat att förslagen visar tre olika principer för bussarnas placering och färdväg. En attraktiv bussterminal är en förutsättning för att kommunen ska kunna ställa om till ett kollektivt resande, och lösningen för regionalbussar och bussgods måste fungera. De olika terminalprinciperna har givit god möjlighet att analysera resenärsupplevelsen och inverkan på Södra Järnväggsgatan. Samtidigt saknar juryn riktigt bra och korta kopplingar mellan bussarna och tåglägen på den södra plattformen, och menar att förslagen i vissa fall är underutvecklade avseende detta viktiga byte.

Två förslag, *Välkommen hem!* och *Utblick över hjortronlandet*, samlar in- och utfart till terminalen i samma punkt och vänder bussarnas fronter mot Södra Järnväggsgatan. *Ett tak – 1000 möjligheter* vänder i stället bussarna mot järnvägen. *Som pärlor på ett band* visar en ö-terminallösning intill Södra Järnväggsgatan. Bussarna kör runt en långsmal inbyggd vänthall, och in- och utfarterna mot Södra Järnväggsgatan separeras.

Generellt har förslag där bussterminalen vänds mot Södra Järnväggsgatan bedömts ge bäst förutsättningar för en livfull gata, trygghet och stadsliv. Separerade in- och utfarter ger enklare logistik och säkrare trafik, men behöver vägas mot att resenärer måste korsat utfarten när de rör sig mellan resecentrumbyggnaden och bussterminalen.

Norra sidan av järnvägen ska vara inbjudande och får utvecklas i fortsatt process

Det är av stor vikt att norra entrén till resecentrum blir lika trygg och välkomnande som på södra sidan av järnvägen. Teamen har gjort sitt bästa för att hantera programkraven för den smala remsan mellan järnvägen och väg 95, och höjdskillnaden om 5 m som ska tas upp mellan centrumpassagen och befintlig marknivå på norra sidan.

Juryn anser att förslagen sammantaget ger en god belysning av konsekvenserna av höjdskillnaden och olika placering av trappor, ramper och funktionsbyggnader. Inget förslag uppnår god tillgänglighet och trygghet på norra sidan och grönytorna är i flera förslag alltför varierade och skötselkrävande. Juryn konstaterar att norra sidan får studeras vidare i fortsatt process.

Alla byggnader är i trä, och minst byggnad ger minst klimatavtryck

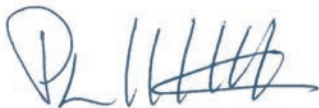
Att alla förslag visar träbyggnader med trästomme är positivt ur klimatsynpunkt. Jämförelser har gjorts av resursåtgången, som är större i de förslag som tar större byggnadsvolym i anspråk för att rymma funktionerna. *Välkommen hem!* och *Utblick över hjortronlandet* bedöms vara de förslag som ger minst klimatavtryck genom att byggnaderna är förhållandevis små. Flera förslag visar även intressanta idéer om återbruk. Juryn ser resecentrum som en möjlighet att fortsätta utvecklingen av byggmetoder som resulterar i en anläggning med lågt klimatavtryck.

Juryens beslut

Efter avslutad bedömning har juryen beslutat att utse **Utblick över hjortronlandet** till vinnare i projektävling om gestaltning av Skellefteå resecentrum. Juryen rekommenderar att förslaget läggs till grund för fortsatt arbete med resecentrum och att den vinnande förslagsställaren ges i uppdrag att utveckla och fördjupa förslaget i samarbetet med Skellefteå kommun, och i samverkan med Trafikverket.

Juryen vill rikta ett stort tack till samtliga tävlingsdeltagare! Det stora engagemang och arbete som lagts ner av de tävlande har utgjort ett betydelsefullt underlag för jurygruppens diskussioner och har gjort bedömningsprocessen lärorik för samtliga inblandade. Tillsammans utgör förslagen ett brett kunskapsunderlag för utvecklingen av Skellefteå resecentrum.

Skellefteå 2024-04-26



Per Gunnar Andersson
Tekn. Lic., Senior trafikkonsult, Trivector Traffic



Therese Kreisel
Planchef, arkitekt SAR/MSA, Skellefteå kommun



Karin Degerfeldt
Hållbarhetsstrateg, Skellefteå kommun



Fredrik Nilsson
Fastighetschef, Skellefteå kommun



Olof Hallberg
Arkitekt SAR/MSA, utsedd av Sveriges Arkitekter



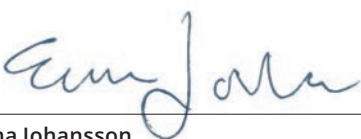
Britta Pedersen
Landskapsarkitekt LAR/MSA, Trafikverket



Lars Hedqvist
Planeringschef, Skellefteå kommun



Mårten Setterblad
Landskapsarkitekt LAR/MSA, utsedd av Sveriges Arkitekter



Emma Johansson
Projektledare, Skellefteå kommun,
juryens ordförande



Harriet Wistemar
Kommunarkitekt, landskapsarkitekt LAR/MSA,
Skellefteå kommun

Individuell bedömning av de fyra förslagen





Vinnare Utblick över hjortronlandet

Förslagsställare

C.F. Møller Sverige, Nordmark & Nordmark, WSP, Bjerking

Med *Utblick över hjortronlandet* får Skellefteå en unik och inbjudande entré med vinklade tak och öppna livliga fasader i trä och glas. Förslaget visar en platsanpassad lösning där byggnader formar sig kring generösa och gröna stadsrum. Kopplingen till Västerbotten är närvarande i materialval och växtanvändning. Här ges goda möjligheter för att resenärer och besökare ska få en trygg, trivsamt och variationsrik upplevelse och på ett naturligt sätt ledas genom och runt byggnaderna.

Med sin lågmälda enkelhet konkurrerar inte anläggningen med Sara kulturhus, och bussterminalen ger förutsättningar för ett levande gaturum. Sammantaget anser juryn att *Utblick över hjortronlandet* har bäst potential av alla förslag att utvecklas till en fin och funktionell helhet och att knyta samman staden med resenoden för tåg- och bussresenärer.



Lågmäld resandemiljö med västerbottniska drag

Förslaget övergripande koncept är att ge en logisk resandemiljö och gröna upplevelsevärden inspirerade av västerbottniskt landskap. Den låga träbyggnationen med granitsocklar är i tätt samspel med markens höjder och material. Vinklade tak burna av limträ återkommer på båda sidor om spåren.

Juryn anser att förslaget skapar nya intressanta rum i stadsmiljön som stärker resecentrums placering. En del av resecentrum sticker fram som fond i Stationsgatan och bra lägen för café och restaurang finns inne i vänthallen. De gröna rummen med namn som myrmarken och tallheden kan bli något speciellt för Skellefteå. De är realiserbara och har placerats där resenärer och besökare vistas. Kopplingen till naturen finns även på plattformen i form av en fjällbjörkskog, som dock behöver provas mot funktions- och driftkrav.

Mobilitetshusets fasad föreslås byggas av spillmaterial av trä som bränns med en japansk teknik som ger ett svartbränt uttryck. Ett större cykelgarage i mobilitetshuset nås från centumpassagen och bilar kör in österifrån.

Påbyggnaden i etapp 1:2 har placerats på den låga byggnaden för bussgods i västra delen av bussterminalen. Juryn bedömer att en högre byggnad här skulle kunna stärka Södra Järnvägs-gatan och att lösningen är genomförbar.



Resecentrumbyggnaden blir en kopplingspunkt med grön gradäng mot centrumpassagen och Sara kulturhus

Resecentrumbyggnaden är förslaget kopplingspunkt där höjdskillnaderna mellan södra plattformen, centrumpassagen och Södra Järnvägsgatan hanteras med trappor, hiss och gradängar. Centrumpassagen upplevs kortad genom att resecentrumbyggnadens östra fasad vinklas och dras mot väster, vilket ger en södervänd gradängtrappa och ett grönt torg mot korsningen Södra Järnvägsgatan och Trädgårdsgatan. En plats i bra klimatläge uppstår för människor att mötas på.

Vidgningen i korsningen öppnar upp centrumpassagen. Vinkeln ger fin kontakt mellan resecentrumbyggnaden och Sara kulturhus och speglar dess entrétrappor på andra sidan korsningen.

Ett hjortronland anpassat till Skellefteås klimat

Utblick över hjortronlandet bedöms klara programmets funktionskrav i förhållandevis små byggda volymer, men ytorna för snöupplag är alltför knappa i förslaget. Takens stora spännvidder har bedömts rimliga men behöver fortsatt studeras med avseende på snövik och avrinning i syfte att minska snöröjning för hand. Vintrarna har under senare år blivit alltmer omväxlande med kyla, blåst och tö, vilket ställer höga krav på snöhanteringen. Cykelparkeringen behöver även spridas ut mer för att bli attraktiv för cyklister, och placeringen av cykelställ ska förhålla sig till vinteraspekten.

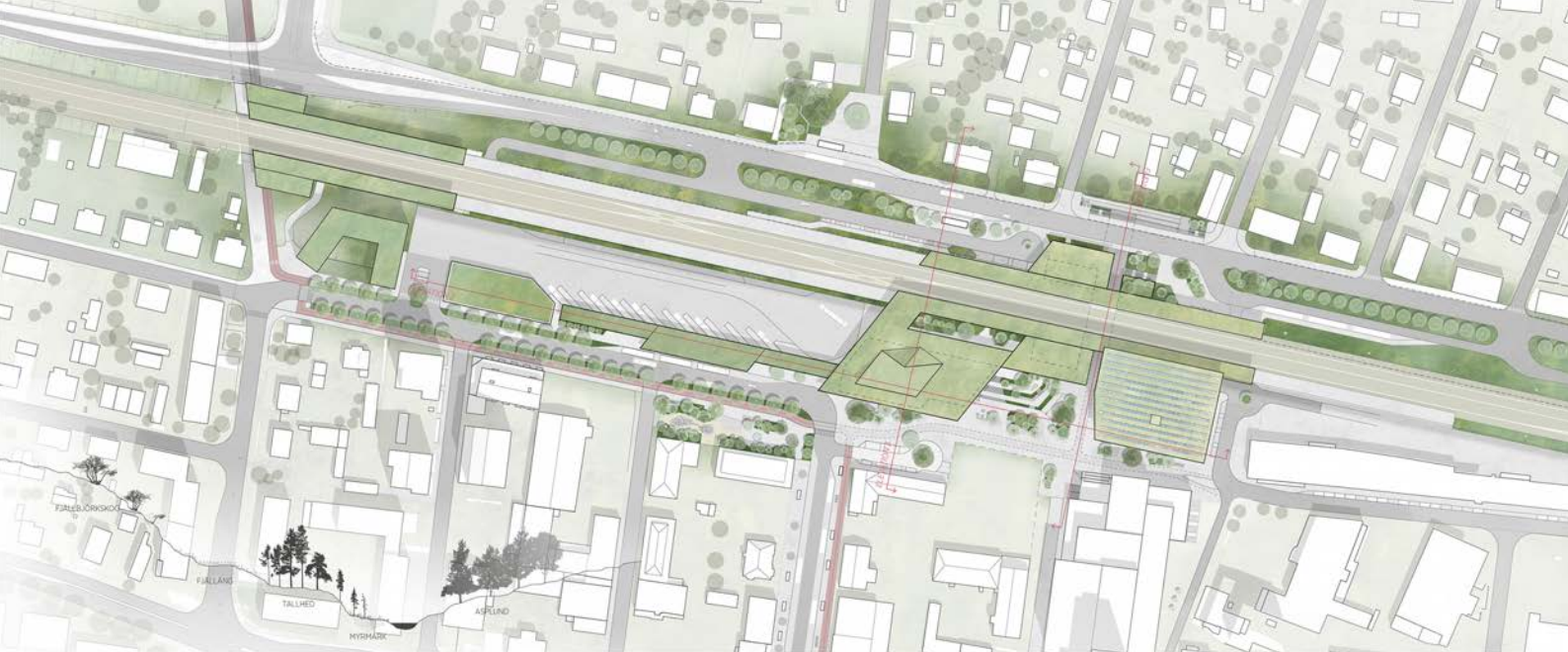
Princip för bussterminalen

Buslösningen är en dockningsterminal som har placerats längs Södra Järnvägsgatan i förlängningen av resecentrumbyggnaden. Dockningen med uppradning av bussarnas fronter mot gatan och avstigningsplatser längs med Södra Järnvägsgatan ger liv till stadsrummet. Terminalen är öppen men väderskyddad med ett generöst skärmtak, vilket tävlingsprogrammet gav möjlighet att pröva. Lösningen ger närhet mellan bussar och gata, men de väntande resenärerna bör erbjudas uppvärmda och bekväma utrymmen.

Terminalen har in- och utfart mot Södra Järnvägsgatan i terminalens västra del, och en vändplan för bussar i dess östra ände. Vid utvärderingen har juryn funnit att en rundkörning med utfart i östra delen borde prövas då det ger avsevärt bättre körlogistik för bussarna. En öppning för att släppa igenom bussar mellan resecentrumbyggnaden och bussterminalen blir då en konsekvens.

Sammanfattning, ett flexibelt förslag som håller över tid

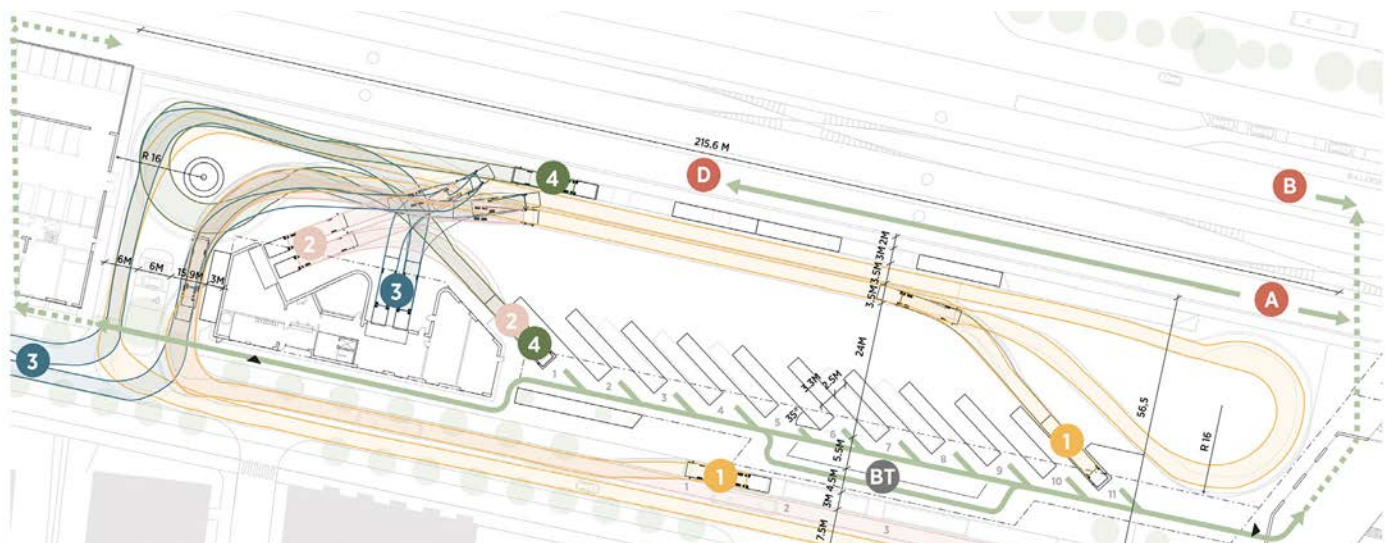
Sammanfattningsvis har förslaget stora kvaliteter och en flexibilitet som gör det möjligt att utvecklas i fortsatt process. Likt ett dragspel i trä medger det förstoring och förminskning av resecentrumets alla delar samtidigt som dess karaktär kan bibehållas. Det går att bygga i etapper och kan förtätas i takt med framtida behov.



Resecentrumbyggnadens västra hörn blir fond i Stationsgatan. Centrumpassagen är bred och ett torg och södervänd planterad trappa skapas mot Sara kulturhus. Sikten från korsningen mot passagens mynning och järnvägen blir fri, inget skymmer kontakten mellan tåget och rutnätsstaden. Cykelgaraget i mobilitetshuset har bra placering mot centrumpassagen men bidrar inte med en levande fasad mot passagen.



Resecentrumbyggnaden blir en kopplingspunkt mellan järnvägen och gatunivån. Spännande höjdskillnader mot centrumpassagen och generösa väntytor mot plattformarna uppstår.



I bussterminalen vänds bussarnas fronter mot Södra Järnvägsgatan. Juryn rekommenderar prövning av en bussutfart i terminalens östra del för att förbättra logistiken. Körytorna bedöms som rimliga i storlek men vändplanen i västra delen är för trång och backningsrörelsen innebär en risk.

Värden att värna när förslaget utvecklas

- Det fina helhetsuttrycket i mötet mellan resecentrumbyggnaden och plattformen, generösa väntytor med spännande rumslighet, grönskan mot plattformen och vackra trätak.
- De offentliga platsernas storlek och rymd som gör dem till upplevelserika stadsrum med dignitet. Nivåerna och höjdskillnaderna tillför en härlig upplevelse. Detta gäller särskilt centrumpassagen och den södervända platsen som vetter mot Sara kulturhus.
- Karaktärsbärande och generösa planteringar i bra lägen där människor vistas.
- Den visuella kontakten och gena kopplingen mellan gatan och södra plattformen är värdefull. Den bör värnas och inte hindras av trapphus och hissar.
- Den diagonala rörelsen mellan plattform, gata och bussterminal ska kvarstå i resecentrumbyggnaden.

Utveckling av förslaget i fortsatt process

- Logistiken ses över med avseende på korta gångavstånd mellan bussar och de två tåglägena på den södra plattformen, samt gena stråk i östvästlig riktning.
- Bussterminalens dockningsprincip ska kvarstå men en öppning för bussutfart mot Södra Järnvägsgatan prövas mellan resecentrumbyggnaden och bussdelen.
- Helt eller delvis uppvärmda väntytor i bussterminalen utreds.
- Norra sidan utvecklas i sin helhet.
- Gestaltungsuttrycket vässas ytterligare avseende de bärande formidéerna såsom de sluttande taken, skivor/pelare av trä, och fondmotivet mot Stationsgatan.
- Tillgänglighets- och trygghetsaspekten ses över generellt, gäller särskilt i den södervända trappan invid centrumpassagen och i resecentrumbyggnadens diagonala trappor.
- Mobilitetshuset utvecklas för mer tillgänglighet och trygghet.
- Gränssnittet mellan Trafikverkets och kommunens delar studeras i syfte att behålla den generösa öppenheten samtidigt som Trafikverkets krav för säkerhet och tillgänglighet klaras. Taken samgestaltas med Trafikverkets anläggning och bör skyddas mot t ex slagregn.
- Plats för snöupplag och infiltration av dagvatten, samt höjdsättning för avrinning i bussterminalen.





Som pärlor på ett band

Förslagsställare
Sweco Sverige, AART

Lätt att hitta i tydligt och välkomponerat resecentrum

Juryn ser i förslaget gestaltningskvaliteter och väl avvägda proportioner mellan resecentrums olika delar, som har placerats med små avstånd mellan sig. Som pärlor på ett band. Träarkitekturen är varm och inbjudande med höga glasfasader och kraftiga takutsprång som skyddar mot solinstrålning och är något uppvecklade i en välkomnande gest. En konsekvent användning av trä, granit och glas binder samman anläggningen.

Här blir det lätt för resenärer och besökare att hitta! Stationsgatan bildas en tydlig fond i form av en taklanternin med stationsklocka. Resecentrumbyggnaden har ett attraktivt restaurangläge med sydvästvänd uteservering mot Södra Järnvägsgatan och bussterminalen. Den stora entréhallen med inspiration från gamla tiders stationshallar innehåller många funktioner, men juryn ser en risk att de stora väntytorna på plan två kan bli otrygga utan genomgående resenärsströmmar.



Den stora entréhallen i resecentrumbyggnaden är stilig. Hallen är dock väl stor och materialkrävande, och juryn menar att den konkurrerar med Sara kulturhus salar som har liknande storlek och rymd på andra sidan Södra Järnvägsgatan.

Säker bussterminal med god logistik

Förslagetets ö-terminal med sågtandslösning har många fördelar. Den ger en bra struktur för bussrörelserna, och inga backrörelser behövs för bussarna som angör utmed terminalen i stället för i vinkel. Utfarten mot Södra Järnvägsgatan i bussterminalens östra del ger enkla körvägar för busschaufförerna. Vid plankorsningen som uppstår mellan bussterminalen och resecentrum måste resenärer korsa bussarnas färdväg, men juryn bedömer att säkerheten skulle gå att säkerställa.

Resenären rör sig säkert från öster till väster inne i bussterminalen och väntar i uppvärmda utrymmen där viss service även finns. Busslösningens nackdel är att hållplatslägen i sågtandsfickor försämrar framkomligheten för gående längs terminalens sydsida. Fasaderna blir inte så livfulla mot Södra Järnvägsgatan, och gående och cyklister hänvisas till södra sidan av gatan. Juryn känner även viss oro för att de för tryggheten så viktiga servicetorna i bussterminalen kan få svårt att klara sig med ett begränsat kundunderlag.

Omhändertagna offentliga rum med högt skötselbehov

Uterummen är genomgående väl studerade och omsorgsfullt gestaltade med planteringar som har hög ambitionsnivå och även hanterar dagvatten. Randiga torget uppfattas som trångt på grund av resecentrumbyggnadens placering. Här ska cyklar, träd och uteservering få plats men svängrummet är knappt.

Järnvägsparken på Södra Järnvägsgatans södra sida minner om platsen där stationen en gång låg. Parkens utformning är stramt dekorativ och ambitiös men något distanserad från de människor som rör sig längs gatan. Såväl Järnvägsparken som stadsarboretumet norr om järnvägen tillför grönska med kvalitet, men bedöms vara skötselkrävande i relation till hur pass använda ytorna blir.

Sammanfattning

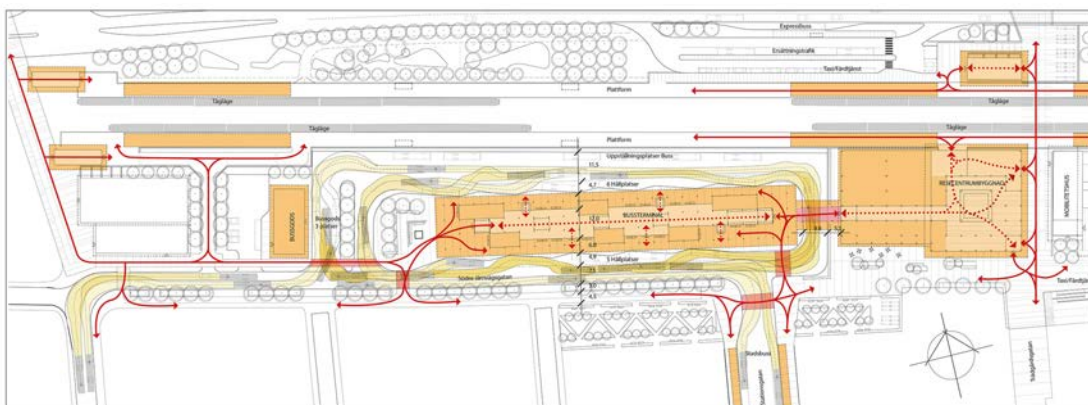
Förslaget har många kvaliteter, robusta träbyggnationer och en ö-terminal som erbjuder god logistik och resenärskomfort. Sammantaget bedöms de definierade byggnadsvolymer, placeringen av etapputbyggnaden i mitten av resecentrum och terminalens svaga kontakt med Södra Järnvägsgatan ge begränsad utvecklingsbarhet.



Rese centrum har gestaltningskvaliteter och väl avvägda proportioner. Centrumpassagen är relativt smal, den saknar vidgning och kan upplevas lång. Planbilden visar takens utbredning, så passagen är något bredare i marknivå. Cykelgaraget i mobilitetshuset har bra placering mot Centrumpassagen men bidrar inte med en levande fasad mot passagen.



Bussterminalens lanternin blir en fin fond i Stationsgatan. Påbyggnaden i etapp 1:2 innanför resecentrum bedöms inte möjlig att genomföra samtidigt som resecentrum används.



Ö-terminalen har fördelar för bussarnas körmönster. Bussterminalens västra entré skapar en tydlig och inbjudande plats, och ger resenärer möjlighet att röra sig genom hela terminalen.



Välkommen hem!

Förslagsställare

Marge Arkitekter, Land Arkitektur, Urban Minds, Tyréns Sverige

Stämningsfulla resekapell och fasader med liv mot gatan

Förslaget bygger på tre låga byggnader med distinkta pyramidtak, som har formats med inspiration från norrländska träkapell. Byggnaderna med namnen Stations- och Resekapellet på järnvägens södra sida binds ihop med en låg bussterminal med granitsockel och fasader i trä och glas. Norra kapellet är ett välkomnande tillägg till programmet i centrumpassagens ände, norr om väg 95. Älven, malmen och skogen är konceptet, vilket syns i användningen av lokala material som sten och återvunnen koppars.

De södervända, glasade fasaderna mot Södra Järnvägsgatan markerar på ett fint sätt början på rutnätsstaden. Verksamheter mot gatan finns i såväl bussterminalen som i bussgodsdelens och i mobilitetshuset. Stationskapellet blir en tydlig fond i Stationsgatans slut. I Resekapellet finns en omsorgsfullt utformad entréhall med rymd.

Det arkitektoniska anslaget har fin särprägel, anser juryn, samtidigt som de tvekar inför de distinkta taken. De tar mycket plats visuellt och känns inte igen från Skellefteå. En bearbetning med skydd mot snöoras och andra anpassningar skulle göra stor påverkan på taken. Taktäckningen med återbrukad koppars är inte säkert genomförbar.



*Förslaget visar aktiva fasader mot Södra Järnvägsgatan och en vidgning av centrumpassagen. Kapel-
lens rum är stämmningsfulla och de offentliga rummen bedöms välstuderade med trivsamma vistelseytor
intill fasaderna och trädplanteringar med bra mått.*

Liten busslösning

Bussterminalens fördel är att den är vänd mot Södra Järnvägsgatan och har ytor för restaurang, turistbyrå och kiosk som kan ge liv och trygghet till väntande resenärer och förbipasserande på gatan utanför. Väntan kan ske bekvämt och tryggt inomhus. Kompaktheten är tilltalande vid första anblicken och ger korta avstånd inne i terminalen och mellan bussar och tåg. Terminalens körytor bedöms dock kraftigt underdimensionerade. Såväl bussytornas bredd för vändning av bussar, som längd för att komma till de västra busslägena, skulle behöva öka avsevärt. Körningen till och från alla hållplatser, reglerplatser och till bussgodsplatserna är komplicerad och kräver att bussar vänder utanför terminalen för att komma från väntläge till avgångshållplats. Juryns bedömning är att en breddning av bussytan skulle minska terminalbyggnadens bredd kraftigt, och därmed möjligheten att rymma verksamheter. Terminalen bör heller inte skjutas alltför mycket söderut eftersom stadsrumskvaliteter då är svåra att få till på Södra Järnvägsgatan.

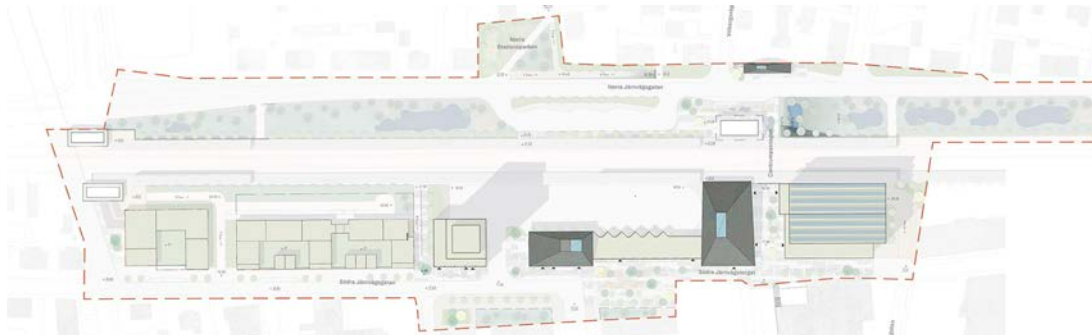
Tillgänglig och trivsam stadsmiljö

Gatubilden i förslaget är fin, genomförbar och lättskött, anser juryn. Här finns gatu- och torgplanteringar och plats för resenärer och besökare att vistas invid södervända fasader. Grönskan är även ett sätt att läka ihop den idag splittrade stadsmiljön söder om Södra Järnvägsgatan. Det långsmala stationstorget har en beläggning av återvunnet markmaterial, den så kallade trasmattan. Ytorna för snöupplag är dock genomgående för små.

Ur tillgänglighetssynpunkt har förslaget många fördelar såsom få konfliktpunkter mellan cykel- och gångytor och minimalt med trappor i den offentliga miljön. Den extra hissen i Norra kapellet förbättrar tillgängligheten på norra sidan.

Sammanfattning

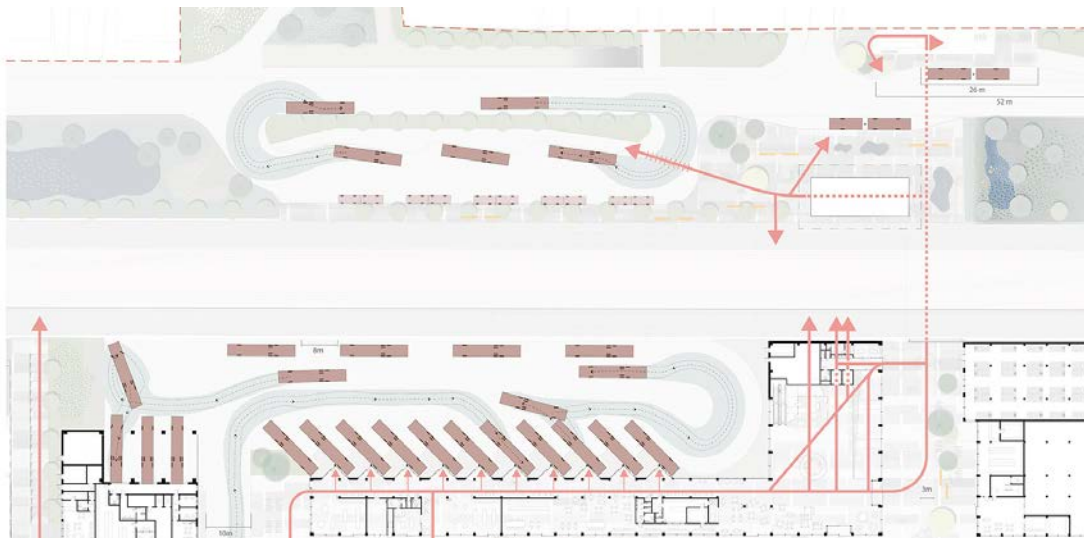
Juryn ser arkitektoniska kvaliteter i förslagets vackra hallar, i de levande fasaderna mot Södra Järnvägsgatan och den inlevelsefulla materialbearbetningen. Förslaget är kompakt och nätt men har en underdimensionerad och inte fungerande busslösning. Stadsfronten mot Södra Järnvägsgatan bedöms också något lågmäld och taken saknar koppling till platsen, varför förslaget sammantaget bedöms ha låg utvecklingsbarhet.



De tre kapelliknande byggnaderna Stations-, Rese- och Norra kapellet utmärker förslaget. Stations- och Resekapellet binds samman med bussterminalens låga väntdel. Västra kvarteret är utbredd som en följd av bussterminalens underdimensionerade körytor.



Kapelltaken har distinkta pyramidtak. Påbyggnaden i etapp 1:2 har placerats ovanpå bussgods, vilket bedöms som genomförbart.



Bussterminalens kompakt het ger en nätt arkitektur och korta avstånd för resenärer, men bedöms ha alltför små mått för att ge en fungerande busslösning.



Ett tak – 1000 möjligheter

Förslagsställare

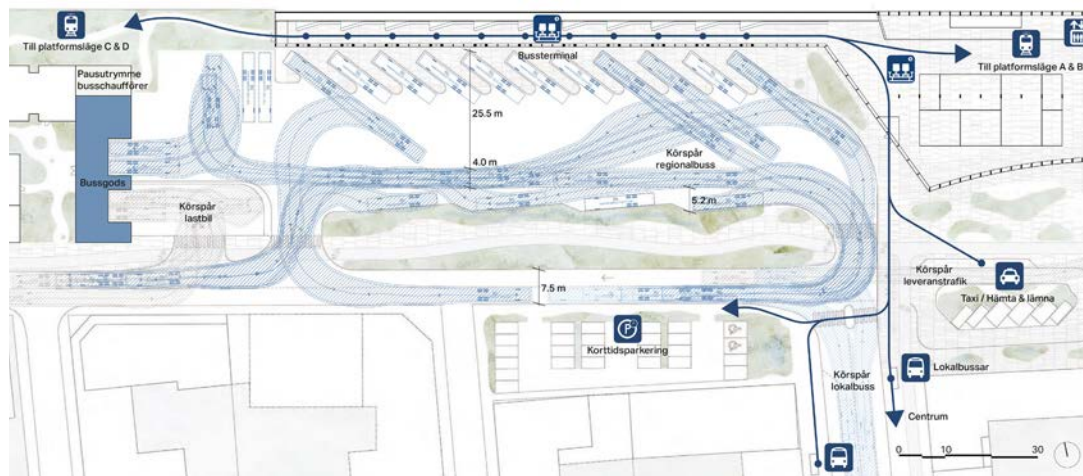
3XN Sverige, Masu Planning, Tyréns Sverige

Terminalliknande resecentrumbyggnad

Förslagets resecentrumbyggnad är en anslående solitär som byggs upp av en kraftig träkonstruktion med stående höga fönsterpartier och ett välvt och grönt tak. Volymens bågformade sydfasad bildar ett torg mot Södra Järnvägsgatan. Taket sträcker sig ut över en del av torget och skyddar mot sol och nederbörd.

Resecentrums huvudentré har placerats i mitten av bågen och leder resenären in i en terminalliknande vänthall som rymmer många kommersiella ytor och funktioner, däribland en turistbyrå mot södra plattformen. En fördel är att verksamheterna inne i hallen flexibelt kan flyttas om.

Som fond i Stationsgatan skymtas resecentrumbyggnadens västra fasad och bussterminalens låga tak. Utvärderingen visar att byggnaden är stor i förhållande till funktionerna, vilket blir kostsamt. Att volymen tar upp motsvarande ett helt kvarter i rutnätsstaden anser juryn blir alltför stort på platsen.



Bussterminalen är en dockningsterminal vänd mot järnvägen. Förslaget visar tre in- och utfarter mot Södra Järnvägsgatan. Flera mindre planteringar och en lång refug med slingrande cykelbana mellan bussterminalen och Södra Järnvägsgatan bedöms ge en splittrad och otrivsamt gatumiljö.

Busslösningen

Bussterminalen har en dockningslösning som är vänd mot järnvägen, och en inbyggd väntpir för bussresenärer som byggs ihop med den ca 3 meter höga stödmuren mot järnvägen. Nivåskillnaden innebär att det inte finns möjlighet att komma direkt från busspiren till plattformen vilket hade varit en fördel.

Busslogistiken är god och det finns plats för vändning och körning till de olika busslägena. Mot Södra Järnvägsgatan visar förslaget tre in- och utfarter då bussgods har en egen in- och utfart för lastbilar i västra delen. Att väntyterna har placerats mot järnvägen gör att mötet med Södra Järnvägsgatan blir en baksida.

För människorna som rör sig i terminalen och bussarna finns även säkerhetsproblem. På den stora öppna asfaltytan där bussar backar mot Södra Järnvägsgatan finns stor risk att människor genar bakom backande bussar. Staket mot Södra Järnvägsgatan och bommar mot in- och utfarter skulle därför behöva ordnas vilket är svårlöst. Avståndet mellan buss och tåg blir också, likt i övriga förslag, förhållandevis långt på grund av nivåskillnaden som inte överbryggas mellan bussterminalen och den södra plattformen.

Offentliga rum

En styrka i förslaget är dess goda dagvattenhantering. Eftersom bussterminalen är vänd mot järnvägen kan vatten enkelt rinna söderut där planteringsytor tar emot vattnet. En annan styrka är att plats för snöupplag finns inom bussterminalen och det blir enkelt att snöröja.

Gågatan söder om resecentrumbyggnaden har ett sammanhängande golv med fin plats att vistas invid den södervända fasaden. De offentliga rummen är i övrigt alltför odefinierade och otrivsamma anser juryn. De hårdgjorda ytorna är stora, och förbipasserande rör sig mellan ö-formade planteringsytor. Endast en refug med träd och slingrande cykelbana avgränsar bussterminalens öppna körytor mot Södra Järnvägsgatan. Bilparkeringar sprids ut i flera ytor. Att cykelparkeringarna har spritts ut är dock en stor fördel eftersom det ger många alternativ för cyklisten.

Sammanfattning

Sammantaget bedömer juryn att resecentrumbyggnadens alltför stora volym för platsen, och Södra Järnvägsgatans brist på stadsmässighet och odefinierade offentliga miljö, gör att förslaget har låg utvecklingsbarhet. Intrycket förstärks av de allvarliga säkerhetsproblemen för resenärer och chaufförer i bussterminalen.



Resecentrumbyggnaden är en stor volym i Skellefteås rutnätstruktur. Centrumpassagens vidgning öster om resecentrumbyggnaden skapar trygghet för människor som rör sig under järnvägen.



Påbyggnaden i etapp 1:2 föreslås på östra delen av mobilitetshusets tak. Lösningen bedöms vara genomförbar samtidigt som resecentrum används.



Förslaget visar en fin ambition att visuellt knyta ihop södra och norra sidan av järnvägen med de sluttande taken. En stor täthet visas i västra kvarteret, här till vänster i bild bakom resecentrumbyggnaden.

Skellefteå kommun, 931 85 Skellefteå
0910-73 50 00, kundtjanst@skelleftea.se



**Skellefteå
kommun**