



Fastställt av Kommunstyrelsen, 2020-05-25, § 243, Dnr KS 2020-000342

# Funktionsstudie, Skellefteå resecentrum

Beskrivning av funktioner och inriktning

# Innehåll

<b>Bakgrund</b>	<b>2</b>
<b>Övergripande inriktning</b>	<b>3</b>
<b>Dimensionering och funktionskrav</b>	<b>4</b>
Antal resor	5
Cykelparkering	6
Angöring för bil	6
Buss och bussgods	7
Resecentrumbyggnad	8
Service i resecentrum	10
Sammanfattning	11
<b>Trafik</b>	<b>12</b>
Trafik och infrastruktur	13
Gång- och cykelpassage under spår	14
<b>Gestaltungsprinciper</b>	<b>15</b>
Viktiga gestaltungsområden	16
<b>Befintligt stationshus</b>	<b>17</b>

## Projektgrupp

Emma Johansson, projektledare  
Yvonne Nyman, projektledare  
Richard Widman, planingenjör  
Lisa Gahm, projektledare Norrbotniabanan  
Eva Lundqvist, kommunikatör  
Therese Kreisel, verksamhetschef plan  
Alexandra Sundberg, delaktighetssamordnare  
Elin Brännström, delaktighetssamordnare  
Petra Bassioukas Hanseklint, trafikingenjör

## Styrgrupp

Hans Andersson, förvaltningschef Samhällsbyggnad  
Lars Hedqvist, planeringschef  
Harriet Wistemar, avdelningschef Fysisk planering

## Övriga deltagare

Tjänstepersoner från berörda förvaltningar

## Illustrationer

Nils Arvidsson

## Foton och övriga illustrationer

Skellefteå kommun, om inte annat anges

Funktionsstudien ska användas som riktlinje för  
kommunkoncernen.

---

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

# Bakgrund

**Skellefteå växer vilket medför ökade krav på transportinfrastruktur och logistik. Trafikverkets planering för Norrbotniabanan mellan Umeå och Skellefteå påbörjades 2015 och förväntas vara klar 2021. Detta medför att kommunen måste tillgodose behovet av ett funktionellt resecentrum i Skellefteå, med plats för både buss och tåg.**

2017 togs ett beslut om att ta fram denna funktionsstudie för resecentrum som ett led i planeringen. I detta dokument beskrivs både funktioner och målbilder på en övergripande nivå.

Underlag som legat till grund för denna funktionsstudie är både en fördjupad översiktsplan för Centrala stan samt ett antal utredningar.

2018 genomförde Ramböll en utredning om dimensionering och trafikering. Detta för att få en inriktning för storleken på ytorna och antal resenärer för resecentrum samt antalet bussar som i en framtid kan komma att trafikera resecentrum. Samma år genomfördes även en serviceutredning för att få en prognos på vilken potential av service som i en framtid kan finnas i denna del av centrum.

En inriktning i samtliga utredningar har också varit att resecentrum ska vara redo för ett växande Skellefteå.

Utifrån dessa utredningar togs ett flertal förslag för disponering av Skellefteå resecentrum fram under 2018 som till sist har lett till den inriktning som presenteras i denna funktionsstudie.

## Här är vi just nu

Just nu pågår planering av resecentrum. Idag finns inget politiskt beslut om finansiering men vi arbetar för att få till en byggstart som är anpassad till Trafikverkets planering för Norrbotniabanan. Byggandet kommer att ske etappvis där kommunen och Trafikverket tillsammans behöver planera genomförandet för bästa möjliga resultat och effektivitet.



## Definitioner

**Resecentrum** Den plats där byten mellan olika transportslag sker och de byggnader som hör till detta (väntytter, lokal- och regional busstrafik, ersättningsbussar, taxi och parkering).

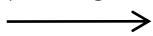
**Resecentrumbyggnad** är själva byggnaden med väntutrymmen som ligger i anslutning till perrong och bussangöring.

**Stationsområdet** är perrong samt själva järnvägen. (Trafikverkets ansvar)

# Övergripande inriktning – en inbjudande och hållbar knutpunkt

Det har tagits fram fyra fokusområden som ska bidra till att Skellefteå resecentrum blir en **inbjudande och hållbar knutpunkt**. Dessa fokusområden är;

*Dessa fokusområden ska genomsyra planeringen.*



- Resan** Smidigt för resenärer och trafikslag att komma och avgå
- Service** Lättförståeligt och tillmötesgående för olika behov
- Känslan** Välkomnande, tryggt, inkluderande och unikt
- Tillgänglighet** Passager, perronger och serviceytor ska vara tillgängliga och användarvänliga

Målsättningen för resecentrum är att knyta ihop den tågtrafik som Norrbotniabanan innebär, med den regionala busstrafiken, gång, cykel och taxi. Området ska upplevas som en helhet. Det ska vara enkelt att ta sig till, och att orientera sig mellan, resecentrum och de viktiga målpunkterna Centrum och Lasarettet. Även kopplingen till stadsbussarna på Kanalgatan är viktig och detta blir en gemensam resnod i stadskärnan.

Det ska också finnas ytor för att lämna och hämta, taxi, cykelparkering, korttidsparkering för bil och ett parkeringshus. Stationen kommer att ha tre järnvägsspår med perronger för persontåg vid de två yttre spåren. **På bilden till höger visas den inriktning som gäller för placering av funktioner av resecentrum och är utgångspunkt för fortsatt planering.**

För att binda ihop spåren behöver en ny gång- och cykelpassage byggas under järnvägen som knyter an till det befintliga cykelvägnätet på båda sidor om järnvägen, för att minska järnvägens barriäreffekt.

För att skapa liv och rörelse är inriktningen att det ska finnas service, handel och aktivitet i och omkring resecentrum. För att ge en välkomnande känsla finns behov av grönska i området. Möjlighet att vänta inne såväl som ute är viktigt. Materialvalens betydelse för upplevelsen av ljud både inne och ute bör också beaktas. Belysningen ska vara genomarbetad, då den har stor betydelse för hur gestaltningen av rummen och byggnaderna upplevs.

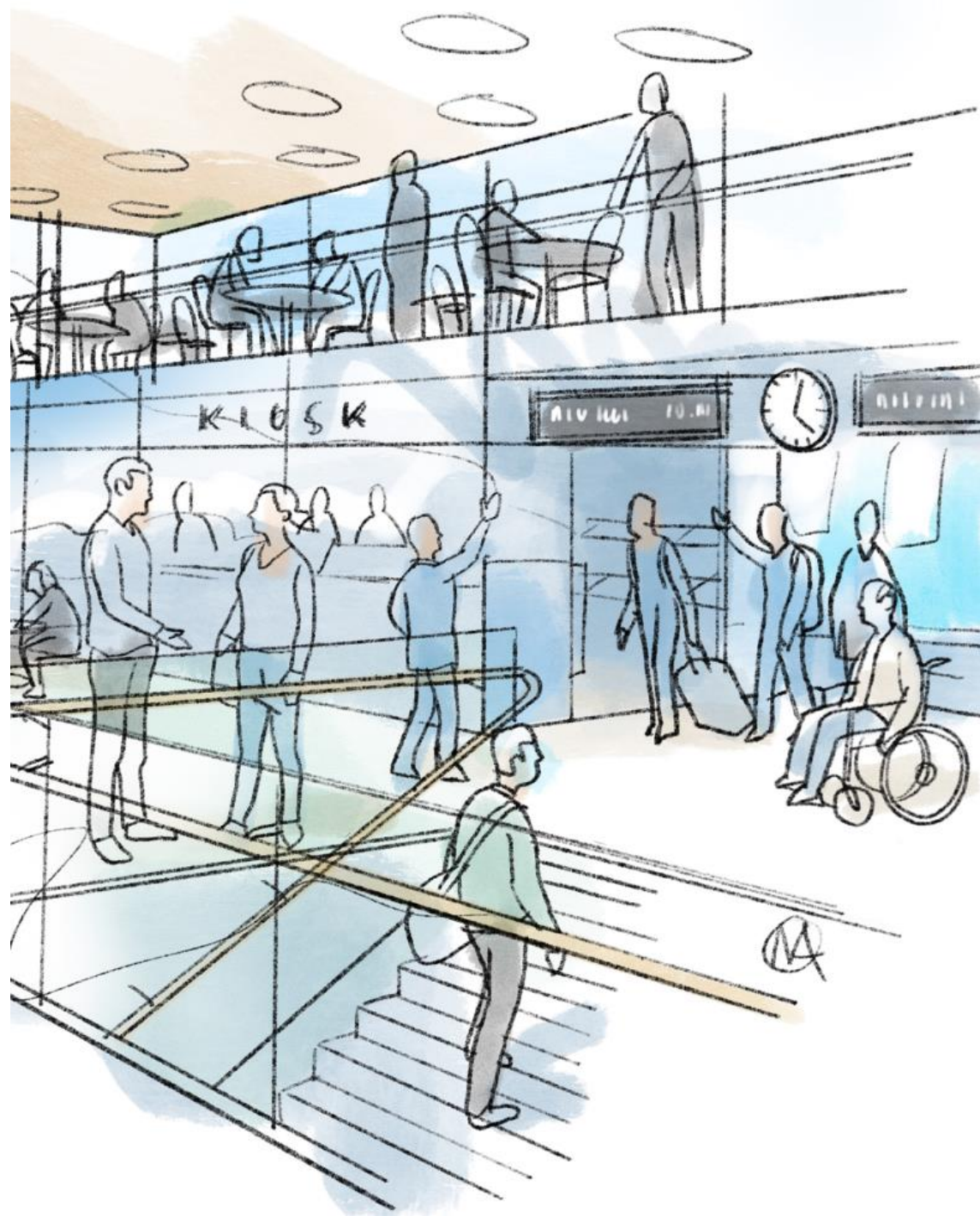
För hela resecentrumområdet är trygghet och tillgänglighet för alla människor viktig att beakta, oavsett funktionalitet (rörelse-, orienteringsförmåga, intellektuell och kognitiv funktion med mera). Resecentrum ska utgå från principen om universell utformning för att undvika behov av anpassningar i efterhand.





# Dimensionering och funktionskrav

I följande avsnitt beskrivs storlek/antal och viktiga inriktningar för Skellefteås nya resecentrum. Detta ska ses som en inriktning och kommer förfinas allt eftersom projektet fortsätter.



# Antalet resor

Antalet resenärer styr hur stora ytor som behövs för vänt-utrymmen, cykelparkeringar, bilparkeringar och hur flöden av människor bör ske för bästa möjliga framkomlighet. Antalet resor blir därför styrande i planeringen av Skellefteå resecentrum.

I rapporten "Norrbotniabanans nyttoeffekter – dimensionering av resecentrum" (Ramböll, 2018) bedöms antalet resenärer för Skellefteå resecentrum till cirka 5700–6100 resor per dag, år 2050. Detta innebär ungefär 1000–1050 resenärer under maxtimmarna. **Kommunen har som inriktning att utgå från prognosen på 6000 resor per dag för att kunna skapa ett resecentrum som är redo för ett växande Skellefteå.** Resecentrum och området runt det bör förberedas så att det finns flexibilitet att anpassa ytor och byggnader till ett förändrat antal resande i framtiden.

	Antal resor per dag med fullt utbyggd Norrbotniabanan	Antal resor per dag med buss	Summa resor per dag	Under rusning
Dagens befolkning	2400-3300	1700	4100-5000	725-840
2030-års befolkning	2800-3600	1800	4600-5400	800-900
2050-års befolkning	3400-3800	2300	5700-6100	1000-1050

Tabell: Resande per dag och under rusning för Skellefteå resecentrum.  
Taktad tidtabell, fullt utbyggd Norrbotniabana.

Källa: "Norrbotniabanans nyttoeffekter – dimensionering av resecentrum" (Ramböll, 2018)



Källa: Karta, norrbotniabanan.se

## Cykelparkering

Rambölls rapport för dimensionering redovisar ett behov av cykelparkering till 200-250 platser, vilket innebär ett ytbehov om 750 kvadratmeter. **Kommunens bedömning är dock att det behövs fler cykelparkeringar, troligtvis närmare 600 platser, då cykelparkering är mycket viktigt vid resecentrum.** Inriktningen är att ytor ska finnas för detta antal men parkeringar kan byggas ut etappvis.



Utgångspunkten för planeringen av resecentrumet är att det ska finnas väderskyddad och säker parkeringsmöjlighet för cyklar både norr och söder om järnvägen. Cykelparkeringen ska vara modern, med plats för cyklar av olika längd och bredd. Dessutom måste potentialen för ökad cykelpendling och de behov dessa har beaktas, som möjlighet att låsa in cykel under tak och att ladda elcyklar.

Cyklister är känsliga för att behöva cykla förbi sin målpunkt för att nå en cykelparkering. Utan goda cykelparkeringar riskeras att cyklar parkeras på olämpliga ställen som kan hindra framkomlighet för till exempel gående, särskilt för personer med syn- och rörelsenedsättning.

Cykelparkering bör delvis gå att placera i anslutning till passagen under resecentrum. Det är också möjligt att göra en del av parkeringshuset till cykelparkering inomhus. Utöver dessa behövs ytterligare platser för cykelparkering, dels närmre busstationen men även på norra sidan av spåren.

## Angöring för bil

**För taxi, angöring och korttidsparkering är utgångspunkten Rambölls rapport som anger ett behov om cirka tio platser.**

Angöring och parkering för rörelsehindrade ska placeras med god tillgänglighet till buss och tåg.

Taxiplatser ska placeras nära entréerna. Platser för hämtning och lämning samt korttidsparkering bör vara i nära anslutning till entré i norr och söder.

Det finns viss risk att det uppstår konfliktpunkter mellan gående, cyklister och motorfordon på ställen där många människor rör sig, till exempel vid entréerna till resecentrumet.

Det är viktigt, särskilt för personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga, att försöka minimera motorfordonstrafiken och backande rörelser framför resecentrum så att trafikmiljön blir lugn och på en mänsklig nivå.

Ramböll har i sin rapport redovisat antalet bilparkeringar till 280 platser. **Då det finns ett generellt behov av parkeringsplatser i området, både för resenärer, besökare i Centrum och till Sara kulturhus, ska det även finnas plats för markparkering norr om järnvägsspåren.**

**Ett parkeringshus för ca 300 platser, varav minst 7 parkeringar för rörelsehindrade, ska anläggas öster om resecentrumbyggnaden.** Parkeringshuset ska anläggas innan resecentrum byggs och ska förberedas för att knyta an till spår och resecentrum. Gestaltning och trygghet är en mycket viktig fråga för utformningen av parkeringsgaraget. Utformningen och gestaltningen av parkeringsanläggningen ska knyta ihop med det närliggande kulturhuset i trä och den kommande resecentrumbyggnaden. Särskilt vikt ska läggas vid hållbart byggande samt att planering, projektering och byggande ska följa träbyggnadsstrategin.

# Buss och bussgods

Kommunen har tillsammans med länstrafiken kommit överens om att **10+1 hållplatslägen** bör vara inriktningen för bussangöringen för att klara kollektivtrafikens framtida behov. Utgångspunkten är att kollektivtrafiken ska vara taktad, vilket den även är idag. Taktad tidtabell innebär att de största linjerna samtidigt ska kunna angöra resecentrum för att underlätta byten.

Busstrafiken når busstationen via Stationsgatan, som är väl utformad för att klara av denna trafik, till skillnad från Skeppargatan som har delvis begränsad framkomlighet för större fordon.

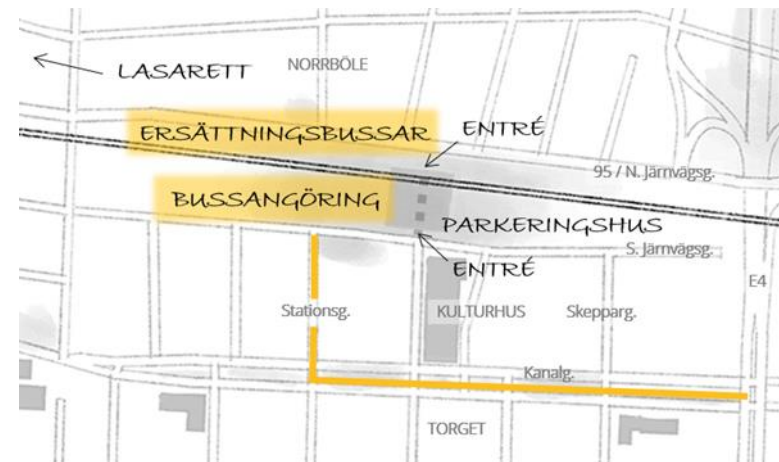
**Norr om järnvägen kan angöring för ersättningsbussar (plats för 3 bussar) eller beställningstrafik angöra.** Om plats för uppställning av förstärkningsbussar går att få till även på södra sidan är detta önskvärt.

2-3 bilplatser önskar Länstrafiken för parkering av avlösningsbilar.

Gångflödena ska styras så att gående inte kommer ha access till busstytan och istället styras genom resecentrumbyggnaden, vilket minimerar konfliktpunkterna mellan gående och bussar.

**Ytbehovet för bussgodsverksamheten bedömer Ramböll till max 2000 kvadratmeter. Själva byggnaden för bussgods bedömer Länstrafiken till ca 300-400 kvm + förrarum på cirka 35 kvm. Max 4 bussar angör samtidigt vid bussgods.**

Bussgods bör placeras längst i väster i området. Bussgods ska ha en egen parkeringsyta för privatpersoner som ska hämta eller lämna paket.



*Bussar ska angöra via Kanalgatan och Stationsgatan som huvudalternativ. Norr om spår kan plats anordnas för ersättningstrafik.*



# Resecentrumbyggnad

Södra entrén till resecentrum ska ligga i Trädgårdsgatans förlängning och skapar på så vis en visuell målpunkt som gör det enkelt att hitta till resecentrum från stadskärnan. En god utformning på resecentrumbyggnaden kan ge staden ett en ny unik mötesplats och området en välkomnande känsla.



*Platsen mellan Sara kulturhus och entrén för Skellefteå resecentrum blir viktig att utforma. Där kommer flera transportsätt och flöden av människor att mötas.*

**OBS** Bilderna är enbart exempelbilder för hur Skellefteås framtida resecentrum skulle kunna se ut.



*Från vänthall går det även skapa blick ner mot stadskärnan/Trädgårdsgatan/Sara kulturhus.*

*Översikt från vänthall över både bussar och spår.*

Resecentrumbyggnaden placeras delvis ovanpå passagen som går mellan Centrum och Norrböle med god anslutning till tågplattformar, parkeringshus i öst och bussangöring i väst. Från byggnaden är det möjligt att skapa en vy både mot järnvägsspår, busstation och ner mot stadskärnan.

Väntytor för tåg- och bussresenärer ska vara i direkt anslutning till de kommersiella ytorna och flödet av människor till södra plattformsläget ska styras förbi denna plats. Det ska finnas möjlighet att vänta både inomhus och utomhus.

Då tågplattformar och väntutrymmen ligger en våning högre upp än Södra Järnväggsgatan och bussangöring, är både gestaltning och utformning en viktig del för att man ska förstå hur man enkelt ska ta sig mellan de olika nivåerna.

Tillgängligheten till och från passager och plattformar kommer hanteras i Trafikverkets järnvägsplan, men det kommer krävas en samplanering med kommunen för att få till detta på bästa sätt.



Tillgängligheten ska ha en hög prioritet i byggnaden.



Direkt anslutning mellan spår och byggnad för en attraktiv väntan.

Genomgående ska tillgängligheten ha en hög prioritet i byggnaden och utgångspunkten är att utgå från principen om universell utformning för att undvika behov av anpassningar i efterhand.

Inriktningen är att alla människor oavsett funktionalitet (rörelse-, orienteringsförmåga, intellektuell och kognitiv funktion med mera), ska kunna orientera och ta sig fram i byggnaden enligt samma flöde som övriga resenärer.

**I Rambölls rapport bedöms resecentrumbyggnadens storlek till 1200 kvadratmeter, men den exakta storleken på byggnaden kommer bestämmas i det fortsatta arbetet.**

Typ av service (se nästa sida) kommer också påverka byggnadens storlek.

## Service i resecentrum

Service ska finnas i resecentrum för att skapa trygghet i området och resenärskomfort. Ett exempel på resenärskomfort kan vara förvaringsboxar. Personlig service och information är viktigt för personer som har svårt att klara enbart digital service. En utgångspunkt i planeringen är att skapa förutsättningar för personlig service t ex för att köpa buss och tågbiljett. Service får gärna nås direkt via gång- och cykelpassagen under spår.

Resecentrum ska kunna byggas ut på höjden för att kunna expandera för framtida kommersiella behov.

**Resecentrumbyggnaden bör kunna rymma service såsom kiosk, någon mindre butik och café. Inriktningen är att följa den serviceutredning som tagits fram med prognos på år 2030 i den fortsatta planeringen. Prognosen visas nedan.**

SERVICE	yta	
	År 2030	Snitt (Loa) År 2030
Dagligvaror	435-553	494
Sällanköpsvaror	150-185	168
Cafe & restaurang	510-740	625
Övrigt kommers. handel	95-120	108
<b>Total handel och kommersiell service</b>	<b>1190-1575</b>	<b>1395</b>

Huvudinriktning för behovet av kommersiella serviceytor (enhet kvadratmeter). Källa: Serviceutredning, förutsättningar för framtida Skellefteå resecentrum, WSP 2018

I den fördjupade översiktsplanen för Centrala stan finns en inriktning att arbeta med aktiva fasader mot Södra Järnvägsgatan. Detta behöver också tas med i arbetet med resecentrum för att levandegöra gatorna kring resecentrum.

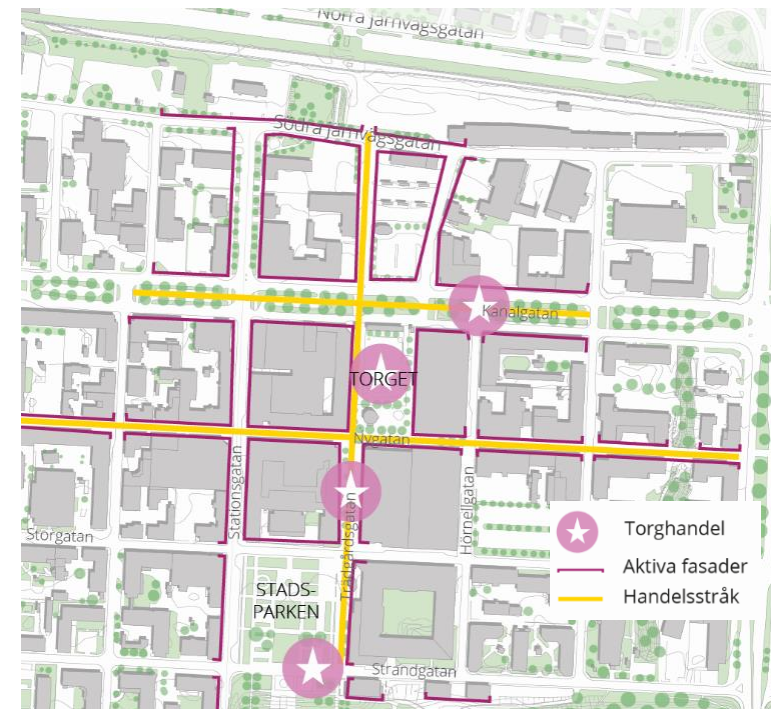


Bild från fördjupad översiktsplan Centrala stan 2016.

# Sammanfattning dimensionering av Skellefteå resecentrums funktioner

Resecentrum ska vara redo för ett växande Skellefteå. Antal resenärer per dag styr resecentrums dimensionering.  
Antal resenärer per dag=6000, år 2050

	Antal	Storlek	Beskrivning
<b>Cykelparkering</b>	600 pl		Nära målpunkter/entréer, kan byggas ut etappvis
<b>Angöring bil</b>			
Markparkering	ca 100 pl		Norr om järnväg, ytan styr antal platser
P-hus	ca 300 pl		Vid 300 platser ska minst 7 platser för rörelsehindrade anordnas.
Taxi, korttidsparkering, angöring	10 pl		
<b>Buss och bussgods</b>			
Hållplatslägen	11 pl		varav en plats för förstärkningsbussar
Ersättningstrafik	3 pl		Norr om järnvägen
Plats för avlösningsbilar	2-3 pl		
Bussgodsverksamhet		2000 kvm	
<i>varav byggnad</i>		300-400 kvm	
Bussgodsgater	max 4 pl		
<b>Resecentrumbyggnad</b>		1200-2500 kvm	Ej bestämd storlek, förbereds för att kunna expandera på höjden. Funktioners placering kommer styra storleken. Inriktningen är att yt-effektivisera byggnaden.
Varav kommersiella ytor		1395 kvm (Loa)	Enbart inriktning, funktioners placering kommer styra storleken



# Trafik

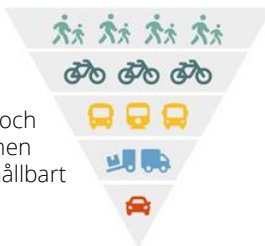
I följande avsnitt beskrivs förutsättningar och inriktningar för trafik och infrastruktur kring Skellefteå resecentrum.



## Trafik och infrastruktur

I Skellefteå är bilen det i dag dominerande färdmedlet. Andelen resor som sker till fots, med cykel och kollektivtrafik är relativt lågt. Ett mer yteffektivt och hållbart trafiksystem är nödvändigt för att kunna möta framtidens behov.

Hela-resan-perspektivet är en viktig utgångspunkt där en god samordning mellan olika trafikslag ska skapa hållbara, effektiva och enkla resor. Inriktningen i planeringen är därför att arbeta med utgångspunkten att gång, cykel och kollektivtrafik ska prioriteras i högre grad än biltrafiken, men att kopplingar mellan alla resesätt är nödvändigt för ett hållbart trafiksystem.



Ett resecentrum i sig ger goda förutsättningar för ett hållbart resande. Dessutom ligger Skellefteå resecentrum bra till med god anslutning och tillgänglighet till gång- och cykelvägnätet samt buss och bil. På södra sidan kommer Trädgårdsgatan vara ett viktigt gångstråk från torget.

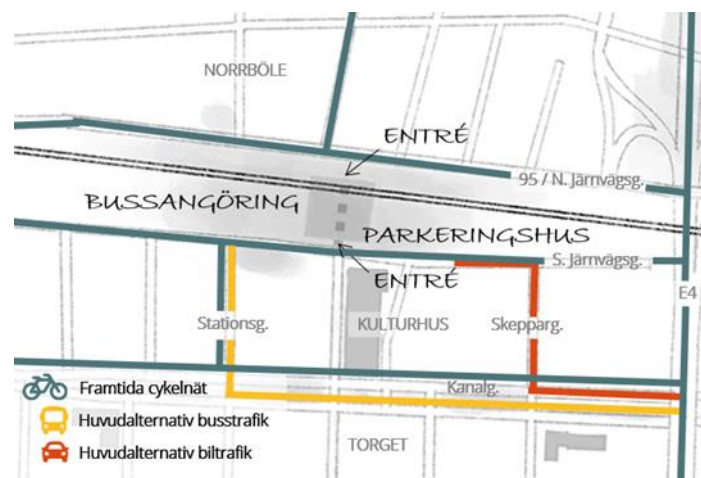
Stationsgatan kommer att bli ett huvudstråk för cykel och Södra Järnvägsgatan är utpekad i fördjupad översiktsplan för Centrala stan att förbättras som gång- och cykelstråk. För hela stråket längs Södra Järnvägsgatan finns också möjlighet att skapa en mer stadsmässig miljö allt eftersom exploatering sker.

Vid Lasarettet studeras just nu en lösning för att få till en planskild passage under järnvägen från Lasarettet till Centrum. Från denna passage planeras anslutningar för gång och cykel upp till perrong.

Busstrafiken är planerad att ta sig till resecentrum via Kanalgatan och Stationsgatan, då Stationsgatan är att föredra för bussarnas trafikering. Gatan är bred och korsningen vid Stationsgatan/Kanalgatan är signalreglerad vilket minskar risk för bussarna att fastna i bilkö.

Alternativet att köra in via Skeppargatan med buss är allt mer begränsad och i korsningen Kanalgatan/Skeppargatan finns risk att fastna i kö vid rusningstrafik. Skeppargatan har dessutom sämre framkomlighet för större fordon.

Skeppargatan passar därför bättre som huvudalternativ för biltrafik till och från planerat parkeringshus. I och med att bussar ansluter från Stationsgatan och bilar främst från Skeppargatan möjliggör detta att området framför resecentrums entré blir mer fredat från stora bilflöden och det kan bli möjligt att skapa en typ av gångfartsmiljö.



Förutsättningar för trafik och infrastruktur kring resecentrum, samt inriktning för trafiken till och från för bil och buss.

## Gång- och cykelpassage under spår

Viktigt att ha med sig i planeringen av dessa miljöer är att blandade trafikslag som bygger på ögonkontakt och samspel inte fungerar för personer med synnedsättning, personer med intellektuell nedsättning samt att det även är svårt att hantera för barn.

Mellan Norrböle och Centrala stan finns betydande gång- och cykelstråk som korsar väg 95 i plan med en signalreglerad passage.

Väg 95 har 9 000 fordon per dygn med en av landets tyngsta transporter. Väg 95 planeras ligga kvar i befintlig sträckning.

För att skapa tillgänglighet till perronger samt att binda samman stadsdelarna norr om järnvägen med Centrum behövs en passage under spåren, helst även under väg 95 då andelen tunga fordon är hög. Passagen blir en förlängning av Trädgårdsgatan från Centrum och är viktig för att minska järnvägens och väg 95:s barriäreffekt.

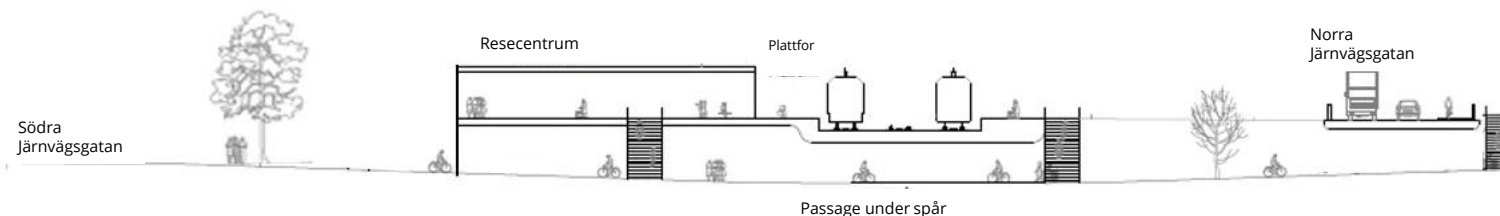
Passagen i Trädgårdsgatans förlängning fungerar som gång- och cykelväg för andra än bara resenärer, vilket är positivt för att skapa rörelse kring resecentrum. Därför är det viktigt att denna passage blir bred och ljus för att den ska upplevas som trygg för både resenärer som kommer med tåg eller cyklister och gångare som använder den vid mer lågtrafikerade tidpunkter.

Resecentrumets placering i Trädgårdsgatans förlängning skapar en lång passage under spår. Byggnadens och passagens gestaltning och utformning blir mycket viktig för att få en välkomnande passage. Från passagen skapas en entré till resecentrum och eventuellt även till parkeringshuset, om detta är möjligt.

För tydlighet och säkerhet, särskilt för personer med nedsatt orienterings- och rörelseförmåga, är det nödvändigt att separera gång- och cykeltrafik med tydliga avgränsningar, samt att skapa god standard på lutningar, vilplan mm.

Stationsgatan utgör även en del av ett huvudcykelstråk i nord-sydlig riktning i staden. Det är därför viktigt att Stationsgatans gång- och cykelstråk knyts ihop på ett bra sätt med passagen under järnvägen för att säkerställa att järnvägens och väg 95:s barriäreffekt minskas.

*Möjlig sektion över ett framtida resecentrum, sedd från öst, med gång- och cykelpassage under spår.*





# Gestaltungs- principer

I följande avsnitt beskrivs övergripande gestaltungsprinciper för nya resecentrum. Detta ska ses som en inriktning och kommer förfinas allteftersom projektet fortsätter.





# Viktiga gestaltungsområden

## 1. Stadsrummet mellan resecentrum och kulturhusets norra fasad och entré

- ett välkomnande entrérum till Skellefteå

Stadsrummet kommer att byggas upp av först och främst det nya Kulturhuset och dess fasad i trä och glas. Detta blir en av stadens viktigaste målpunkter tillsammans med resecentrum, dit Trädgårdsgatan leder, där entréer till resecentrumbyggnaden, buss-terminal, p-hus för bil och cykel och passagen under spåren ska orienteras och gestaltas på ett tydligt och logiskt sätt. Denna centrala plats, framför passagen och entréer, ska bidra till en trivsam, tillgänglig och trygg plats att vistas på, besöka och passera, dag som kväll. Viktigt med en arkitektonisk gestaltad helhet och plats i rätt skala. Platsen stärks och flödet av människor ökas genom gestaltningen. Butiker och verksamheter skapar förutsättning för öppna och livliga fasader och attraktion till platsen.

## 2. Södra Järnvägsgatan

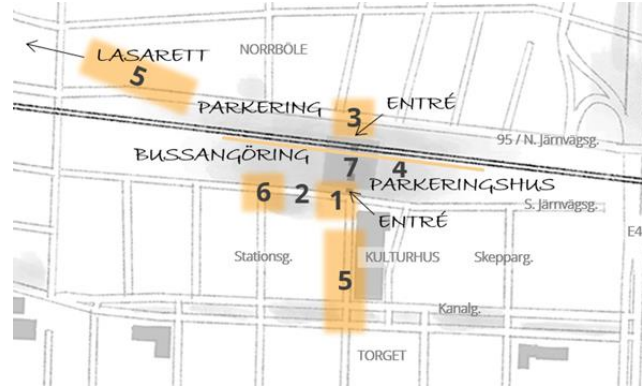
- liv och levande fasader

Fasaderna norr om Södra Järnvägsgatan, på södra och västra sidan av P-huset, och resecentrum bör öppna upp sig och bidra till folkliv. Levande bottenvåningar kan rymma en blandning av butiker, kontor och andra verksamheter. Fasaderna bör på ett fint sätt underordna sig Kulturhusets formspråk och knyta an till det materialmässigt såväl som i skala och detaljering och skapa ett väl balanserat och urbant stadsrum.

## 3. Stadsrummet vid den norra entrén

- en till framsida

Norra entrén ska ha en tydlig angöring och upplevas likvärdig som entrén i söder. Den ska inte kännas som en baksida. Istället bör den välkomna både mot resecentrum men även ge en känsla av sammanlänkning till Norrböle. Mellan väg 95 och järnvägen ska det vara en passage upp till spår.



## 4. Stadsrummet mot spåren och perrongen

Parkeringshuset och resecentrum kommer att ligga direkt mot perrong och vara del av den fasad man möter med tåg. Vidare blir den synlig från väg 95, från Norrböle och den norra entrén till resecentrumområdet. Man brukar tala om att det första intrycket avgörs på 30 sekunder och P-huset och resecentrum kommer att vara del av det intrycket. P-huset och resecentrum blir del av entrén till Skellefteå.

Väl gestaltade fasader på denna sida, där fasaderna samspelar med varandra och Kulturhuset är därför grundläggande.

Området ska upplevas tryggt. Här kommer personer vänta kvällstid vilket kan skapa en upplevelse av otrygghet om området inte utformas rätt. Genomsiktighet och ljussättning är två viktiga faktorer för att uppnå detta.

Fasaderna och byggnaden blir ett skyltfönster för Skellefteå både för besökare och invånare.

## 5. Visuella kopplingar mellan resecentrum, lasarett och stadskärna

Målpunkterna i stadskärnan, med torget, samt lasarettet är viktiga att kunna orientera sig till tryggt och enkelt via naturliga stråk till och från resecentrum. Detta bör framgå i gestaltningen av miljön.

## 6. Fonden av Stationsgatan

Idag står Skellefteås befintliga stationshus i norra fonden av Stationsgatan. Byggnaden ses från Parkbron och Brogatan som är i stråkets södra del. Stationshuset kan inte stå kvar på befintlig plats och vid denna punkt är det därför viktigt att få till en ny fond.

Resecentrum ska göra det möjligt att vänta bekvämt. Vid bussangöring behövs väderskydd för passagerare i nära anslutning till bussen. Det är också viktigt att kunna vänta utomhus. Behovet av en fond bör beaktas när väntområdet utformas.

## 7. Gång- och cykelpassage under spår och väg 95

Passagen ska upplevas som en fortsättning på stråket Trädgårdsgatan och är en viktig länk mellan Norrböle och Centrum. Passagen bör utformas bred och ljus för att den ska upplevas trygg för både resenärer som kommer med tåg, eller cyklisterna och gångarna som använder den vid mer lågtrafikerade tidpunkter. Butiker och verksamheter i eller i anslutning till fasaden kan också göra att passagen upplevs tryggare.

Läs mer i avsnittet Trafik.

# Befintligt stationshus

Vid järnvägen står idag Skellefteås stationshus. Byggnaden uppfördes mellan år 1910-1912 i trä men byggdes på 1920-talet om till nuvarande exteriör med putsad fasad. Byggnaden nyttjas idag för kontorsverksamhet, men vissa delar hyrs inte ut idag då planlösning, standard och tillgänglighet är bristfällig.

Byggnaden är utpekad av bygg- och miljönämnden som särskilt värdefull (nivå 2) i kommunens byggnadsordning för Centrala stan. Med detta menas att ändringar och underhåll ska utföras med varsamhet så att husets särart bevaras. Byggnaden har däremot inte något skydd i detaljplan som exempelvis en bestämmelse om rivningsförbud eller en bestämmelse om skydd av kulturvärden.

Om Skellefteå resecentrum ska bli en attraktiv bytespunkt som är redo för framtiden kan huset inte stå kvar då resecentrumfunktionerna tar stor plats.

I processen har undersökts om det går att hitta en bra funktion åt byggnaden i det nya resecentrumet. Men planlösning och stationshusets placering gör att detta inte är helt enkelt att lösa. Det behövs en omfattande renovering om stationsbyggnaden ska klara dagens normer och kunna användas till moderna verksamheter, vilket innebär höga kostnader.

Huset är timrat och går att flytta men ska någon bekosta detta behövs en mycket bra idé och funktion för huset. I dagsläget har kommunen inte hittat detta.

**Inget beslut är taget i stationshusfrågan men huset kan inte stå kvar på dagens plats när målet är att uppnå en effektiv trafikering och attraktiva bytesmöjligheter för kollektivt resande. Inriktningen är att arbeta vidare utifrån att stationshuset måste flyttas eller rivas.**

Stationshuset är idag en viktig del som fond för Stationsgatan. Platsen är fortsatt viktig som fond för det nord-sydliga stråk som Stationsgatan, Parkbron och Brogatan utgör och stor omsorg behöver läggas på gestaltningen vid denna punkt.



Stationshus 1920, Foto: Skellefteå museum



Stationshuset idag