

Funktionsstudie för Bureå resecentrum

Beskrivning av funktioner och inriktning



Inledning.

I denna funktionsstudie beskrivs funktioner och målbilder på en övergripande nivå. Underlag som varit till grund för studien är "Programhandling Bureå 2050" samt ett antal utredningar och workshops. Funktionsstudien ska användas som riktlinje för kommunkoncernen i den fortsatta planeringen.

Innehåll

BAKGRUND	
En tillbakablick och nuläge	5
ÖVERGRIPANDE INRIKTNING	
En inbjudande och hållbar knutpunkt	7
Trafikverkets planering	10
DIMENSIONERING OCH FUNKTIONSKRAV	
Resenärer	15
Funktionskrav	17
Sammanfattning	21
INFRASTRUKTUR	
Hållbart trafiksystem	23
GESTALTNING	
Gestaltungsprinciper	27
Gestaltungsområden	28

PROJEKTGRUPP

Lisa Gahm, projektledare
 Richard Widman, planingenjör
 Eva Lundqvist, kommunikatör
 Therese Kreisel, verksamhetschef plan
 Lucas Lundberg, fysisk planerare
 Sofia Lundman, mark och exploateringsingenjör
 Petra Bassiokas Hanseklint, trafikingenjör
 Elsa Karlberg, landskapsarkitekt
 Kristina Stålhös, fastighetsförvaltare

LEDNINGSGRUPP

Hans Andersson, förvaltningschef Samhällsbyggnad
 Lars Hedqvist, planeringschef
 Harriet Wistemar, avdelningschef Fysisk planering
 Fredrik Nilsson, avdelningschef Support och lokaler

ÖVRIGT DELTAGANDE

Tjänstepersoner från berörda förvaltningar
 Illustrationer, Nils Arvidsson
 Foto: Patrick Degerman
 Foton och övriga illustrationer, Skellefteå kommun
 och Norrbotniabanegruppen (om inte annat anges)

Bakgrund.

Skellefteå växer vilket medför ökade krav på transportinfrastruktur och logistik. Ett av kommunens viktigaste uppdrag är att driva utvecklingen av infrastruktur för resor och transporter och en betydande del i utvecklingen är planeringen av Norrbotniabanan.

Trafikverkets planering för Norrbotniabanan mellan Umeå och Skellefteå påbörjades 2015. Trafikstart för sträckan planeras till 2030. Detta medför att kommunen måste tillgodose behovet av ett funktionellt resecentrum i Bureå, med plats för både buss och tåg.

En tillbakablick och nuläge

Milstolpar i projektet

2015 Trafikverkets planering för Norrbotniabanan mellan Umeå och Skellefteå påbörjas.

2017 Trafikverket startar arbetet med framtagande av järnvägsplaner för sträckan upp till centrala Skellefteå. Till följd av detta genomför kommunen en utredning av stationsläge för Norrbotniabanan i Bureå.

Kommunen påbörjar framtagande av ett planprogram för Bureå med syfte att redovisa visioner, mål och riktlinjer i den fortsatta planeringen av Bureå tätort. I programmet fastslås även kommunens inriktning vad gäller placeringen av Bureå resecentrum.

2018 En trafikeringsstrategi samt en dimensioneringsutredning tas fram. Syftet är att få en inriktning för storleken på ytorna och antal resenärer för Bureå resecentrum samt antalet bussar som i en framtid kan komma att trafikera resecentrum.

2021 Kommunstyrelsen beslutar om att ta fram en funktionsstudie för Bureå resecentrum som ett led i planeringen av Norrbotniabanan.

2022 Järnvägsplanerna fastställs.

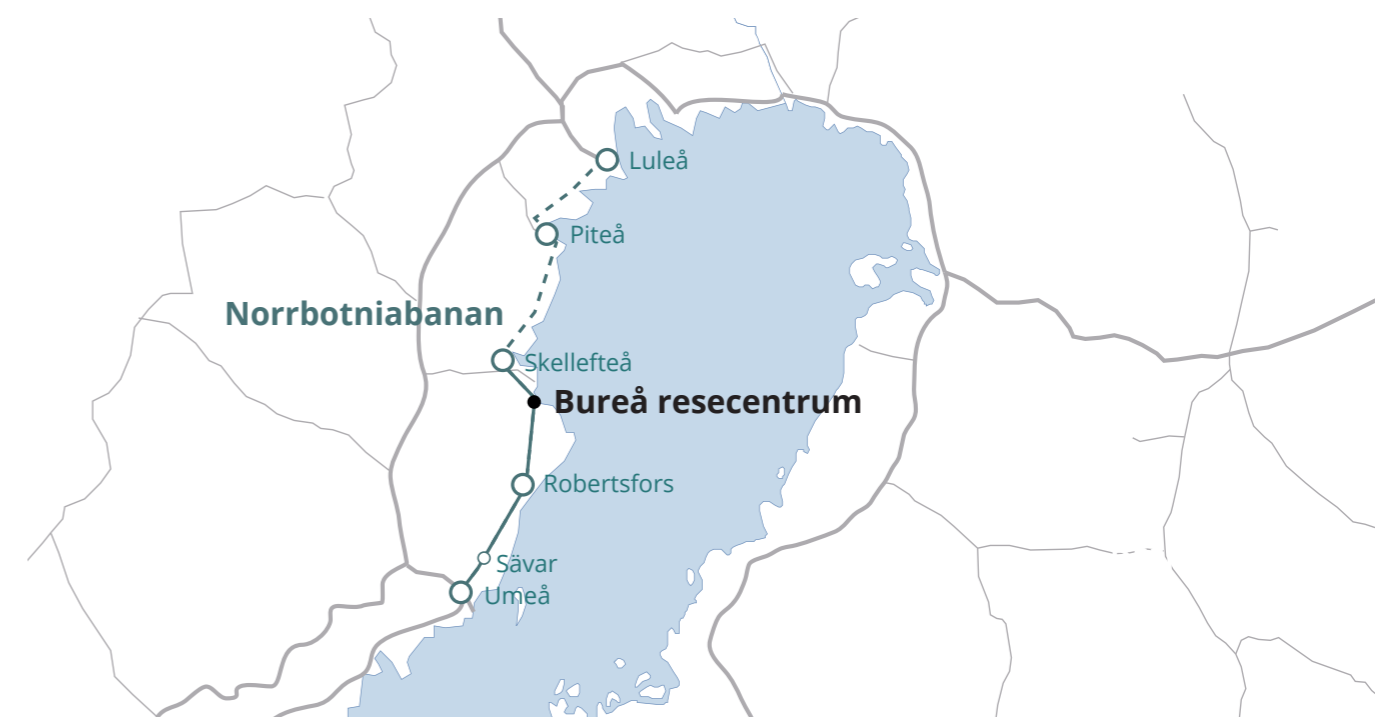
Här är vi just nu

Just nu pågår planering av Bureå resecentrum. Skellefteå kommun arbetar för en byggstart av Bureå resecentrum som är anpassad till Trafikverkets planering och byggande av Norrbotniabanan.

Byggandet kommer att ske etappvis där kommunen och Trafikverket tillsammans behöver planera genomförandet för bästa möjliga resultat och effektivitet.



Här är vi just nu



Norrbotniabanan omfattar 27 mil järnväg mellan Umeå och Luleå.

Övergripande inriktning.

Det har tagits fram fyra fokusområden som ska bidra till att Bureå resecentrum blir en inbjudande och hållbar knutpunkt. Dessa är; Resan, Känslan, Tillgängligheten och Servicen.



En inbjudande och hållbar knutpunkt

Resan

Målsättningen för Bureå resecentrum är att knyta ihop den tågtrafik som Norrbotniabanan innebär, med busstrafik, biltrafik, gång, cykel och taxi. Resecentrum i Bureå blir därför en viktig mobilitetshubb. Området ska upplevas som en helhet och möjliggöra för sömlöst resande med smidiga byten mellan olika trafikslag. Hela-resan-perspektivet, att alla ska kunna ta sig hela vägen från dörr till dörr, ska beaktas i planeringen. Kopplingen till Bureå centrum, och till den lokala busstrafiken är viktig. Det ska därmed både vara lätt att orientera sig i området och enkelt, tryggt och smidigt att ta sig till och från resecentrumet. Bureå resecentrum ligger nära Skellefteå flygplats, och planeringen ska möjliggöra för en god koppling mellan resecentrum och flygplatsen.

Känslan

Bureå resecentrum ska upplevas välkomnande, tryggt, inkluderande och unikt. I Bureå är det viktigt att den naturnära känslan bevaras och lyfts i gestaltningen samt att tryggheten beaktas i utformningen av resecentrumet. Området ska i framtiden kännetecknas av en intressant gestaltning som harmonierar väl med omgivningen och lyfter platsens förutsättningar och identitet. Bureå resecentrum ska fungera som landmärke/nod och upplevas som en del av Bureå.

Tillgängligheten

För hela resecentrumområdet är trygghet och tillgänglighet för alla människor viktig att beakta, oavsett funktionalitet (rörelse-, orienteringsförmåga, intellektuell och kognitiv funktion med mera). Planeringen av Bureå resecentrum ska utgå från principen om universell utformning för att undvika behov av anpassningar i efterhand. Det ska vara lätt att orientera sig i området och att kunna ta sig till och från resecentrumet, oavsett färdmedel. Viktigt är också att Bureå resecentrum utformas för alla årstider, både vad gäller drifts- och användarperspektiv.

Servicen

För att skapa liv och rörelse är inriktningen att det ska uppmuntras till verksamheter i och omkring Bureå resecentrum, som samtidigt kompletterar servicen vid Bureå centrum. För trygghet och resenärskomfort bör resecentrum i Bureå inrymma grundläggande service såsom vänthall, väderskydd samt RWC. Information ska vara lättillgänglig, lättförståelig och tillmötesgående för olika behov.





Ungefär här planeras
Bureå resecentrum

Funktioner

Vid Bureå resecentrum ska det finnas ytor för bussangöring, lämna och hämta, taxi, cykelparkering samt kort- och långtidsparkering för bil. På bilden nedan visas den inriktning som gäller för placering av funktioner på resecentrum och som är utgångspunkt för fortsatt planering.

Inriktningen till utformning av Bureå resecentrum är att kommunens resecentrumfunktioner placeras längs järnvägen, söder om entrén vid uppgången till järnvägsplattformen. Bussar angör via en busslinga öster om järnvägsanläggningen och cykelparkeringar förläggs nämast entrén. Bilparkeringar placeras norr om entrén.

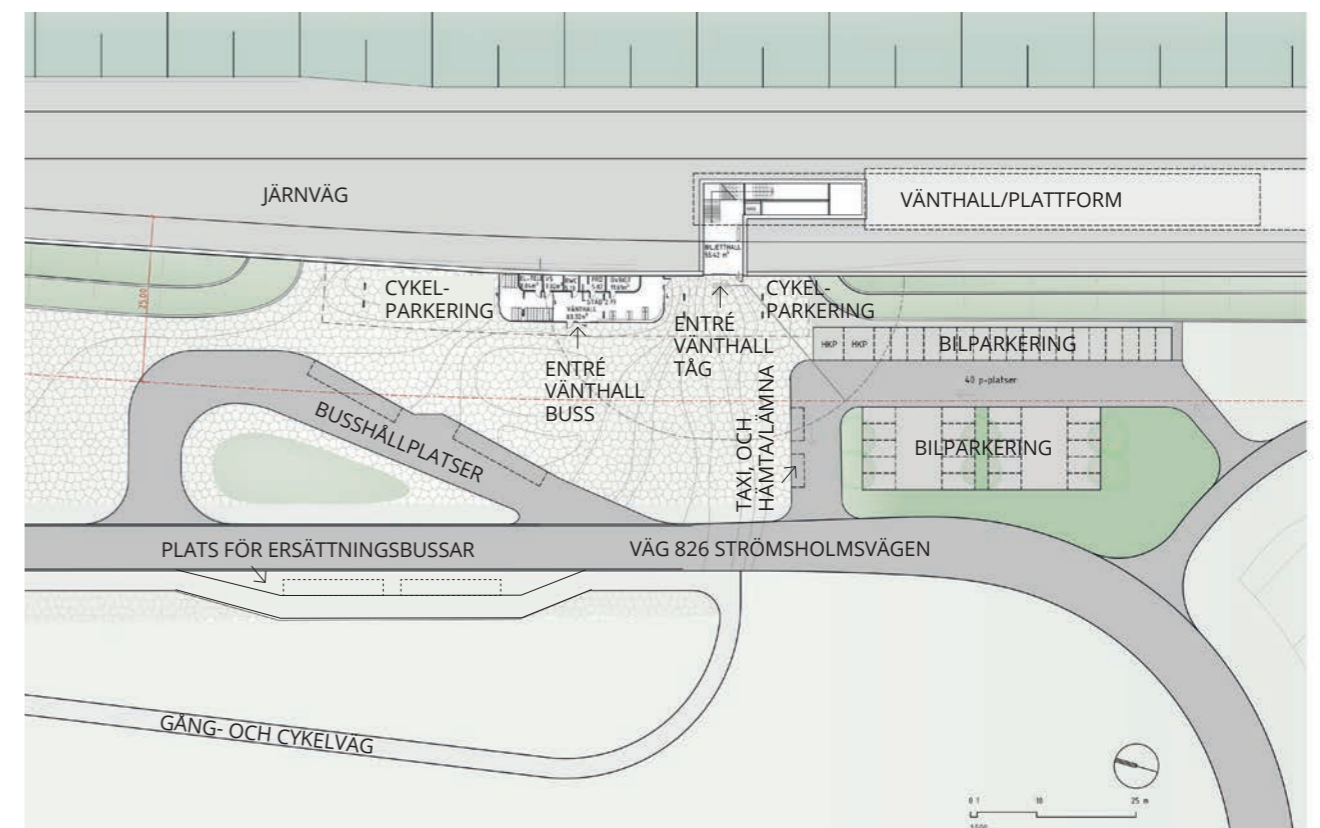
I kommunens anläggning ska bland annat inrymmas vänthall, RWC, teknikrum samt utrymmen för drift och städ. Cykelparkering möjliggörs både ute och inne i resecentrumbyggnaden. Inriktningen är att tillskapa en sammanhållen resandefunktion där Trafikverkets järnvägsanläggning och kommunens resecentrum samspelar med varandra.

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)



Källa: Bureå resecentrum – Utredning avseende resecentrumfunktioner och övergripande organisation
Rapporten är framtagen av &Rundquist Arkitekter februari 2023.

Trafikverkets planering

Under 2017 påbörjade Trafikverket arbetet med framtagande av en järnvägsplan för sträckan förbi Bureå. Järnvägsplanen beskriver var och hur järnvägen ska byggas. Trafikverket har i arbetet med järnvägsplanen genomfört flertalet utredningar och samråd med myndigheter, kommunen, allmänhet och berörda intressenter.

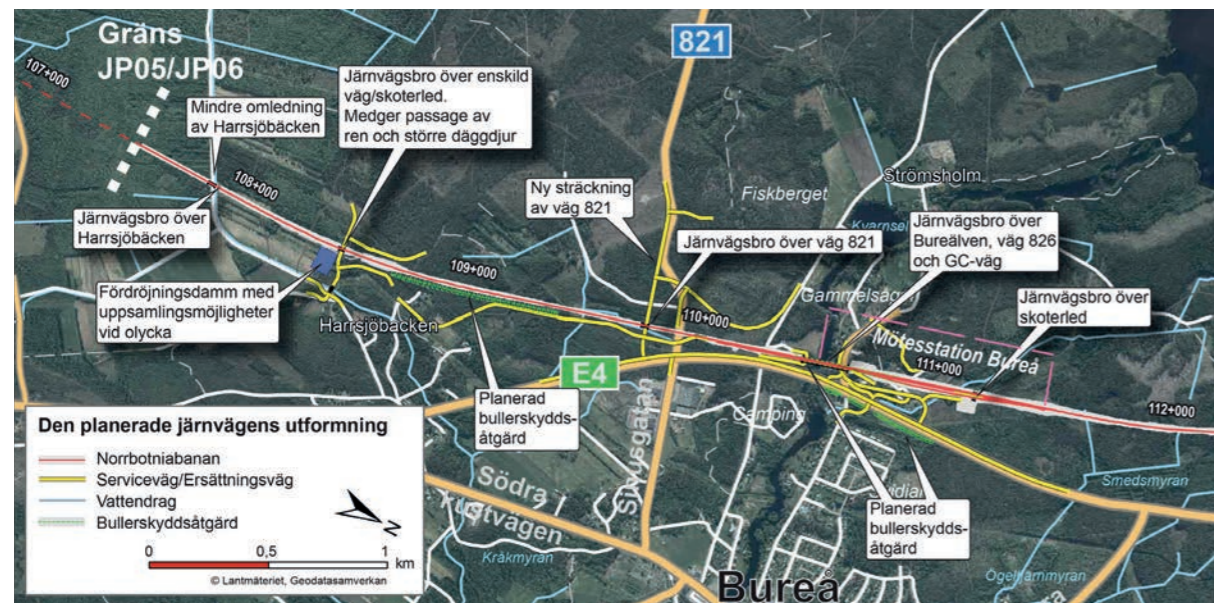
I slutet av 2021 skickades planen in till fastställelseprövning och den 26 oktober 2022 blev järnvägsplanen fastställd. Nu pågår arbetet med detaljprojektering och framtagande av bygghandling. Inriktningen är att byggstart kan ske under 2024.

JP06, Grandbodarna-Södra Tuvan

Järnvägsplan 06 (sträckan Grandbodarna-Södra Tuvan) beskriver hur järnvägen planeras att dras förbi Bureå och Bureå resecentrum. Planen redogör för projektets mål och förutsättningar, den planerade järnvägens lokalisering och utformning samt effekter och konsekvenser av vald lokalisering.

Järnvägsplanen beskriver hur järnvägen kommer att passera Bureälven och Strömsholmsvägen på en cirka 200 meter lång bro som anläggs med två järnvägsspår. Bron landar norr om älven på en 5-8 meter hög bank och på banken, direkt norr om bron, placeras Bureå regionaltågsstation och driftplats.

Anläggande av regionaltågsstationen innebär att vägar i området behöver anpassas. Den befintliga korsningen E4/Strömsholmsvägen utgår och flyttas cirka 200 meter norr om befintlig korsning E4/Norra Ågatan. Anslutningens nya placering möjliggör åtkomst till regionaltågsstationen. För oskyddade trafikanter planeras en gång- och cykeltunnel under E4 som knyter an till regionaltågsstationen från Bureås centrala delar och sammanbinder östra och västra Bureå. Gång- och cykelvägen ansluter till stationsområdet samt passerar under järnvägen och vidare till den västra delen av Bureå. Strömsholmsvägen anläggs parallellt med järnvägen, på östra sidan, för att sedan passera under järnvägen i den södra delen av stationen.



Källa: Trafikverket. Järnvägsplan Grandbodarna-Södra Tuvan, fastställelsehandling, planbeskrivning. Figur 4.2:1 Den planerade järnvägens utformning

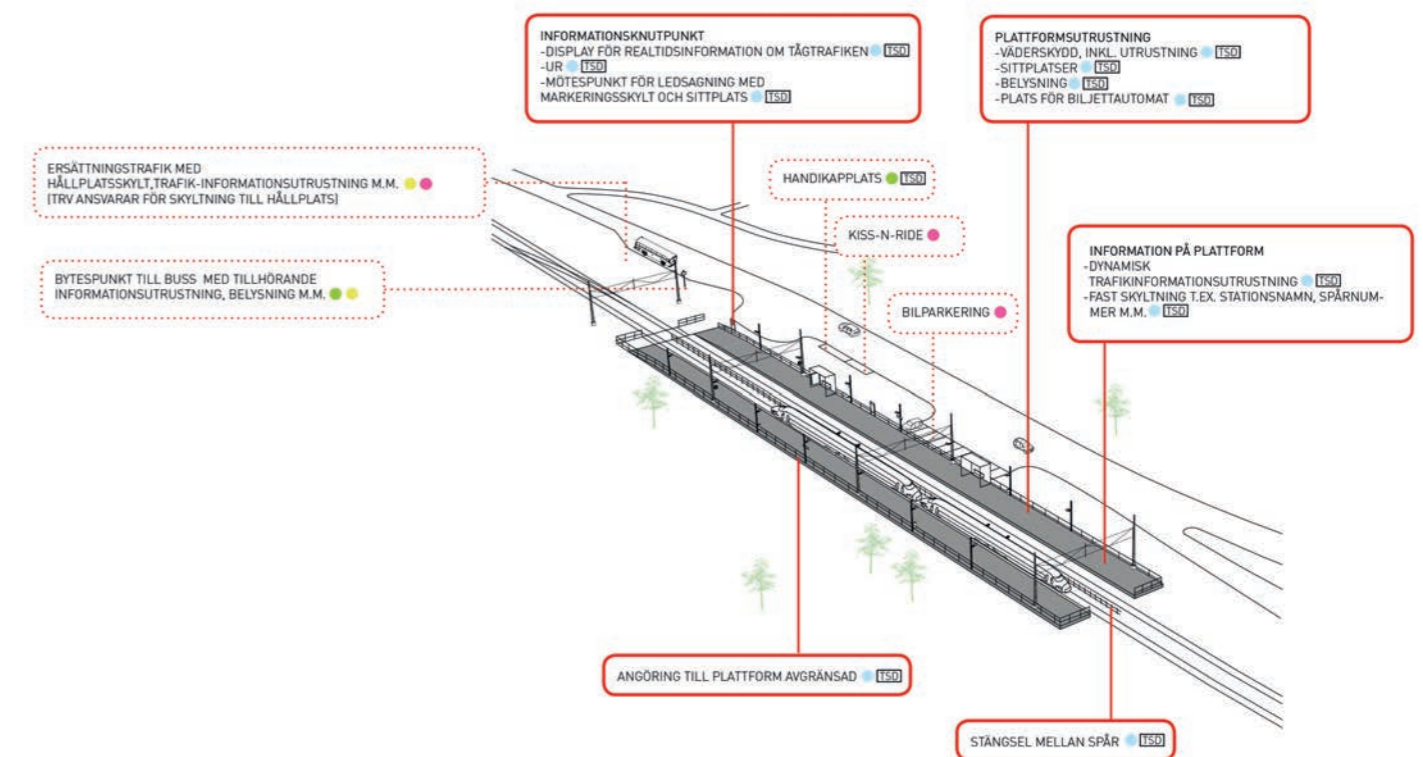
Bureå regionaltågsstation

Bureå regionaltågsstation är lokaliserad på norra sidan av älven, väster om E4 i närheten av Åbacka. Tillgängligheten, närheten till Bureå, och möjligheten till anslutningsvägar till stationen är en viktig aspekt för placeringen av Bureå regionaltågsstation. Stationen utformas med tre järnvägsspår, en kombinerad regionaltågsstation för resandeutbyte och en mötesstation för godståg. Ytor för kommunens resecentrum; stationsbyggnad, bussangöring och parkeringar möjliggörs på den östra sidan av järnvägen. Det mittersta och östra spåret nyttjas för mötesmöjligheter för persontåg och resandeutbyte.

En 230 meter lång plattform placeras mellan det mittersta spåret och det östliga spåret. För åtkomst till plattformen anläggs trappor och hiss.

Generellt ansvarar Trafikverket för att förvalta spår, plattformar och plattformsförbindelser som för resenären till och från tåget.

Skellefteå kommun ansvarar för utformning av resecentrum; resecentrumbyggnad, bil- och cykelparkeringar, hämta/lämna-utor, bussangöring med mera.



Källa: Trafikverket. Fördjupad stationsutredning regionaltågsstationer. Norrbotten, Döva-Södra Tuvan, sid 7. Figur 2-2. Bilden illustrerar ett exempel på en station av stationsklass 4. I denna version visades inget plattformstak eller trapphus.

Stationsklass och utformning

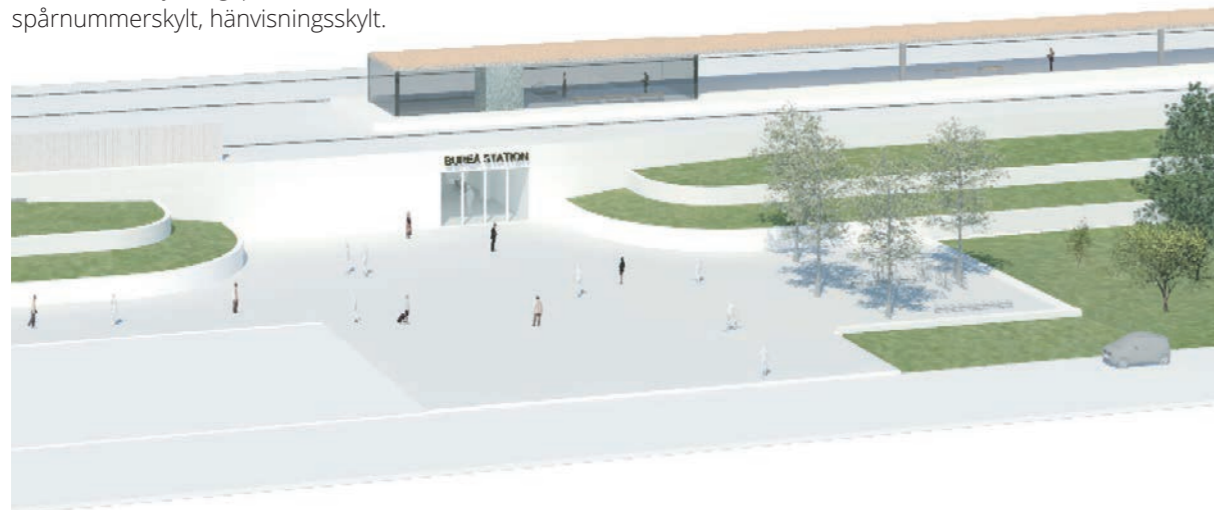
Ett resecentrum som planeras i samband med att en järnvägsstation anläggs av Trafikverket måste förhålla sig till den stationsklass som den aktuella stationen klassificerat sig i.

Det finns fem olika kategorier där kategori 1 är stationerna i landets tre största städer och kategori 5 är den minsta formen av station med ett minimum av funktioner. Stationerna i Sävar, Robertsfors och Bureå klassas alla som regionalstågsstationer med stationsklass 4 utifrån Trafikverkets riktlinjer. Stationsklass 4 innebär krav på vissa basfunktioner, vilka anger en miniminivå på vad som ska uppfyllas. Fler funktioner kan bli aktuella i samråd med Trafikverket eller genom samverkan med andra aktörer.

Det som ingår i Trafikverkets åtagande och ansvar är följande:

På plattform Plattformstak, väderskydd, sittplatser, belysning, plats för biljettautomat/ kortläsare, plats för liftar för rullstol, grindar/avgränsning vid plattformsände, avgränsning vid angöring till plattform, ur, högtalare, flertågsdisplay eller motsvarande för realtidsinformation om tågtrafiken, prator/ interaktiv terminal, skyltning (Stationsnamn och spårnummerskylt).

Planskild förbindelse inklusive upp- och nedgångar Inbyggda trapp- och hisspaket, ramp mellan planskildhet och markplan/plattform om ej trappa + hiss, plats för biljettautomat/ kortläsare, belysning, prator/ interaktivterminal, taktill spårnummerskylt, hänvisningsskylt.



Källa: Trafikverket. Fördjupad stationsutredning regionalstågsstationer. Norrbotniabanan, Däva-Södra Tuva.
Figur 6-3. Vy stationsområde, Bureå alternativ 2

Informationsknutpunkt Flertågsdisplay eller motsvarande för realtidsinformation om tågtrafiken, prator/interaktiv terminal, ur, markeringsskylt för ledsagning.

Ersättningstrafik Hänvisningsskylt ska finnas.

Utöver dessa basfunktioner föreslås även ett inbyggt entrérum i plattformsnivå vilken kan rymma exempelvis sittplatser. Stationen är en viktig samhällsfunktion och en byggnad inrymd trappa, hiss och väntrum tillsammans med plattformstaket skapar något som signalerar stationsmiljö. Vänthallen i anslutning till plattformen har dimensionerats för att ge en trygg och rymlig resandeupplevelse. Byggnaden tillsammans med plattformstaket syns på håll som ett landmärke och bidrar till att öka orienterbarheten.

I den fördjupade stationsutredningen förordar Trafikverket ett förslag som innebär en 6 meter bred entréöppning, L-formad trappa, glasat trapphus och generöst väntrum. Förslaget ger en öppen lösning och ett bredare dörrparti med god överblick och större trygghet. Utformningen av ett väderskyddat utrymme med sammanhängande trapphus och plattformstak kan bidra till att ge en tydlig identitet för Norrbotniabanan och stationen. Placeringen av ett väntrum i anslutning till plattformen ger god överblick när tågen kommer vilket ger en mer tillgänglig behaglig resenärsupplevelse.



Dimensionering och funktionskrav.

I följande avsnitt beskrivs funktionskrav och ytdimensionering, dvs; storlek på ytor, antal parkeringar för olika trafikslag och viktiga inriktningar för Bureås nya resecentrum. Detta ska ses som en inriktning och kommer förfinas allt eftersom projektet fortsätter.



Resenärer

Antalet resenärer styr hur stora ytor som behövs för väntutrymmen, cykelparkeringar, bilparkeringar och hur flöden av människor bör styras för bästa möjliga framkomlighet. Antalet resor blir därför styrande i planeringen av Bureå resecentrum.

I rapporten "Norrbottenbanans nyttoeffekter – dimensionering av resecentrum" (Ramböll, 2018) bedöms antalet resor för Bureå resecentrum till cirka 700–900 resor per dag, år 2050, beräknat på 7 000 invånare. Detta innebär ungefär 175–225 resenärer under maxtimmarna.

Kommunen har som inriktning att utgå från prognosen om minst 900 resor per dag för att kunna skapa ett resecentrum som är redo för ett växande Bureå. Med hänsyn till att rapporten togs fram 2018 och den utveckling som skett sen dess med nya befolkningsmål för kommunen ska planeringen för resecentrum ytterligare ta höjd för ett ökat antal resande än tidigare beräknat.

Viktigt är därmed att resecentrum och området runt det förbereds så att det finns flexibilitet att anpassa ytor och byggnader till ett förändrat antal resande i framtiden.

*Kommunen har som inriktning att utgå från prognosen om minst **900 resor per dag** för att kunna skapa ett resecentrum som är redo för ett växande Bureå.*

Funktionskrav

Cykel

Rambölls dimensioneringsutredning redovisar behovet av antalet cykelparkeringar till 50 platser, vilket innebär ett ytbehov om 150 kvadratmeter. Kommunens bedömning är dock att det behövs fler cykelparkeringar för att möjliggöra för och främja hållbart resande. Det bör därmed möjliggöras för uppemot 70 cykelparkeringar. 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 nära entrén till Bureå resecentrum. Cykelparkeringen ska vara modern, med plats för cyklar av olika längd och bredd. Med det innefattas även annan mikromobilitet, som exempelvis elscootrar.

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.

För att stimulera till cykling till och från resecentrum bör cykelparkeringen helt eller delvis integreras i huvudbyggnaden nära entrén till resecentrum. Utöver dessa behövs ytterligare platser för cykelparkering, nära busshållplatser.

En uppvärmd cykelparkering under tak bör eftersträvas för att underlätta vintercykling och förvaring av dyrare cyklar och elcyklar. Dessutom bör cykelparkeringar anordnas utanför byggnaden under skärmtak.

Man bör även ta hänsyn till behoven för att öka cykelpendlingen i planeringen av resecentrumet. Det kan gälla inlåsningsmöjligheter och förvaringsskåp samt möjlighet att ladda elcyklar men också att området ska upplevas tryggt med god belysning och genomsikt.



Buss

Kommunen har i dialog med Region Västerbotten kommit överens om att 2+2 hållplatslägen bör vara inriktningen för bussangöringen för att klara kollektivtrafikens framtida behov. Utgångspunkten är att kollektivtrafiken ska vara taktad, vilket den inomkommunala busstrafiken även är idag. Taktad tidtabell innebär att ankomst- och avgångstider samordnas för att möjliggöra tidseffektiva byten.

Mellan Skellefteå och Bureå bedrivs en omfattande linjetrafik med buss. Denna busstrafik nyttjas för arbetsresor, skolpendling och all slags serviceresor. Denna trafik utförs dels av en inomkommunal busslinje (linje 207) och dels av regionala busslinjer. Den inomkommunala busslinjen går mellan Lövånger och Skellefteå via Bureå. De regionala busslinjerna trafikerar sträckorna mellan Skellefteå och Umeå samt Umeå och Luleå. På E4 finns ytterligare busstrafik i form av de interregionala bussförbindelserna mellan Luleå och Sundsvall. Norrlandskustens expressbussar stannar inte för på- och avstigning i Bureå.

Idag passerar de flesta regionala bussar Bureå, varav ett antal även angör Bureå centrum. I nuläget är det osäkert hur många samt vilka regionala bussar som kommer att trafikera sträckan i framtiden. Detta då tågtrafiken troligtvis kommer att ersätta vissa av de regionala busslinjerna i nord-sydlig riktning vid trafikstart av Norrbotniabanan.

Busstrafiken kommer i framtiden att angöra Bureå resecentrum via E4. Utgångspunkten i planeringen av Bureå resecentrum är att möjliggöra för regionala bussar att angöra resecentrumet. Inriktningen för den inomkommunala busstrafiken är att bussarna ska angöra både Bureå samhälle och Bureå resecentrum.

På sid 9 visas den inriktning som gäller vid placering av olika funktioner på Bureå resecentrum. Plats för linjebussar möjliggörs på västra sidan om Strömsholmsvägen och plats för ersättningsbussar tillskapas på östra sidan vägen. (Ersättningsbussar är de bussar som ersätter tåget de gånger som tågen av olika anledningar inte kan trafikera Bureå resecentrum).

Inriktningen är att så långt som möjligt minimera konfliktpunkterna mellan gående, bil och buss.

Ytbehovet för bussgodsvärksamheten bedöms vara begränsat. Ingen särskild yta med inbackning för bussgod i resecentrumbyggnaden anses nödvändig. En yta på cirka 4 kvm möjliggörs dock för att kunna lämna gods i byggnaden. Ett alternativ är att bussgodsfortsättningsvis lämnas vid Bureå torg som idag.

Bil

För taxi, och ytor för hämta/lämna är utgångspunkten ett behov om cirka 2-4 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 entrén.

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. Därför ska bilparkeringarna placeras norr om stationen.

Behovet av antalet bilparkeringsplatser bedöms till cirka 30 stycken. Viktigt är dock att vid behov kunna bygga ut dessa i framtiden. Dimensioneringen bör ta höjd för cirka 20 platser till. Utrymme för dessa platser finns inom område för resecentrum.* Möjlighet ska även finnas till att uppföra laddningsplatser för bil.

**Dimensioneringen av antalet parkeringsplatser är en uppskattning utifrån det behov som beräknas för framtiden. På grund av flertalet osäkerheter, dels gällande framtida behov för Skellefteå Airport, dels avseende påverkan vid en eventuell ombyggnation av E4 är det viktigt att det finns beredskap att utöka antalet parkeringsplatser. Ytor för detta säkerställs i närområdet, exempelvis söder om busslingan samt öster om Strömsholmsvägen inom verksamhetsområde.*



Resecentrumbyggnaden

En god utformning av resecentrumbyggnaden kan ge Bureå samhälle en ny unik mötesplats och området en välkomnande känsla. Bedömningen är att det bör planeras för en cirka 200 kvm stor byggnad som lokaliseras i gatunivå nära stationsentrén. Genom att separera Trafikverkets järnvägsanläggning mot kommunens resecentrumanläggning skapas möjlighet för resecentrumområdet att utvecklas och byggas etappvis i takt med ett växande Bureå.

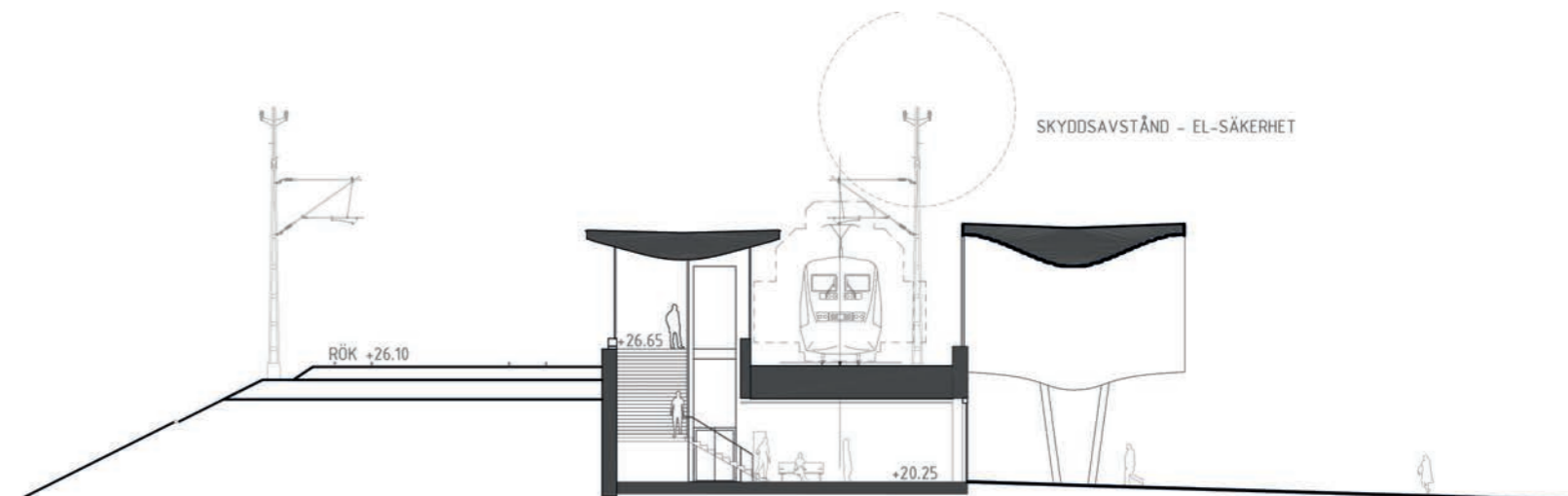
Ingången till Bureå resecentrum från gatunivå kommer ske via en 6 meter bred entré under en järnvägsbro. Anslutningen mellan nivåerna överbyggs med en fast gångtrappa och en hiss. I entrén planeras även för placering av biljettautomater och trafikinformation. För resenärer som ska färdas med tåg från Bureå ska utrymme finnas för resenärerna att vänta nära avgångsläget uppe på plattformsnivån, i en uppvärmd vänthall eller under plattformstaket utomhus. Från vänthallen på övre plan är det möjligt att skapa en utblick över busshållplatser, älven och Bureå samhälle.

För bussresenärer är inriktningen att möjliggöra väntutrymme i resecentrumbyggnaden. Byggnaden placeras vid sidan om stationsentrén med vänthall för bussresenärer som har visuell kontakt med både busshållplatser och stationsentrén. Inriktningen är att entré sker från flera sidor; mot stationsentrén till norr, från torget till öster och genom cykelparkeringen till söder. Detta underlättar flöden mellan de olika trafikslagen inom resecentrumet genom väderskyddade och uppvärmda utrymmen, med tydliga avgränsningar, utan att fragmentera resenärsupplevelsen, och ger ett sammanhållet resecentrum.

En viktig förutsättning för placeringen av resecentrumbyggnaden är att beakta hela-resan-perspektivet för att området ska upplevas som en helhet. Detta kan göras genom att tillskapa ett längre skärmtak vid stödmuren längs järnvägen som sammanbinder stationsentrén med resecentrumbyggnaden och som motverkar fragmentering av resenärsupplevelsen.

Då tågplattformen och väntutrymmen för tågresenärer ligger en våning högre upp än resecentrumbyggnaden 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.

Genomgående ska tillgängligheten ha en hög prioritet i byggnaden och utgångspunkten är 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.



Källa: Bureå resecentrum – Utredning avseende resecentrumfunktioner och övergripande organisation
Rapporten är framtagen av &Rundquist Arkitekter februari 2023.



Sammanfattning

	Antal	Storlek	Beskrivning
Cykel			
Parkering	70 pl		Placeras nära entrén. Kan byggas ut etappvis.
Buss			
Hållplatslägen	2 pl		
Ersättningstrafik	2 pl		
Bussgods		4 kvm	Bedömningen är att ingen specifik yta med inbackning för bussgods i resecentrumbyggnaden är nödvändig. En yta på cirka 4 kvm möjliggörs dock för att kunna lämna gods i byggnaden.
Bil			
Taxi, korttidsparkering och angöring	2-4 pl		Placeras nära entrén.
Markparkering	30-50 pl		Placeras i första hand norr om resecentrumbyggnaden. Kan byggas ut etappvis.
Resecentrumbyggnad			
Kommunens resecentrumbyggnad		Ca 200 kvm	
Trafikverkets väntsal på plattform		Ca 150 kvm	

Service

För att skapa liv och rörelse är inriktningen att det ska uppmuntras till verksamheter och service i och omkring Bureå resecentrum, samtidigt som resecentrum inte ska konkurrera med det befintliga Bureå centrum.

Bureå resecentrum ska kunna byggas ut etappvis i takt med att samhället växer. Det skapar möjlighet för att lokalisera mindre service i resecentrumbyggnaden samt olika typer av verksamheter i närområdet på sikt.

Områden i anslutning till det nya resecentrumet anses ha exploateringspotential och kommer bidra till förtätning och utveckling av tätorten med upp till 4 000 nya invånare. Idag saknas det någon tydlig verksamhetsbärande bebyggelse på sträckningen från det planerade stationsläget till lokalcentrum. Detta är en utmaning för eventuella samlokaliserade verksamheter vid resecentrum.

En möjlighet till etablering av verksamheter vid Bureå resecentrum skulle vara mycket positivt för platsens attraktivitet och även bidra till att ett framtida resecentrum upplevs som attraktivt, befolkat och tryggt.

De resenärsflöden som prognostiserats ger i sig inget kundunderlag för en utökad service i samband med resecentrum. Den relativa närheten till lokalcentrum och attraktiviteten i en resecentrumfunktion med regionalstågsförbindelse kan dock ändå ge underlag för andra självbärande verksamheter med en egen attraktionskraft, exempelvis en drivmedelsstation eller restaurang.

För trygghet och resenärskomfort bör resecentrum i Bureå inrymma grundläggande service såsom väntsal samt RWC. Möjlighet ska även finnas att inrymma en mindre kiosk i byggnaden. 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.

Infrastruktur.

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

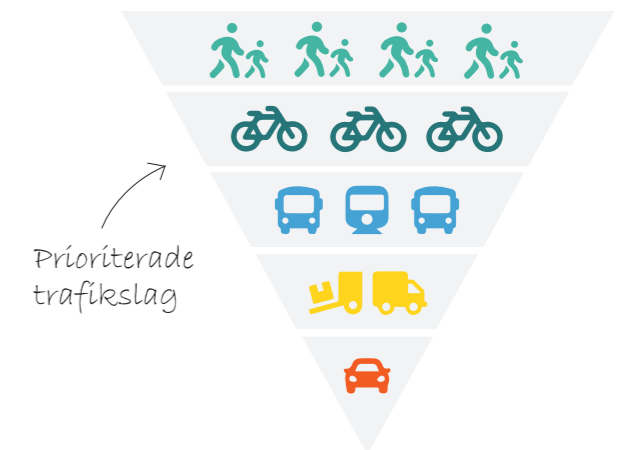


Hållbart trafiksystem

I Skellefteå kommun 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 färdslätt är nödvändigt för ett hållbart trafiksystem.





Säkra trafiklösningar

Ett resecentrum i sig ger goda förutsättningar för ett hållbart resande. Stationen är lokaliserad i utkanten av Bureå men inom ett rimligt gång- och cykelavstånd från majoriteten av den nuvarande och framtida bebyggelsen i Bureås sammanhållna bebyggelsestruktur.

En gång- och cykelväg med passage under E4 skapar tillgänglighet från resecentrum till gång- och cykelvägnätet i Bureå. Passagen bidrar även till ökad säkerhet och överbryggande av E4 som barriär. Med detta blir Norra Ågatan ett viktigt gång- och cykelstråk i framtiden.

Ytterligare en passage möjliggörs även under järnvägen vid älvstranden vilket skapar anslutning till Åbacka för både bil, gång- och cykeltrafik.



Det framtida Bureå resecentrum kommer ligga i nära anslutning till E4 och vägnätet för tillgänglighet med bil och buss. Stationen angörs från E4 via en trevägskorsning in mot stationsområdet. Med stationsplaceringen blir Norra Ågatan ett centralt stråk som förbinder stationsområdet med Bureås lokalcentrum.

Viktigt att ha med sig i planeringen av dessa miljöer där flera trafikslag möts 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.

Trafikmiljöer som tydligt visar var de olika trafikslagen ska röra sig skapar i regel en tryggare miljö för de oskyddade trafikanterna. Genom gestaltning, exempelvis med träd nära körbanan, kan en mer gångvänlig miljö med lägre hastigheter skapas trots trafiksepareringen.

Skellefteå flygplats

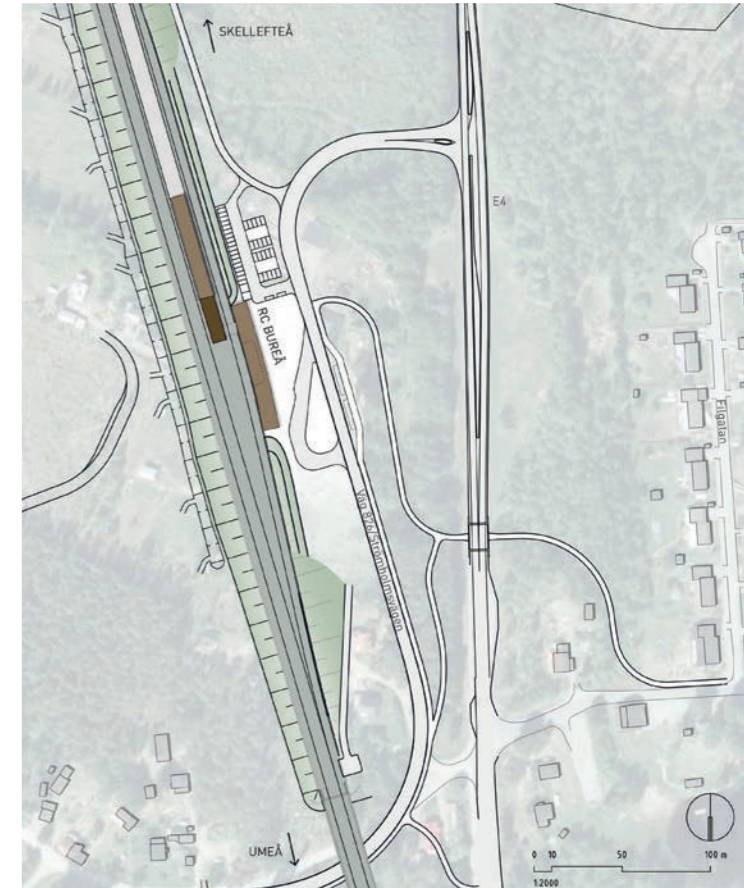
Skellefteå flygplats är beläget 5 km väster om Bureå samhälle. Landningsbanan är närmare 3 kilometer från Bureå. Skellefteå Airport arbetar aktivt för att öka flygtrafiken för att bli en viktig knutpunkt i regionen. Närheten till Skellefteå Airport utgör en viktig kommunikations fördel för Bureå.

Flygplatsen med Norrbotniabanans stationsläge kommer att stärka området som en viktig knutpunkt för resande i regionen. Viktigt är att i planeringen av Bureå resecentrum möjliggöra för en god koppling mellan flygplatsen och resecentrum.

Möjlig framtida trafikplats

I Planprogrammet för Bureå redovisas en möjlig framtida trafikplats på E4 som ansluter mot Bureå resecentrum och Bureå samhälle. Genom ombyggnad av E4 med ny trafikplats skapas en ny påfart till E4 och en ny huvudentré till Bureå. Ombyggnaden av E4 ska stärka trafiksäkerheten och uppfylla målet om god tillgänglighet för samtliga trafikslag med flera planskilda passagemöjligheter och goda kopplingar inom Bureå.

Planeringen av Bureå resecentrum ska ta höjd för denna trafikplats genom att inte placera funktioner som omöjliggör denna lösning i framtiden.



Källa: Bureå resecentrum – Utredning avseende resecentrumfunktioner och övergripande organisation. Rapporten är framtagen av &Rundquist Arkitekter februari 2023



Källa: Skellefteå kommun, Programhandling Bureå 2050

Gestaltning.

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



Det naturnära läget i Bureå ska återspeglas i en grön utemiljö som är trevlig att vistas i.

Gestaltungsprinciper

1. Unikt för Bureå

Resecentrum och resecentrumbyggnaden bidrar med nya årsringar i Bureå och bör vara unikt i uttryck och gestaltning för orten.

2. Logistik, flöden och kopplingar

Utformningen ska bidra till att göra resandemiljön enkel att förstå för användarna där de på ett naturligt sätt kan läsa av miljön. Kopplingar mellan reseslag ska vara gena och enkla där gående och cykel har prioritet.

3. Ett resecentrum med en grön och trevlig utemiljö att vistas i

Det naturnära läget i Bureå ska återspeglas i en grön utemiljö som är trevlig att vistas i, gärna med en mer urban känsla som förstärker det stationsnära läget.

4. Universalutformning

Resecentrum ska utformas tillgängligt för alla redan från början där inbyggda hinder och begränsningar i utformningen undviks.

5. Ljussättning

I Västerbotten är de mörka perioderna långa därför är ljussättningen av resecentrum viktigt och en möjlighet både för funktion, trygghetsskapande och som gestaltungsverktyg.

6. Drift och året runt perspektiv

Resecentrums gestaltning ska möjliggöra en rationell drift av såväl byggnad som utemiljö. Dedikerade lösningar för snö- och dagvattenhantering ska finnas.

7. Tydlig koppling mellan Bureå resecentrum och samhället

För tryggheten och orienterbarheten är det viktigt att skapa en visuell koppling mellan funktionerna på Bureå resecentrum och en tydlig koppling in till samhället. Detta bör eftersträvas i gestaltningen av miljön

Gestaltningso

Bureå resecentrum ska i framtiden kännetecknas av en intressant gestaltning som harmonierar väl med omgivningen och lyfter platsens förutsättningar och identitet. Gestaltningen bör bidra till att skapa ett tryggt, upplyst och tillgängligt resecentrum med en utemiljö som är trevlig att vistas i. Målet bör också vara att skapa en närhet till området och samhället i stort.

1. Platsen framför Bureå resecentrum – ett välkomnande entrérum till Bureå

Området framför Bureå resecentrum är en viktig plats där flera funktioner och resenärsflöden möts. Här är entrén till stationen och resecentrumbyggnaden samt intilliggande cykel- och bilparkering. Viktigt är att området orienteras och gestaltas på ett tydligt och logiskt sätt.

Entrén till stationen ska kunna synas från långt håll och signaleras på ett tydligt sätt. Denna centrala plats, framför uppgången till plattformen och entréer, ska bidra till en trivsamt, tillgänglig och trygg plats att vistas på och passera, dag som kväll. Området ska bidra till en välkomnande, inbjudande och naturnära känsla. För att uppnå detta finns behov av grönska i området. Trädplanteringar kan vara lämpliga för att skapa skugga, rumslighet och bidra till ett bättre mikroklimat på platsen. Möjlighet ska även finnas till en lek miljö i området, under krontak eller på annan skuggig plats.

Viktigt är också att området upplevs som en helhet, där gestaltningen bidrar till att skapa en sammanhållen resenärsupplevelse. Ett exempel är att tillskapa ett gemensamt skärmtak som sammanbinder stationsentrén med resecentrumbyggnaden. Målet bör vara att skapa en välkomnande arkitektonisk gestaltad helhet och plats i rätt skala. Genom gestaltningen kan platsen stärkas och flödet av människor öka.

2. Väntutrymmen för resenärer Tågplattformen och väntutrymmen för tågresenärer kommer att ligga en våning högre upp än resecentrumbyggnaden och bussangöring. På dessa platser kommer resenärer

att 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.

3. Gång- och cykelpassage under E4 – överbryggat E4 som barriär

Gång och cykelpassagen under E4 ska upplevas som en fortsättning på stråket Norra Ågatan och är en viktig länk mellan Åbacka och Centrum. Passagen bör utformas bred och ljus för att den ska upplevas trygg för både resenärer med resecentrum som målpunkt eller cyklister och gångare som använder den vid mer lågtrafikerade tidpunkter. Gestaltning och konstnärlig utsmyckning av passagen kan också bidra med något för Bureå unikt och identitetsskapande. Viktigt är att skapa siktlinjer mellan resecentrum och passagen för en trygg och välkomnande känsla samt enkel orientering.

4. Resecentrumbyggnad

Fasaden och byggnaden blir ett skyltfönster i Bureå både för besökare och invånare. Gestaltningen av resecentrumbyggnaden bör ske med omsorg om god gestaltning, färg och materialverkan. Val av material ska ske med stor medvetenhet avseende materialens egenskaper, hållbarhet över tid och förmåga att hålla sig vackra. Materialvalet har även betydelse för upplevelsen av ljud både inne och ute, vilket också bör beaktas. Viktigt är även att belysningen är genomarbetad, då den har stor betydelse för hur gestaltningen av rummen och byggnaderna upplevs. Utformningen av resecentrumbyggnaden bör förhålla sig till kommunens riktlinjer kring hållbart byggande i trä.



Källa: Bureå resecentrum – Utredning avseende resecentrumfunktioner och övergripande organisation. Rapporten är framtagen av &Rundquist Arkitekter februari 2023.

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

