

## 2 UTGÅNGSPUNKTER FÖR PLANFÖRSLAGET



## 2 UTGÅNGSPUNKTER FÖR PLANFÖRSLAGET

### SPELREGLER FÖR STADSBYGGANDET

#### ALLMÄNT

I EU:s grönbok om stadsmiljö pekas på de problem som efterkrigstidens planeringsideal med zonerings, utspridning av bebyggelse och trafikseparering har medfört i form av segregering, stor markkonsumtion och en torftigare stadsmiljö. Rekommendationer från EU för städernas fortsatta utveckling handlar om funktionsintegrering, utnyttjande av redan urbaniserad mark för det fortsatta byggandet samt tillvaratagande av det arkitektoniska arvet. De olika målen nedan är en redovisning av tillståndet i Skellefteå och strävanden att nå bland annat EU:s rekommendationer.

#### BEVARA OCH UTVECKLA BEFINTLIGA STADSKVALITETER

Skellefteå är en vacker stad med många stora kvaliteter. Den är skapad kring älven och dess möte med havet. Grundelementen med älven och höjdryggen Vitberget har naturligt fått styra stadsbildningen (jfr nästa avsnitt Övergripande utbyggnadsstrategier). Närheten till natur och parkmark samt kontakten med vattnet är några av stadens allra största värden.

Den byggda miljön, byggnader, gator, parker och torg är grundelement i staden och en viktig del i människors vardagsliv. Den är bärare av kulturhistoriska och konstnärliga värden och är en del av samhällets identitet och kulturarv. Det är därför viktigt att slå vakt om och utveckla befintliga stadskvaliteter. Bebyggelsestrukturen i Skelleftedalen finns närmare beskriven i Planeringsföresättningar, avsnitt Staden.

#### STADENS RUMSLIGHET OCH ESTETIK

Olika stadsplaneideal har växlat under tidens gång men några generella kvaliteter har ändå överlevt dem alla och det är en tydlig uppdelning mellan det helt offentliga rummet och det privata ofta med ett halvprivat rum. Detta är viktigt för att få trygghet och social gemenskap. Det offentliga rummets variation i storlek, form och karaktär är också betydelsefullt för intressanta upplevelser.

Den estetiska dimensionen i stadsbyggandet är viktig vilket understryks genom beslut på riksnivå<sup>1</sup>. Det finns därför ett starkt stöd för att konstnärlighet och upplevelsemässiga kvaliteter skall ingå som viktiga faktorer i stadsbyggandet. Viktiga aspekter är uttrycksfullhet, skönhet, komplexitet och rikedom på sinnesupplevelser. Estetiska krav bör utgå från värderingar som har en betydande grad av allmän acceptans, men samtidigt ge utrymme för experiment och nyskapande. Starka strömningar de senaste åren har också bidragit till att betona design och estetik i stadsbyggandet.

#### FUNKTIONSINTEGRERING

En viktig aspekt för att främja kvaliteter i stadsmiljön är att integrera olika funktioner för att få en allsidig bebyggelsestruktur med såväl arbete och service som boende inom ett närområde. En integrerad stad innebär också en blandning av olika befolkningsgrupper och därmed en social och kulturell mångfald.

Verksamheter med större omgivningspåverkan måste även fortsättningsvis ligga i särskilda verksamhetsområden.

<sup>1</sup>Proposition 1997/98:117 "Framtidsformer – handlingsprogram för arkitektur, formgivning och design" och de därefter genomförda förändringarna i plan- och bygglagen 1999

## EKOLOGISK GRUNDSYN/ HÅLLBAR UTVECKLING

En ekologisk grundsyn utifrån kretsloppsprinciper och samspel med naturen är en viktig del i stadsbyggnad, från översiktsplaneringen till den enskilda byggnaden. Skapandet av en långsiktigt god livsmiljö bestäms i hög grad av hur den byggda miljön utvecklas, men även hur den bevaras.

Som övergripande stadsutvecklingsprincip har en rund modell valts. Valet av den runda staden för utveckling av Skellefteå ger goda förutsättningar för att stärka ekologiska, sociala och ekonomiska dimensioner. Den runda staden bidrar till snåla och miljöanpassade transport-, energi-, avfalls- och vatten- och avloppssystem. Det stärker möjligheter till möten och möjligheter till gemenskap. Kortare avstånd sänker samtidigt kostnader för såväl anläggande som drift och nyttjande av infrastruktur.

För de enskilda byggnaderna är det viktigt att använda sunda material, begränsa energibehovet och skapa hälsosamma miljöer inomhus. Ett led i denna strävan är Skellefteås engagemang i den Nationella Träbyggnadsstrategin och Trästad 2012, där flera stora projekt genomförs.

## STADENS GESTALTNING

Stora delar av Skellefteådalens har en bebyggelse med starka karaktärsdrag och inslag av arkitektoniska kvaliteter. Det är viktigt att behålla och vårda, men också att varsamt kunna utveckla stadens olika delar såväl bebyggelse som allmänna delar, gator, platser och parker. Till hjälp för detta pågår ett arbete med bygg-

nadsordningar för stadsdelarna i Skellefteådalens. Det är ett långsiktigt arbete och därför har det i fördjupningen av översiktsplanen gjorts en översiktlig studie över de stadskaraktärer som finns inom planområdet med riktlinjer för hantering av förändringar i bebyggelsen.

Det är även viktigt att nybyggande i delar med starka karaktärsdrag sker följsamt till de omgivande kvaliteterna. Även kommunen har här ett ansvar i hanteringen av byggnader, gator och platser samt parker och naturområden.

## ETT TÄTARE OCH LITE HÖGRE CENTRUM MED EN SPÄNNANDE OCH TRYGG STADSKÄRNA

I stadens centrala delar är den bebyggelse vi ser idag främst uppförd mellan 1950 och 1990. Den starkaste karaktären finns kanske i de 50- och 60-tals hus i 3-4 våningar som med ökande patina dominerar stadsbilden. Det finns hos många ett grundläggande intresse att bibehålla staden i dess nuvarande skala. Samtidigt har staden ett ganska litet centrum. Delar av det har en relativt låg exploateringsgrad. Här finns fortfarande möjligheter till fortsatta etableringar som ökar stadsmässigheten. I Centrala stan finns få högre hus med hög exploateringsgrad. Möjligheten till tyngre etableringar bör studeras vilket bland annat innebär att se över möjligheterna att förtäta och bygga högre i Centrala stan. Det bör vara rimligt att vissa byggnader utförs med upp till 8-10 våningar. Samtidigt har staden utseende och utformning stor betydelse och utbyggnaden av både gator och bebyggelse måste ske med stora krav på god gestaltning och utformning.

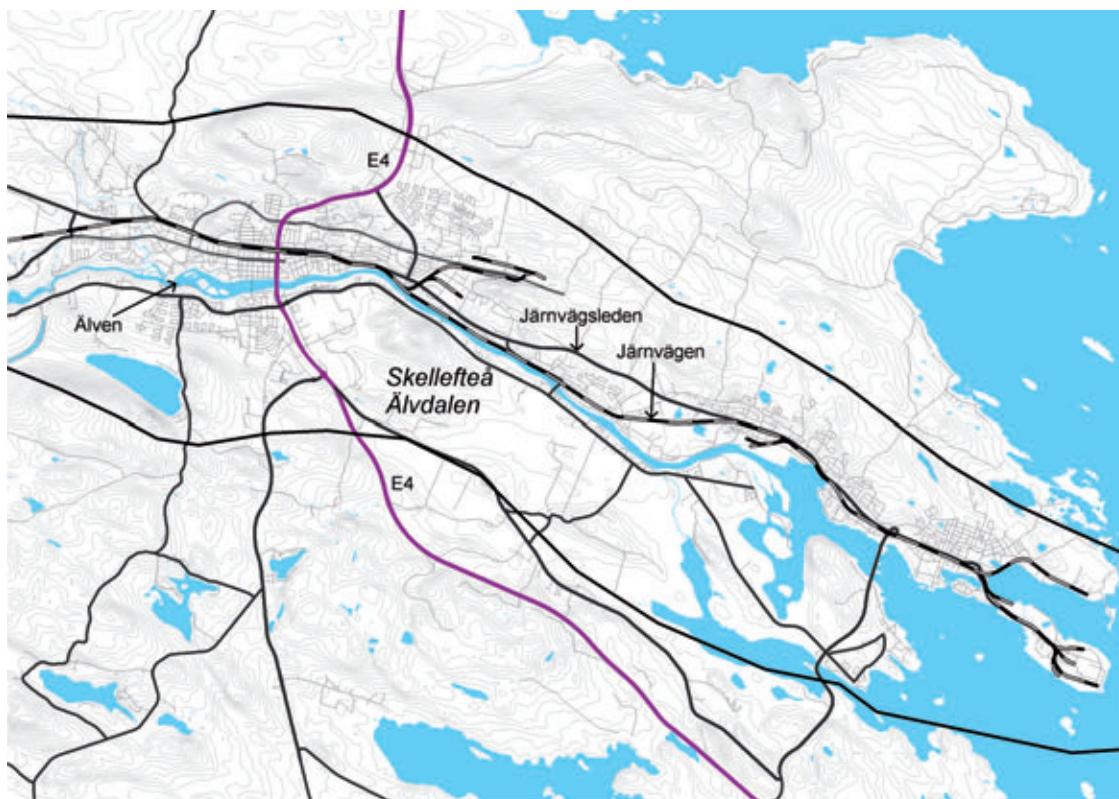
Grundläggande är att Centrala stan får fler funktioner som gör det mer levande, aktivt och tryggt särskilt under kvällstid och helger. En ljus, inspirerande miljö är viktig. Centrala stan ska vara en naturlig mötesplats som är tillgänglig och lätt att nå till fots och med cykel. I centrum ska det finnas ett resecentrum där nästan alla kommunikationer möts. Goda möjligheter till parkering i närheten är därför betydelsefullt.

## STADENS ENTRÉER

Genom Skellefteå sträcker sig de viktiga infrastrukturstråken E4 och väg 95/372 (Järnvägsleden) samt järnvägen mellan Bastuträsk och Skelleftehamn, tidigare med persontrafik. Som så många andra svenska städer är det industri och externhandel, ibland i en lite oordnad miljö, som möter trafikanter vid ankomsten mot staden. Det gäller i olika hög grad från alla riktningar. Placeringen av industri och externhandel vid utkanten av staden är naturlig av flera skäl och bör bestå, men gestaltningen av dessa entréer till staden bör lyftas till en högre nivå. Det gäller utformningen av gatu- eller vägrummet och eventuella gröna sidorum såväl som utformningen av intilliggande byggnader. Här är kommunens samarbete med Trafikverket betydelsefullt. Projekt med den här inriktningen har gjorts i flera svenska städer, som exempelvis Umeå, Sundsvall, Norrköping med flera.

## EN SKÖNARE OCH MER ÄNDAMÅLSENLIG GRÖNSTRUKTUR

Skellefteå har många parker och grönområden. Den nuvarande samhällsstrukturen medför att de flesta har nära till natur och rekreation. Åtkomst av det



Exempel på strukturbildande element.

gröna är ett behov som alla har i mer eller mindre hög grad. I det fortsatta stadsbyggandet måste försiktighetsprincipen råda i förändring och utveckling av grönstrukturen. Vitberget är ett unikt stort stadsnära område som är öppet för sport och rekreation. Området har betydelse såväl för skellefteborna själva som för besöksnäringen. Vitbergets kvalitéer är viktiga att slå vakt om och utveckla försiktigt. Älven är vårt mest betydelsefulla stadsbyggnadselement i hela dalgången och är oersättlig för att skapa skönhet och trevnad. Delar av älvsrummet har tagits i anspråk och utnyttjats för olika verksamheter, men samtidigt är stora delar helt outnyttjade. Ambitionen måste vara att genom fortsatt utbyggnad av strandpromenaden, byggande av broar samt anläggande av kajer skapa ett än större utbyte.

## ÖVERGRIPANDE UTBYGGNADSSTRATEGI

De strukturbildande elementen med älven och höjdyggen, där Vitberget är en del, har inneburit att en långsmal stadsbygd längs dalgången vuxit fram. Efter det att först älven sedan järnvägen mist sin roll som bärande infrastrukturer har framför allt staden Skellefteå växt från älven. Samtidigt har det skett en utglesning av bebyggelsen. Detta har varit möjligt tack vare bilen som främsta transportmedel. E4-stråket genom Skellefteå är ett tydligt uttryck för den utvecklingen där bland annat handelsetableringar i utkanterna växt och växer fram.

## RUND STAD SOM PLANERINGSIDEAL

Tre utvecklingsscenarier har studerats: Rund stad, Bandstad och Lokal utveckling (se förutsättningar). De har även utvärderats ur ett hållbarhetsperspektiv. Resultatet är att Rund stad bedömts som mest hållbar för framtiden. I programmet förtydligades att Rund stad ska vara utgångspunkten för planarbetet.

Styrkorna med den runda staden är att den "runda formen" i en medelstor stad kan ge stora fördelar vad gäller närhet till viktiga målpunkter. Både offentlig och kommersiell service underlättas samtidigt som möten för samvaro vid både nöje och rekreation stärks. De kortare avstånden innebär samtidigt behov av mindre infrastruktur och transporter vilket minskar miljöbelastningen. Den runda staden uppfyller sammantaget bättre sociala, ekonomiska och miljömässiga dimensioner. Formen strider dock mot de strukturbildande elementen i Skellefte-dalen med älven och dalgångens bitvis tydliga sluttningar. Svagheter är att en rund stad i Skellefte-dalen inte blir helt rund. Den kompakta strukturen har dock möjligheter, om rätt utbyggd, till korta avstånd till centrum och många arbetsplatser. Den runda staden ger bra förutsättningar för gång- och cykeltrafik. Om resecentrum dessutom placeras centralt får många invånare nära vilket innebär att kompletterande resor kanske kan undvikas. Närheten som den runda staden skapar och ett ökat befolkningsunderlag inom några kilometer från stadskärnan leder till goda förutsättningar för en god kollektivtrafikförsörjning. I scenariot kan också några hot skönjas.

En hård exploatering i centrala staden kan innebära att delar av stadsbygden får långt till grönområden, beroende på var utbyggnationer sker.

Sett till invånarantalet dominerar Skellefteå stad med cirka 35 000 invånare och 45 000 totalt i Skellefte-dalen. Utifrån de senare utvecklingsstegen där bilen kommit att forma staden har den antagit en relativt rund form till största delen inom en cirkel med radien 5 km. Det är inom denna del av Skellefte-dalen som efterfrågan på bostäder är som starkast. Planens inriktning är att den ska möjliggöra etablering av 3 000 nya lägenheter inom planområdet. Se karta 1 på nästa sida. Ytterligare skäl för denna inriktning är att miljöpåverkan från transporter blir relativt mindre då de kortare avstånden möjliggör att fler kan cykla och gå.

## EN FORTSATT UTVECKLING I STADEN BÖR SKE STEGVIS

1. Stadsutbyggnaden ska i första hand ske genom förtätningar eller kompletteringar i eller i anslutning till redan byggda delar. Utbyggnaden kan även ske genom omvandling av äldre områden där tidigare markanvändning fått försämrad funktion eller upphört. Förnyelse kan också ske genom etablering i tidigare planlagda områden som inte utnyttjats.
2. Mindre utbyggnader av stadsdelar där det bedöms attraktivt och hållbart.
3. Inledande utbyggnader som avser större områden. Det ska ske i utbyggnadsriktningar inom fem kilometers avstånd från centrum.

Detta upplägg är särskilt viktigt då befolkningsutvecklingen i visionen är osäker. En utbyggnad enligt steg 1 och 2 är också ekonomiskt fördelaktig eftersom befintlig infrastruktur i hög grad kan nyttjas. Befintlig infrastruktur stärks och underlaget för kollektivtrafiken blir större.

För att ändå möta en efterfrågan i de östra delarna av Skellefte-dalen skall föreslagen bostadsmark i gällande fördjupningar där fungera som reserv för den efterfrågan som kan uppkomma.

Se karta 2 på sidan 14.

## STADEN OCH UTBYGGNADEN

### UTVECKLING AV STADSOMRÅDET

KARTAN REDOVISAR PRINCIPERNA I FÖREGÅENDE AVSNITT FÖR BYGGANDE OCH BEVARANDE I STADSOMRÅDET.

#### ■ CENTRALA STADEN

Centrala staden är den ursprungliga rutnätsstaden norr om älven samt Sörböle norr om Skråmträskvägen. Verksamheter dominerar men bostäder finns (delen norr om älven). Omvandling, förtätning/komplettering och påbyggnad av såväl bostäder som verksamheter är möjliga. I centrum ska ny högre bebyggelse med sex till åtta våningar möjliggöras. För vissa objekt ska byggnader med upp till tio våningar kunna uppföras.

#### ■ MELLANSTADEN

Trädgårdsstadsdelar med bostäder och verksamheter

samt grön- och idrottsområden. Bostäder dominerar. Förtätning och komplettering är möjliga på flera platser men motstående intressen, i första hand naturområde för omgivande bebyggelse, kan förekomma.

#### ■ YTTERSTADEN

Ytterstaden består i huvudsak bostadsbebyggelse, både småhus och flerbostadshus, från 1950-talet och framåt. Stora delar av bebyggelsen gränsar mot naturmark. Verksamheter förekommer i sparsam omfattning. Ny bebyggelse kan ske genom komplettering samt genom tillväxtenheter ut i naturområdena (pilar på kartan till höger).

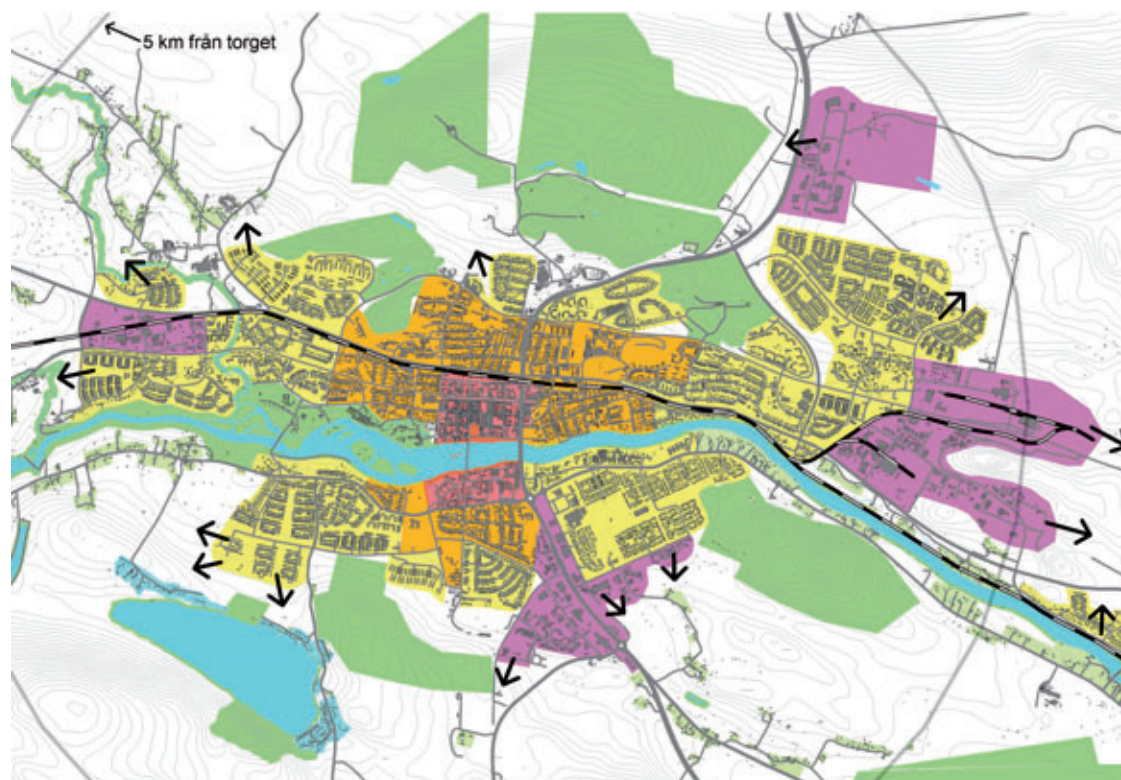
#### ■ VERKSAMHETSOMRÅDEN

Större områden med verksamheter, till exempel industrier med stor omgivningspåverkan (Hedensbyn), blandområde med industriverksamhet och handel (Solbacken, Anderstorp/Hammarängen, Degerbyn). Flertalet områden har möjlighet att växa i och med att de gränsar till naturmark.

#### ■ GRÖN- OCH NATUROMRÅDEN

Mot staden gränsande större naturområden med stora möjligheter till friluftsliv och rekreation, elljusspår, vandringsstigar, rastplatser etc. Genom att de i flera fall tränger djupt in i staden finns en god tillgänglighet.

#### ■ JORDBRUKSBEBYGGELSE MED INSLAG AV HÄSTGÅRDAR OCH ENSTAKA ENFAMILJSHUS (HEDENSBY, DEGERBYN)



**Karta 1.** Övergripande strategier för stadens utveckling.

Bebyggelsen är gles och viss komplettering med nya bostäder har tillkommit över åren efter bygglovprövning. Detaljplaner har inte upprättats. Så bör även den fortsatta utvecklingen i dessa områden kunna ske.

#### ■ STADSNÄRA FRITIDSBEBYGGELSE DÄR PERMANENTBOENDE FÖREKOMMER (FALKTRÄSKET)

Den stadsnära fritidsbebyggelsen härstammar från en tid när billinnehavet inte var så vanligt som idag. Fritidsbostaden var enkel och låg på cykelavstånd och har med tiden blivit attraktiv att bosätta sig permanent i.

## ÖSTRA STADSDELARNA

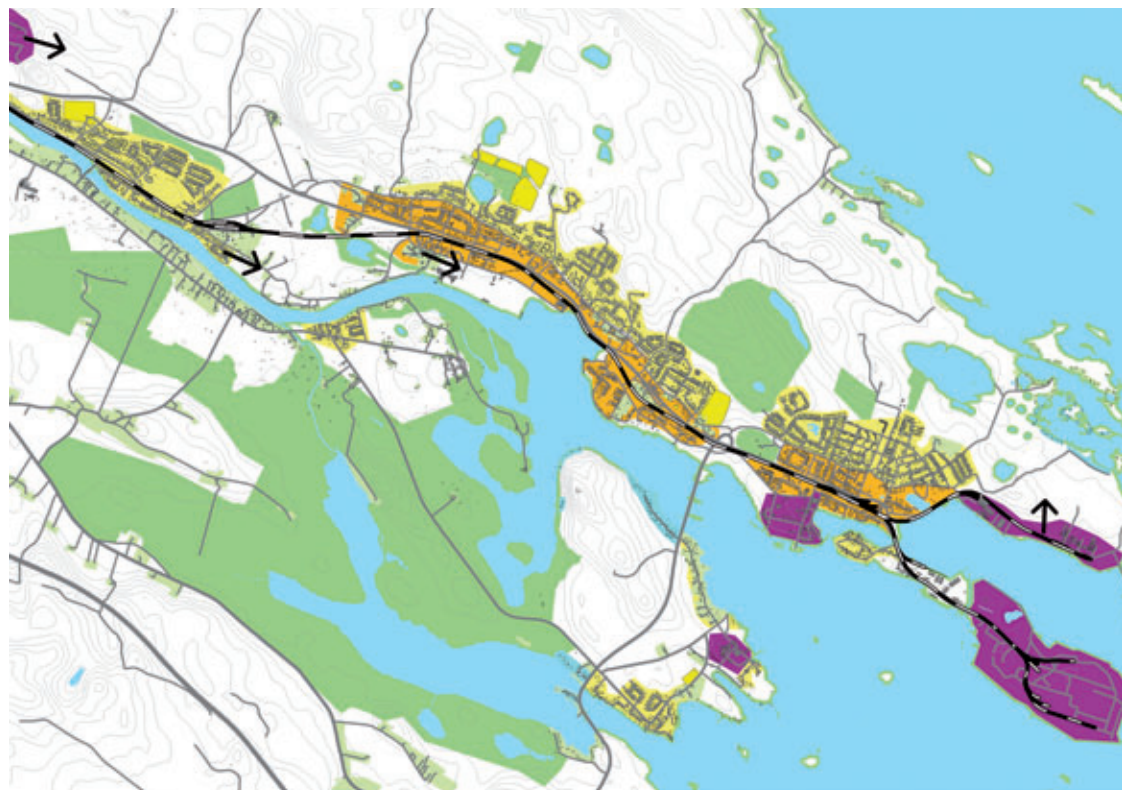
I denna del av Skelleftefjällden sker utvecklingen i stora drag efter gällande fördjupningar för stadsdelarna Bergsbyn, Ursviken, Skelleftehamn och Örviken. I ett par attraktiva lägen, som tidigare inte redovisats för bostadsändamål, föreslås bostäder. Det är Pokerbacken i Skelleftehamn och Scharinsområdet i Ursviken. Utöver bostäder finns förslag till fritidsaktiviteter i båda områdena.

### ■ ÄLDRE DELAR AV BERGSBYN, URSVIKEN, SKELLEFTEHAMN ÖRVIKEN

Stadsdelar med bebyggelse bestående av bostäder och verksamheter samt grön- och idrottsområden. Bostäder dominerar. Förtätning och komplettering är möjliga på flera platser men motstående intressen i första hand naturområde för omgivande bebyggelse förekommer.

### ■ NYARE DELAR AV SAMMA STADSDELAR

Omfattar nyare delar av Bergsbyn, Ursviken, Skelleftehamn och Örviken. De består i huvudsak av bostadsbebyggelse, övervägande småhus samt några kvarter med flerbostadshus i Skelleftehamn. Stora delar av bebyggelsen gränsar mot naturmark. Verksamheter förekommer i sparsam omfattning. Eventuell ny bebyggelse kan etableras där gällande fördjupade översiktsplaner redovisar ny bostadsbebyggelse (ljusgul färg på kartan till höger), samt att lediga tomter tas i anspråk.



**Karta 2.** Övergripande strategier för stadsdelarna öster om staden

### ■ STADSNÄRA FRITIDSBEBYGGELSE DÄR PERMANENTBOENDE FÖREKOMMER (NÄSUDDEN, ÖRVIKEN)

Den stadsnära fritidsbebyggelsen härstammar från en tid när billinnehavet inte var så vanligt som idag. Fritidsbostaden var enkel och låg på cykelavstånd och har med tiden blivit attraktiv att bosätta sig permanent i.

### ■ JORDBRUKSBEBYGGELSE MED INSLAG AV HÄSTGÅRDAR OCH ENSTAKA ENFAMILJSHUS (S BERGSBYN, S TUVAN, GUNSEN, BERGSBYN/URSVIKEN)

Bebyggelsen är gles och viss komplettering med nya bostäder har tillkommit över åren efter bygglovprövning. Detaljplaner har inte upprättats. Så bör även den fortsatta utvecklingen i dessa områden kunna ske.

## BEFOLKNING

Befolkningen i Skellefteå växer. Trenden har under det senaste decenniet varit att tätortsområdet i Skellefteå har en tillväxt. För hela kommunen har under tiden befolkningssiffrorna svängt mellan svaga minskningar och svaga ökning. Sammantaget ser man för kommunen sjunkande födelsetal och en stigande medelålder. En sådan utveckling leder på sikt till brist på arbetskraft och en ökad försörjningsbörda för den arbetande befolkningen. Därför måste kommunen också ha en tillväxt med ökande befolkning. Bedömningen är att Skellefteå har de största förutsättningarna för utveckling. Drivkrafterna måste komma från bra utbildning och forskning, ett bra näringsliv med hög produktivitet, en bra livsmiljö med attraktivt boende, bra kultur och fritid. Det fordras en god omsorg och snabba kommunikationer. Planen visar på möjligheter inom samtliga dessa områden.

## UTBILDNING

### GRUNDSKOLA, GYMNASIUM

Skellefteå kommun vill erbjuda goda utbildningsmöjligheter både inom grundskolan och gymnasieskolan. Verksamheten ska kännetecknas av hög kvalitet och bra utbildningsresultat.

Samtidigt är en viktig utgångspunkt att ekonomi kan hållas i balans när antalet barn och ungdomar minskar. Det successivt minskande elevunderlaget innebär att åtgärder behöver vidtas och utbildning samordnas till ett färre antal skolor. Hur snabba och omfattande omställningar som behöver göras

beror på hur befolkningen utvecklas. Även konkurrens från nya etableringar av friskolor, friförskolor och föräldrakooperativ kan påverka strukturen och medföra ytterligare behov av förändringar i kommunens verksamheter. Det gäller främst planområdet Skellefteå.

För att klara de ekonomiska och kvalitetsmässiga kraven kan det därför bland annat bli aktuellt att för- och grundskolans verksamheter samordnas lokalmässigt utifrån respektive områdes/skolas förutsättningar. Det kan till exempel gälla inflyttning av förskolor i skolor där utrymme finns. Där det är möjligt kan det även bli aktuellt med samordning med övrig kommunal verksamhet. Hur stort behovet kommer att bli av att göra omställningar samt hur snabbt det ska ske är beroende av hur befolkningen och födelsetalen utvecklas och hur det stämmer överrens med de lokalanpassningar som planerats till 2014.

En viktig grund för planeringsarbetet är, trots behovet av anpassningar till elevantalet, att förskolor/skolornas lokalisering ska spegla barnens boendemiljö. Det är viktigt att lokaliseringen av skollokaler planeras så att goda skol- och utomhusmiljöer kan skapas samtidigt som resor och transporter begränsas. Det gör också nuvarande kommunala skolor i planområdet. En minskning av antalet skolor kommer att förändra strukturen samt rese- och transportbehoven. Det medför därför behov av anpassning. Omstrukturering av lokaler inom för- och grundskolan samt gymnasieskolan kan innebära utrymme för andra etableringar och ny markanvändning på områden och fastigheter som inte längre behövs för utbildningsverksamhet. Bra lokalisering-

ar ska inte bara känneteckna den kommunala skolan. Detsamma ska gälla för lokaliseringar av alla nya friskolor.

### HÖGRE UTBILDNING OCH FORSKNING

Skellefteå kommun planerar för en fortsatt expansion av verksamheten vid universitets- och högskoleområdet Campus Skellefteå. Campus i Skellefteå är unikt område där universitet, högskola, forskning, vuxenutbildning, näringsliv och boende integrerats i centrala staden. Ambitionen är att Campus ska rymma mer forskning och utbildning men även ge plats för fler bostäder och näringslivsutveckling.

I Skellefteå kommun är andelen med eftergymnasial utbildning lägre än jämfört med riksgenomsnittet. Samtidigt är utbildningsnivå en mycket viktig tillväxtfaktor. Den övergripande målsättningen är att andelen befolkning med högskoleutbildning ska öka till 40 procent. Från att vara ungefär 1 600 studenter är målsättningen att antalet studerande ska öka till 3 000 under planeringsperioden (2011-2030). En utökad verksamhet medför samtidigt att antalet forskare och lärare måste öka. Målsättningen är därför att antalet yrkesverksamma vid Campus parallellt med ökningen av studenter kan fördubblas till 700. En bra samverkan mellan forskning, utbildning och näringsliv är av särskild betydelse för hur eftergymnasial utbildning i Skellefteå bedrivs och utvecklas.

Planförslaget skapar utrymme för en fortsatt expansion av Campusområdet. En fortsatt förtätning av byggelsen samt tillväxtområdena både mot söder och väster ger området goda förutsättningar att inrymma en fördubbling av nuvarande verksamhet.

## FÖRETAGANDE

### ALLMÄNT

En ökning av befolkningen i Skellefteå med 7.000 invånare medför ett behov av cirka 2.500 nya arbetstillfällen. Det är en mycket stor ökning särskilt med tanke på att antalet arbetstillfällen varit tämligen konstant de senaste decennierna. Den lokalt starka industritraditionen med många företag inom basindustri och verksamheter kopplade till denna är, och har varit, av stor betydelse för det lokala näringslivet. Även om antalet arbeten inom industrin minskat under en rad år är fortfarande förväntningen att basindustrin även fortsättningsvis ska generera arbetstillfällen och välbefinnande. Kommunen vill se en fortsatt utveckling av basindustrin. Samtidigt finns stora förväntningar att energi- och miljöbranschen tillsammans med teknikföretagen ska bidra med nya arbetstillfällen. Inom tjänstesektorn bedöms den största potentialen för utveckling finnas. Det gäller särskilt inom IT och besöksnäring.

### INDUSTRI

Inom industriverksamhet bedöms 1.100 arbetstillfällen kunna tillkomma varav 300 inom tyngre industri. En beräkning av kapaciteten i de befintliga industriområdena Hedensbyn, Anderstorp, Hammarängen, Degerbyn och Solbacken visar att dessa områden redan omfattar stora möjligheter för expansion. Planen redovisar förslag på ytterligare industrimark norr om Bergsbyn, på Anderstorp/Hammarängen samt väster om Degerbyn. Motivet är att industriell verksamhet medför stora krav vid lokalisering beroende på ytbe-

hov, infrastruktur och störningar på annan verksamhet. Kommunen vill kunna erbjuda god tillgång på etableringsmöjligheter.

### TJÄNSTEVERKSAMHET

Tjänstesektorn, som omfattar en mängd olika kommersiella och offentliga tjänster, är i stark utveckling. Etableringsmöjligheter är områden för kontor, handel, industri och utbildning samt vård och omsorg. Lokaler för dessa branscher är oftast integrerade med andra ändamål i centrum, på Campus och andra platser. Utpekad mark för ny kontorsbebyggelse finns i kvarteren Renen och Strömsör på Älvsbacka samt inom Campusområdet. I Centrala stan norr om Kanalgatan finns också möjligheter för nya kontorslokaler, men då integrerade med handel och bostäder. Stora möjligheter finns också genom förtätning av befintlig bebyggelsestruktur och genom omvandling av områden där tidigare verksamhet upphört. Av utpekade 1.400 arbetsplatser inom handel och tjänster bör åtminstone hälften av dem höra till denna kategori. En tydlig trend inom tjänsteverksamhet är att näringslivet söker lokaliseringar i centrala lägen. Expansionen blir då ofta beroende på omvandling och förtätning.

### KOMMERSIELL SERVICE

När det gäller handel råder balans i lokalbehovet efter de sista årens expansion. En ökad befolkning och starkare handelsprofil kommer på sikt att ytterligare öka behoven. Handeln är ett av kommunens starka tillväxtområden efter en tidigare period av svag utveckling där handeln i kommunen uppvisat underskott.

Idag råder det i stort sett balans mellan köpkraft och försäljning. Det gäller främst dagligvaruhandeln, vars omsättning motsvarar det lokala försäljningsunderlaget. Sällanköpshandeln har lättare att locka kunder från ett större geografiskt område än dagligvaruhandeln och antas ha ett visst utrymme för etableringar av fler butiker (beräknat för externa lägen). För att handeln ska kunna växa krävs dock att den lyckas locka fler kunder att handla i Skellefteå.

Utveckling av både externhandeln och handeln i Skellefteå centrum kan ge en god balans i utbudet och Skellefteås attraktivitet som handelsdestination kan höjas. Att öka handelns attraktivitet är viktigt för att locka till sig fler kunder från ett större område samt minska utflödet av kunder som bor i Skellefteå men handlar i en annan kommun. Ett större och bättre utbud skulle i förlängningen även kunna leda till ökad turism. Detaljhandelns andel av turisternas utgifter skulle därmed öka.

Målet är att handeln i kommunen ska öka genom utbyggnad och förtätning i Centrala stan och genom utbyggnad av externhandeln. I Skellefteå är tanken att detaljhandeln och vissa sällanköpsvaror koncentreras till Centrala stan. För att höja attraktiviteten till handeln där går det att utveckla "Skellefteå city" som handelsplats. Det är också viktigt att arbeta med centrumets totala utbud i form av restauranger, samhällsservice och kultur, samt arbeta med frågor som rör trivsel, trygghet och tillgänglighet. Skellefteå centrum ska vara ett levande och aktivt centrum som ses som en naturlig mötesplats. samt ska allmänt präglas av god tillgänglighet där alla enkelt ska kunna förflytta sig både till och inom.

Solbacken ska vara det stora externa handelsområdet med funktion för volymhandel och vissa sällanköpsvaror samt industri. Sällanköpshandeln på Solbacken ska vara av mer kompletterande än konkurrerande karaktär till sällanköpshandeln i centrum. Därför är det viktigt att detaljhandeln i de externa områdena begränsas så att konkurrensen med handeln i centrum inte blir för stor. Handels- och industriområdet Solbacken utvidgas med möjlighet till etablering väster om E4.

Industri- och handelsområdet Anderstorp-Hammarängen ska främst profileras mot industrietablering och handel med sällanköpsvaror. Nuvarande karaktär med småindustri och handel med varor relaterade till fordon och skrymmande varor bör eftersträvas.

Skellefteå kommun anser att det är viktigt att etableringar av ny handel externt ska ge så små negativa konkurrenseffekter som möjligt för den befintliga handeln i centrum. För tillgänglighet och service är det också viktigt att inte utesluta möjlig etablering och drift av kommersiell service av mindre karaktär i eller i närheten till bostadsområden och/eller verksamhetsområden. Det kan till exempel handla om mer av mindre lokala dagligvarubutiker i närheten till bostadsområden eller mindre centrum. Att etablera ytterligare externhandelsområden ses inte som lämpligt. Risken är att handeln blir för uppsplittrad och butikerna får svårt att dra nytta av varandras dragningskraft.



## LIVSKVALITET

Det offentliga kan hjälpa företagen att stärka sin konkurrenskraft bland annat genom att stimulera samverkan och ökad internationalisering. Den viktigaste uppgiften är dock att skapa livsmiljöer som attraherar människor i arbetsför ålder att flytta till, och stanna i, Skellefteå. Endast därigenom kan försörjningen av ny kompetens och arbetskraft säkras. I avsnittet om befolkning kan vi se att befolkningen i arbetsför ålder minskar, såväl i kommunen som i Skellefteå. Detta kommer på sikt att skapa stora rekryteringsproblem för såväl näringslivet som offentlig sektor. Om inte företagen kan finna kompetent arbetskraft i Skellefteå finns en stor risk att de kommer att läggas ner eller flytta. Det är en stor utmaning att skapa den livskvalitet som attraherar personer i arbetsför ålder med hög utbildningsnivå. Planeringen måste ta sin utgångspunkt i att Skellefteå ska attrahera fler inflyttare än någonsin tidigare.

## BOSTÄDER

De senaste årens strukturförändringar tillsammans med befolkningsutvecklingen har medfört en viss bostadsbrist och ökande fastighetspriser. Det under en period låga bostadsbyggandet har medfört ett behov av modernisering och nybyggande. Den nuvarande bristsituationen tillsammans med befolkningsmålet på 52 000 invånare i Skellefteå medför att ca 3 000 nya bostäder skulle behöva byggas.

Högt med utsikt, nära vatten och centralt är de huvudkriterier som bostadsmarknaden efterfrågar och definierar som attraktivt. Att skapa sådana lokalise-

ringar som kan bidra till inflyttning och nöjda medborgare är därför en utgångspunkt för planeringen.

Inledningsvis fram till cirka år 2020 kommer antalet hushåll över 80 år endast att förändras marginellt. Därefter kommer de att öka i antal och därmed även behovet av bostäder i särskilt boende.

- På kort sikt kommer 90-talisternas etablering på bostadsmarknaden att medföra ökad efterfrågan på mindre lägenheter. Kommande årskullar är dock avsevärt mindre och det är inte rimligt att snabbt starta stora byggprojekt med små lägenheter enbart för att tillgodose 90-talisternas behov, de måste tillgodoses på annat sätt.
- Efterfrågan på lägenheter i centrala lägen för unga barnfamiljer och yngre äldre kommer att vara påtaglig under hela planperioden.
- Trots att 40-talisterna så småningom lämnar sina villor kommer det att behövas en kompletterande nyproduktion av villor i attraktiva lägen nära staden när 90-talisterna bildar familj.
- Under de kommande 20 åren kommer det fortlöpande att behövas en utbyggnad såväl av bostäder för äldre som för de med funktionshinder.

Idag råder ett mer utpräglat marknadssystem även i bostadsbyggandet, då samhällets bostadsstöd i stort sett upphört. Bostadsproducenterna måste därför bygga där efterfrågan på bostäder finns och den finns för närvarande i centrala och vattennära lägen. På lite sikt bedöms även högt belägna platser med utsikt men ändå relativt centralt belägna bli efterfrågade. Även villatomter efterfrågas främst i lägen nära staden.



I kommunens intresse ligger att bättre kunna utnyttja gjorda investeringar och minska transportarbetet. Det innebär fördelar genom lägre energiåtgång och minskad miljöpåverkan. Ur den aspekten och för att nå en hållbar utveckling finns det relativt goda möjligheter att göra förtätningar i stadsområdet.

Om dessa förutsättningar kan samsas tillsammans med utformningen av goda bostadsmiljöer kan det bidra till att öka attraktiviteten i Skellefteå.

De 3 000 lägenheter som planen redovisar grupperar sig i och kring stadsområdet som förtätningar/kompletteringar och utbyggnader av stadsdelar i stadsområdets periferi. I princip ligger all utbyggnad innanför radien 5 kilometer från centrum. Lokaliseringen av flerbostadshus och småhus följer gammal tradition med de förra i de mer centrala kompletteringsområdena och småhusen i de perifera. Ur hållbarhetssynpunkt skulle det dock vara en fördel om småhusboendet kan utvecklas i mer centrala ytsnåla varianter, till exempel i nyutvecklade typer av radhus. Sådana skulle kunna utgöra alternativ till flerbostadshus i kompletteringslägen.

## VÅRD OCH OMSORG

Skellefteå lasarett är länsdelssjukhus med en omfattande och bred vårdverksamhet. I planområdet finns ytterligare fem hälsocentraler och fyra tandvårdskliniker. Inom landstinget pågår ett fortlöpande arbete med att effektivisera vården. Skellefteå kommun eftersträvar dock att landstinget fortsätter att driva den framtida vården i ungefär samma omfattning som nu. Landstinget har tillfredsställande mark- och lokalför-sörjning för den nuvarande verksamheten.

I socialnämndens boendeplan bedöms 191 äldreboendeplatser behövas i Skellefteå fram till 2020. Detta är tänkt att ske framför allt genom nybyggnation av äldreboenden på Morö Backe och på Sunnanå. Ett nytt större äldreboende har tagits i drift under 2009 och det andra ska vara färdigställt 2012. Det finns även ett beslut på att bygga nya äldreboenden i Skellefteå som färdigställs 2013 och 2015 samt

ett 2020. Det är önskvärt att de nya äldreboendena får närhet till andra seniorboenden och tillgång till kollektivtrafik. I stadsdelarna Anderstorp, Sjungande Dalen och Morö Backe finns nu flera äldreboenden. Inom äldreomsorgen eftersträvas lokaliseringar som speglar bostadsmarknaden i övrigt. Därför bör ytterligare äldreboenden skapas i stadsdelar som Älvsbacka, Sörböle, Sunnanå, Mobacken, Norrböle och så vidare.

Inom handikappomsorgen planeras för nya grupp-bostäder. Två grupp-bostäder byggdes 2010 i Skelleftehamn och på Sörböle. Under åren fram till 2014 planeras för tre grupp-bostäder respektive år. Lokaliseringen för dessa är inte klar, men man kan utgå från att ett antal kommer att placeras i Skellefteå. Enligt boendeplanen är det svårt att bedöma behovet efter 2014. Medelåldern för boende i service- och grupp-bostäder ökar, så rimligen kommer behovet av nya boenden att plana ut men sannolikt behöver fler byggas efter 2014. En förutsättning för placering av enheter är god tillgång till kollektivtrafik. I stadsdelarna Anderstorp, Morö Backe och Erikslid finns sedan tidigare flera grupp-bostäder. Nya lokaliseringsmöjligheter bör skapas på Älvsbacka, Sörböle, Sunnanå, Mobacken och Norrböle, samt i Bergsbyn.

## KULTUR, NÖJEN OCH FRITID

Skellefteå har ett brett och omfattande kulturliv. Nordanå är kommunens kulturcentrum med olika scener, konsthall, museum, kulturhistorisk bebyggelse och vidsträckt grönytor. Området är stort och utvecklingsbart. Här finns utrymme för etablering av nya verksamheter och genomförande av varierande aktiviteter.

Västerbottensteatern är en motor i Skellefteås kulturliv och starkt associerad till Nordanå. Mullbergsskolan och Anderstorpsskolan med musik- och dansverksamhet, biblioteken i Älvsbacka, Ursviken samt Skelleftehamn är andra exempel på viktiga kulturmötesplatser. Det finns samtidigt ett stort intresse att försöka stärka kulturlivet genom utveckling av lokaler för teater och museisamlingar.

Kulturen är en del i nöjeslivet och har kopplingar till besöksnäringen. Större koncentrationer av kulturplatser bygger också upp karaktärer i staden. En stad med levande centrum förutsätts ha goda kulturyttringar och bra nöjen. Nöjesverksamheter med restaurang, dans och nattklubbar är koncentrerade centralt i staden. Grundläggande måste centrum få fler funktioner som gör det mer levande och aktivt särskilt under kvällstid och helger. Centrala stan ska vara en naturlig mötesplats som är lätt nå. Samtidigt är det viktigt att behålla tryggheten, som kräver en ljus och inspirerande miljö. En bra stadsutformning kan bidra till att begränsa droganvändningen, särskilt bland ungdomar. Ett levande centrum kräver bra kommunikationer. Alla ska enkelt kunna ta sig till de centrala delarna som allmänt ska präglas av hög tillgänglighet. Planen medger därför möjligheter till en översyn och förnyelse av torget och stadskärnan.

Fritiden är viktig och Skellefteå som helhet erbjuder omfattande möjligheter till aktiviteter. Allt från naturupplevelser till elitidrott förekommer. Det finns många föreningar i kommunen som verkar för många olika ändamål och verksamheter. Kommunen erbjuder också många möjligheter i både egna lokaler och anläggningar. Kommunen har också ett stort markinnehav som bidrar till goda fritids- och rekreationsmöjligheter.

## KOMMUNIKATIONER

Kommunikationerna är alltid av stor betydelse. Behovet att förnya och utveckla regionens kommunikationer är en stor drivkraft bakom fördjupningen av översiktsplanen.

Biltrafiken står för en stor del av transportarbetet i Skellefteå. Samtidigt har transportsystemet brister beträffande framkomlighet och trafiksäkerhet. Den omfattande och koncentrerade trafiken leder till miljöproblem, som orsakas av en struktur med få broar över älven samt att stora trafikleder strålar samman centralt i Skellefteå. Strukturen medför att en stor andel av trafiken i regionen styrs mot centralorten trots att den endast passerar.

Kollektivtrafiken har en begränsad funktion i Skellefteå. Den resevaneundersökning som genomfördes 2003 visade att endast 3-4 % av befolkningen reste med buss i vardagen. Ändå är kollektivtrafiken väl utbyggd med stort linjenät.

Persontrafik med järnväg till och från Skellefteå saknas. Istället finns möjlighet till anslutningstrafik med buss från järnvägsstationerna i Bastuträsk, Umeå och i viss mån Jörn. Avsaknaden av spårtrafik till Skellefteå är en påtaglig brist som ytterligare bidrar till ett lågt kollektivt resande.

Godstrafiken på järnväg fungerar, men har också brister. Det gäller kapacitetsproblem på stambanan och tekniska svagheter beträffande tvärbanan mellan Bastuträsk och Skelleftehamn. Avsaknaden av en mötesstation på tvärbanan, samt brister beträffande kraftförsörjning och trafikstyrning, medför att järnvägen inte får önskad funktion.

Gång- och cykeltrafiken fungerar väl, men skulle kunna ges ännu bättre förutsättningar. Resvaneundersökningen 2003 visade att 36 % går eller cyklar i vardagen. I Skellefteå finns ett relativt omfattande gång- och cykelvägnät. Nätet har dock tydliga brister eftersom det till delar inte är sammanhängande. En ökad gång- och cykeltrafik är önskvärd, men förutsätter att alltså av vägnätet förbättras.

Sjöfarten är av stor betydelsefull för Skellefteå med en basindustri där omfattande transportvolymerna består av tungt och lågvärdigt gods. En ökad sjötrafik skulle minska behovet av landsvägstransporter.

## BILTRAFIK

Skellefteå behöver en förnyelse av vägtransportsystemet som utgår från att centrum endast ska beröras av trafiken till stadsdelen. Trafik med andra målpunkter måste därför styras bort genom särskilda åtgärder och med nya vägar som planeras. Nya vägar förutsätter främst att nya broar och trafikleder anläggs. För att minska trafiken i centrum måste parkeringsmöjligheterna förbättras i stadsdelsområdets randområde. Goda möjligheter finns att skapa nya parkeringshus väster, öster och norr om centrum. Detta tillsammans med ökad kollektivtrafik och mer gång- och cykeltrafik kan minska belastningen från biltrafiken.

## KOLLEKTIVTRAFIK

Kollektivtrafiken måste få viktigare funktion och utvecklad trafik med fler passagerare. Utformningen av linjer och tidtabeller är betydelsefull. Transportsystemets struktur och möjligheter till prioritering av trafik är viktigt för att utveckla kollektivtrafiken. Termina-

ler och hållplatser spelar också en avgörande roll för busstrafikens funktion. Trafikinformatik och bussar drivna med biogas kan stärka attraktivitet och minska belastningen på miljön.

I vägtransportsystemet behöver kollektivtrafiken få prioritet och möjligheter som gör att den upplevs snabb och rationell. I Skellefteå centrum utgår kollektivtrafiken från busstationen vid torget. Busstationen måste ersättas med ett nytt resecentrum som på ett bra sätt kan knyta samman olika persontransporter. En bra funktion kräver att den är sammanhållen för alla transportslag och ligger centralt. Eftersom en utgångspunkt är att persontrafik på järnväg måste realiseras ska ett resecentrum lokaliseras vid järnvägen. För att optimera avstånden måste resecentrum också förläggas i så nära anslutning till stadskärnan som möjligt.

## NORRBOTNIABANAN

Transporter på järnväg är efterfrågade och för Skellefteå, med sitt geografiska läge och samhällsstruktur, skulle en ny kustjärnväg betyda mycket. Järnvägen är viktig och för att få en bra funktion krävs att Norrbotniabanan byggs. Norrbotniabanan skulle effektivisera godstransporterna i regionen och stärka näringslivet konkurrenskraft. Norrbotniabanan skulle förbättra pendlingsmöjligheter och utöka arbetsmarknaden längs kusten. Nuvarande järnvägsnät och trafik har varken kapacitet eller tillfredsställande effektivitet. En Norrbotniabana skulle också öka trafiksäkerheten och minska miljöbelastningarna.

Trafikverket har genomfört järnvägsutredningar för Norrbotniabanan där olika sträckningar genom kom-

munen och Skellefteå staderats. Efter utförd järnvägsutredning har Trafikverket och kommunen enats om en bansträckning med östlig ingång i Skellefteå och utgång i väster. Genom centrala Skellefteå ska järnvägen utnyttja befintlig järnvägskorridor. Eftersom järnvägskorridoren är smal kommer bebyggelse och andra verksamheter att ligga mycket nära järnvägen. En vision för Norrbotniabanan är att järnvägen i framtiden ska bygga vidare och förbättra kommunikationerna i hela Barentsregionen. Sammantaget skulle detta påtagligt öka tågtrafiken genom Skellefteå. Ökad trågtrafik medför både buller och vibrationer vilket innebär miljöproblem för centrala Skellefteå. Därför bör Norrbotniabanan passera centrala staden i nersänkt läge under mark. Om den byggs ovan mark skapar den ökade trafiken en förstärkt barriär. En nedsänkt järnväg medför positiva effekter utan att inskränka på stadens utveckling, säkerhet, boendemiljö och tillväxt. Både av miljömässiga och säkerhetsmässiga skäl är en nedsänkt järnväg viktig för Skellefteå.

Järnvägsutredningen föreslår att ett triangelspår anläggs på Hedensbyn. Triangelspåret ska ansluta mot tvärbanan med Bastuträsk och Skelleftehamn för att rationellt möjliggöra godstrafik till och från Skelleftehamn. Sedan några år är Skellefteå Hamn även terminal för godstrafik på järnväg. Hamnen samordnar därmed såväl sjö-, tåg- och vägtransporter. Det är en lösning som även långsiktigt ökar effektiviteten och minskar transportkostnaderna.

## GÅNG OCH CYKEL

En fortsatt stadsutveckling till en rundare struktur stärker möjligheterna för att gå och cykla. Korta avstånd utifrån högre exploateringsgrad och nya stadsnära bostadsområden minskar behovet av motorfordon. För att förbättra förutsättningarna för gång- och cykeltrafiken behövs en tydligare övergripande planering. Den ska leda till ett tydligare system där gång- och cykelvägar knyts samman bättre.

## SJÖFART

Intresset för transporter med sjöfarten ökar eftersom de kan ske med mindre miljöbelastning till låga kostnader. Arbetet pågår successivt för att utveckla handelshamnen i Skelleftehamn. Hamnen behöver ny tillfart och nya ytor för materialhantering och lagring på kort och lång sikt.



## TEKNISK FÖRSÖRJNING

### VATTEN OCH AVLOPP

En ny huvudvattentäkt planeras för Skellefteå kommun. Bakgrunden är önskemål om en vattenförsörjning med högre kvalitet och säkerhet. Den vattentäkt som planeras är en ny grundvattentäkt belägen i Skellefteåsen intill Medle och Klutmark. Vattnet ska utvinnas dels som vanligt grundvatten och dels genom konstgjord infiltration.

Från vattentäkten dras nya vattenledningar till vattenverket i kvarteret Abborren och till reservoaren vid Alhem.

Den kommunala vatten- och avloppsförsörjningen byggs ut i takt med att nya detalplaner upprättas för bostäder och verksamheter. Utgångspunkten vid ny lokalisering är att avloppsanslutning ska kunna ske med ledningar med självfall. Lösningar som kräver pumpning av spillvatten ska om möjligt undvikas. Avledning av

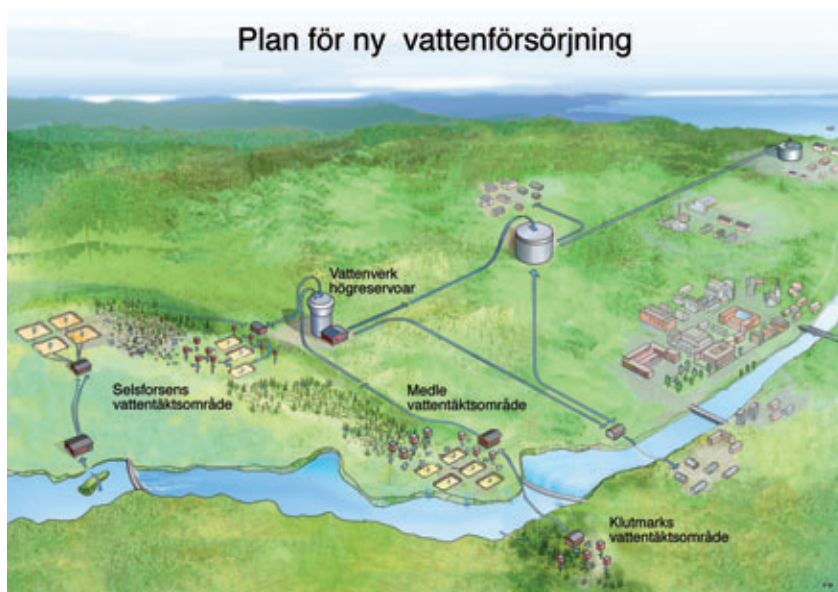
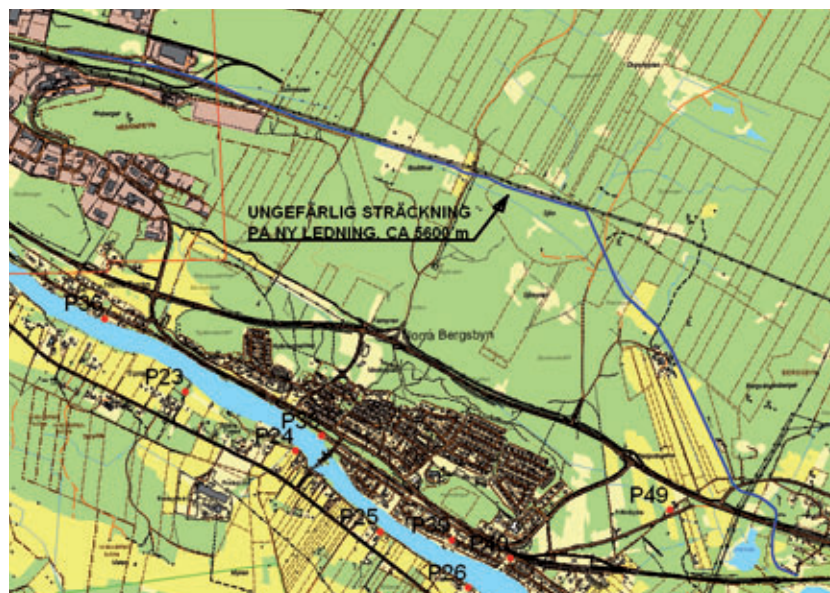


Illustration: Kjell Magnusson

dagvatten är viktigt för nya bostadsområden. Det kan ske i öppna eller slutna system, diken eller ledningar. Så långt möjligt ska lösningar med lokalt omhändertagande av dagvatten prövas. Dagvattenavledningen ska dimensioneras efter normerande branschregler. Nya bostadsområden bör utformas så att fördröjning av nederbörd sker i anslutning till hårdgjorda ytor (kvantitet), och att avskiljning av föroreningar sker inom fastigheten i första hand med exempelvis oljeavskiljning, stoft och partikelfällor (kvalité). Vid nybyggnation och exploatering av nya bostadsområden måste området utformas på sådant sätt att dagvattensystemet klarar dimensionerande flöden.

## VATTENDIREKTIVET

I åtgärdsprogrammet för Bottenvikens vattendistrikt anges att kommunerna behöver arbeta med vissa typer av åtgärder. Målet är att alla så kallade vattenförekomster ska uppnå lägst God status (potential) senast år 2015/2021. Kommunerna behöver bland annat utveckla planläggningen och tillsynsarbetet för att uppnå god vattenkvalitet. Skellefteå kommun arbetar tillsammans med vattenmyndigheten för att uppnå god ekologisk status för vattenförekomsterna inom planområdet. Arbetet har hittills skett dels inom vattenrådet för Skellefteälven och dels genom direktkontakter med beredningssekreteriatet i Umeå.

När kommunen vet vilka åtgärder som krävs kommer arbetet med att uppnå god ekologisk status lättare kunna hanteras i plansammanhang.

## AVFALL

Skellefteå kommun vill åstadkomma en långsiktigt hållbar avfallshantering och minska avfallens mängd och farlighet. Det är viktigt att avfallet tas om hand på ett riktigt sätt av dem som bor och verkar i kommunen så att avfallet inte sprids i naturen. I kommunens avfallsplan syftar målen till att fler ska sortera sitt avfall. Sådana förutsättningar skapas genom att göra det enkelt att sortera och återföra avfallet. Bra insamling och god tillgänglighet till anläggningar för återvinning är avgörande för resultatet. Omfattande satsning på återvinningsstationer och återvinningscentraler är därför viktigt. Planeringen för återvinning bör därför integreras med planering för nya bostäder och verksamheter.

Att visa återvinningen betydelse och funktion är betydelsefullt. Lokala exempel på detta är återvinningen av träavfall till biobränsle och recirkuleringen av vissa metaller. Satsningen där hushållsavfall och rester från avloppsrening blir till biogas för fordonsdrift är ytterligare ett intressant exempel. Ett ökande antal fordon drivna med biogas kan påtagligt minska utsläpp och därmed förbättra stadsluften.

## ENERGIFÖRSÖRJNING

En strukturomvandling pågår sedan länge där uppvärmning med direktverkande el och oljebaserade anläggningar ersätts med alternativa lösningar. Fjärrvärme, värmepumpar och biobränsleanläggningar dominerar bland de nya alternativen. Samtidigt ökar också hushållning med energi och intresset för kretsloppsanpassade lösningar stiger.

En omfattande utbyggnad av fjärrvärme har genomförts i Skelleftedalen. Den biobränslebaserade fjärrvärmens har medfört minskade utsläpp och förbättrad luftkvalité. Fjärrvärmens har stora fördelar och avsikten är därför att den även fortsättningsvis ska försörja de nya bostads- och verksamhetsområdena. I lämpliga områden bör bebyggelse av passivhustyp med mycket låg energiförbrukning prövas.