

# 3 FÖRSLAG ÖVERGRIPANDE



## 3 FÖRSLAG ÖVERGRIPANDE

### ALLMÄNT

Huvuddragen av idéer kring stadens tillväxt som redovisas i avsnittet Övergripande utbyggnadsstrategier konkretiseras i detta avsnitt. Behoven för 7.000 nya invånare i form av bostäder, arbetsplatser, service och infrastruktur skall som nämnts betraktas som tillägg till dagens stadsstruktur. Stadens områden som saknar annan tydlig markanvändning fylls i olika stadsdelar med bebyggelse och stadens gränser mot omgivningen flyttas fram i flera riktningar. Förslagen kan i hög grad försörjas av befintligt gatusystem men trafikbelastningen i centrum gör att fler förbindelser över älven föreslås.

Vid lokaliseringen av ny bebyggelse, vägar och gator har hänsyn tagits till redovisade natur- och kulturarvden samt behovet av mark för lek och rekreation samt för växt- och djurliv.

### BEBYGGELSE

Verksamheter som inte är störande bör så långt möjligt kunna lokaliseras tillsammans med bostäder och olika typer av service. Ren industriverksamhet måste som tidigare förläggas för sig, vilket i planområdet innebär fortsatt utveckling huvudsakligen i Hedensbyn, Anderstorp/ Hammarängen och Degerbyn. I Skellefte-dalen finns idag tre huvudsakliga områden för handel. Det är Centrala stan, Solbacken och Anderstorp/Hammarängen. Planen förutsätter fortsatt utveckling och ger möjlighet till utveckling av dessa tre områden. Det är samtidigt värdefullt ur hållbarhetssynpunkt att de lokala dagligvarubutikerna kan behållas och utvecklas samt att nya kan etableras.

Ur hållbarhetssynpunkt bör Skellefteås glesa byggnadsstruktur förtätas. Därför föreslår planen olika former för tätare bebyggelse. Det gäller exempelvis obebyggda partier i staden och att alternativa småhuslösningar med mindre markåtgång än den traditionella villan prövas.

Stadens outnyttjade områden fylls i olika stadsdelar med i första hand bostäder men även verksamheter, till exempel i Centrala stan och på Älvsbacka. Stadens gränser mot omgivningen flyttas fram i alla riktningar. Mot väster växer nya bostäder i Myckle och Stämninggården fram samt verksamheter i Degerbyn, mot norr i form av blandad bebyggelse kring Erikslids centrum och bostäder i Vitbergsterrängen, mot öster i form av bostäder i Morö Backe och verksamheter i Hedensbyn, mot söder i form av bostäder i Sunnanå, Västra Falkträsket och Tjärn, samt i form av verksamheter i Anderstorp/Hammarängen.

Dessutom kan mark där tidigare markanvändning, till exempel industriverksamhet, upphört användas för nytt eller nya ändamål, kontor, lättare industri/hantverk, bostäder och friluftsanläggning. Exempel på detta är Scharinsområdet där sanering av förorenad mark pågår. Området föreslås sedan få ny markanvändning med till exempel bostäder, verksamhetsområden och områden för fritid och rekreation.

I de östra stadsdelarna, framför allt Ursviken, finns i tidigare planer stora områden avsatta för bostäder och verksamheter. Områdena utgör både förtättningsområden men även nya orörda områden. Dessa bildar sammantaget en mycket stor möjlighet till stadsdelutveckling.

På mark som är olämplig ur miljö- och risksynpunkt, till exempel höga vattenflöden längs älven och kring älvmyningen, föreslås ingen ny bebyggelse. Olika typer av restriktioner för ny bebyggelse med mera redovisas i Del 1 Förutsättningar.

## INFRASTRUKTUR

### GATOR OCH VÄGAR

Parallellt med denna plan arbetar Trafikverket med en utveckling av det övergripande vägnätet i Skellefteå, Skellefteåprojektet. Regeringen har ålagt kommunen att upprätta ett åtgärdsprogram för att komma tillrätta med överskridandet av miljö kvalitetsnormen för kväveoxider längs E4/Viktorigatan och Kanalgatan i stadsdelen Centrala stan. Arbetet med Skellefteprojektet och åtgärdsprogrammet visar tydligt att ändrade beteenden och samhällsstyrning kan minska trafikarbetet och lösa delar av miljöproblematiken. Därför kommer ett stort antal åtgärder att genomföras innan ombyggnader sker i transportsystemet. Åtgärderna rör kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik, miljözon och liknande.

Planens omfattning och målsättningar kräver dock även att fysiska förändringar görs.

Planens redovisar därför ett förslag till framtida huvudvägnät där syftet är att sprida trafiken över älven till flera strategiska platser. Planen redovisar flera nya länkar i huvudvägnätet.

- Östra leden förlängs över älven med ny bro och leds söder om Anderstorp fram till södra cirkulationsplatsen på E4. Situationen ska studeras vidare.

- Södra Lasarettsvägen förlängs över älven med en ny bro mot Karlgårdsleden. Den nya Centrumbroen avses avlasta såväl Parkbron, Lejonströmsbron som Victoriabron. Parkbron kan då stängas för trafik med motorfordon.
- Södra leden länkar samman Karlgårdsleden med väg 364, Burträskvägen.
- Södra Lasarettsvägen förlängs norrut med anslutning mot väg 95/372, Järnvägsleden. Anslutning kan ske vid trafikplatsen mellan väg 95/372 och Lasarettsvägen alternativt mellan väg 95/372 och Nordlander-gatan.
- Väg 827, Sundgrundsleden förbättras från Örviken fram till korsningen med E4. Väg 827 avses på sikt förlängas från E4 till Skellefteå Flygplats.
- Torsgatan förlängs mot öster fram till Östra Bergsbyvägens anslutning till väg 372 (Järnvägsleden).
- En ny vägkorridor föreslås mellan Solbacken/norra Solbacken och Torsgatan på Hedensbyn.
- Väg 95/372, Järnvägsleden genom centrum förbättras med ny profil och ombyggnader av trafikplatser.

Avsikten med förslagen är att förbättra vägstandarden och sprida trafiken. Det gör att trafiksäkerheten ökar, framkomligheten förbättras och miljöbelastningen fördelas. Flera av de redovisade alternativen kräver fortsatta studier och utredningar innan beslut kan tas om och när de ska genomföras. Vissa av alternativen ansvarar kommunen själva för, medan andra förutsätter en dialog med Trafikverket.

Huvud- och lokalgator i övrigt redovisas mer detaljerat på stadsdelsnivå. Behov av nya gator finns i huvudsak inom

kommande exploateringsobjekt. Här kan nämnas nya gator för vidare utbyggnad av Falkträskområdet samt en koppling mellan Morö Backe och Solbacken.

Huvudvägar av infarts- och genomfartskaraktär bör ges en hög stadsmässig kvalitet i stadens mer centrala delar. Särskild tonvikt bör läggas på stadens entréer.

### GÅNG- OCH CYKEL

Möjligheten att gå och cykla för transport inom staden och i dess närhet är av strategisk vikt för en hållbar utveckling. Det är ett av de viktigaste skälen till att i planen välja en kompakt, rund stadsutveckling som ger korta avstånd till viktiga mål. I planområdet finns goda möjligheter till gång- och cykeltrafik. Ett stort antal gator och vägar är väl lämpade för gång- och cykeltrafik och är kompletterade med många gång- och cykelvägar. Delar av centrala Skellefteå är utformade som gågator och gångfartsgator. Samtidigt finns brister där flera gång- och cykelbanor slutar utan naturlig fortsättning. Cykelvägnätet har kontinuerligt byggts ut enligt kommunens cykelplan från 1983. Utifrån nya förutsättningar har kommunen tagit fram en cykelstrategi och denna ska utmynna i en ny cykelplan för att förbättra strukturen på gång- och cykelvägnätet. En mycket viktig del i detta är att förbinda de länkar som inte fungerar idag. Förslaget till cykelstrategi beskriver olika åtgärder för att gynna cyklandet i kommunen. Den täcker hela kommunen och gör inte någon skillnad på statligt eller kommunalt vägnät. För att gång och cyklande ska öka krävs olika typer av infrastrukturella åtgärder, men även marknadsföring av fördelar med gång och cyklande. I planen visas ett antal viktiga stråk och behov på kompletterande gång- och cykelvägar.



## KOLLEKTIVTRAFIK

Kollektivtrafiken i Skellefteå omfattas av ett antal busslinjer som med sina hållplatser täcker in merparten av all bebyggelse inom 500 m från hållplatserna. För föreslagna bebyggelse för bostäder och verksamheter kan förlängning och vissa omDispositioner av de befintliga linjerna på ett ganska enkelt sätt göras. Det är också möjligt att tänka sig ett annat system med t ex stomlinjer längs med Skellefteå för snabb trafik. Utöver detta kan det finnas matarlinjer som går långsammare och som täcker in merparten av bebyggelsen.

Antalet resenärer med buss är lågt i Skellefteå och för att skapa ett mer hållbart stadsbyggande krävs att andelen resenärer i kollektivtrafiken ökar. Olika strategier för detta handlar om att öka statusen och attraktiviteten genom biljettpriser, turtäthet, tillgänglighet, snabbhet, hållplatsutformning, information med mera. Tidtabeller med realtidsupplysning och strategiska, bekväma hållplatser i större stadsdelars centrum är betydelsefullt. I Centrala stan ska ett resecentrum lokaliseras där busstrafiken får en viktig roll. I arbetet ska även stadsbussarnas centrala hållplats beaktas för en ökad funktionalitet och attraktivitet.

## JÄRNVÄG

Den befintliga järnvägen genom Skellefteå trafikeras idag bara med godstrafik. Kommunen har en stark ambition att få till stånd persontrafik på järnväg. I första hand kan persontrafik skapas till Skellefteå på tvärbanan men på längre sikt måste en effektiv kustjärnväg till. I förslaget till järnvägsutredning för Norrbottenbanan har

Trafikverket lagt en korridor genom delar av planområdet. Den sträcker sig från Tuvan i öster genom centrala Skellefteå till Myckle väster. Kort beskrivet korsar järnvägen älven öster om Byberget och förenar sig med den befintliga tvärbanan genom de centrala delarna av Skellefteå för att slutligen vika norrut i Myckle. Efter broövergången vid Tuvan och Hedensbyn redovisas en spårförbindelse till hamnen i Skelleftehamn. Den nya sträckningen går då genom Hedensbyns industriområde och därefter norr om Bergsbyn fram till befintligt spår i Ursviken. Den planerade järnvägens passage av Skellefteå är komplicerad på grund av stadsbygden, men också beroende på Skellefteåälven och Vitberget. I planen har ett särskilt utredningsområde skapats för Norrbottenbanan. Osäkerheten kring funktion och utformning gör att utredningsområdet bara i begränsad omfattning kan preciseras. För att minska dess påverkan redovisar planen dock en betydligt smalare korridor än den som hittills visats i Trafikverkets järnvägsutredning. Det gäller framförallt i avsnittet som rör de centrala stadsdelarna. I Trafikverkets förslag genom centrum framgår två alternativ, dels i marknivå och dels nedsänkt under marknivå. Kommunens förslag är att järnvägen utformas i ett nedsänkt läge. Därigenom blir järnvägens påverkan mindre i staden. Störningar från buller och vibration blir lägre samtidigt som central mark kan användas för stadsutveckling. En nedsänkt järnväg ger också goda möjligheter till planskilda passager mellan väg och järnväg. I centrum planeras Skellefteås resecentrum där persontrafiken på järnväg ska samordnas med kollektivtrafiken per buss, såväl regionalt som lokalt.



## SJÖFART

Sjöfarten till och från Skellefteå kommun är helt koncentrerad till handelshamnen i Skelleftehamn och industrihamnen vid Rönnskärsverken. Hamnarna har ett samarbete och en nära lokalisering till varandra. Den sammantagna godsvolymen gör Skellefteå till en av landets större hamnar. Under senare år har även terminalen för godshantering på järnväg flyttats till handelshamnen. Hamnområdet i Skelleftehamn är därför den viktigaste godsterminalen i regionen där sjöfarts-, väg- och järnvägstransporter samordnas.

Planen visar därför förslag på en fortsatt expansion av terminalen och handelshamnen. Terminalområdet ska kunna utökas och en tydligare koppling skapas mot industrihamnen i öster. Därigenom skapas utrymme för ny tillfart samt mer kaj och ytor för hantering

och lagring. De nya ytorna kommer på sikt även att medge möjlighet till tågbildning och rangering inom området.

Tydligare förslag till denna utveckling redovisas i en fördjupning av översiktsplan för Skelleftehamn.

## GRÖNSTRUKTUR

När man bygger nytt i en stad eller ett samhälle finns alternativen att antingen bygga på de "tomma" områden som finns inne i samhället, det vill säga att för-täta staden, eller att bygga ut samhället. Många av dessa områden är del i grönstrukturen, gröna områden som har stor betydelse för de boendes livskvalitet och välbefinnande. Vid bedömning av framtida exploatering måste det gröna ges tyngd och noga beaktas. Man bör vara restriktiv med att använda park-

områden och rekreationsområden för att enkelt lösa andra funktioners utrymmesbehov. Grön mark måste ha samma självklara berättigande som till exempel vägar och bebyggelse. I arbetet med planen har en del utgjort arbete med en grön plan. Den gröna planen är inte någon självständigt reglerande markanvändningsplan och kan inte säkerställa värdefull grön mark så att denna skyddas från exploatering. Däremot ger den en helhetsbild av Skellefteås grönområden och ska fungera som ett viktigt underlag för planeringen. Därför redovisas här gröna områden som är viktiga att bevara. Med "bevara" menas att områdena fortsätter att vara grönområden. Det innebär inte att miljöerna måste vara helt statiska, givetvis kan förändringar genomföras.

## EXPLOATERING

Vid exploatering och utveckling ska hänsyn tas till de gröna stråken och naturens spridningsvägar. Det måste ställas höga krav på utformningen av parkmark och kvartersmark för att bygga in det gröna i strukturen. Investeringar och framtida skötsel av den gröna strukturen måste med i exploateringskalkylerna. Parker ska gestaltas så att de får en varierad växtlighet, kan användas på flera sätt av olika grupper av människor, samtidigt som de ska vara rimligt billiga och enkla att förvalta.

## STADENS OMGIVANDE GRÖNSKA

De värdefulla kärnområdena som utpekats i planen bör bevaras som en garanti för framtida samband mellan staden och naturen i omlandet. Inom dessa områden ska det finnas goda möjligheter till fritid och rekreation för stadens invånare. Vid framtida exploatering bör hänsyn tas till den sammanhängande grönskan och låta stadens omgivande grönska tränga in i stadsbebyggelsen så att det inte uppkommer barriärer i naturen. Inom den omgivande grönskan finns områden som klassats värdefulla – kärnområden – dessa har utpekats som mörkgröna områden på kartan. Dessa får inte tas i anspråk då de har en extra viktig och värdefull funktion för såväl flora, fauna och människan. Möjligheterna till omhändertagande av dagvatten i de gröna områdena måste studeras mer.

## GRÖNA STRÅK

Fortsatt planering bör utgå från att utpekade grönstråk ska bevaras och förbättras. Nya grönstråk bör anläggas där behov finns. Skellefteå har flera gröna

stråk som kopplar ihop stadens omgivande grönska från norr till söder. Det är viktigt att känna till hur framkomligheten är, vilka barriärer som finns och vilka passager som fungerar och inte. Många av grönområdena i staden har god tillgänglighet medan vissa stråk bör utvecklas. Att förstärka befintliga stråk och vägar med gröna element kan i vissa delar vara nödvändigt för att koppla ihop ett stråk med ett annat eller för att förstärka befintliga stråk, så att tillgängligheten och orienterbarheten i staden förbättras. Tryggheten i de gröna stråken är också av stor betydelse.

## GRÖNA OASER

Föreslagna oaser bör bevaras och säkerställas vid behov. Vid exploatering i värdefulla grönområden är det viktigt att hänsyn tas till natur- och rekreationsvärdena och särskilt höga värden identifieras och säkerställs. Inom varje stadsdel finns gröna områden som kan vara värdefulla för de som bor i närheten, men som kan vara okänd för andra. Sådana områden behöver uppmärksammas genom inventering.

## TILLGÄNGLIGHET

De bostadsområden som ligger mer än 300 meter från gröna stråk, oaser eller värdefull natur bör inte bli större. Därigenom ska inte avståndet till närmaste grönområde öka för de boende. Vid förtätning och exploatering i stadens ytterkanter bör detta beaktas. Tillgängligheten för funktionshindrade är viktig och måste beaktas vid utformning och skötsel. Nya gång- och cykelvägar är avgörande för grönstrukturens tillgänglighet. Det rekommenderas starkt att cykelvägnätet inventeras och analyseras utifrån grönstrukturens tillgänglighet.

## INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

För att grönområden ska vara funktionella och tillgängliga måste människor känna till dem. Man måste veta vad de har att erbjuda, var de ligger och hur man hittar dit. Parker, naturområden och gröna stråk måste ha ett namn så att de går att tala om och finna på en karta. Det krävs alltså marknadsföring av stadens gröna områden. Publicitet och skyltning är viktiga delar. Speciella attraktioner och intressanta platser kan ge parker och naturområdets särprägel och identitet. I Skellefteå råder inte brist på gröna miljöer utan de gröna områden som finns uppmärksammas inte i tillräcklig utsträckning. Skellefteborna kan bli mer medvetna om vad som finns både när det gäller befintliga områden och planerade.



