

Bilaga 2 resecenter och stadsutveckling

1.1. Inledande OH- Bilder vid seminarium/ workshop i Piteå den 31 mars 2009

Resecentrum för Norrbotniabanan Seminarium/work shop

Syfte:

- Klarlägga läget för resecentrum-planeringen, överföra kunskap, inspirera, diskutera problem, möjligheter och åtgärdsbehov
- Bedöma genomförbarhet och finansieringsmöjligheter

Deltagare: Representanter för kommuner, BV m fl

Tid och plats: 31 mars i Piteå

Bild 1

Resecentrum Norrbotniabanan Checklist för Work Shop

Planering:

- Översiktsplanering
- Förstudier, projektstudier – funktion, utformning, läge
- Detaljplanläget
- Resecentrums roll på orten - multifunktion
- Anslutande fastighetsexploatering
- Planprocesserna – tider, samråd, överprövning

Genomförande:

- Ambitionsnivå – arkitektur, miljöprofil, funktioner
- Intressenternas ambition och roll
- Investeringsbehov
- Exploateringsöverskott
- Huvudmannaskap och finansiering

Bild 2

Resecentrum Norrbotniabanan Checklist för Work shop (forts)

Övrigt att diskutera:

- Resenärsperspektivet – tillgänglighet, enkelhet, tydlighet, kvalitet, säkerhet
- Lägesprincip – centralt/externt
- Systematiska funktionskrav – utformning, design, profilering, funktioner
- Förvaltnings- och driftsskedet – upprätthålla kvalitet, "Station management"

Bild 3

1.2. Minnesanteckningar från seminariet den 31 mars 2009

Tid: Tisdag 31 mars kl 9:30-16:30

Plats: Nolia City Konferens, Piteå

Deltagare: Lars Hedqvist, Skellefteå kommun
Sture Eriksson, Skellefteå kommun
Per-Håkan Westin, WRM
Malvina Lilja, Railize
Martin Sandberg, Railize
Anders Bylund, Luleå kommun
Helena Röckner, Piteå kommun
Patrik Wallgren, Piteå kommun
Ulf Hedman, Piteå kommun
Gusten Granström, NBB AB
Lars Nilsson, Länstrafiken i Norrbotten
Leif Aker, Jernhusen
Florian Steiner, Piteå kommun
Annika Kieri, Banverket
Isabella Forsgren, Umeå kommun
Åsa Vikström, Norrbotniabanegruppen
Urban Eriksson, Banverket

Per-Håkan Westin inleder mötet med en kort presentation över uppdraget och syftet med dagens workshop.

Urban Eriksson från Banverket

Norrbotniabanan är skjuten utanför framtidsplanen 2021. Den skulle kunna bli aktuellt igen med en samfinansiering.

Status

Två sträckor längs Norrbotniabanan har järnvägsutredning ännu inte startats.

Dessa sträckor är Umeå – Robertsfors och Piteå (Bonäset) – Luleå

När man startar järnvägsutredningarna tar det ca 2-2,5 år innan de är klara. Den sammanlagda kostnaden för dessa sträckor är 35 miljoner.

Resande

Banverkets prognos över antal resande ligger på ca 5000 resande/dygn vilket innebär omkring 1,5 miljoner/år.

Banverket räknar med ca 50-60 tåg per dygn varav ca 40 är persontåg på Norrbotniabanan. Hastigheten kommer att ligga på samma som Botniabanan kommer att ha dvs. 250km/h samt kommer att vara anpassad för både gods och persontrafik.

Ekonomiska förutsättningar

Resecentrerna kan få ca 50% av kostnaden för vissa bitar i stadsbidrag. Det gäller delar som har med resandet att göra så som exempelvis terminaler och väntehallar. Ansökan för att få bidrag måste vara relativt detaljerad.

Några exempel på stationer visas.

Gusten Granström från Norrbotniabanan AB presenterar bolaget och projektet

En förutsättning för att gå vidare till en järnvägsplan är att alla järnvägsutredningar för sträckningen måste vara klara och att det finns en finansieringsplan.

Det måste finnas en affärsplan för att Näringsdepartementet ska behandla ärendet. En affärsmodell som inkluderar finansiering för både investeringskostnaderna och driftkostnaderna måste skapas för att öka projektets trovärdighet.

Leif Aker från Jernhusen:

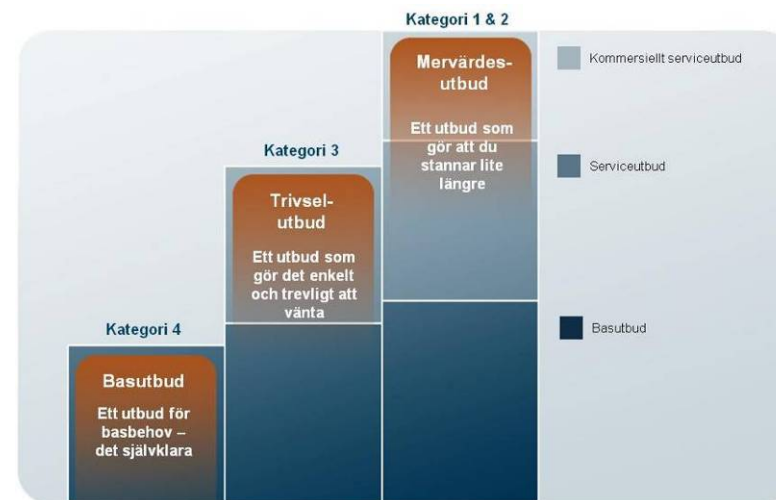
Jernhusen fungerar som ett kompetenscentrum då det kommer till att planera, bygga och driva resecentrum. Företaget är statligt ägt men driver resecentrumen på kommersiell basis. De arbetar med ett samarbetsavtal mellan Banverket och aktuell kommun. Jernhusen äger antingen stationsmarken själva alternativt svarar för driften av resecentret.

Banverket står för byggandet av järnvägsinfrastrukturen, spår och plattformar.

Leif Aker presenterar lite exempel på hur man bygger ett resecentrum samt vilka funktioner som ska finnas där. Olika servicenivåer behövs beroende på stationens vilken kategori som stationen tillhör. Olika städer har kategoriserats från 1-4 beroende på stationens läge och behov.

Umeå Centrum resecentrum presenteras. Jernhusen äger marken.

Resecentret är viktigt eftersom det är ett kännetecken för staden.



Figur 1. Servicenivå på resecentret beroende på vilken kategori stationen tillhör.

Umeå kommun

Botniabanan vision var att Järnvägen skulle ha minst lika bra konkurrensfördelar som bil och buss.

Resecentrumprojekten längs Botniabanan har beviljats 50% statsbidrag på bidragsberättigade delar. Det har därtill funnits möjligheter att söka bidrag från EU mål 1 och 2 i samband med resecenterbyggnad. Banverket har dock hittills reducerat statsbidragen med motsvarande belopp.

Några små stationer presenteras.

- Vid station *Nordmaling* har E4:an flyttats västerut för att järnvägen ska komma så nära samhället som möjligt.
- Vid *Hörnefors* har Botniabana en stäckning genom samhället och stationen kommer att vara belägen på en ca

340m lång bro. Det planeras en kiosk med biljettförsäljning i resecentrumbyggnaden. Detta resecenter beräknas kosta drygt 20 miljoner kr. Under de senaste två åren har kommunen uppmärksammat att det skett en större efterfråga på tomt- och industrimark i området. Kan detta bero på planerad järnvägsstation? Kommunen förväntar att stationen kommer att ha ca 150 resenärer per dygn.

- Det kommer att finnas möjlighet att bygga en hållplats vid *Sörmjöle* i framtiden.



Figur 2. Bild över hur Umeå Östra station kan komma att se ut när den är byggd.

Resecenter Umeå Östra – kommer att bli det största resecentret längs Botniabanan. Kommunen räknar med att ca 55% av Umeås totalt 6000 resenärer/dygn kommer att resa till/från Umeå Östra. Umeå C kommer att ha de övriga 45% av dagliga resenärerna. Området kring Umeå Östra förväntas utvecklas mycket. Resecentret kommer att ligga

mitt framför huvudentrén till Sjukhuset. Det kommer att byggas ca 240 bilparkeringar och 750 cykelparkeringar i samband med stationen. Man räknar med att omkring 70% kommer att cykla eller gå till/från stationen. Investeringskostnaden för stationen blir ca 170 miljoner. Det kommer att finnas utrymme för cafe/kioskverksamhet i resecentret. Stationen väntas vara klar hösten 2010.

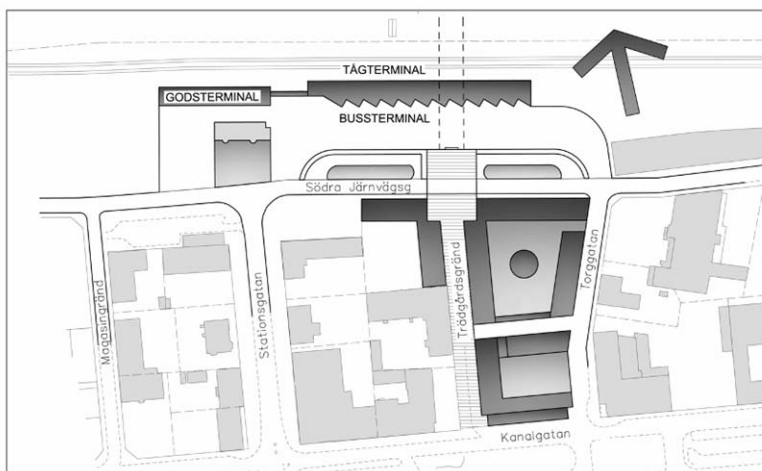
Umeå C – Ingår inte i Botniabanan.

Diskussion efter presentationen: Viktigt att tänka på inför Norrbotniabanan:

- Driftfrågorna kring resecentret. Hur klara av driften? Med flera verksamheter i samband med resecentret kan fler dela på driftkostnaderna.
- Nätverk mellan kommunerna. Bra om kommunerna stöttar varandra och arbetar tillsammans mot/med Banverket. För Botniabanan representerade Botnibanegruppen kommunernas intresse i byggandet och planeringen av järnvägen. Bolaget Botniabanan AB har under byggtiden utgjort både med och motpart till kommunerna.
- Om stationsavgifterna blir för höga kanske inte operatörerna väljer att stanna vid stationerna. Dessutom kommer dessa avgifter att drabba resenärerna och i sin tur kommunen igen.

Skellefteå kommun

Stationen planeras ligga i centrala Skellefteå och i anslutning med den nuvarande järnvägen. Bussterminalen ska ligga vid resecentret. Oklarheter finns om stationen ska vara i markhöjd eller nedsänkt ca 10 meter.



Figur 3. Ett förslag från Nilsson & Sahlin över hur planen för resecentret i Skellefteå C kan se ut.

Några små stationer presenteras.

- *Byske* – Det finns två alternativ hur järnvägskorridoren ska gå. Ett alternativ är närmast vattnet så kallat Havsbadsalternativ. Det finns en idé om att stationen ska ligga på en ca 350-400 meter lång bro.
- *Bureå* – stationen kommer att ligga ca 1 km från centrum av staden.

Jernhusen tipsar om att kommunen ska börja sätta in busstrafik som kan övergå till järnvägstrafik.

Piteå kommun

Banverket har en tanke på att dra järnvägskorridoren nära Piteå havsbad.

Piteå har ett pappersbruk på ett centralt läge i staden vilket innebär en stor mängd lastbilstransporter till och från bruket genom staden på Timmerleden. Kommunen bedömer att om det inte byggs någon järnväg där kommer Timmerleden troligtvis i framtiden behöva byggas ut till en fyrfilig bilväg för att klara av alla leveranser till och från pappersbruket.

Banverket och Piteå kommun är inte helt överens om var stationsläget ska vara lokaliserat i staden. Banverket vill ha plattformen på ett lite mer centralt läge längs vattnet vid Sörfjärden medan kommunen hellre placera stationen något väster om centrum. Detta dels för att bevara utsikten mot vattnet och för att det finns större möjligheter att bygga exempelvis parkeringsplatser vid stationen i det mer västliga läget. Kommunen har som plan att flytta bussterminalen till resecentret.

Hållplats Norvik – ingår inte i Norrbotniabanan utan är för närvarande under byggnation. Det kommer att bli en enkel station och inte med något resecenter.

Resecentra Kallax Airport – Kommunen föredrar Hamnholmsalternativet som går förbi Kallax flygplats. Stationen ska ha ett resecenter som samordnas med flygterminalbyggnaden och det ska finnas väderskyddad förbindelse från perrongen till flygstationen.

Resecentra Luleå C – Läget för den nya stationen ska vara samma som den befintliga järnvägsstationen. Där ska ett resecentra lokaliseras som utformas för optimala utbytesmöjligheter mellan tåg, buss och/eller bil. Kommunen vill behålla stadskärnan där den är i dagsläget.

Diskussion och kommentarer efter presentationen:

Önskemål från kommunerna framkom om att Banverket ska precisera på vilken detaljnivå som kommunerna måste vara på inför tillåtlighetsprövningen.

Synsättet hos Näringsdepartementet har ändrats sedan Botniabanan. En högre detaljnivå behövs numera.

Det finns ett behov av fortsatta diskussioner kommunerna, Banverket och länstrafiken emellan. Det kan vara en idé att kommunerna träffas och utbyter gestaltningsfrågor och idéer mellan varandra samt för att skapa en gemensam tidsplan och målbild. Piteå kommun tar på sig att ordna med fler möten.

Sammanfattningsvis:

- Ambitionsnivåer för resecentrerna: Servicenivån på de olika stationerna beror mycket på placeringen i staden. Samtliga av de större stationerna Umeå, Skellefteå, Piteå och Luleå kommer att ligga centralt och bedöms av Per-Håkan Westin vara av Jernhusens kategori 3, det vill säga att resecentrena ska ha ett utbud som gör det trivsamt att vänta där.
- Servicenivån för de mindre stationerna är lägre. Det bör i alla fall finnas väntrum inomhus på grund av väderförhållanden.
- Viktigt att kommunerna tar fram en gemensam tidplan för planeringen av Norrbotniabanans resecenter. Representanterna från Piteå kommun tog på sig att ordna fler möten för att arbeta fram en tidsplan samt utbyta idéer. Detta för att sätta lite press på Banverket och politiker genom att framhålla en enighet i regionen och visa på att ambitionen för att arbeta vidare finns.
- Jernhusens erbjudande att hjälpa till med råd och tips






Anteckningarna är skrivna av Malvina Lilja, Railize.

1.3. Presentation från Jernhusen den 31 mars 2009



Bild 1

Vad är ett resecenter?

-  **Samlad service för alla resenärer:**
Information, trafikantservice (biljetter, ledsagning, bagageförvaring, bagagevagnar), väntutrymmen, toaletter, kommersiell service, lounges
-  **Knutpunkt för alla transportslag:**
Fjärrtåg, regionaltåg, fjärrbuss, regionalbuss, lokalbuss, taxi, bilar, cyklar
-  **Övriga funktioner**
Angöring, parkering för bilar och cyklar, gång- och cykelvägar, grönområden
-  **Mötes- och handelsplats:**
Offentlig service, kultur, sport, nöjen, bibliotek, hotell, butiker, restauranger
-  **Arbetsplats:**
Kontor, industri, verkstäder

2009-04-12 Bild 2

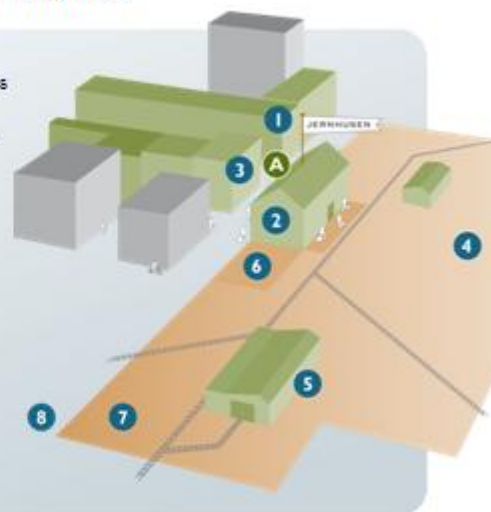
JERNHUSEN

Bild 2

Vi utvecklar stationsområden

A. Filla av resenärer och besökare till stationen som resecenter och handelsplats

1. Utveckling av kommunikationsnära verksamhet som kontor, handel, hotell mm
2. Utveckling av resenärs- och serviceutbudet
3. Utveckling av erbjudande till kunder som inte är resande
4. Exploatering av annan mark
5. Utveckling av ny verkstad eller utveckling av befintlig
6. Utbyggnadsförändring av befintlig station
7. Ny station på egen mark
8. Ny station som Jernhusen inte äger



JERNHUSEN

2008-04-12 Bild 3

Bild 3

Levande Stationer blir naturliga mötesplatser

- Stationen en del av resan- lika viktigt
- Rätt service och utbud – mix av service och butiker både för resan och besökare. Nöjda kunder
- Enkelt och bekvämt – kommunikationsnära, långa öppettider, tydlig orienterbarhet
- Tryggt – Rent, öppna och ljusa ytor, bevakning
- Trivsamt och mänskligt – Liv och rörelse, inbjudande miljöer med vänligt bemötande
- Spännande – överraskande design och arkitektur, showroom, upplevelsebaserat utbud



JERNHUSEN

2008-04-12 Bild 4

Bild 4

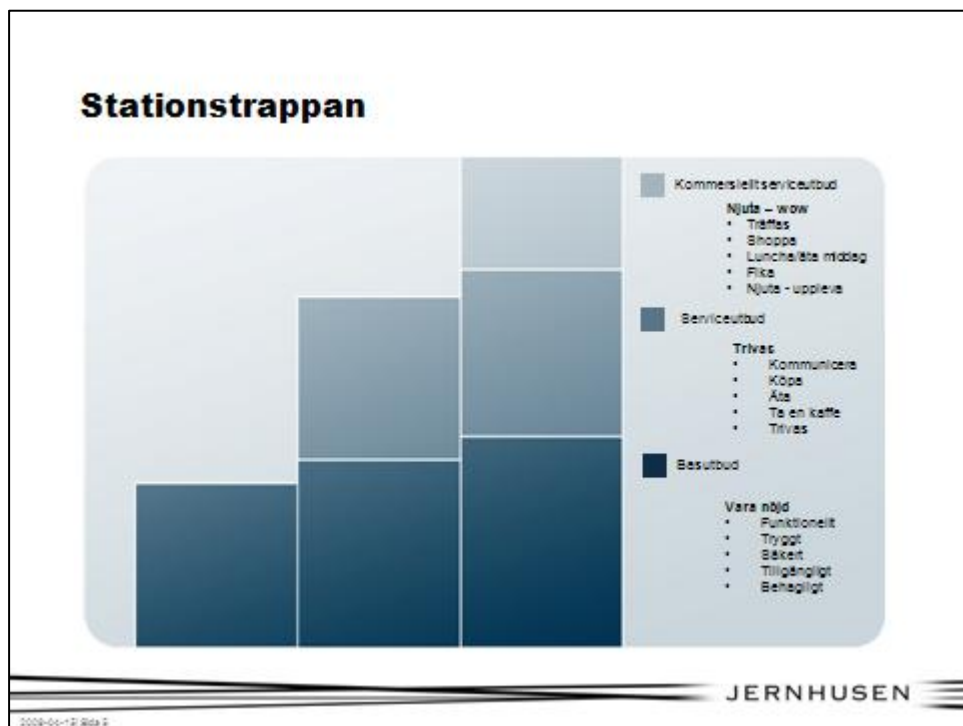


Bild 5

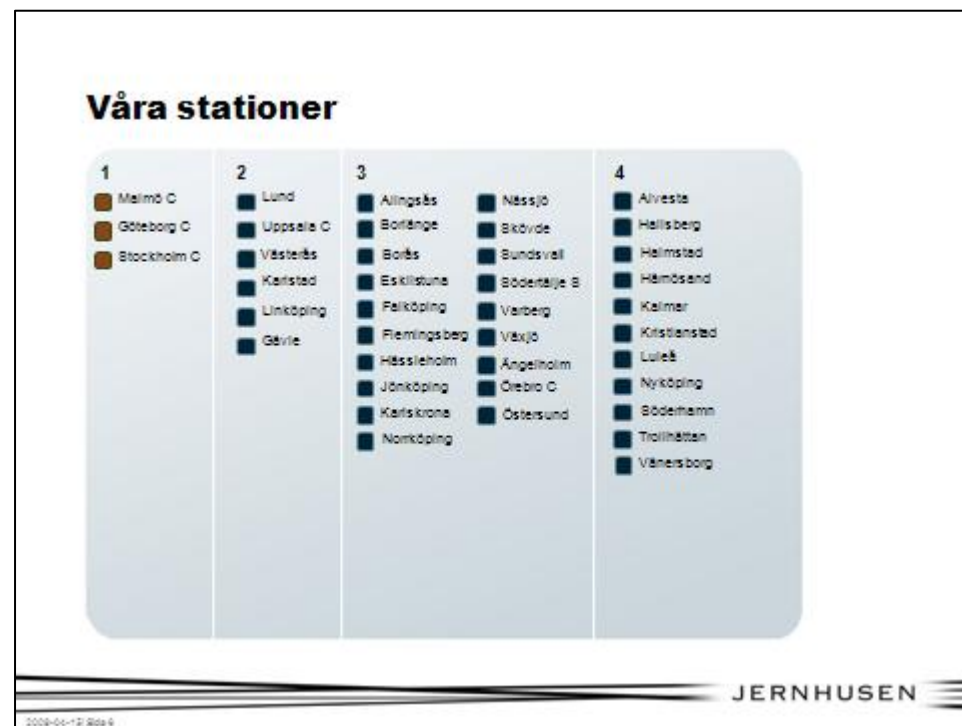


Bild 6

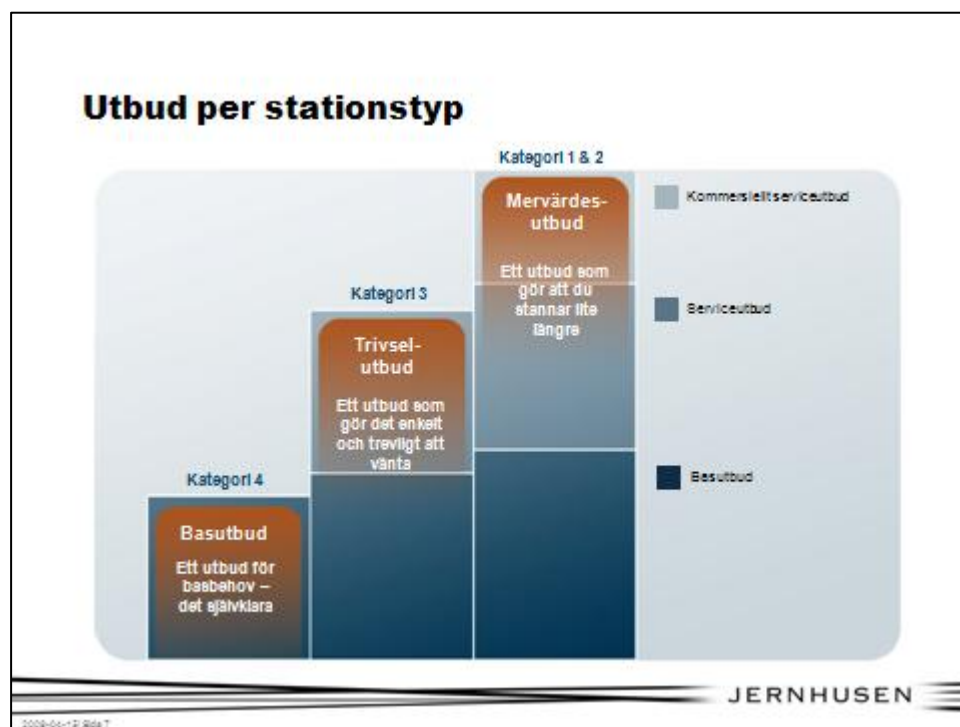


Bild 7

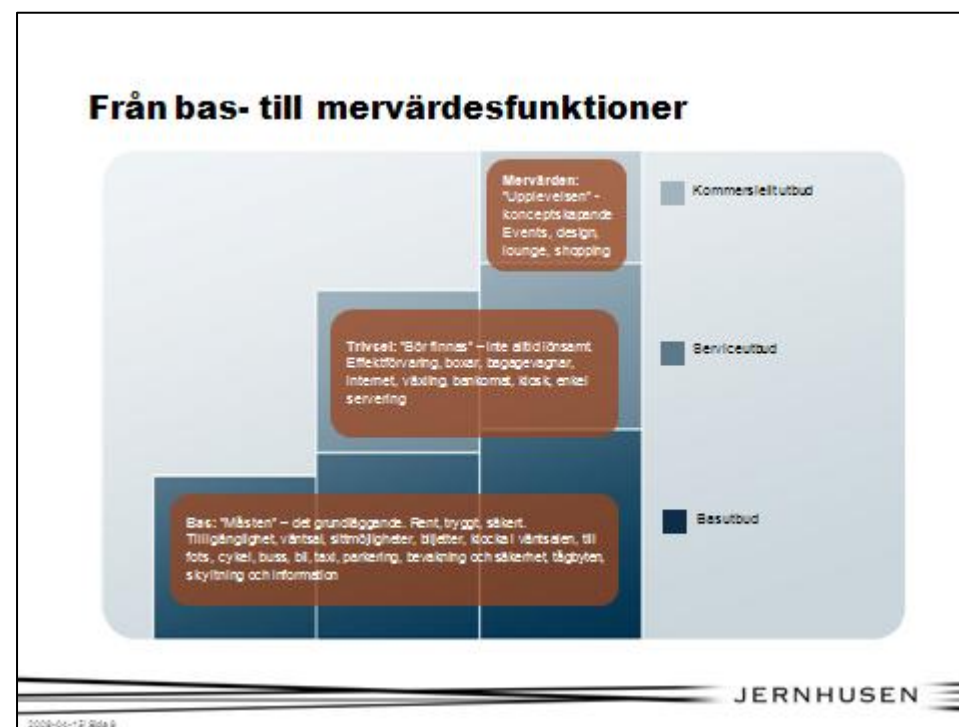


Bild 8

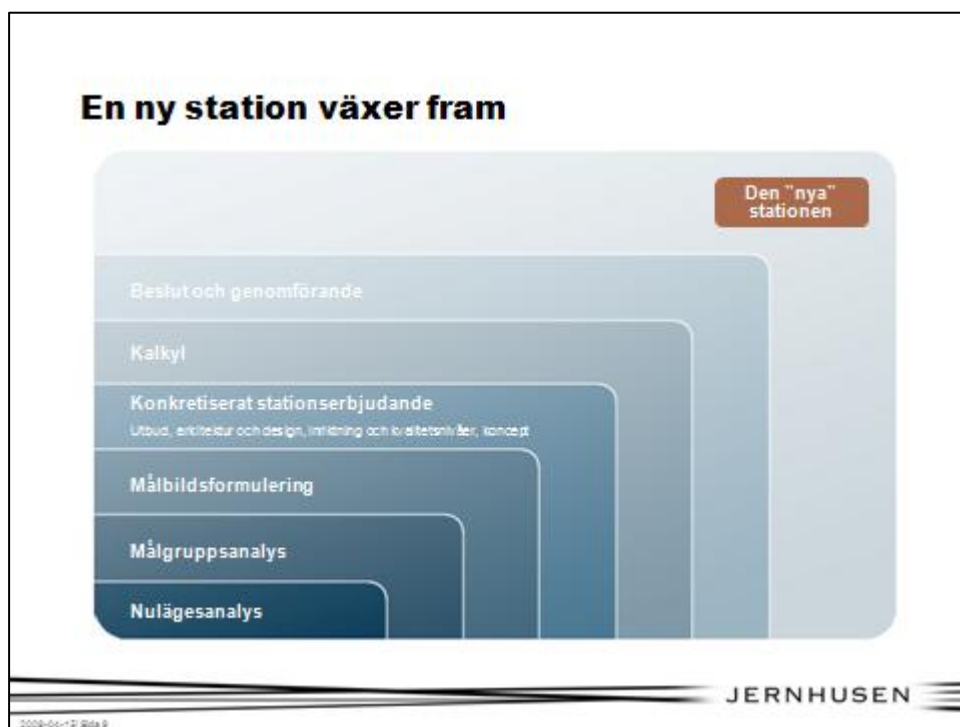


Bild 9

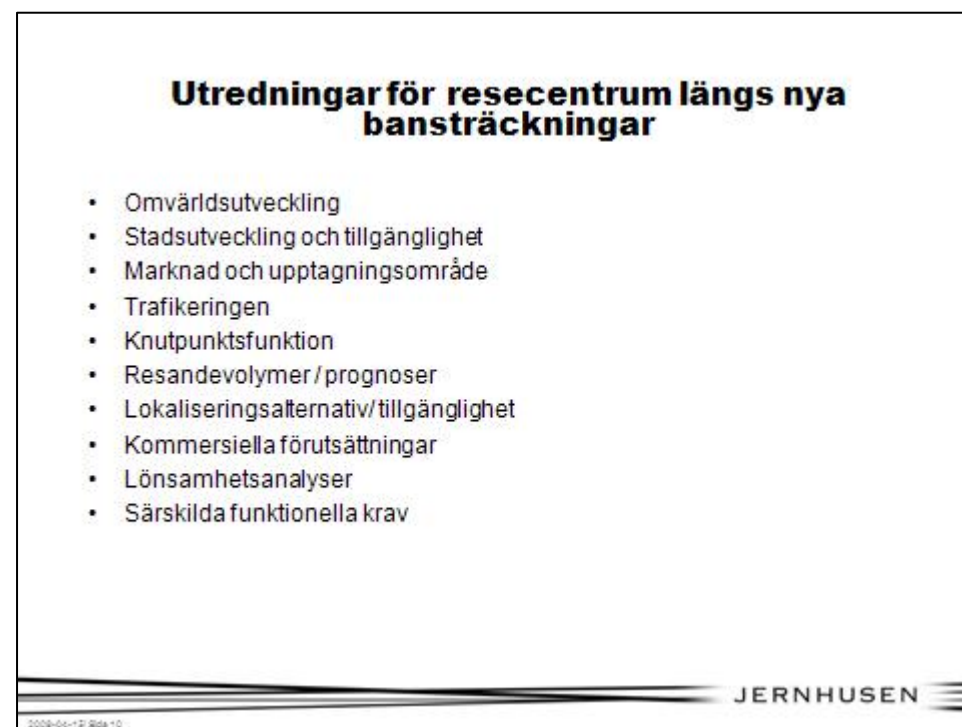


Bild 10

Arbetsmetodik för nya resecenter

Samarbete med viktiga partners såsom Kommun, Banverket, Länstrafiken, Vägverket genom **samverkansavtal /-dokument**

- Medverkan, avsätta tid och resurser
- Syfte och gemensamt mål med kravspec.
- Utredningar
- Konsultuppdrag
- Kostnadsfördelning
- Information
- Tidplan
- Organisation

JERNHUSEN

2008-04-12 Sida 11

Bild 11

Målbild / Krav

Utdrag från samverkansbeskrivning för planering av Sundsvall resecenter, febr. 2009

Parternas målsättning är att därefter söka genomföra det förslag som bedöms ha bäst förutsättning att gynna kollektivtrafiken sett ur ett lokalt, regionalt och interregionalt perspektiv. Förslaget skall innehålla:

- En samordnad terminal för tåg och bussar i fjärr- och regionaltrafik med bekväma och lättillgängliga gångförbindelser inom och mellan olika trafikslag samt till lättillgängliga hållplatser för stadsbusstrafiken alternativt till ny stadsbussterminal.
- Framtida lösning för spår- och plattformsbekov inom nuvarande bangård med en med spåren planskild plattformsförbindelse
- Goda gång- och cykelförbindelser till/från resecenter väl anpassade till stadens centrum/målpunkter.

JERNHUSEN

2008-04-12 Sida 12

Bild 12

Målbild / Krav, forts.

- Attraktiva och trygga gemensamma väntutrymmen för tåg- och bussresenärer
- Taxi- och personbilsangöring, parkering och cykeluppställning
- Samordnad trafikantservice med bl. a. information och biljettförsäljning
- Kommersiell service till resenärer och besökare.
- God koppling till ny bussgodsterminal.
- God anslutning med in- och utfarter till Landsvägsallén (f.n. E4 och i framtiden även E14).

JERNHUSEN

2008-04-12 Sida 13

Bild 13

Koncept

Konsultuppdrag Sundsvall resecenter mars 2009

- Attraktiv stad
Resecentrumet skall stärka stadens struktur och upplevas vara mer integrerad i stadskärnan än dagens centralstation är.
- Tillgänglig knutpunkt/Mötesplats
 - Effektiva och attraktiva för resenären
 - Enkla bytespunkter för resande inom alla trafikslag med en bra koppling till vägnätet
 - Tillgängliga för alla människor, oavsett ålder, kön och ev. funktionshinder
- Attraktiva mötesplatser skall åstadkommas som bidrar till en levande plats t.ex. serveringar såväl inomhus som utomhus.

JERNHUSEN

2008-04-12 Sida 14

Bild 14

Koncept, forts.

- Trygghet
 - ljusa och väl belysta lokaler som är översiktbara samt
 - liv och rörelse t.ex. genom kompletterande kommersiella verksamheter intressanta för resenärer och besökande.
 - inga dolda ytor eller hörn i gångstråk (gäller särskilt ev. tunnlar).
- Trafiksäkerhet
 - Trafiksäkerheten skall vara hög för samtliga transportslag samt för de resenärer och besökande som befinner sig där.
- Kommersiell service
 - Kommersiell service till resenärer och besökande längs rörelsestråken så att detta tillsammans med resan gör kollektivtrafiken attraktiv.
- Genomförbarhet/Förvaltning
 - Projektet skall vara genomförbart såväl ekonomiskt som tekniskt. Möjligheter till kompletterande kommersiell verksamhet bidrar starkt till ekonomisk genomförbarhet. Enkla att förvalta vad avser hållbarhet, renlighet mm.

JERNHUSEN

2008-04-12 Sida 15

Bild 15

Prioritet

Beträffande ett resecentrums olika funktioner och krav prioriteras dessa i huvudsak enligt följande ordning:

- Korta, väderskyddade, trygga och trafiksäkra förbindelser mellan olika trafikslag
- Enkla, lättillgängliga, effektiva och trafiksäkra förbindelser mot centrala staden för gång- och cykeltrafik. Detta gäller alla människor inkl. funktionshindrade.
- Enkla och effektiva kopplingar till det övergripande gatunätet för biltrafiken
- Gemensamma attraktiva och trygga utrymmen för tåg- och bussresenärer integrerade med samordnad trafikantinformation, toaletter, trafikantservice (biljettförsäljning, resgodsförvaring), lounge/tyst rum och kommersiell närservice (kiosk, servering mm)

JERNHUSEN

2008-04-12 Sida 16

Bild 16

Prioritet, forts.

- Skilda trafikytor inom resecentrumet mellan bil/taxi och busstrafik helst med egna kopplingar till övergripandegatunät
- Lättillgängliga cykelparkeringar
- Goda anöringsmöjligheter för taxi- och biltrafik
- Korttidsparkering
- Andra kommersiella verksamheter såsom hotell, konferenslokaler, kontor, handel mm.
- Långtidsparkering
- Bussgods

JERNHUSEN

2008-01-12 20x17

Bild 17

2. Exempel på mindre station - Hörnefors

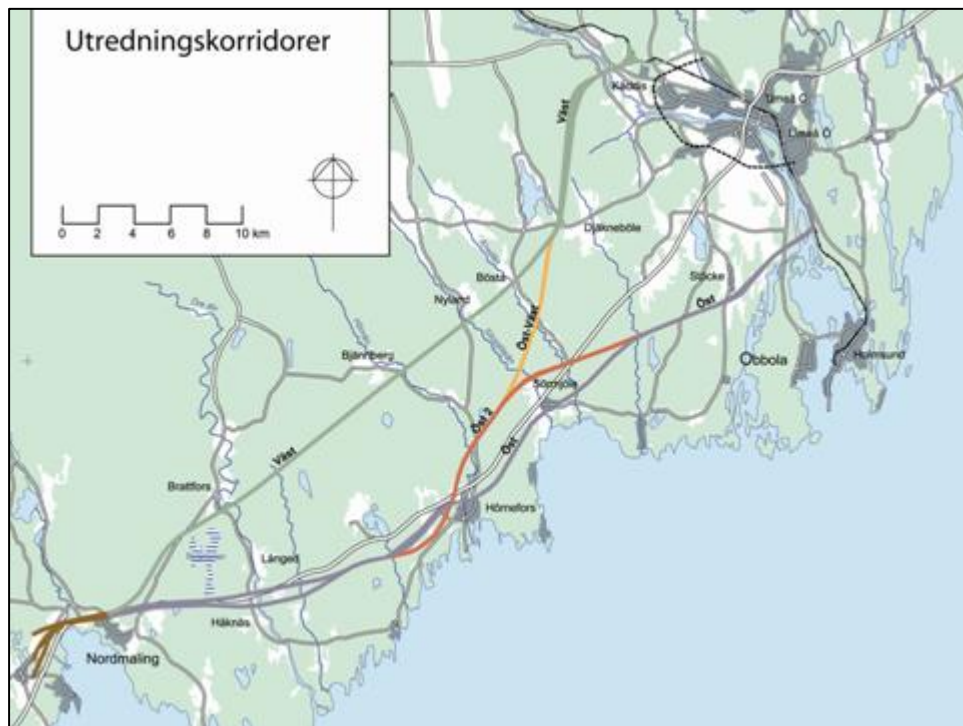


Bild 1

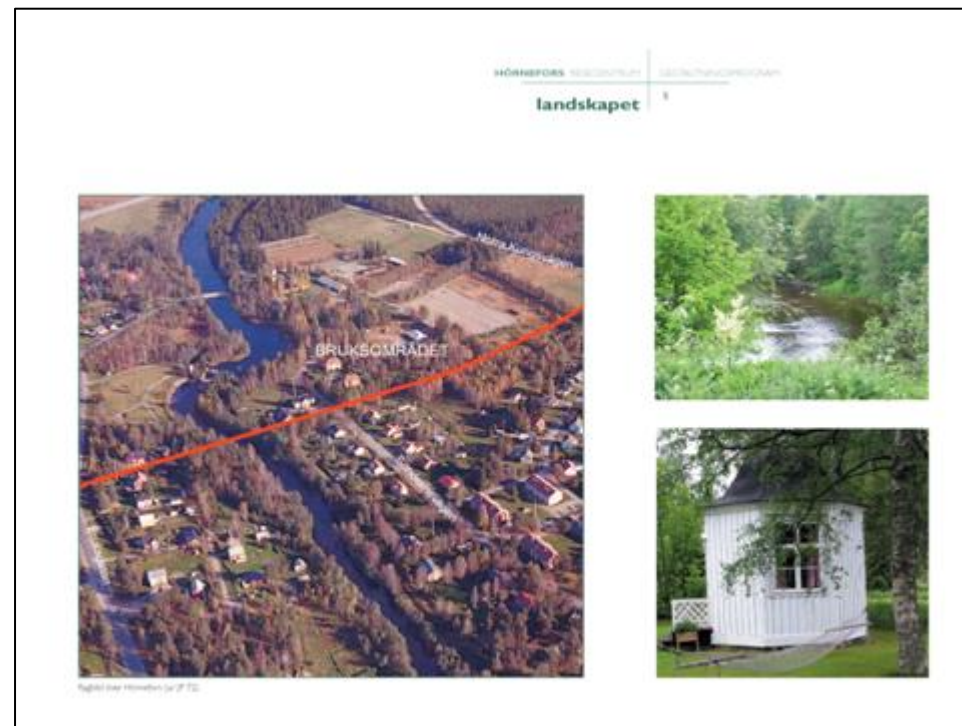
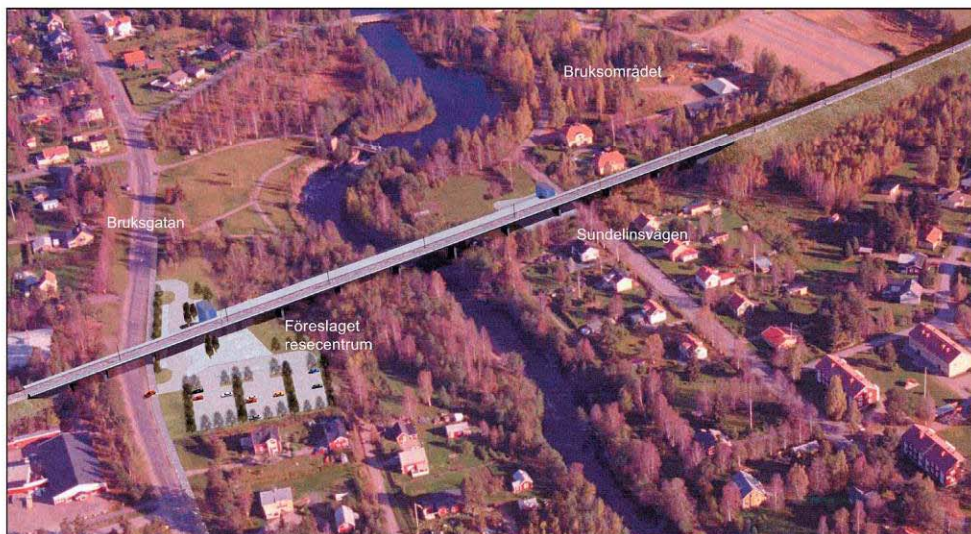


Bild 2



Botniabanan passerar Hörnefors delvis på tre broar. Dessa är belägna vid Södra och Norra Kungsvägen samt vid det blivande resecentrat.

Vid det blivande resecentrat byggs en ca 346 m lång bro på vilken en 175 m lång perrong kommer att uppföras. Perrongen kommer att kunna nås med trappa från bägge sidor av Hörneån och med hiss från vänstra sidan. En resecentrumbyggnad har förbindelse till perrongen med trappor och hiss. På andra sidan når man perrongen med

ett mindre trapphus. Då resecentrum och bro kommer att vara väl synliga i stadsbilden har stor vikt lagts vid dess gestaltning. Såväl fasad och brokonstruktion som markbeläggning med busshållplatsyta, cykel- och bilparkeringsyta håller en hög standard.

De två broarna över Norra och Södra Kungsvägen samt bron vid resecentrum är alla betongbroar och har den spårade betongen som släktskap. Bron vid resecentrum har koniska, kantiga stöd och överbyggnaden bärs delvis

upp av förstyrningar av betong. Brons undersida belyses och förstyrningarnas skuggverkan ger en vacker effekt i mörkret.

Utformningen av järnvägsområdet och plattformen med möblering anpassas till resecentrats utformning för att hänga samman med dess helhet. Detaljer ägnas stor omsorg.

Med byggande av bro och stationsbyggnad kommer landskapet att helt förändras. Nya funktioner kommer in vad gäller marken. Den höga bron och byggnaden för in en stadsmässighet och en ny tid. Detta ger en möjlighet till positiv förändring. Människor kommer att röra sig i området på ett helt annat sätt än idag. Till och från stationen. Förändringen föder nya möjligheter. Torg och vändplats kan med en god gestaltning tillföra platsen rumslighet, dynamik och skönhet.

Besökaren skall lätt hitta till parkering och stationsbyggnad. Såväl byggnad, bro och torg är utförda med ett medvetet formspråk och med vackra funktionella material.

Arkitektur, plan och växtmaterial präglas av en långt driven enkelhet. Inga påklustrade förmedaljer utan självklara funktionella linjer och materialval.

Bild 3

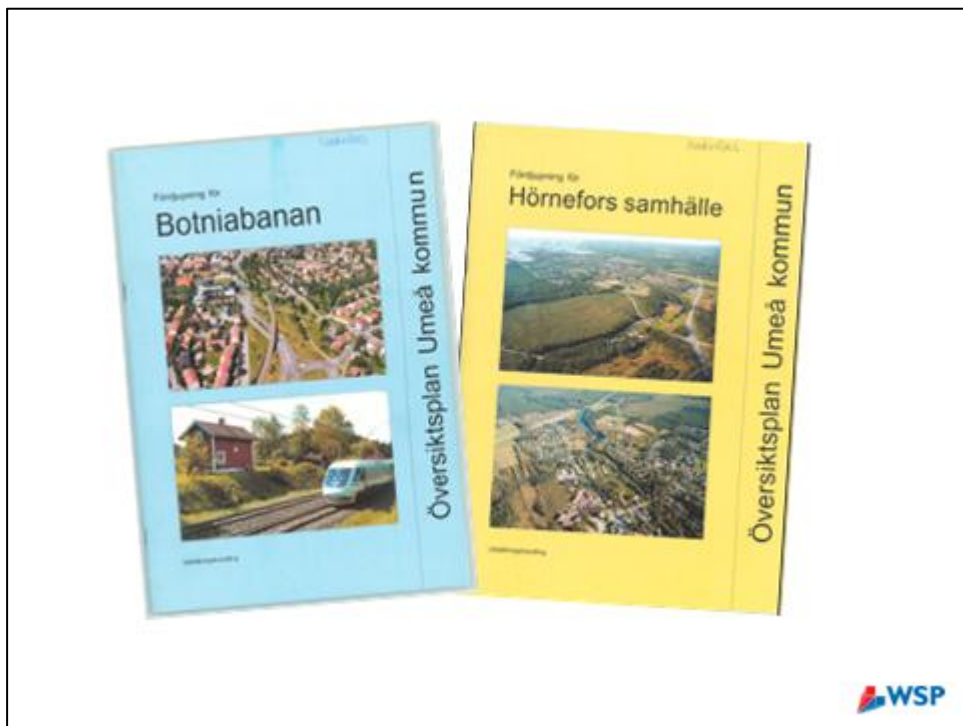


Bild 4

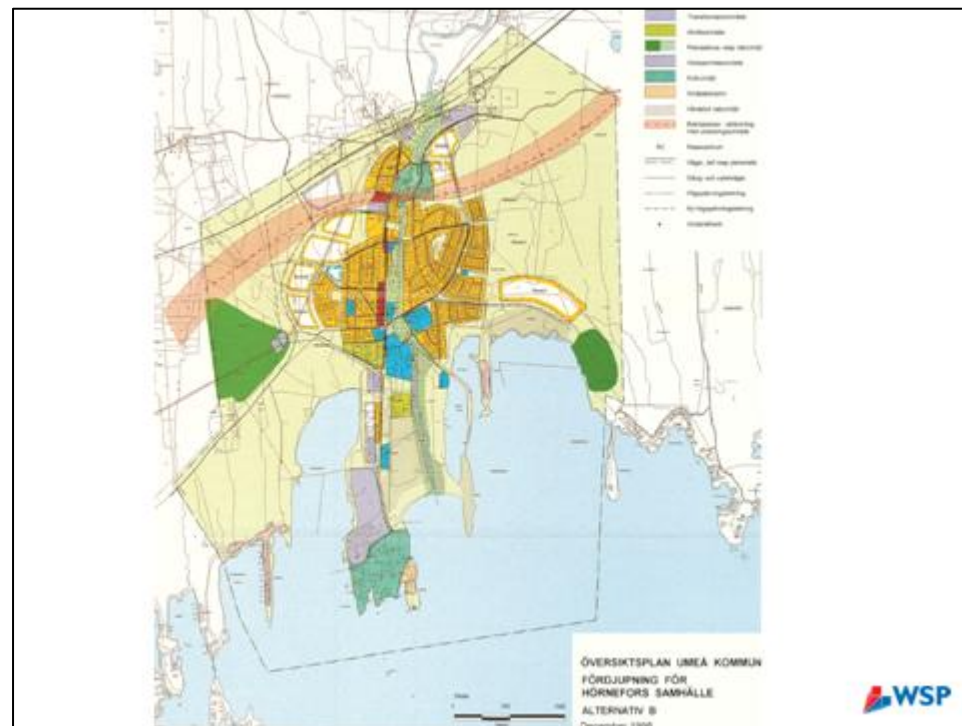


Bild 5

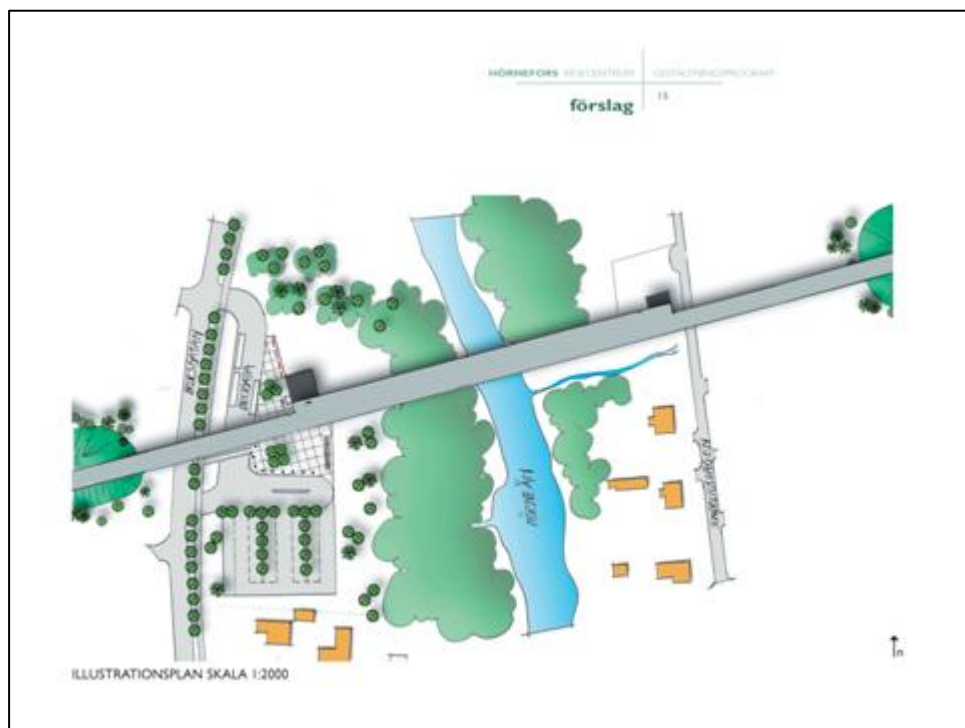


Bild 6

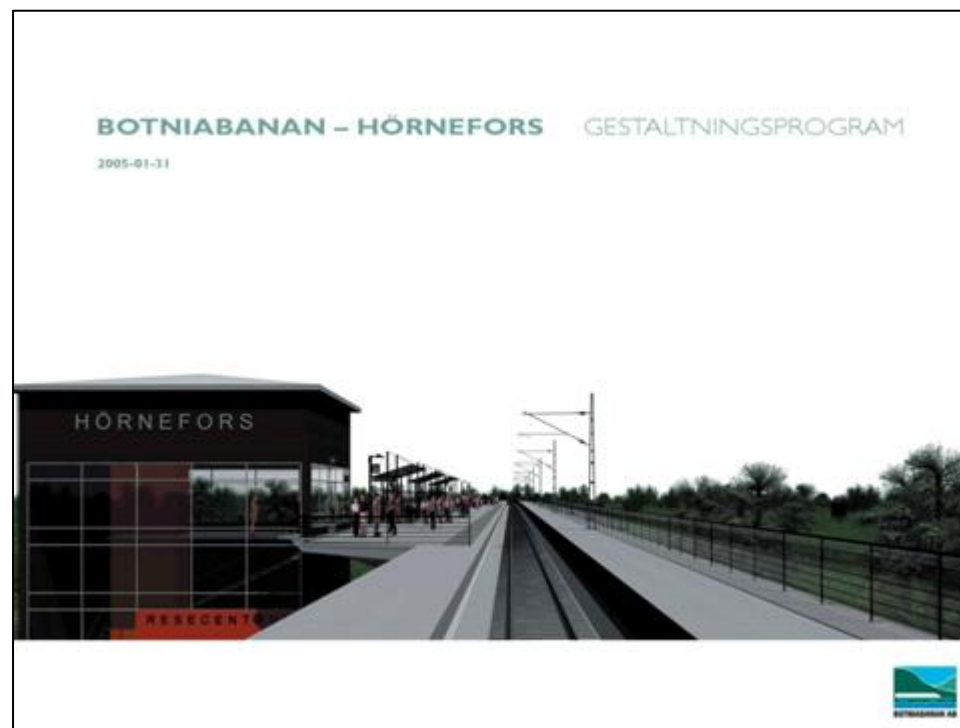


Bild 7



Bild 8

förslag

Angöring mm

Från Bruksgatan närmar man sig resecentrat och järnvägsbron. Framför stationshuset angör bil, taxi och buss samt skötselfordon till ett torg. Angöringen till parkeringen sker enkelriktad. Bilar till stationen parkerar på två parkeringsplatser. Handikapparkering finns på båda platserna. Om behov uppstår finns möjlighet att utvidga parkeringen söderut.

Angöring finns för taxi och bussar med soffor för väntande.

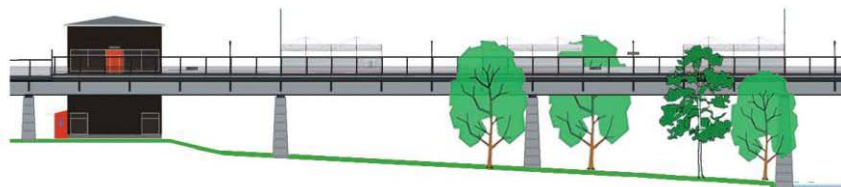
Torget

Framför och runt stationshuset föreslås ett vackert och bearbetat litet torg. Beläggning i mönster med betongplattor och natursten. Blomsterurnor, parkbänkar och några solitärträd möblerar ytan. Pollarbelysning verkar avgränsande mellan köryta och torg samtidigt som den för in en mänsklig skala i anläggningen. Cykelparkeringar under skärmtak placeras mellan bron och körytan.

Resecentrum

Byggnaden gestaltas av den stora nivåskillnaden mellan markplan och perrongplan. Mot entrétorget finns entré, kiosk och biljettförsäljning. En trappa och hiss leder upp till det övre planet med väntsal och god överblick åt alla fyra väderstreck.

Huset är uppfört i trä och glas och målas i rött och grått, färger med tradition i bruksmiljön. I mörkret kommer byggnaden att exponera sig på långt avstånd som en lykta.



ELEVATION

Bild 9

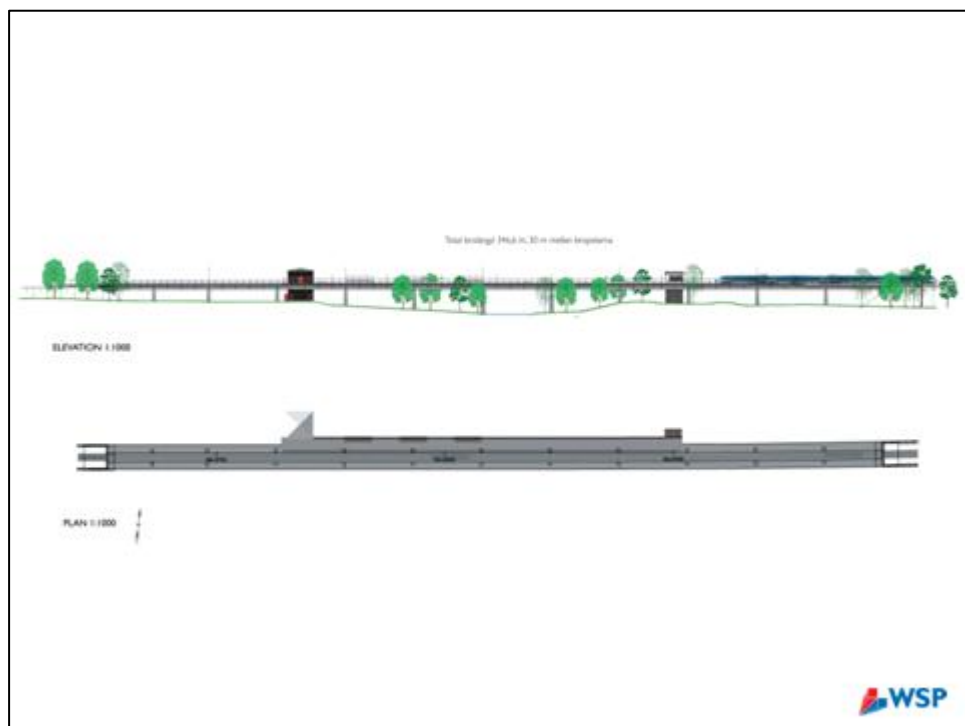


Bild 10

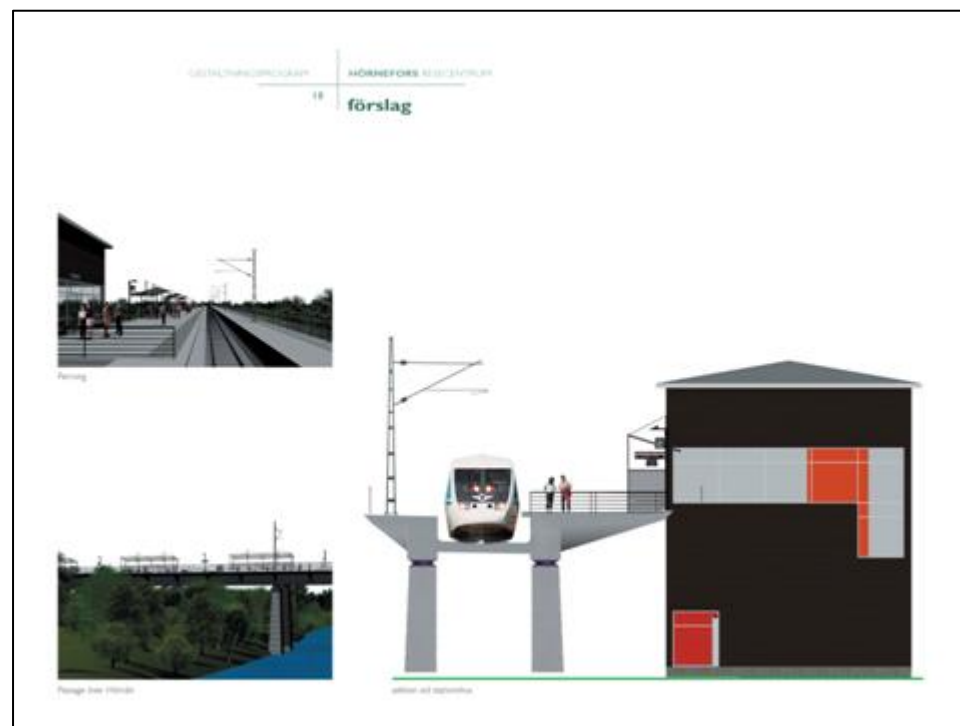


Bild 11

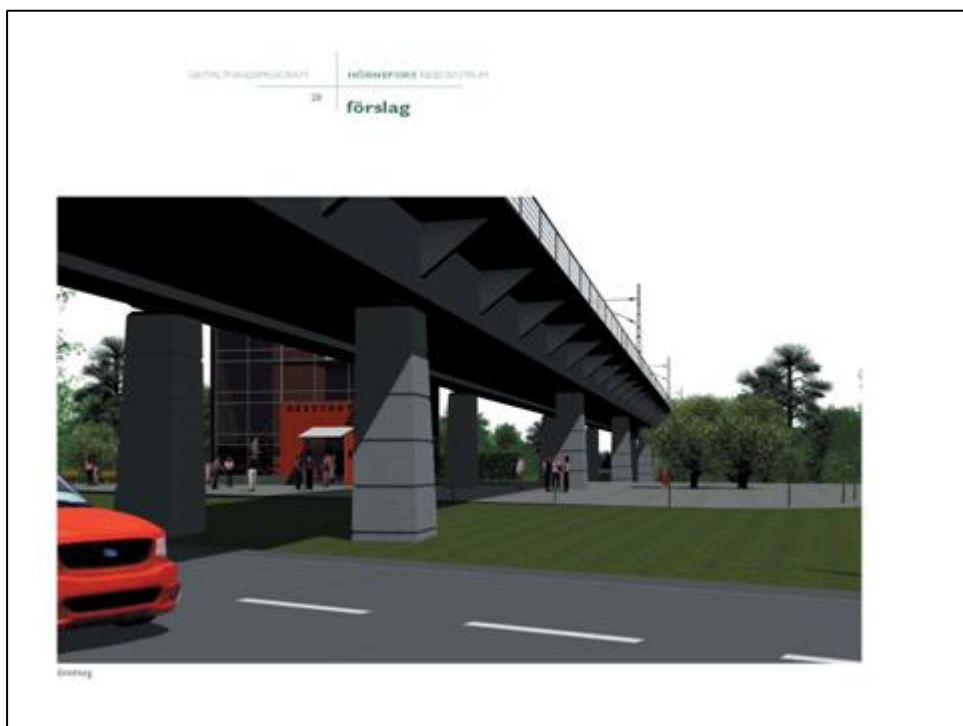


Bild 12



Bild 13



Bild 14



Bild 15