

PM Gestaltningsprogram

Norrbotniabanan, Södra Tuvan - Skellefteå C

Skellefteå kommun, Västerbottens län

Järnvägsplan JP07, 2020-12-01 rev. 2021-05-04



Medfinansierat av Europeiska unionens
fond för ett sammanlänkat Europa

Projektinformation

Medverkande

Trafikverket

Projektledare: Maria Erlandsson
Ansvarig landskapsarkitektur: Britta Pedersen

AFRY

Uppdragsledare: Maria Svanberg
Uppdragsledare: Jeanette Lindbäck
Ansvarig landskapsarkitektur: Peter Sandin
Handläggare landskapsarkitektur: Cecilia Nerman

Trafikverket

Postadress: Trafikverket, Box 809, 971 25 Luleå
Besöksadress: Sundsbacken 2-4 Luleå
E-post: trafikverket@trafikverket.se
Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: PM Gestaltningsprogram, Norrbotniabanan, Södra
Tuvan-Skellefteå C
Dokumentdatum: 2020-12-01 rev 2021-05-04
Projektnummer: 156623
Ärendenummer: TRV2016/112566W
Kontaktperson: Maria Erlandsson, Trafikverket

Inledning

Detta gestaltningsprogram är en del av järnvägsplanen för Norrbotniabanan, delsträckan Södra Tuvan - Skellefteå C. Till järnvägsplanen hör också plankartor, illustrationskartor, planbeskrivning samt miljökonsekvensbeskrivning (MKB).

Gestaltningsprogram upprättas för alla väg- och järnvägsprojekt. Detta för att säkra en hög arkitektonisk kvalitet i projektet. Den nya järnvägen ska utformas utifrån gemensamma mål och utformningsprinciper. Gestaltningsprogrammet medverkar till att skapa samsyn hos alla inblandade beträffande projektets utformningsprinciper.

Gestaltningsprogrammet visar hur olika delar av järnvägsanläggningen kan utformas med hänsyn till landskapets förutsättningar. Programmet är ett viktigt dokument för kunskapsöverföring av val och motiv för utformningarna inför nästkommande skeden.

Av olika anledningar kan förändringar ske i projekteringsskedet. Lagstiftning, önskemål, ny teknik, kunskap med mera kan påverka förslagen som redovisas. Förändringarna ska dock ske med bibehållna gestaltningskvaliteter.

I detta skede, järnvägsplaneskedet, preciseras utformningen av järnvägen anpassat till platsen, bland annat var järnvägs- och vägbroar, stödmurar, bankar alternativt skärningar kommer att behövas, hur dessa ska utformas och hur järnvägen ska anpassas till omgivningen.

Innehåll

Projektinformation	2
Medverkande	2
1. Bakgrund	4
1.1 Beskrivning av projektet	4
1.2 Projektmål	4
2. Översiktlig landskapsbeskrivning	5
2.1 Landskapets utveckling och uppbyggnad	5
2.2 Stadslandskapets historia & uppbyggnad	6
2.3 Karaktärsområden	7
3. Utgångspunkter för gestaltningen	28
3.1 Målbild för gestaltning	28
3.2 Bearbetningsgrader	28
3.3 Åskådarperspektivet	28
3.4 Resenärsperspektivet	28
4. Generella utformningsprinciper	29
4.1 Normalsektioner	29
4.2 Hantering av etableringsområden	29
4.3 Landskapsanpassning/terrängmodellering	30
4.4 Vegetation	30
4.5 Diken, trummor och brunnar	31
4.6 Järnvägs- och vägbroar	32
4.7 GC-portar	34
4.8 Bullerskyddsåtgärder	36
4.9 Stationsområde	38
4.10 Belysning	39
4.11 Utrustning och komplementsbyggnader	40
5. Områdesspecifika utformningsprinciper	41
5.1 Slätt och dalgångslandskap kring Skellefteälven (1)	42
5.2 Skogslandskap i anslutning till älvstranden (4)	46
5.3 Stadslandskap med Villakarakter Morön, Hedensbyn och Älvsbacka (5)	49
5.4 Skogslandskap Mullberget (6)	53
5.5 Stadslandskap med blandad bostadsbebyggelse/flerbostadsbebyggelse - Älvsbacka (7)	56
5.6 Stadslandskap med småindustri & kontor (8)	57
5.7 Stadslandskap av innerstadskaraktär med stationsområde (9)	58
5.8 Stadslandskap med blandbostadsområden (10)	66
5.9 Stadslandskap Sjukhusområdet (11)	67
5.10 Stadslandskap - Blandbostadsområde med inslag av verksamhetslokaler (12)	70
6. Fortsatt arbete och genomförande	71
7. Källförteckning	72
7.1 Skriftliga källor	72
7.2 Bildkällor	72

1. Bakgrund

1.1 Beskrivning av projektet

Norrbotniabanan, en ny kustnära järnväg mellan Umeå och Luleå bedöms skapa förutsättningar för en hållbar samhällsutveckling, ökad konkurrenskraft för näringslivet och en positiv regional utveckling som gagnar hela landet. Den nya järnvägen ska i första hand förstärka godstrafiken, men även möjliggöra persontrafik längs Norrlandskusten. Med Norrbotniabanan beräknas restiderna att halveras vilket gör att avstånden krymper längs Norrlandskusten och det blir lättare att resa mellan orter i regionen.

Norrbotniabanans övergripande ändamål är att, i enlighet med de transportpolitiska målen, bidra till en långsiktig hållbar utveckling vilket har ekonomiska, sociala och ekologiska dimensioner. En hållbar utveckling förutsätter att dessa dimensioner samspelar och därför ska Norrbotniabanan tillgodose:

- Framtidsinriktad och hållbar näringslivsutveckling.
- Samspelande arbets-, utbildnings- och bostadsmarknader genom regionförstoring.
- Samverkande bebyggelse och transportsystem.
- God miljö och långsiktig hållbarhet.

Norrbotniabanan har utretts under en längre tid. Utredning av järnvägens lokalisering och utformning har skett i samband med idéstudier, förstudier, järnvägsutredningar och linjestudier. Trafikverket har genomfört planläggningen av den första etappen av Norrbotniabanan mellan Umeå och Skellefteå under ett par års tid.

Norrbotniabanans järnvägssträckning genom Skellefteå kommun är 53 kilometer och består av tre järnvägsplaner: Ytterbyn-Grandbodarna, Grandbodarna-Södra Tuvan och Södra Tuvan-Skellefteå C. Ett resecentrum planeras i Skellefteå och en regionaltågsstation i Bureå.

Aktuell järnvägsplan sträcker sig från Södra Tuvan, strax söder om Skellefteälven till Skellefteå C/Klockarbergsvägen. Den totala sträckan är cirka 6,5 kilometer. Generellt utförs järnvägen med dubbelspår. Mellan Södra Tuvan till driftplats Risön föreslås enkelspår. Järnvägsmarkens utbredning varierar mellan cirka 40-100 meter beroende på vilka åtgärder som görs.

Järnvägsanläggningen omfattar järnvägsbroar över Skellefteälven och över Bockholmsvägen i anslutning till Södra Tuvan. Vid Risön planeras en driftplats/mötesstation med tre spår samt möjlighet för lokvändning. Den blir cirka 1,3 kilometer lång. Ett av spåren kommer att ansluta till befintligt spår mot Skellefteå hamn.

Järnvägsplanen innebär även att ett flertal befintliga vägar påverkas. Bland annat kommer väg 372 att parallellförflyttas på en sträcka av cirka 1,5 kilometer i höjd med Morön.

I anslutning till Nordlandergatan och Grenvägen kommer också nya trafiklösningar med planskilda vägpassager under väg och järnväg att krävas. Större åtgärder för gång och cykeltrafik kommer även att behövas och flera nya planskilda gång- och cykelpassager planeras i anslutning till planerat nytt Resecentrum, Lasarettsvägen samt på Morön.

Området för Skellefteå station (Skellefteå C) sträcker sig mellan befintliga Lasarettsvägen och Skeppargatan. Stationen i anslutning till Skellefteå C kommer att utföras med tre spår och sidoplattformar. Under stationsområdet planeras en gång- och cykelpassage som förbinder till respektive sida av järnvägen samt för åtkomst till plattformarna.

Landskapet har en stor variation och en skiftande karaktär längs sträckan med öppna odlingslandskap, stadsnära skogsområden och bebyggelse av olika karaktär längs sträckan. Längs sträckan har tolv stycken olika karaktärsområden identifierats och beskrivits. Dessa beskrivs i detalj i kapitel 3.3 *Karaktärsområden*.

Gestaltningen längs sträckan ska utföras med ett medvetet förhållningssätt till områdenas olika karaktärer.

1.2 Projekt mål

Trafikverket har angivit ett antal projektmål som utgör förutsättningar för gestaltningen i järnvägsplaneskedet. Målen innebär bland annat att tillgängligheten till järnvägen ska öka så att alla kategorier av resenärer kan utnyttja kollektivtrafiken.

Stationsmiljöer ska utformas för att vara attraktiva, tillgängliga och effektiva knutpunkter för alla resenärer.

Järnvägs miljön utformas för att så långt som möjligt bli ett positivt inslag i landskapet och i stadsmiljön samt ge resenären en positiv upplevelse av resan. Anläggningens utformning ska medge flexibilitet, vara robust samt vara effektiv att underhålla och trafikera.



2. Översiktlig landskapsbeskrivning

2.1 Landskapets utveckling och uppbyggnad

Skellefteå stad är belägen drygt en mil från Bottenvikskusten och omgivningarna består av kustlandskap. Landskapet utgörs av ett sprickdalslandskap med bergkullterräng. Sprickdalslandskapet bryts upp av Skellefteälven som sträcker sig från nordväst ut till kusten i nordost. Skellefteälvens dalgång skapar en tydlig struktur i landskapet och påverkar både natur- och kulturlandskapets förutsättningar. Bebyggelse, vägar och markanvändning följer dalgångens struktur och orienterar sig i en öst-västlig riktning.

Inom landskapet förekommer nivåskillnader på mer än 100 meter och topografin är tydligt skiftande. Runt Skellefteälvens dalgång varierar omgivningarna mellan ett öppet, brett jordbrukslandskap och skogbeklädda mer höglänta områden. Vegetationen domineras av barrskog med gran och tall och blandbarrskog. Det finns även en stor andel våtmark i form av myrar i landskapet.

Området för Norrbotniabanan ligger inom Skelleftedalen som utgörs av Skellefteå centralort och ett antal mindre samhällen och byar som successivt växt samman med centralorten. Området ligger i den älvdal som följer Skellefteälven och omsluts av bergsryggar i norr och söder. Staden och Skelleftedalens uppbyggnad präglas historiskt av tre strukturbildande element som skapat den tydliga öst-västliga riktningen i landskapet.

De tre strukturbildande elementen är älven och dess biflöden, järnvägens dragning i landskapet och dalgångens sluttningar. Allteftersom staden och Skelleftedalen har utvecklats har även nord-sydliga kopplingar anlagts vilket gjort att stadsområdet vuxit från älven och skapat en rundare stadsstruktur.



2.2 Stadslandskapets historia och uppbyggnad

Skellefteå som stad har funnits sedan 1845. Staden fick då stadsrättigheter men redan året före hade den första stadsplanen antagits. Området för staden var sedan tidigare nästan obebyggt och samma år som staden grundades började de första husen byggas. Den första stadsplanen från 1844 var en ordinär rutnätsplan med kvadratiska tomter och kvarter. 1883 antogs en ny stadsplan efter krav från staten som 1874 hade antagit Sveriges första byggnadsstadga. Kraven i byggnadsstadgan handlade dels om att försköna städerna och dels om att göra dem mer brandsäkra.

Under hela 1800-talet hade staden en lugn befolkningsutveckling. År 1854 fanns det 200 stadsbor och år 1900 hade de ökat till 1279 stycken. 1895 startade stadens första riktiga industri, en snickerifabrik vid Strömsör. Sågat virke och tjära var viktiga transportvaror. Under 1900-talets början var Skellefteå stad på frammarsch och befolkningmängden ökade till 3000 stadsbor. En stor anledning till det var anläggandet av järnvägen. 1909-1912 drogs stambanan till Skellefteå och vidare till Kallholmen där en ny uthamn byggdes.

Under det tidiga 1900-talet var Per Olof Hallman en av landets mest framstående stadsplanerare. Mellan 1905-1906 antogs Hallmans stadsplan som bröt mot de tidigare rätvinkliga stadsplaneidealerna. Hallman ville skapa omväxling i stadsbilden med oregelbundna kvarter, grönska, platsbildningar och offentliga fondbyggnader.

Under 1920-talet får staden ytterligare en stark utvecklingstillväxt då guldfyndigheter hittades i Boliden. Skellefteå blir då en viktig serviceort för gruvsamhället. 1920 får stadsingenjören Albert Lilienberg i uppdrag att vidarearbeta Hallmans stadsplan och utvidga staden norrut vilket resulterar i en ny stadsplan.

Under 1930-talet fortsatte stadens tillväxt trots depressionen och år 1944 fanns 11 000 invånare i staden. Efter andra världskrigets slut påbörjades en sanering av stadens bebyggelse. En ny generalplan togs fram år 1948 vilken byggde på funktionalismens idéer. Planen genomfördes till viss del och byggnader från efter andra världskriget dominerar idag stadsbilden.

Under 1990-talet utarbetades en ny plan för Skellefteå centrum av Stadsarkitektkontoret. Huvudinriktningen i denna var att utveckla älvsområdet och låta centrum växa ut söder om Skellefteälven. Den 18 oktober 2016 antog kommunfullmäktige en fördjupad översiktplan för Centrala stan. Några viktiga frågor i den är var det ska vara möjligt att förbättra handelsstråk, mötesplatser, tillgänglighet och trafiken för alla färdssätt. Planen ger också förslag på var det är lämpligt med fler bostäder, arbetsplatser och parkeringar, byggnadshöjder samt var de gröna inslagen ska bevaras och utvecklas. I början av 2020 antog kommunfullmäktige i Skellefteå en fördjupning av kommunens översiktsplan som gäller för hela Skellefteådalens.

STADSPLANER

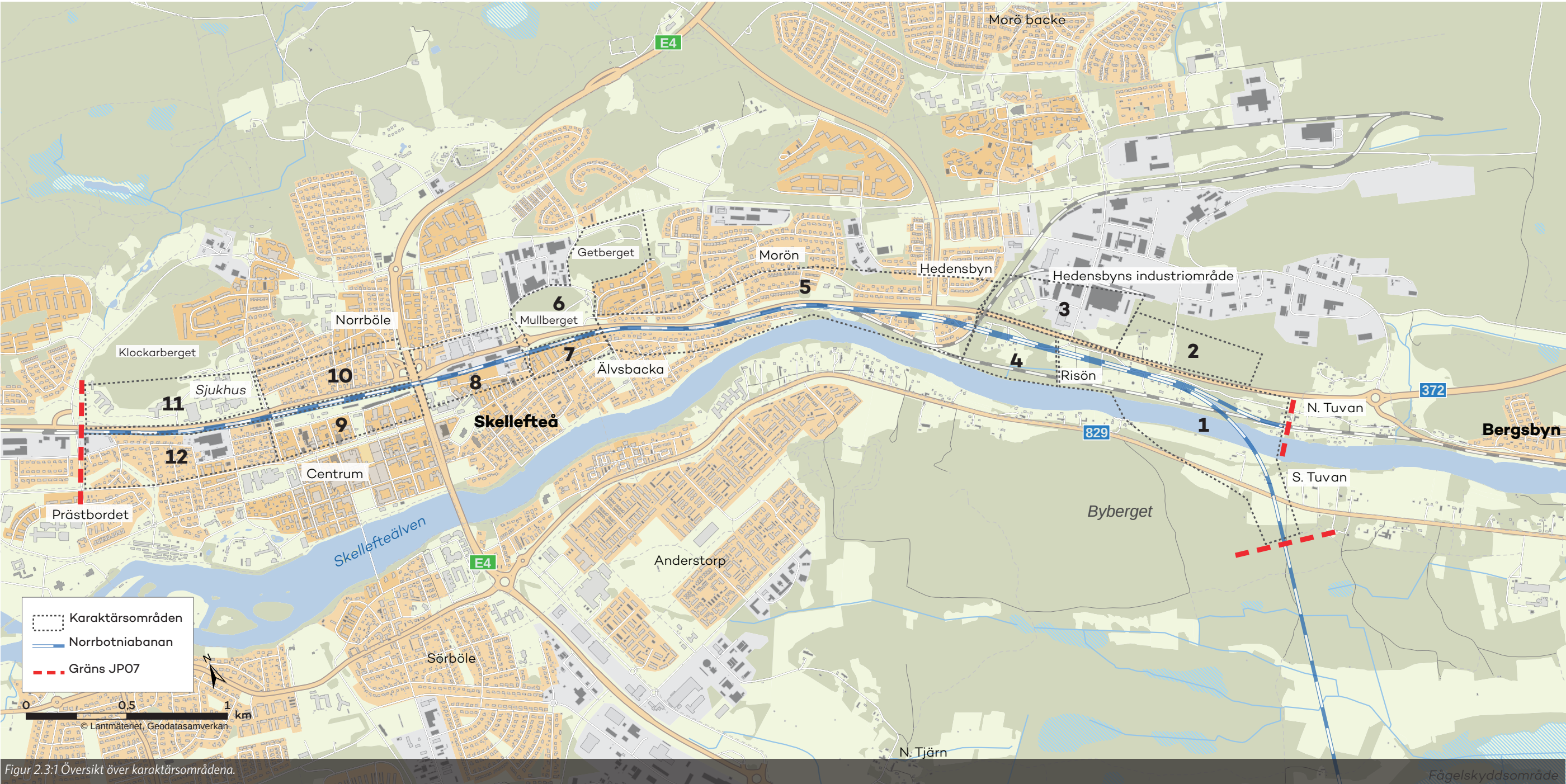
- Första stadsplanen 1844
- Stadsplanen 1883
- Hallmans stadsplan 1905-1906
- Lilienbergs stadsplan 1920
- Generalplan 1948
- Centrumplan 1993
- Fördjupad översiktsplan för centrala stan
- Skellefteådalens 2030 - Fördjupad översiktsplan för Skellefteå kommun

2.3 Karaktärsområden

Längs sträckningen för den nya järnvägen har tolv stycken karaktärsområden identifierats. De är indelade utifrån vilken karaktär de har i landskapet och beskrivs i det här kapitlet översiktligt utifrån dess uppbyggnad med bebyggelse och grönstruktur. Gestaltungsåtgärder och målbilder för vart och ett av karaktärsområdena beskrivs i kapitel 5 ”Områdesspecifika utformningsprinciper”.

KARAKTÄRSOMRÅDEN

1. Slätt- och dalgångslandskap kring Skellefteälven
2. Skogslandskap med öppen karaktär
3. Stadslandskap med industriområden Hedensbyn
4. Skogslandskap i anslutning till älvstranden
5. Stadslandskap med Villakaraktär Morön, Hedensbyn och Älvsbacka
6. Skogslandskap Mullberget
7. Stadslandskap med blandad bostadsbebyggelse/flerbostadsbebyggelse - Älvsbacka
8. Stadslandskap med småindustri & kontor
9. Stadslandskap med innerstadskaraktär med stationsområde
10. Stadslandskap med blandbostadsområden
11. Stadslandskap Sjukhusområdet
12. Stadslandskap - Blandbostadsområde med inslag av verksamhetslokaler



Slätt och dalgångslandskap kring Skellefteälven (1)

Södra Tuvan

Södra Tuvan är en del av området Tuvan och ligger på södra sidan av Skellefteälven. Här är landskapet relativt flackt och öppet och har en lantlig karaktär. Landskapet bär spår av det gamla agrara landskapet.

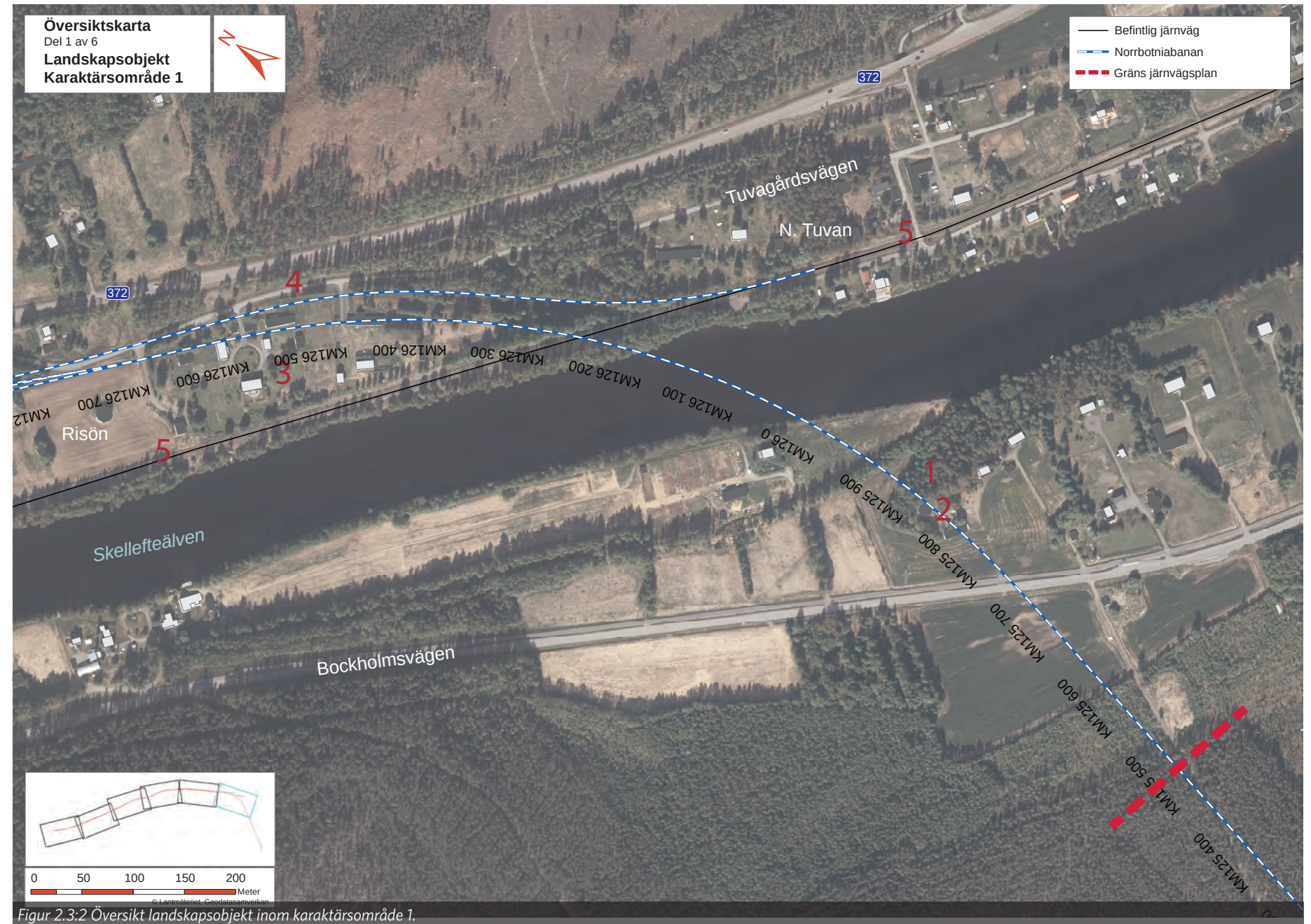
Genom området går Bockholmsvägen och odlingsmark finns på båda sidor om vägen. Marken som vetter ned mot Skellefteälven är bebyggd med äldre gårdsbildningar med tillhörande odlingsmark. Mellan odlingsmarken och älven finns en skogbeksädd kulle som sluttar kraftigt ner mot älven (1). Västra delen av skogskullen består huvudsakligen av uppväxt lövskog med bland annat rönn, asp, sälg och hägg, med det finns även inslag av grupper med äldre tallbestånd. Den östra delen av kullen är främst bevuxen med stora, äldre tallar och en del gran. Marken har tallhedskaraktär med undervegetation av blåbärsris och enbuskar. I brynazonen mellan skogskullen och odlingslandskapet är det en stor kontrast mellan de två olika karaktärerna (öppet/slutet) vilket är en viktig indentitetsskapare på platsen.

Det finns kulturhistoriska objekt inom byn Tuvan som påverkas av Norrbotniabanans sträckning. Objekt som påverkas är uthusbyggnader i form av en ladugård och en rundloge som är placerade på toppen av den västra delen av skogshöjden (2).

Norra Tuvan

På norra sidan av Skellefteälven, söder om Järnvägsleden (väg 372) finns äldre bostadsbebyggelse (3). Området är en del av Risön och Hedensbyn. Bebyggelsen, som består av äldre jordbruksfastigheter och villor, ligger i ett gammalt odlingslandskap och har en småskalig och lantlig karaktär. Det finns tre äldre gårds- och bytomter som registrerats vid den arkeologiska utredningen för Norrbotniabanans. Dessa tre har sitt ursprung i det tidigare jordbrukslandskapet som sedan 1950-talet närmast helt har förändrats av den expanderande staden. Det finns totalt ett tiotal kulturhistoriskt särskilt värdefulla byggnader inom området.

Genom området går Tuvagårdsvägen, en småskalig, lätt slingrande väg med lantlig karaktär (4). Bebyggelsen och Tuvagårdsvägen avgränsas naturligt mot Järnvägsleden (väg 372) av ett stråk naturmark av blandskogskaraktär. Växtligheten består till största del av uppvuxna björkar och rönnar. Genom området sträcker sig även den befintliga järnvägen (5). Skellefteå kommun beskriver i den Fördjupade översiktsplanen för Skellefteå kommun stråket längs älven som ett huvudstråk för gång- och cykeltrafik som fortsättningsvis bör ges en grön karaktär samt att ett välfungerande cykelstråk mellan Skellefteå och Skelleftehamn ska finnas.



Figur 2.3:2 Översikt landskapsobjekt inom karaktärsområde 1.



Figur 2.3:3 Karaktärsområde 1.



Figur 2.3:4 Utblick över Skellefteälven sett från Norra Tuvan. Skogshöjden skymtar till vänster i bild.



Figur 2.3:5 Odlingslandskapet med Bockholmsvägen.



Figur 2.3:6 Äldre uthusbyggnad i odlingslandskapet i Södra Tuvan.



Figur 2.3:7 Brynzonen mellan odlingsmarken och skogshöjden är en tydlig identitetsskapare i Södra Tuvan.



Figur 2.3:8 Skog med tallhedskaraktär på skogshöjden i Södra Tuvan.



Figur 2.3:9 Äldre tallbestånd på skogshöjden i Södra Tuvan.

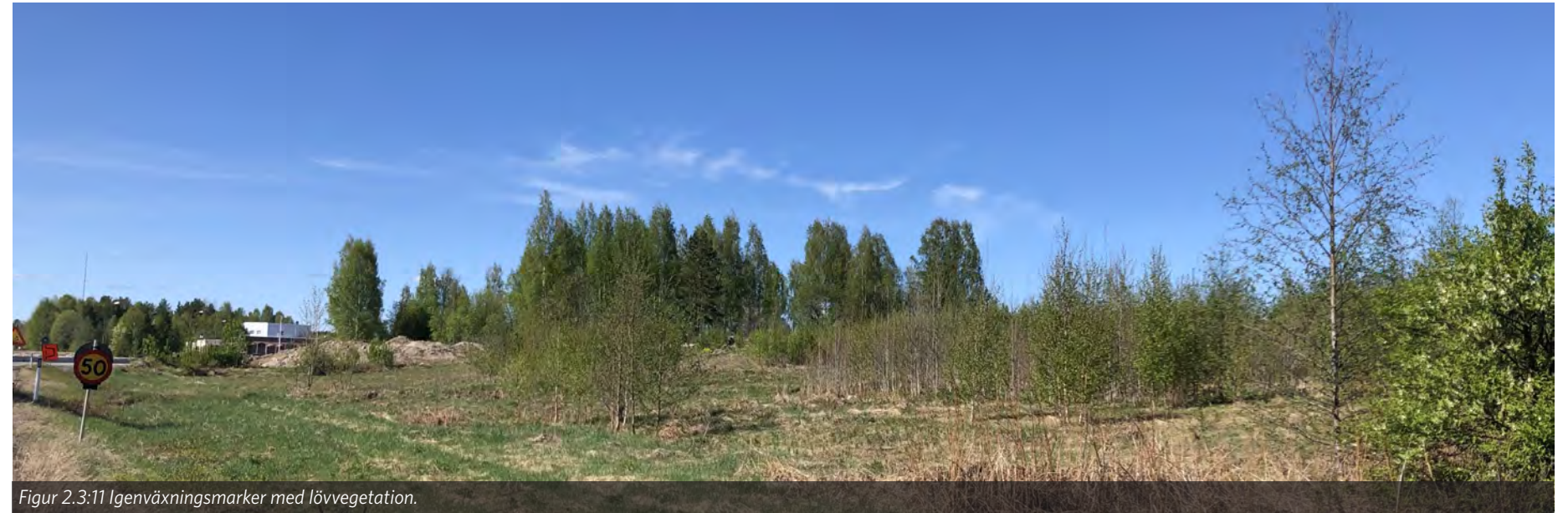


Figur 2.3:10 Tuvagårdsvägen har en småskalig, slingrande och lantlig karaktär.

Skogslandskap med öppen karaktär (2)

Norr om Järnvägsleden (väg 372) finns ett område med skogsmark. Området består i den östra delen av Risöberget som har en kuperad terräng och en relativt tät skogsvegetation. Skogsvegetationen består företrädesvis av lövvegetation, framförallt björk, med mindre inslag av tall. I den västra delen utgörs området företrädesvis av igenväxande jordbruksmark med uppkomst av företrädesvis lövvegetation.

Den västra delen har en öppnare karaktär med spridda lövdungar och stora öppna ytor med gräs och örtvegetation. Upplevelsevärden förekommer i form av den uppvuxna skogsvegetationen på Risöberget. Området har även en funktion som visuell avgränsning mellan industriområdet och omkringliggande områden. De tidigare brukade markerna i den västra delen är under igenväxning, vilket minskar förståelsen för områdets historiska nyttjande. Sammantaget bedöms området ha måttliga värden för landskapsbilden.



Figur 2.3:11 Igenväxningsmarker med lövvegetation.



Figur 2.3:12 Risöberget med tätare barrskogsvegetation.



Figur 2.3:13 Karaktärsområde 2.

Stadslandskap med industriområde Hedensbyn (3)

Industriområdet ligger norr om väg 372 på östra sidan om industrispåret mellan Morön och Bergsbyn. Inom industriområdet finns en blandning av handel, kontor, småindustri och tung industri. Områdets bebyggelse är varierad och utformad för att fungera för de olika verksamheter som det inrymmer. Områdets karaktär präglas till stor del av dess funktion och med stora hårdgjorda ytor som bidrar till ett kalt och öppet intryck. Området innehåller små värden för landskapsbilden.

Skellefteå kommun pekar i den Fördjupade översiktsplanen för Skellefteådalen ut området som en viktig del i sysselsättningen eftersom många etableringar finns på platsen. Arbete pågår med att bygga om anslutningen till industriområdet till en cirkulationsplats.



Figur 2.3:14 Industriområdet Hedensbyn



Figur 2.3:15 Anslutningen mot väg 372.



Figur 2.3:16 Industriområdet Hedensbyn



Figur 2.3:17 Karaktärsområde 3.

Skogslandskap i anslutning till älvstranden (4)

Området är beläget på Risön och utgörs av ett naturområde med skiftande karaktär med inslag av enstaka bebyggelse. Det finns såväl tätare skog som öppna partier av ängsmark.

Genom naturområdet går en mindre asfalterad väg, Hedtorpsgatan (1), som tillsammans med Tuvagårdsvägen längre österut utgör ett viktigt stråk för gång- och cykeltrafikanter separerat från väg 372. Hedtorpsgatan löper parallellt med Järnvägsleden (väg 372) med endast ett naturstråk av lövskogskaraktär emellan (2). Ändå ger området en känsla av att befinna sig i ett mindre skogsområde även då Järnvägsleden skymtar mellan träden. Hedtorpsgatan upphör för biltrafik när man når det gamla industrispåret (3). Därifrån leder en gång- och cykelväg vidare över en bro och ansluter till villabebyggelsen i Strandängen. Här upplevs en tydlig gräns där landskapet skiftar karaktär och övergår till ett stadslandskap.

Den östra delen av området domineras av lövträdsskog som främst består av björk med inslag av andra lövträddarter såsom asp och rönn med flera. Undervegetationen har ett bottenskikt av gräs och örter och ett buskskikt med lövvegetation. Skogsområdet har en halvöppen karaktär och växlar mellan gläntor och mer tätare partier vilket bidrar till att skapa omväxling i områdets karaktär. Björkvegetationen hjälper till att skapa ett ljust och luftigt intryck.

I området passerar järnvägslinjen genom norra delarna av Norra Hedensbyns gamla bytomter (4). Dessa utgör gårdslägen med en lång historisk kontinuitet. Utöver gårds- och bytomter finns här även enstaka husgrunder av sentida karaktär. På några ställen leder mindre grusvägar in till bebyggelselägena som kan skymtas från vägen.

I anslutning till bebyggelselägena finns öppna ängsmarker med inslag av enstaka solitärbuskar (5). Här skapas en tydlig kontrast mellan ängsyornas öppna karaktär och skogslandskapets slutenhet. Brynzonen mellan dessa områden hjälper till att tydliggöra kontrasterna mellan de olika områdena.

Den västra delen av området består av en mindre skogshöjd av tallhedskaraktär (6). Här finns ett bestånd av höga, äldre tallar med en undervegetation av berg i dagen, blåbärsris och enbuskage. Det finns även ett visst inslag av lövträd. Närmast Hedtorpsgatan övergår tallskogen successivt till lövskog som domineras av björk.



Figur 2.3:18 Översikt landskapsobjekt inom karaktärsområde 4.



Figur 2.3:19 Karaktärsområde 4.



Figur 2.3:20 Öppen ängsyta centralt beläget i området.



Figur 2.3:21 Hedtorpsgatan.



Figur 2.3:22 Skogshöjd med gamla tallar



Figur 2.3:23 Utsikt från skogshöjd av tallhedskaraktär ut mot de öppna ängsyrtorna. Här finns en tydlig gräns mellan olika karaktärer i landskapet.



Figur 2.3:24 Öppen ängsyta centralt beläget i området med brynzon mot lövträdsskogen i bakgrunden.

Stadslandskap med villakaraktär: Morön, Hedensbyn och Älvsbacka (5)

På båda sidor om Järnvägsleden/Norra Järnvägsgatan (väg 372) finns områden som karaktäriseras av bostadsbebyggelse av skiftande karaktär. Bebyggelsen består främst av villor, kedjehus och radhus och tillhör stadsdelarna Morön, Älvsbacka och Hedensbyn.

Morön och del av Hedensbyn (mellan Östra leden och industriområdet)
Området norr om Järnvägsleden tillhör stadsdelen Morön. Morön karaktäriseras av sitt läge i en tydlig sydsluttning ned mot Järnvägsleden vilket ger stor höjdskillnad inom området och en tydlig riktning i landskapet mot Skellefteälven. Utsikten mot älven från de nedre delarna av området är dock begränsad. Morön är en äldre stadsdel med arkitektur från 1950-talet med ett gatunät av modifierad rutnätsform. Bebyggelsen inom området är blandad, både i skala och täthet, med punkthus, flerbostadshus, kedjehus, radhus och villor. Stråket närmast Järnvägsleden består dock främst av enskilda villor. Inom området finns också en skola, Moröskolan, som vetter ned mot väg 372 (1).

Grönytorna inom området består till största del av privata trädgårdar och gemensamma grönytor som är insprängda mellan husen på olika ställen.

Närmast Järnvägsleden finns en parkyta bestående av en bred gräsbeklädd grönyta (2). Inom parkytan finns grupper med lövträd och några enskilda barrträd jämnt fördelade över ytan samt dungar med buskvegetation av parkartad karaktär. Bland annat björk, rönn, asp, lind och tall återfinns i parkområdet.

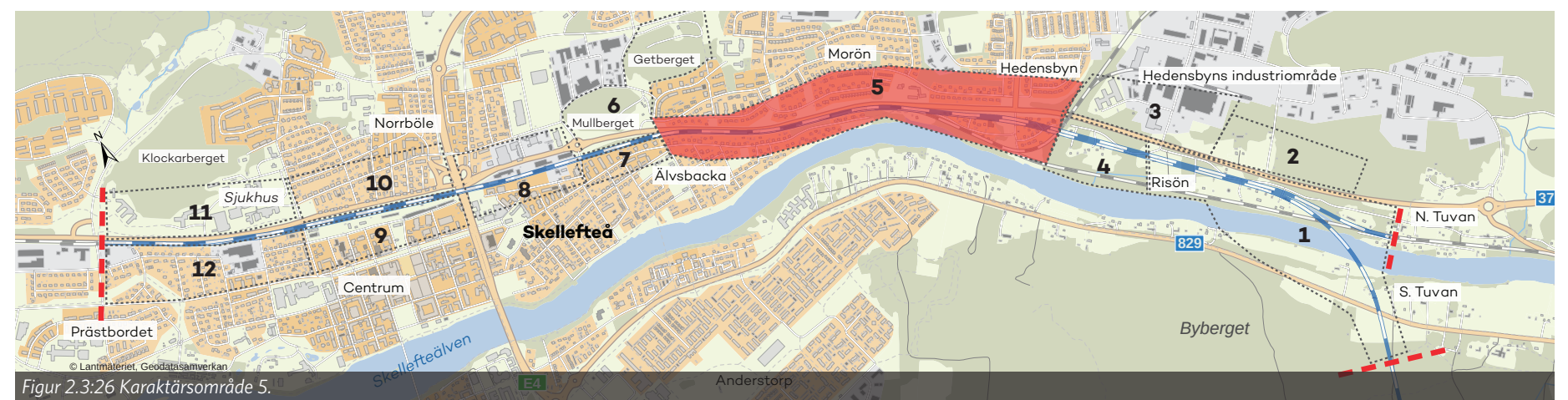
Parkytan hjälper till att avskilja bostadsområdet från vägen och fungerar som en visuell avgränsning mellan bebyggelsen och den starkt trafikerade väg 372. Den uppvuxna trädvegetationen bidrar också till rumsligheten i området och förtydligar vägrummet. Inom grönytan finns också ett högt bullerplank i trä utplacerat i anslutning till bebyggelsen för att minska störningar från väg och järnväg. Den befintliga järnvägen löper genom området strax söder om väg 372 (3). I den västra delen av parkytan finns en befintlig gång- och cykelpassage under väg 372 och järnvägen. Den ansluter till Östra Nygatan på den södra sidan och Blomstervägen på den norra sidan.

Älvsbacka (öster om Aldergatan)

På södra sidan av vägen ligger det befintliga järnvägsspåret mellan bebyggelsen och Järnvägsleden (3). Väg och järnväg avskärmas från bebyggelsen nedanför med ett bullerplank i trä och låga spårnära skärmar. Från Aldergatan och österut längs Östra Nygatan är områdets karaktär präglad av villabebyggelse med inslag av mindre flerfamiljshus. Husens trädgårdar bidrar till att skapa en grön karaktär i området.



Figur 2.3:25 Översikt landskapsobjekt inom karaktärsområde 5.



Figur 2.3:26 Karaktärsområde 5.



Figur 2.3:27 Bebyggelsens karaktär längs en av gatorna inom området Morön.



Figur 2.3:28 Del av parkytan längs väg Järnvägsleden (väg 372) där parkområdet breddas. Trädvegetationen bidrar till rumslighet i området.



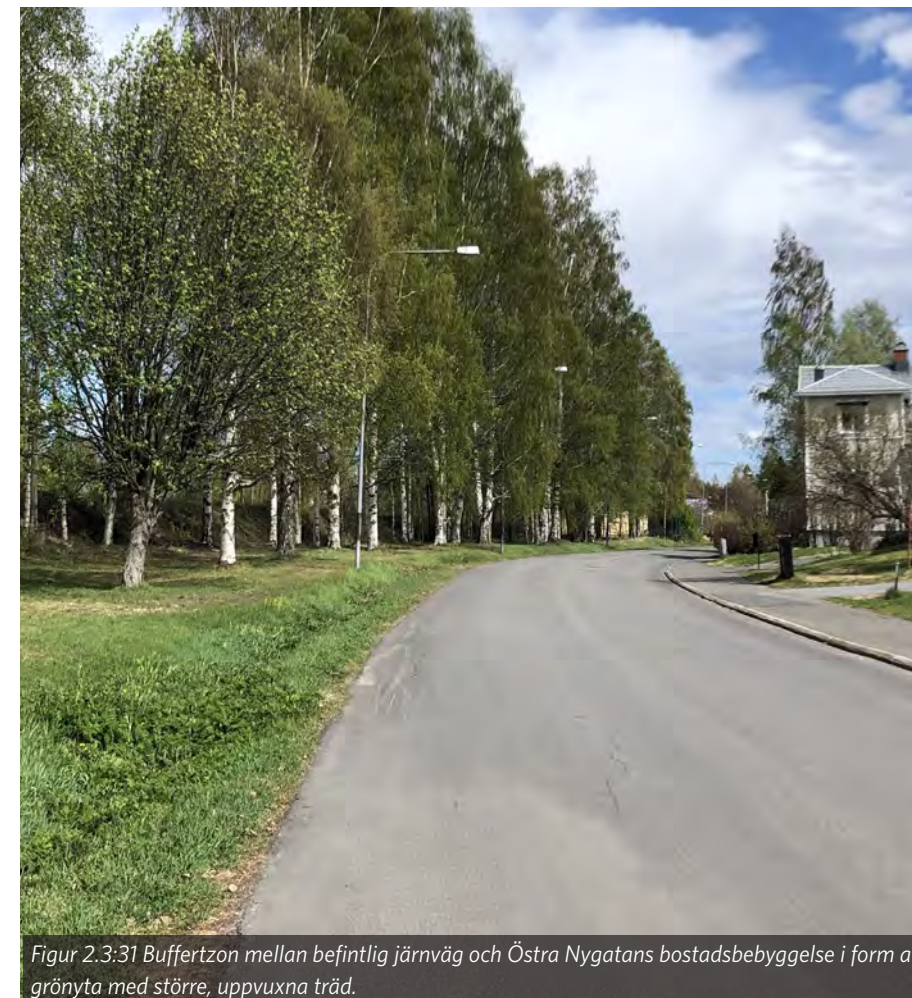
Figur 2.3:29 Del av parkstråket sett uppifrån bostadsområdet ner mot väg 372.

Mellan befintlig järnväg och Östra Nygatan finns det på några ställen i området partier med naturmark bevuxna med träd med en undervegetation av gräs. Dessa fungerar som visuella avgränsningar mellan väg 372 och järnvägen gentemot bostadsbebyggelsen och bidrar till att skapa en grön karaktär i området. Växtligheten består av lövträd, främst större björkar och rönn.

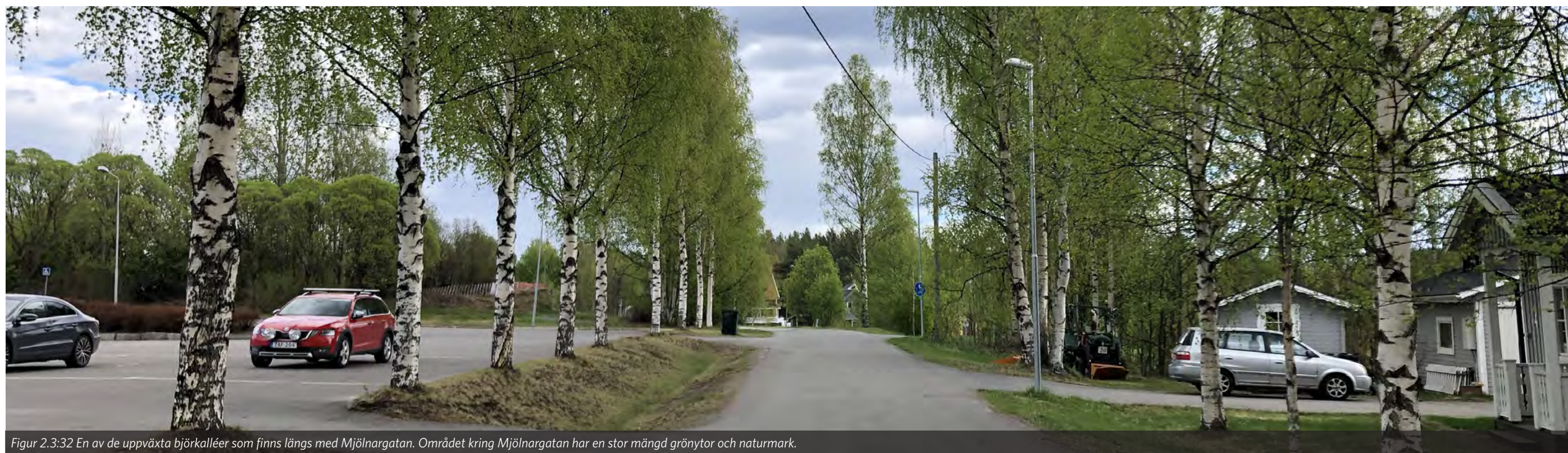
Sträckan längst österut, kring Mjölnergatan, har en annan karaktär än övriga Älvsbacka. Här präglas området av en mer småskalig känsla och en tydligare närhet till älven, med vattenutsikt och mycket naturmark med uppvuxna björkar. Längs Mjölnergatan finns också flera björkalléer. Den befintliga järnvägen är lokaliserad mellan älven och bostadsbebyggelsen längs sträckan. Området omfattas av en vägkorridor för ny E4 (Östra leden) som är ett riksintresse.



Figur 2.3:30 Bebyggelse längs Östra Nygatan.



Figur 2.3:31 Buffertzonen mellan befintlig järnväg och Östra Nygatans bostadsbebyggelse i form av grönyta med större, uppvuxna träd.



Figur 2.3:32 En av de uppväxta björkalléer som finns längs med Mjölnergatan. Området kring Mjölnergatan har en stor mängd grönytor och naturmark.

Skogslandskap Mullberget (6)

Väster om området Morön ligger Mullberget, en skogsbeklädd höjd av blandskogskaraktär. Skogen domineras av täta tallbestånd med inslag av lövträd, framförallt björk. Norr om Mullberget ligger Getberget som också är en tätortsnära skog. Båda stadsbergen nyttjas av Skellefteborna för rekreation och är viktiga då de bidrar med biologiska värden till staden. Skellefteå kommun beskriver i den Fördjupade översiktsplanen för Skellefteådalen en önskan om att stärka nyttjandet av dessa två stadsberg och öka tillgängligheten till dem för Skellefteåborna med hjälp av fler stigar, utsikts- och grillplatser.

Nedanför Mullberget finns idag en cirkulationsplats som ansluter till Grenvägen, Mullbergsvägen Järnvägsleden (1). Höjdskillnaden mellan Mullberget och rondellen är stor. Bitvis består de nedersta delarna av Mullberget som vetter ned mot vägen av stödmur av gabiontyp.

Söder om Järnvägsleden (väg 372) går det befintliga järnvägsspåret (2). Detta skiljs från vägen av ett mindre stråk av naturmark med äldre uppvuxna björkar (3). Dessa björkar bidrar också till att de boende i bostadsområdet nedanför järnväg och väg har utsikt mot grönska. Det finns två gång- och cykelpassager under väg 372 och järnvägen. Den ena är belägen vid Grenvägen och den andra öster om Getbergsvägen (4,5).

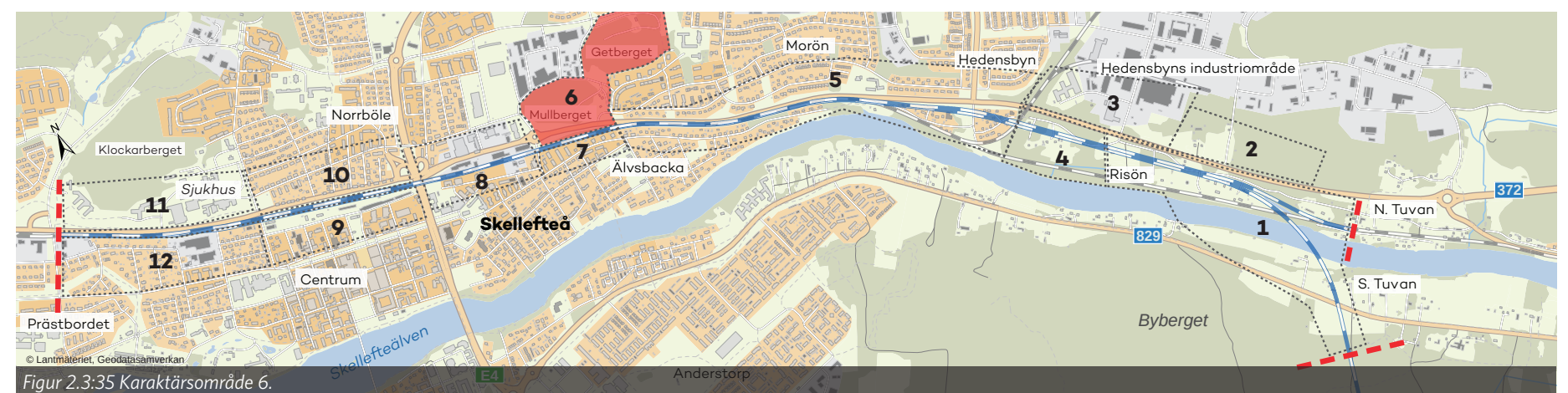
Korsning mellan befintlig järnväg och Grenvägen består idag av en plankorsning med bommar.



Figur 2.3:33 Översikt landskapsobjekt inom karaktärsområde 6 och 7.



Figur 2.3:34 Rondellen vid Grenvägen med Mullberget i bakgrunden.



Figur 2.3:35 Karaktärsområde 6.



Figur 2.3:36 Närmare bild på slänten upp mot Mullberget.



Figur 2.3:37 I dagsläget tar en gabionmur upp höjdskillnaderna mot gc-vägen.



Figur 2.3:38 Befintlig gc-port under väg 372.



Figur 2.3:39 Grönremsa med stora uppvuxna björkar som vetter mot Älvsbacka.

Stadslandskap med blandad bostadsbebyggelse/ flerbostadsbebyggelse - Älvsbacka (7)

Området mellan Grenvägen och Aldergatan är en del av stadsdelen Älvsbacka. Här dominerar bostadsbebyggelse av flerbostadsbebyggelse med hushöjder mellan 3-4 våningar.

På södra sidan av Östra Nygatan står husen i liv mot gatan vilket förtydligar gaturummet. Husen norr om Östra Nygatan är däremot placerade med kortsidan mot vägen vilket gör att gårdsrummen ligger insprängda mellan husen och bidrar till en grön karaktär i området. Husen längs den norra sidan av Östra Nygatan ligger nära den befintliga järnvägen och avskiljs ifrån denna med en trädridå.

Det finns två gång- och cykelpassager under järnvägen och Järnvägsleden i området, vid Grenvägen och öster om Getbergsvägen (4,5). Dessa är viktiga passager för fotgängare och cyklister då väg och järnväg skapar en stark barriär mellan områdena Morön och Älvsbacka. Framförallt gång- och cykelpassageen vid Getbergsvägen upplevs idag som otrygg och trafikfarlig. Den befintliga passagen kantas av högre vegetation och gång- cykelvägarna ansluter i snäva radier till tunnelmynningarna, vilket innebär att sikten är dålig. Den höga vegetationen och bristen på fri sikt i anslutning till tunnelmynningarna bidrar till att passagen upplevs som otrygg eftersom man inte vet vad som väntar i tunneln. Upplevelsen förstärks av att passagen är smal med lågt i tak och med vertikala väggar.



Figur 2.3:40 Flerbostadshus i Älvsbacka som är karaktäristiska för området.



Figur 2.3:41 Innergård mellan de hus som vetter mot järnvägen.



Figur 2.3:42 Flerbostadshus i Älvsbacka som är karaktäristiska för området.



Figur 2.3:43 Några lägre buskar som skiljer bostäderna från järnvägen.



Figur 2.3:44 Trädbestånd med stora uppväxta björkar som vetter mot järnvägen. Älvsbackas flerbostadshus syns i bakgrunden på andra sidan järnvägen.



Figur 2.3:45 Karaktärsområde 7.