



Resecentrumplanering för kustjärnvägen Umeå-Haparanda

Slutrapport
8 juni 2006

ÅF-Infraplan AB

norrbotnia
BANAN

Omslagsfotot: Haparanda stad samt första från vänster,
Bombardier. Övriga foton: Tomas Strömberg, ÅF -Infraplan.

Förord

Den här studien är ett planeringsunderlag för att Norrbottenregionens potentialer ska kunna tas tillvara på bästa sätt, för långsiktigt hållbar utveckling av regional funktion och miljö.

Med Norrbottenregionen kommer förutsättningarna för samverkande arbetsmarknader, tillgång till högre utbildning och övrig samhällsservice att förbättras på ett mycket påtagligt sätt. En av de viktigaste förutsättningarna är dock att "noderna" dvs stationerna, placeras och utformas på ett optimalt sätt och att övriga stadsplaneringen sker med stor medvetenhet och i samklang med järnvägsplaneringen.

En systematisk genomgång av krav och önskemål för tillgänglighet och funktion redovisas här för att möjliggöra en helhetssyn för hela stråket. Samsyn är viktig i långsiktiga samhällsplaneringsfrågor. Lokalisering och utformning av resecentrum, markanvändning och integrering i staden inklusive kopplingar till anknytande kommunikationer blir särskilt viktiga. Inte bara för den egna kommunen utan även för angränsande kommuner.

Vår förhoppning är att rapporten stimulerar samsyn och samarbete och blir nyttig för alla parter i det fortsatta planeringsarbetet för Norrbottenregionen. På det sättet kan persontrafikens möjligheter optimeras.

Norrbottenregionen - Maj 2006

Kristina Falk projektledare

Norrbottenregionens finansierare

Kommunerna Umeå, Robertsfors, Skellefteå, Piteå, Luleå, Boden, Kalix och Haparanda Länsstyrelserna och landstingen i Norrbotten och Västerbotten, näringslivet samt EU.

Innehåll

Förord	3	8. Piteå kommun	42
Sammanfattning	4	8.1 Generella förutsättningar	42
1. Inledning	10	8.2 Tillgänglighet och funktion.....	42
1.1 Bakgrund.....	10	8.3 Piteå tätorts resecentrumalternativ.....	43
1.2 Syfte	10	8.4 Alternativ Piteå Mitt	44
1.3 Uppläggning av arbetet.....	10	8.5 Alternativ Timmerleden-Öst	46
1.4 Läsanvisning.....	11	8.6 Alternativ Piteå Öst	48
2. Förutsättningar för resecentra	12	8.7 Alternativ Nollia.....	50
2.1 Allmänt Norrbottenregionen.....	12	8.8 Alternativ E4.....	52
2.2 Val av stationsorter/antalet stationer.....	13	8.9 Rosvik	54
2.3 Principiella lokaliserings- och utformningsaspekter.....	13	8.10 Norrfjärden	54
2.4 Utformningsprinciper för resecentrum	15	8.11 Jävre.....	55
2.5 Resecentrum som del av transportsystemet.....	21	8.12 Pite Havsbad	55
3. Resprognos	23	9. Skellefteå kommun	56
3.1 Trafikering	23	9.1 Generella förutsättningar	56
3.2 Restider	23	9.2 Centrala Skellefteå	57
3.3 Prognos.....	23	9.3 Byske	62
4. Haparanda/Tornio	26	9.4 Kåge/Ersmark	63
4.1 Generella förutsättningar	26	9.5 Burträsk	64
4.2 Tillgänglighet och funktion	27	9.6 Ursviken/Skelleftehamn	66
5. Kalix	30	9.7 Bureå	68
5.1 Generella förutsättningar	30	9.8 Skellefteå flygplats	70
5.2 Tillgänglighet och funktion	30	10. Robertsfors	72
6. Boden	32	10.1 Generella förutsättningar	72
6.1 Generella förutsättningar	32	11. Umeå kommun	74
6.2 Tillgänglighet och funktion	32	11.1 Sävar.....	74
7. Luleå kommun	34	12. Finansiering	75
7.1 Generella förutsättningar	34	12.1 Statsbidrag för resecentra	75
7.2 Sunderbyns sjukhus	35	13. Referenser	76
7.3 Luleå tekniska universitet/Notviken	36		
7.4 Luleå C	38		
7.5 Kallax flygplats.....	40		
7.6 Antnäs/Sörbyarna.....	41		

Referensgrupp

Kristina Falk - Projektledare	Norrbottenregiongruppen
Sture Eriksson	Skellefteå kommun
Göran Wigren	Haparanda stad
David Lanthén.....	Kalix kommun
Gunilla Selin	Luleå kommun
Lars Andersson	Bodens kommun
Patrik Jansson.....	Piteå kommun
Catrin Sandström.....	Robertsfors kommun
Isabella Forsgren.....	Umeå kommun
Birgitta Norberg.....	Länsstyrelsen i Västerbottens län
Jimmy Bystedt	Länsstyrelsen i Norrbottens län
Inger Krekula	Länsstyrelsen i Norrbottens län
Dan Lundbäck	Länsstyrelsen i Norrbottens län
Annika Kieri	Banverket Norra Banregionen
Gunnar Nilsson	Vägverket Region Norr
Lars Nilsson	Länstrafiken i Norrbotten AB

Konsulter

Stellan Lundberg -Uppdragsledare	ÅF-Infraplan AB
Tomas Strömberg - Bitr uppdragsledare.....	ÅF-Infraplan AB
Björn Sundelin.....	ÅF-Infraplan AB
Christoffer Björn.....	ÅF-Infraplan AB
Peter Stensson	ÅF-Infraplan AB
Patrik Lundberg.....	ÅF-Infraplan AB

Sammanfattning

Planeringen av Norrbotniabanan engagerar idag många aktörer. Banverkets planering fortgår med järnvägsutredningar för de olika delsträckorna.

Norrbotniabanegruppen genomför strategiska utredningar för fördjupad belysning av förutsättningar, samhällsnyttor etc och genomför dessutom ett brett informationsarbete. Kommunerna utför parallellt fördjupningar av sina översiktsplaner. Dels för att klargöra och ta tillvara förutsättningarna för kommunens eget planeringsarbete, dels för att kunna samspela så bra som möjligt med Banverket i det fortlöpande arbetet.

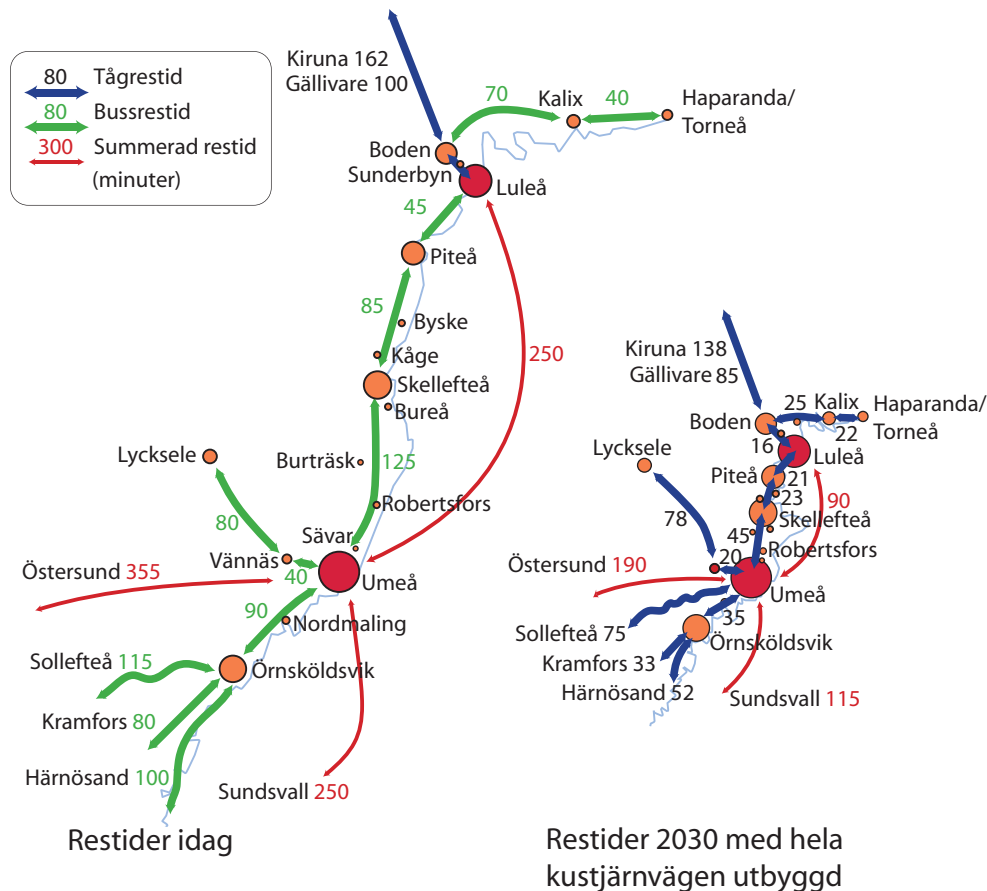
Norrbotniabanan har stora samhällsnyttor både för persontrafiken och godstrafiken. Denna studie fokuserar på persontrafikens resecentra och regionalstågstationer i ett brett samarbete med och mellan berörda kommuner.

Den norra kustjärnvägen Umeå – Luleå – Haparanda ges starkt förbättrade förutsättningar för berörda regioner och det exportintensiva näringslivet. Regional planering, stadsplanering och transportinfrastrukturplanering inriktas på långsiktig hållbarhet ekonomiskt, socialt, kulturellt och miljömässigt. Regionens stora gods- och persontrafikflöden behöver därför tillgodoseas med rationella lösningar.

Lokalisering av resecentra och tillhörande stadsbyggnadsfrågor är grundläggande faktorer för val av sträckning för banan. Välplanerad lokalisering och utformning av varje resecentrum/regionalstågstation skapar nya, intressanta boende- och verksamhetsförutsättningar både inom respektive kommun och i det regionala och interregionala samspelet. Samtidigt förbättras banans samhällsekonomiska utbyte.

Aktivt deltagande från inblandade kommuner är betydelsefullt för en framgångsrik planeringsprocess. Denna studie bidrar med processtöd både genom bred, gemensam kunskapsuppbyggnad och genom faktabaserad dialog i de fortgående, parallella planeringsarbetena.

Arbetet och rapporten skall kunna fungera som inspiration för pågående och kommande översiktsplanarbete i kommunerna.



Figur 1. Norrbotniabanan bidrar tillsammans med Botniabanan och en uppgraderad Ådalsbana till väsentligt förbättrade restider (restider i minuter och respropotionellt). Norrlandskusten "förkortas" till mindre än hälften.

Starkt förkortade restider

Norrbotniabanan medger starkt förkortade kollektivrestider. Tågrestitiden blir mindre än hälften jämfört med dagens högklassiga busstrafik på E4 (se ovanstående figur). För att ta tillvara dessa korta restider krävs god tillgänglighet till alla resecentra/regionalstågstationer längs banan. I annat fall förloras stora samhällsnyttor.

Varje minuts restidsvinst på Norrbotniabanan kostar ungefär 100 miljoner kronor i investeringskostnader (om investeringskostnaderna slås ut på antalet besparade restidsminuter). Om varje resecentrum eller regionalstågstation placeras med 1 min sämre tillgänglighet skulle detta innebära att restiderna mellan orter i stråket skulle öka med 2 minuter. Detta skulle innebära att man "kastade bort" 200 miljoner kronor!

Resecentrums funktion

Varje resecentrum får två strategiska funktioner i det regionala nätverket:

- Att fungera som kopplingspunkt mellan de olika transportsystemen.
- Att fungera som viktig lokaliseringsspunkt för såväl nationellt som regionalt strategiska resmål

Resecentrum i större orter, regionalstågstation i mindre orter

Norrbotniabanan kommer att betjäna ett pärlband av orter längs norrlandskusten, från större städer med till tatorter med ca 2000 invånare (Möjligheter upprätthålls även för mindre samhällen ifall banans linjeföring medger detta).

Resbehoven kommer att variera för respecetrum och regionalstågstation. En större ort/flygplats etc har behov av ett fullskaligt resecentrum där tåg, buss och taxi samordnas för smidiga byten. Det är viktigt att planeringen tillgodoseas att resecentrum för en stad blir en integrerad del av stadens centrum med service och handel.

Utöver det grundutbud som nedan beskrivs för regionalstågstationer bör ett resecentrum innehålla:

- Resecentrumbyggnad med serveringar och affärslokaler.
- Bemannade informations- och biljettdiskar.
- Korttidsarbetsplatser/mötesrum tillgå.

För mindre orter med färre resenärer är en regionalstågstation aktuell. Det är också här betydelsefullt att regionalstågstationen ansluter direkt till ortens centrum. Busstrafiken ansluter lämpligen direkt vid stationen. Grundutbudet för en regionalstågstation bör innehålla:

- Tydlig och aktuell information om tågtrafiken
- Uppvärmda väntutrymmen vid perrong
- Parkeringsplatser även för funktionshindrade
- Hållplats för bussar inom synhåll
- Cykelparkering under tak
- Toaletter

Studerade resecentrumlokaliseringar

Planeringen av resecentrum är i hög grad en integrerad stadsplanerings- och trafikplaneringsuppgift. För varje berörd kommun och är detta en av de viktigaste planeringsuppgifterna under de kommande decennierna. Resecentrumets lokalisering i en kommun har stor betydelse också för grannkommunerna för att ge god tillgänglighet till viktiga målpunkter. Därför har klarläggning av förutsättningar, diskussioner, skisser och planering skett med nära inbördes samordning.

Haparanda kommun

Haparanda och Tornio har sedan länge ett gränsöverskridande samarbete, som ytterligare förstärks genom att städerna nu helt byggs samman. Även vad gäller Norrbottenbanan är behovet av samordnad planering mellan städerna av stor betydelse. Med bra planering av resecentrum i respektive ort kan tågtrafiken göras tillgänglig för hela den sammantagna stadsbygden Haparanda-Tornio.

Haparanda

Den befintliga järnvägsstationen föreslås utvecklad till resecentrum. Tillgängligheten för boende i Haparanda är god, ca 3400 invånare och ca 1400 arbetsplatser nås inom en kilometer från resecentrum. Med ny GC-bro parallell med järnvägsbron förbättras tillgängligheten för de södra delarna av Tornio, som härigenom får bäst tillgänglighet till resecentrum i Haparanda. Omvänt finns delar i Rajallaområdet som får bättre tillgänglighet till Tornios resecentrum än till Haparanda resecentrum. Med ny bussväg och nya gång- och cykelvägar förbättras tillgängligheten ytterligare.

Tornio

I Tornio föreslås befintlig järnvägsstation utvecklas till resecentrum. Ca 2000 invånare och ca 4500 arbetsplatser nås inom en kilometer. Stationen ligger nära huvudstråk i väg- och gatusystemet. För cyklister och gångtrafikanter är smidig GC-tillgänglighet till Rajallaområdet och Tornio centrum angelägen. Ny GC-väg österut kan förbättra tillgängligheten till närbelägna bostads- och verksamhetsområden. Resecentrumområdet behöver vidareutvecklas med fler parkeringsplatser och bättre möjligheter till angräning med bil.

Kalix kommun

Kalix

Kalix resecentrum planeras nära Kalix centrum, ca 1,5 kilometer väster om tidigare järnvägsstation (som sedan länge saknar persontågstrafik). Inom en kilometer nås ca 2400 invånare och ca 1500 arbetsplatser. Med små åtgärder i GC-nätet kan god tillgänglighet uppnås till/från centrumområdet. Planerad bebyggelse norr om järnvägen kan nås genom byggande av ny GC-bro. Nya gång- och cykelvägar kan ge god tillgänglighet även till/från sjukhus, gymnasieskolor och större arbetsplatser.



Luleå Tekniska universitet



Busstationen i Haparanda



Stationshuset i Luleå



Skellefteå bussterminal



Piteå Älvdals sjukhus

Bodens kommun

I Boden har järnvägsstationen nyligen byggts om till resecentrum. Tillgängligheten är relativt god. Inom en kilometer nås ca 5200 invånare och ca 2100 arbetsplatser. Utformningen av resecentrumet förenklar för resenärer att byta mellan tåg och buss. Med nya GC-kopplingar och möjlighet för gång- och cykeltrafik att ansluta vid södra perrongänden kan tillgängligheten förbättras ytterligare.

Luleå kommun

Luleå kommun har fyra strategiskt betydelsefulla områden/funktioner för betjäning med resecentrum: Sunderby sjukhus, Notviken/Luleå Tekniska Universitet, Luleå centrum och Kallax flygplats. Härutöver behöver beaktas möjlighet för regionalstågstation för Sörbyarna.

Sunderbyn

Järnvägsstation etablerades vid Sunderby sjukhus i samband med att sjukhuset byggdes. Inom en kilometer nås ca 2700 arbetsplatser och ca 50 invånare. Kopplingarna mellan regionalstågstationen och Sjukhuset respektive bostadsområdet ca 1,5 km från resecentrum behöver förbättras med tydlig skyltning, förbättrad orienterbarhet och förbättrade GC-förbindelser. Stationslägets strategiska betydelse för storregionen innebär att det i planeringen behöver ges dignitet som ett resecentrum.

LTU/Notviken

Persontrafikstationen vid Notviken kommer även att betjäna Universitetet och Aurorum. Dessa funktioner har sådan strategisk betydelse för landsdelen att stationen i planeringen behöver behandlas som ett resecentrum. Inom en kilometer nås ca 3400 invånare och ca 2600 arbetsplatser. Avståndet mellan planerad regionalstågstation och Luleå Tekniska Universitet, drygt 1 km, ställer särskilda krav på gena, bekväma och trygga gång- och cykelvägar. Området mellan resecentrum och universitetet bör förtätas till ett gent, tydligt, livfullt och attraktivt stråk. Dels för att gångavståndet inte ska bli för långt dels för att dra nytta av den höga tillgängligheten, dels för att överbygga den barriär, som dagens ödsliga sträcka mellan universitet och det planerade resecentrumet innebär. Med bra tillgänglighet stärks de långsiktiga förutsättningarna både för universitetet och för storregionens kompetensförsörjning.

Luleå C

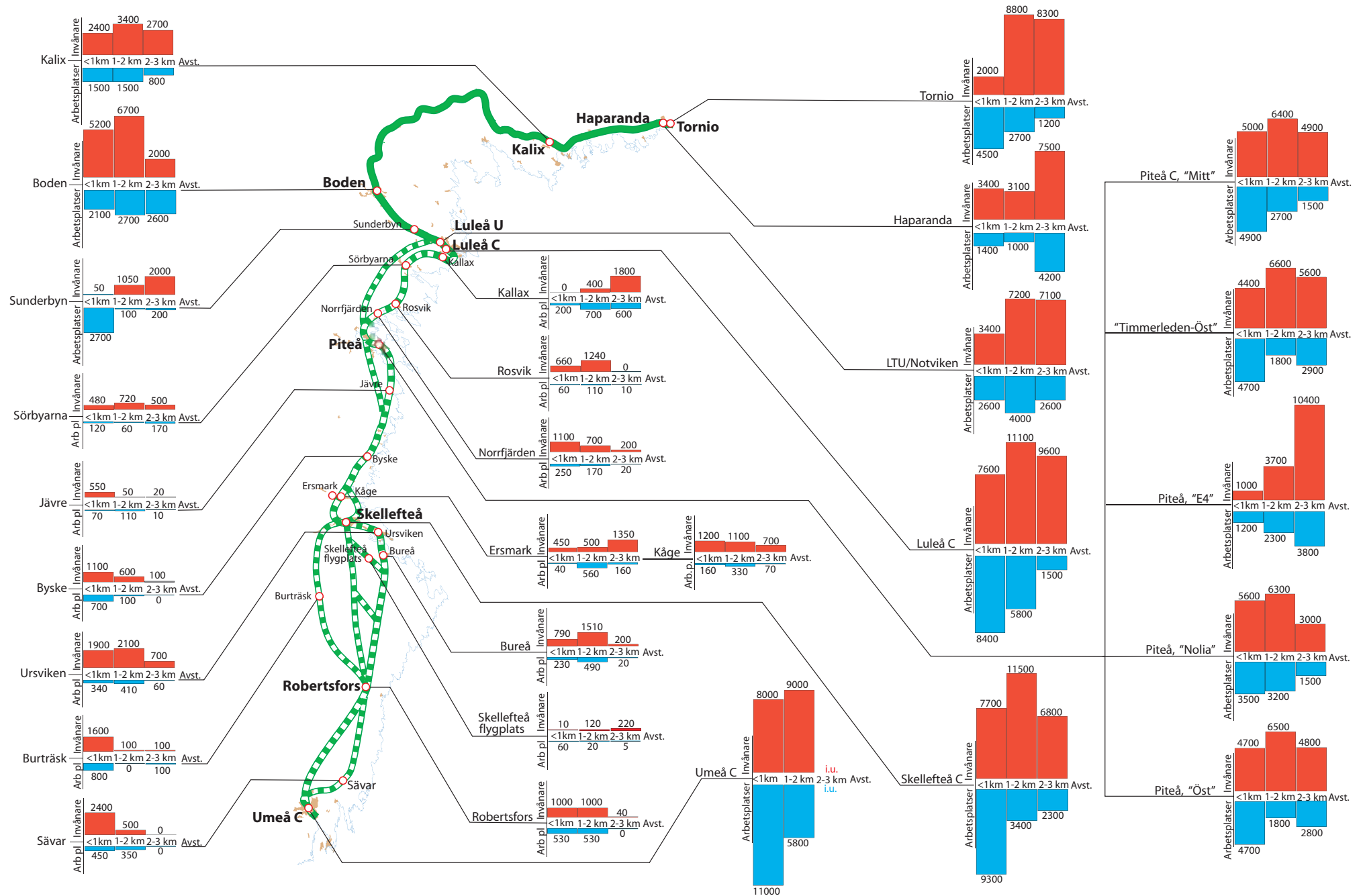
Nytt resecentrum i centrala Luleå planeras ca 300 m nordväst om nuvarande järnvägsstation, vilket förbättrar tillgängligheten till stadscentrums huvudstråk. Tillgängligheten blir hög, ca 7600 invånare och ca 8400 arbetsplatser nås inom en kilometer från resecentrum. Lokaliseringen medger mycket god samordning av buss- och tågtrafik. Planerade förtätningar kring stationsområdet ger både fler invånare och arbetsplatser i nära anslutning till resecentrum. Överbryggande GC-förbindelser är av stor betydelse.

Kallax flygplats

Resecentrum föreslås lokaliserat nära integrerat med flygterminalen för smidig omstigning mellan tåg och flyg. Resecentrumets främsta syfte är att möjliggöra anslutningsresor med tåg till och från flygplatsen. Inom en kilometer från tänkbar lokalisering nås enbart sysselsatta vid flygplatsen. Flygplatsens resecentrum kan dock få en väsentlig funktion för den närliggande stadsdelen Bergnäset.

Sörbyarna

Gemensam regionalstågstation är tänkbar mellan Antnäs och Alvik, ca 17 kilometer söder om Luleå. Inom en kilometer från studerat läge nås ca 480 invånare och 120 arbetsplatser.



Figur 2. Tillgänglighet och underlag för studerade lägen för resp resecentrum och regionalstågstation. Stapeldiagrammen visar boende och arbetsplatser inom intervallen 0-1 km, 1-2 km och 2-3 km. God tillgänglighet till fots resp med cykel motsvaras av 0-1 km resp 0-2 km, ifall trafikbarriärer eller terrängbarriärer ej förekommer.

Piteå kommun

I Piteå centralort har fem resecentrumlägen studerats. Fyra alternativ ligger nära centrum och ett alternativ ligger vid E4. Möjliga lägen för regional-tågstationer har studerats i Rosvik, Norrfjärden och Jävre.

Piteå, alternativ "Mitt"

Resecentrumläge i Piteå centrum mellan Sörfjärden och Timmerleden. Hög tillgänglighet med ca 5000 invånare och ca 4900 arbetsplatser inom en kilometer. Läget medger hög tillgänglighet för alla trafikslag, men utrymmet är begränsat.

Piteå, alternativ "Timmerleden-Öst"

Modifiering av alternativ "Mitt" med resecentrum närmare sjukhuset. God tillgänglighet med ca 4400 invånare och ca 4700 arbetsplatser inom en kilometer. Läget medger god tillgänglighet både till sjukhus och centrum.

Piteå, alternativ "Öst"

Resecentrumläge på bro parallellt med Sundsgatan mellan sjukhuset och Piteå centrum. Hög tillgänglighet med ca 4700 invånare och ca 4700 arbetsplatser inom en kilometer. Läget medger särskilt god tillgänglighet till sjukhus, gymnasieskola och kommunhus som är stora och strategiska arbetsplatser.

Piteå, alternativ "Nolia"

Resecentrumläge i Noliaområdet norr om Piteå centrum. Alternativet ger hög tillgänglighet främst för boende. Ca 5600 invånare och ca 3500 arbetsplatser nås inom en kilometer. Järnvägen passerar Nördfjärden och Noliaområdet på bro i upphöjt läge.

Piteå, alternativ "E4"

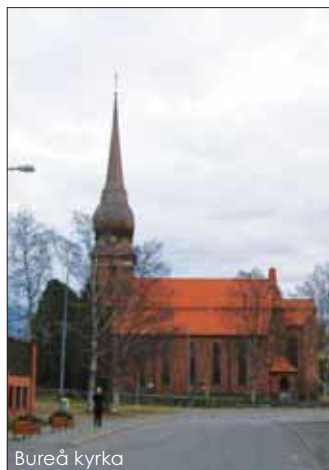
Resecentrumläge vid E4 mellan Piteå tätort och Öjebyn. Låg tillgänglighet till fots och med cykel. Endast ca 1000 invånare och ca 1200 arbetsplatser nås inom en kilometer. Även tillgängligheten för busstrafik blir svår, medan tillgängligheten med bil kan bli god med anpassad trafiklösning.

Rosvik

Regionaltågstation i Rosvik lokaliseras lämpligen strax nordväst om tätorten. Inom en kilometer nås ca 660 invånare och ca 60 arbetsplatser. Regionaltågstationen nås av hela tätortsbefolkningen inom två kilometer. Nya gång- och cykelvägar förstärker tillgängligheten mellan station och tätort. Med regionaltågstation i Rosvik stärks den havsnära ortens attraktivitet för ytterligare bebyggelse.

Norrfjärden

Regionaltågstation i Norrfjärden föreslås lokaliserad mellan tätorten och E4. Studerat stationsläge ger god tillgänglighet till/från hela tätorten. Inom en kilometer nås ca 1100 invånare och ca 250 arbetsplatser. Planskilda gång- och cykelpassager över/under E4 är viktiga för att möjliggöra kustnära bebyggelseutveckling.



Bureå kyrka



Resecentrum i Boden



Busstationen i Byske



Informationsskylt i Boden

Jävre

Eventuell regionaltågstation i Jävre bör lokaliseras strax väster om E4, centralt i tätorten. Ca 550 invånare, ca 70 arbetsplatser och möjliga kompletteringsbebyggelseområden, nås inom en kilometer från regionaltågstationen.

Skellefteå kommun

Befintligt stationsläge i Skellefteå centrum blir ett väl fungerande och lättorienterat läge för resecentrum. För kommunens övriga tätorter finns många alternativa lägen för regional-tågstationer. Till följd av de olika sträckningsalternativen mellan Skellefteå och Umeå har stationslägen studerats i betydligt fler orter än vad som slutligen kan bli aktuellt.

Skellefteå C

Resecentrum i centrala Skellefteå föreslås vid nuvarande järnvägsstation. Läget är mycket centrurnära och medger bra samordning av buss- och tågtrafik samt god tillgänglighet till fots, med cykel och med bil. Inom en kilometer nås ca 7700 invånare och ca 9300 arbetsplatser. Två varianter har studerats, i marknivå resp nedsänkt. Båda varianterna medger hög bil-, buss- och GC-tillgänglighet. Nedsänkt läge innebär något bättre koppling via Lasarettsgatan och Norra Järnvägsgatan men kräver i gengäld en större ombyggnad av E4 öster om resecentrum, vilket komplicerar genomförandet.

Byske

Regionaltågstation i Byske med lokalisering mellan E4 och centrum ger hög tillgänglighet. Centrurnära lokalisering ger god tillgänglighet för boende och sysselsatta. Inom en kilometer nås ca 1100 invånare och ca 700 arbetsplatser. Dessutom nås Byske havsbad med någorlunda acceptabelt gångavstånd för sommarförhållanden. Alternativt stationsläge väster om orten ger betydligt sämre tillgänglighet.

Kåge-Ersmark

Gemensam regionaltågstation lokaliseras lämpligen mellan Ersmark och Kåge. Två alternativa lägen har studerats, ett invid Kåge och ett invid Ersmark. Lokaliseringen nära Kåge ger bäst tillgänglighet med ca 1200 boende och ca 160 arbetsplatser inom en kilometer. Stationsläge vid Ersmark får ca 450 boende och ca 40 arbetsplatser inom en kilometer.

Burträsk

Vid västlig järnvägssträckning av Norrbotniabanan är regionaltågstation i Burträsk intressant. Stationen lokaliseras lämpligen strax väster om tätorten, invid ishallen. Tillgängligheten blir god. Inom en kilometer nås ca 1600 invånare och ca 800 arbetsplatser. Utbyggnad av GC-nätet är betydelsefullt för tillgängligheten. Ett relativt tätt bebyggt landsbygdsområde betjänas. Stationsläge i Burträsk skapar påtaglig regionförstoring, eftersom vägnätet och vägvägar ger betydligt sämre tillgänglighet jämfört med orterna längs E4.

Ursviken/Skelleftehamn

Regionaltågstation i Ursviken kan bli aktuell vid östlig järnvägssträckning Skellefteå-Umeå. Tillgängligheten blir god. Inom en kilometer nås ca 1900 invånare och ca 340 arbetsplatser i Ursviken. Med förbättrade cykelvägar ökar även tillgängligheten för Skelleftehamn.

Bureå

Regionaltågstation i Bureå kan bli aktuell vid östlig järnvägssträckning Skellefteå-Umeå. Regionaltågstationen kan lokaliseras mellan E4 och tätorten. Inom en kilometer nås ca 790 invånare och ca 230 arbetsplatser.

Skellefteå flygplats

Eventuell regionaltågstation vid Skellefteå flygplats har skisserats ca 150 meter söder om flygterminalen. Inom en kilometer nås ca 60 sysselsatta vid flygplatsen och ett tiotal boende. Regionaltågstationens främsta funktion är att möjliggöra anslutningsresa med tåg till och från flygplatsen. Dessutom skulle en regionaltågstation i detta läge få betydelse för en relativt tätbefolkad landsbygd och för Bureå via biltillgänglighet. Förutsättningarna att uppnå hållbar trafikering är emellertid osäkra.

Robertsfors kommun

Robertsfors

I Robertsfors läggs regionaltågstationen lämpligen öster om tätorten, nära Robertsfors bruk och golfbanan. Läget ger god tillgänglighet. Inom en kilometer nås ca 1000 boende och 530 arbetsplatser. Hela tätorten nås inom två kilometer. Stationen betjänar även närbelägna tätorter och landsbygdsområden.

Umeå kommun

Sävar

Två lägen för regionaltågstation har studerats. Ett norr om orten, och ett mellan E4 och tätorten. Båda lägena ger relativt god tillgänglighet. Inom en kilometer nås ca 2400 invånare och ca 450 arbetsplatser. E4-läget har något högre tillgänglighet till/från centrumfunktioner, men ger betydligt längre bansträckning.

Bansträckningen Sävar-Umeå är betydligt längre än E4-sträckan, vilket innebär att tågens konkurrenskraft blir låg i denna resrelation.

Den fortsatta processen

Norrbotniabanan kommer att vara betydelsefull planeringsfrågor i berörda kommuner under lång tid framöver. Kommuner och berörda aktörer behöver arbeta aktivt med resecentrumfrågorna både för att ta tillvara Norrbotniabanans nyttor och för att konstruktivt kunna medverka i Banverkets utredningar.

Tillgänglighetsfrågorna behöver beaktas kontinuerligt under planeringsprocessens fortskridande. Detta gäller såväl i kommande järnvägsutredningar och järnvägsplaner som i kommunernas fördjupade översiktsplanarbete. I varje planeringsskede behöver återkopplas både till samhällets och till resenärens behov.

Erfarenheterna från Botniabanan visar vikten av att stämna av planeringsläget och upprätthålla dialogen mellan berörda kommuner. Ett antal seminarier föreslås genomföras under Norrbotniabanegruppens paraply för att ta tillvara och vidareutveckla samarbetet i den fortsatta planeringsprocessen.



1. Inledning

1.1 Bakgrund

Den norra kustjärnvägen Umeå – Luleå – Haparanda blir en strategisk systemlänk i norra Europas järnvägssystem. Starkt förbättrade förutsättningar uppnås för berörda regioner och det exportintensiva näringslivet och härmed även samhällsekonomin. Regional planering, stadsplanering och transportinfrastrukturplanering behöver i samverkan inriktas på långsiktig hållbarhet ekonomiskt, socialt, kulturellt och miljömässigt. Härvid behöver beaktas att såväl regionens stora godsflöden som dess persontrafikflöden kan tillgodoses med rationella lösningar.

Erfarenheter från andra projekt visar att det är av stor betydelse att tidigt få igång ett brett och långsiktigt planeringstänkande inom och mellan berörda kommuner. Idéstudier har genomförts i flera omgångar sedan 1993, följda av Banverkets förstudier. Möjliga dragningar genom resp kommunhuvudort och möjliga lokaliseringar av resecentra och regionalstågstationer har prövats. I Banverkets studie "Ändamålsanalys för förstudien av Norrbotniabanan" har möjliga stationslägen studerats utifrån ändamålsuppfyllelsen. Under 2006 har Banverket inlett Järnvägsutredningar mellan Skellefteå och Piteå för att fastlägga en järnvägskorridor för sträckan, Umeå-Luleå.



Figur 1:1. Norrbotniabanan innebär 40 mil kustjärnväg mellan Haparanda och Umeå. Järnvägen ansluter till Botniabanan, Stambanan, Malmbanan och det finska järnvägssystemet.

Eftersom Norrbotniabanan påtagligt förändrar berörda orters, kommuners och regioners utvecklingsförutsättningar blir det nödvändigt att ompröva och fördjupa kommunala översiktsplaner. Banans dragningsalternativ behöver också prövas utifrån möjlig lokalisering av resecentra, varvid en allsidig belysning är av stor strategisk betydelse. Välplanerad lokalisering och utformning för resecentrum skapar nya intressanta boende- och verksamhetsförutsättningar både inom kommunen och i det regionala och interregionala samspelet.

Lokaliseringen, funktionen och utformningen hos ortsstråkens resecentra har avgörande betydelse för att ta till vara och utveckla samhällsnyttan av den stora infrastrukturens utbyggnad. Som underlag för planeringen behöver analyseras de olika resesegmentens behov.

Volymmässigt har arbetspendlingen särskilt stor betydelse. Det starkt specialiserade näringslivet i berörda kommuner kräver för långsiktig hållbarhet balanserad arbetspendling. Detta innebär att god tillgänglighet erfordras till strategiska arbetsplatser samt för berörda orters bostadsområden. Denna tillgänglighet avser läget för resecentrum, anslutande gång- och cykelstråk samt övrig trafik.

Utbildningspendlingen har mindre volym än arbetspendlingen, men är av stor strategisk betydelse för regionens utveckling. Väl fungerande samspel mellan universitet/högskola och resecentrum ger avsevärt bättre förutsättningar för utbildningsorternas studentrekrytering och utveckling samt för kompetensförsörjningen i berörda kommuner. Det är således av gemensamt intresse för universitet/högskolan, högskoleorten och kringliggande orter att universitet och högskolor ligger inom gångavstånd och som minst inom cykelavstånd från resecentrum.

Tjänsteresorna bedöms stå för ca 10% av det totala resandet och har stor betydelse för regionens utveckling och för trafikekonomin. Därför är god tillgänglighet för reseintensiva verksamheter betydelsefull liksom goda parkeringsmöjligheter vid resecentrum.

Även sjukhusresor, fritids- och nöjesresor, besöks- och turistiska resor etc behöver beaktas i resecentrum-/stadsplaneringen för Norrbotniabanan. Dels för att ta tillvara de fördelaktiga lokaliseringsförutsättningar som tillskapas vid resecentrum, dels för att inte riskera att möjligheter byggs bort.

Erfarenheterna från ortsstråk med starkt förbättrad järnvägstrafik är mycket positiva. Exempelvis har Svealandsbanan mellan Eskilstuna och Stockholm idag åtta gånger så många resenärer än den tidigare Eskilstunabanan. En betydande del av resandet kan hänföras till att den moderna järnvägen i kombination med resecentrumlokaliseringarna medverkat till ett ökat storregionalt samspel. Särskilt arbetspendlingen har ökat. Även utbildningspendling och tjänsteresor har ökat liksom ett brett spektrum av privatresor. Denna utveckling har i betydande grad stärkts av att stadsplaneringen beaktat betydelsen av resecentrums lokalisering och utformning, samt anknyttande lokalisering av reseintensiva verksamheter. Omvänt har det ökade järnvägsresandet påtagligt stärkt den regionala funktionen. Som exempel har Eskilstuna fått stark befolkningsökning i stället för tidigare, mångårig befolkningsminskning.

1.2 Syfte

Syftet med studien är att:

- öka kunskapen och utveckla relevanta underlag för den fortsatta planeringen av Norrbotniabanan, så att persontrafikens förutsättningar kan tillvaratas på rätt sätt.
- verka för en helhetssyn för hela stråket Umeå-Luleå-Haparanda.
- utföra en systematisk genomgång av krav och önskemål innefattande tillgänglighets- och funktionsfrågor kring resecentrum.
- belysa möjligheter och begränsningar för varje ort.
- skapa underlag för översiktsplanarbetet och Banverkets planering så att samsyn skapas kring långsiktiga samhällsplaneringsfrågor i kommunerna längs norra norrlandskusten.
- vara stöd till kommunerna i deras kommande översiktsplan-/fördjupade översiktsplanarbete.

1.3 Uppläggning av arbetet

Tillgänglighetsanalyser, funktionsanalyser/funktionsskisser på alternativa stationslägen togs fram tidigt i arbetet för att identifiera de viktigaste målpunkterna och relationerna till omgivande infrastruktur. För fördjupade analyser har statistikunderlag nyttjats baserat på 100x100 meters rutnät. Detta underlag har nyttjats i diskussioner med berörda kommuner dels för att få igång den nödvändiga, gemensamma planeringsprocessen, dels för att stärka den pågående planeringsprocessen inom Banverket.

De orter och lägen som valts ut för resecentrumstudier ligger i de förstudiestråk som Banverket studerat. Såväl större orter med strategiskt viktiga målpunkter som mindre orter med pendlingsmöjlighet har studerats. I kommuner med flera närliggande orter inom pendlingsavstånd har orter/platser med viktiga målpunkter identifierats.

Förutsättningar har analyserats och tydliggjorts. Idéer har utvecklats avseende läge och principutformning för resecentra och regionalstågstationer. Samplaneringen har skett med omkringliggande bebyggelse och trafiksystem.

Norrbotniabanan kommer att leda till delvis helt nya förutsättningar för lokaliseringmönster, bebyggelseutveckling och trafiksystem i berörda kommuner. "Planeringsuppgiften resecentrum" är i hög grad en integrerad stadsplanerings- och trafikplaneringsuppgift för varje berörd kommun. Eftersom resecentrums lokalisering i en kommun också är intressant för grannkommunerna (för att ge god tillgänglighet till viktiga målpunkter) har diskussioner, skisser och planering skett med inbördes samordning.

En viktig del i planeringsprocessen är ett aktivt deltagande från inblandade kommuner. Projektet har bidragit med processtöd både genom bred, gemensam kunskapsuppbyggnad och genom faktabaserad dialog i de fortgående, parallella planeringsarbetena. Materialet avses kunna fungera som ett viktigt underlag och en inspiration för pågående och kommande översiktsplanarbete i kommunerna.

Planering av och kring resecentrum kommer för flertalet av berörda kommuner att vara den mest betydelsefulla stadsförnyelsefrågan under senare decennier. Detta gäller inte enbart längs Norrbotniabanan, utan också längs andra framtida snabbtågsbanor. Frågan blir dock särskilt viktig för Norrbotniabanan, eftersom flera av orterna idag saknar persontrafik på järnväg och fungerande resecentra.

1.4 Läsanvisning

I kapitel 1 beskrivs bakgrund och syfte för studien och hur arbetet med resecentrumplaneringen genomförts. I kapitel 2 beskrivs förutsättningar och principer för resecentrumplanering, lokaliserings- och utformningsaspekter. I kapitel 3 ges en överblick över beräknat antal resande enligt framtagen prognos, restider i stråket och trafikering av Norrbotniabanan. I kapitel 4-11 redovisas resultatet av planeringsarbetet kommunvis, från Haparanda/Torneå i norr till Umeå kommun i söder. Planeringen redovisas från översiktlig tillgänglighet ner till funktionsskisser för respektive resecentrumläge. I kapitel 12 beskrivs förutsättningarna för finansiering av resecentrum/regionaltågstationer samt hur och var statsbidrag söks.

Begreppet Norrbotniabanan

Begreppet Norrbotniabanan används av Banverket för sträckan Umeå - Luleå, dvs den sträcka som är aktuell för en helt ny järnväg. I denna studie och andra studier utförda av Norrbotniabanegruppen avser dock begreppet Norrbotniabanan hela kustjärnvägen Umeå - Haparanda.

1.5 Ord- och begreppsförklaringar

Resecentrum: Större järnvägsstation för passagerartrafik inkl anknyttande trafik och funktioner. Bytesplats/omstigning mellan olika kollektivtrafikslag.

Regionaltågstation: Hållplats för regional persontågstrafik inkl anknyttande trafik och funktioner.

Riksintresse: Av staten utpekade områden av nationellt intresse.

Barriär: Hinder eller något som uppfattas vara hindrande. Barriärer kan vara fysiska, tex järnvägar, stora vägar och branta backar. Barriärer kan också vara visuella. Dvs något som hindrar eller stör utblickar, tex järnvägsbankar och bullerplank.

Plankorsning: Korsning där väg och järnväg sker i samma plan. Plankorsningar är normalt försedda med bommar.

Planskild korsning: Planskild passage över eller under järnvägen

GC-väg: Gång- och cykelväg

JA: Jämförelsealternativ

Värdering av potentiella stationsorter och målpunkter enligt Banverkets studie "Ändamålsanalys för förstudien om Norrbotniabanan" 2005-10-12 (Umeå-Luleå)

I studien ingick en värdering av de målpunkter som ingått i målpunktsanalysen. Viktiga kriterier vid värderingen har varit:

- storleken på målorten (antalet invånare),
- nationellt och regionalt strategiska målpunkter,
- målpunktens utvecklingspotential,
- det geografiska läget i förhållande till Umeå, Skellefteå, Piteå och Luleå (tåg ska vara ett attraktivt alternativ för arbets- och utbildningspendling)
- möjligheten att knyta olika kommunikationsslag till varandra.

För klassningen gäller att merparten av ovan nämnda kriterier skulle vara uppfyllda.

Studien kom fram till följande fyra klasser:

1. Orten eller funktionen har särskild tyngd

- > 20 000 invånare i upptagningsområdet
- nationellt strategiska målpunkter, universitet, universitetssjukhus, länsjukhus, särskilt viktig flygplats, etc
- differentierad arbetsmarknad

2. Orten eller funktionen har relativt stor tyngd/ligger på lämpligt tågavstånd

- 2 000 - 20 000 invånare
- rationell eller regionalt strategisk målpunkt
- service och näringsliv väl utvecklat
- målorten/regionen har mycket att vinna på Norrbotniabanan, eftersom det geografiska läget och befintliga kommunikationer idag medför otillräckliga förutsättningar för utbyte med kompletterande arbetsmarknader enligt 1.
- särskilt viktigt turistiskt mål
- knutpunkt till annat kommunikationsslag, buss, flyg eller båt

3. Orten/funktionen kan bli aktuell för station/hållplats eller att industrin/terminalen har viss tyngd

- 1 000-2 000 invånare
- orten har väl utvecklat, transportkrävande näringsliv, alternativt industri som har särskild nytta av goda kommunikationer till universitet, högskola, flygplats.
- målpunkter med särskilda potentialer, t ex turistiska resmål.
- knutpunkt till andra transportslag.

4. Orten eller funktionen kan eventuellt bli aktuell för hållplats på längre sikt

- < 1 000 invånare
- målpunkter som har särskilda potentialer, t ex stora turistiska besöksmål

Målpunkter av strategisk betydelse

För att uppfylla ändamålen behöver strategiskt viktiga målpunkter betjänas av banan. En system mässig analys av målpunkterna i stråket har lett fram till fyra grupper/klasser med målpunkter av olika stor vikt.

Grupp 1- Orten/industrin/terminalen har särskild tyngd:

- (Umeå Ö, Umeå C) Skellefteå, Piteå, Luleå C, Luleå V, Sunderbyn, Boden
- SSAB Tunnpå (Luleå), Gammelstad Godsterminal, Luleå hamn, Smurfit Kappa (Piteå), Setra (Piteå), SCA Timber (Munksund), SCA Packaging (Munksund och Holmsund), Rönnskärsverken (Skelleftehamn), Umeå hamn

Grupp 2 - Orten/industrin/terminalen har relativt stor tyngd/ligger på lämpligt tågavstånd:

- Robertsfors, Burträsk, Byske, Kallax flygplats
- Skellefteå Kraft (Skellefteå), Piteå hamn, Skellefteå hamn

Grupp 3 - Orten/funktionen som kan bli aktuell för station/hållplats/industrispårsanslutning:

- Ursviken/Skelleftehamn, Kåge/Ersmark, Öjebyn, Norrfjärden, Rosvik
- Plannja (Luleå), Kuusakoski (Skellefteå), Martinsons (Bygdsiljum), Dävamyrens industriområde (Umeå).

Grupp 4 - Ort/funktion som eventuellt kan bli aktuell för hållplats i framtiden:

- Sävar, Bygdeå, Bygdsiljum, Ånåset, Lövånger, Skellefteå flygplats med omland, Bureå, Jävra, Piteå havsbad, Antnäs/Sörbyarna.