

10. Robertsfors

10.1 Generella förutsättningar

Robertsfors ligger ca 60 kilometer norr om Umeå och ca 85 kilometer söder om Skellefteå. Robertsfors kommun har ca 7100 invånare, varav ca 2000 bor i centralorten. (se figur 10:1).

I centrala Robertsfors finns både kommersiell service och annan samhälls-service. Tätorten har ca 1000 arbetsplatser, varav de största arbetsställena är Element Six, Jenningskolan och kommunen. Element Six tillverkar syntetiska diamanter och är en av Robertsfors viktigaste arbetsplatser med ca 250 anställda.

Med Norrbottenbanan och ett centralt beläget resecentrum förbättras kommunikationerna till Umeå och Skellefteå påtagligt. Bra och snabba tågförbindelser ger en vidgad arbetsmarknad med möjlighet att kombinera boende i Robertsfors med studier och arbete i de närliggande städerna. Med resecentrum direkt öster om Robertsfors bruk nås ca 1000 boende och ca 530 arbetsplatser inom 1 km radie. Med Norrbottenbanan får även närliggande orter och landsbygd tillgång till tågtrafik vid Robertsfors station.

Bebyggelse, tillgänglighet och trafiksituation

Robertsfors tätort har en relativt samlad villabebyggelse med inslag av flerfamiljshus längs Storgatan. Samhället kantas i sydost av en gammal bruksmiljö av riksintresse. Trafikmängderna inom tätorten är små. Storgatan genom samhället trafikeras av ca 2000 fordon/dygn.

Barriärer

Rickleån rinner genom västra delen av Robertsfors. Barriäreffekten är begränsad, eftersom flera strategiskt lokaliserade passager finns. Norrbottenbanan kommer att innebära en ytterligare barriär. Bruksmiljön och golfbanan påverkas både visuellt och fysiskt.

Biltillgänglighet

Lokaliseringen medger hög biltillgänglighet för bilburna anslutningsresor inom orten och från de övriga kommundelarna. Samordningsmöjligheter av parkering med golfbanan finns.

Busstillgänglighet

Busstrafiken till/från Robertsfors bygger främst på mindre fordon som matar till den regionala busstrafiken i Ånåset. Ett östligt resecentrumläge i Robertsfors möjliggör för busstrafik att utgå från resecentrum och betjäna övriga centralorten samt omgivande orter.

GC-tillgänglighet

Robertsfors tätort har relativt samlad bebyggelse och avstånden är korta. GC-nätet behöver förstärkas till/från resecentrum vid Storgatan (se figur 10:3).

Förtätning

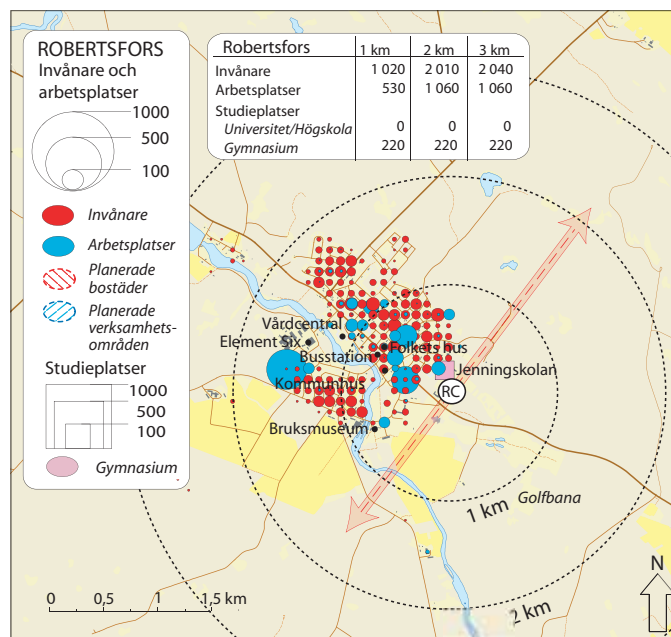
Möjligheter finns att utveckla nya områden för näringsverksamheter i anslutning till resecentrum. Närheten till både golfbana och centrumfunktioner gör området intressant för framtida utveckling.

Järnvägens höjd över marknivå

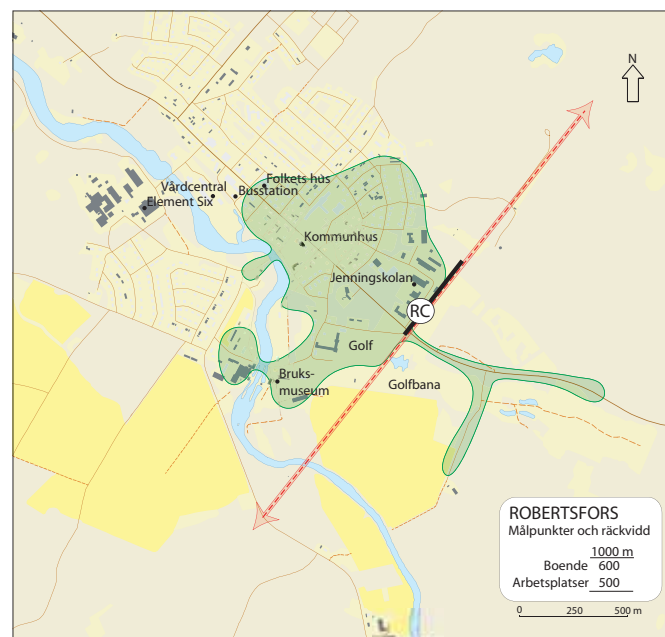
Norrbottenbanan/resecentrum kan läggas i ett högt profilage eller i markplanet.

Ett högt profilage medför att passager mellan Bruksmiljön och golfbanan kan ske i markplan, förhållandevis oförändrade. Den fysiska barriären kan reduceras, men den visuella barriären blir större. Ett högt läge gör att bussangöring kan ske med 90 graders vinkel till järnvägen med smidig koppling mellan busshållplats och perrong.

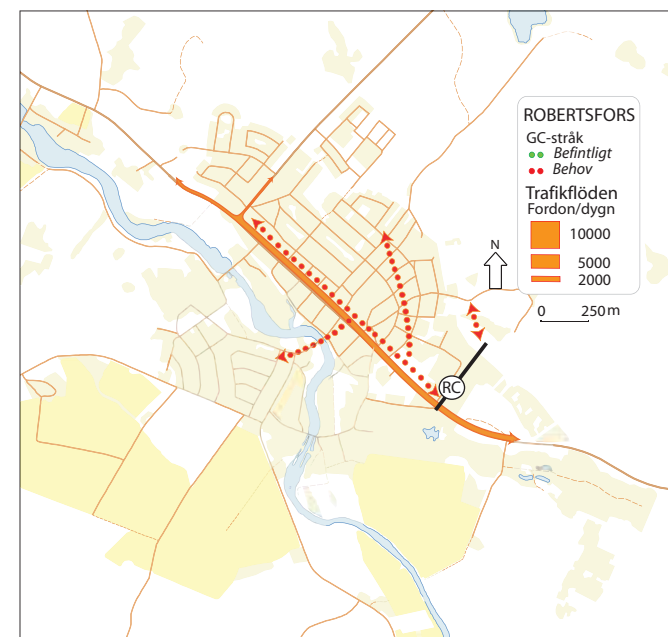
Med resecentrum i marknivå blir den visuella barriären något mindre men den fysiska barriären desto större. Planskilda passager behövs vid Storgatan. Bussangöring och andra funktioner behöver flyttas. Vid golfbanan behöver planskilda passager anordnas för såväl spelare som fordon.



Figur 10:1. Boende, arbetsplatser, studieplatser och viktiga målpunkter i Robertsfors tätort.



Figur 10:2. Viktiga målpunkter och verkligt gångavstånd. Grön yta representerar det område som nås med befintliga GC-förbindelser inom 1000 m från resecentrum i Robertsfors.



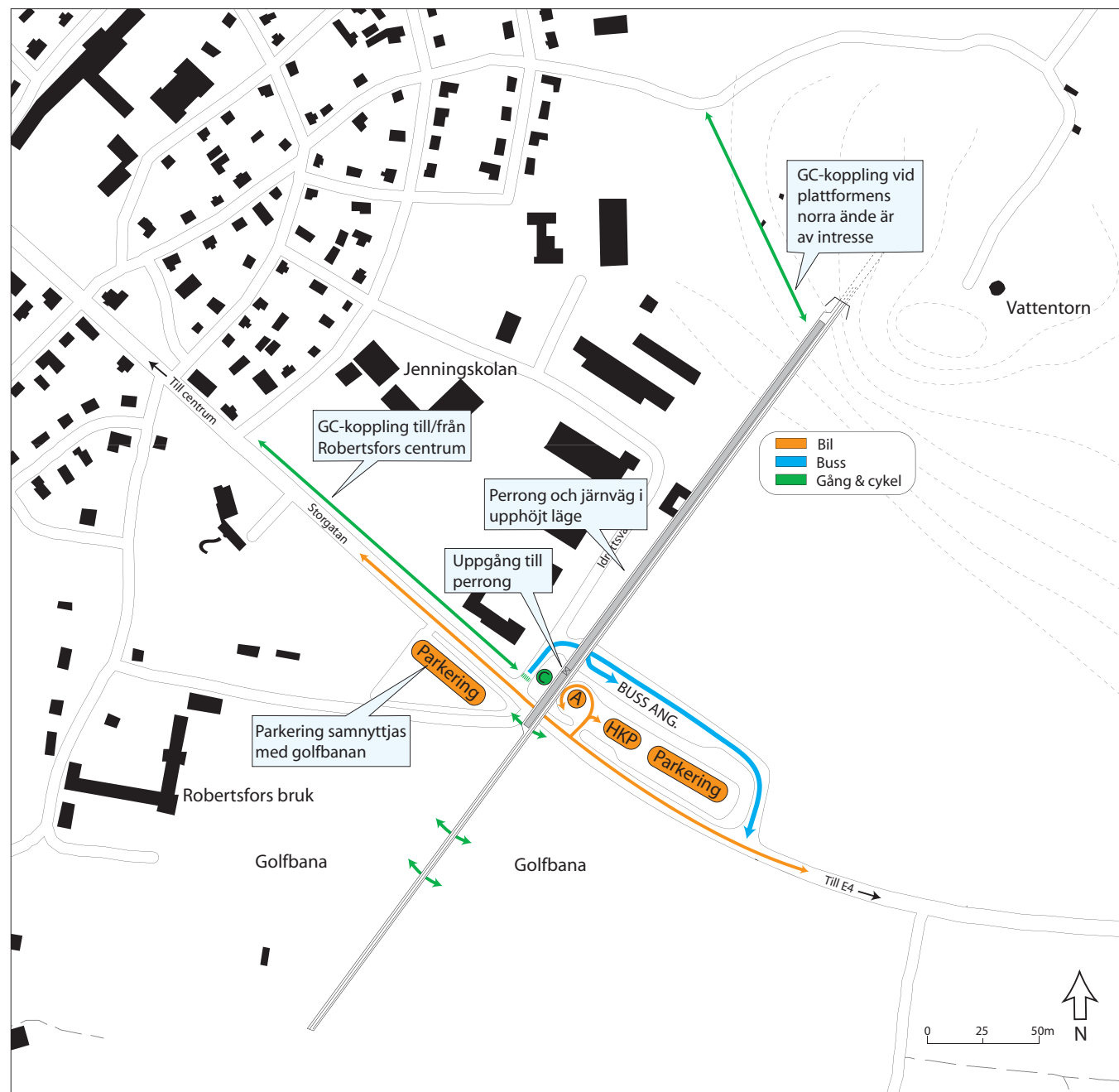
Figur 10:3. Funktioner och betydande trafikflöden i anslutning till resecentrum i Robertsfors.



Bruksmiljön i Robertsfors ligger nära föreslaget resecentrum.



Figur 10:4. Illustration över skisserat resecentrumläge och passage för Norrbotniabanan vid Bruksmiljön i Robertsfors.



Figur 10:5. Funktionsskiss för resecentrum i Robertsfors.

11. Umeå kommun

11.1 Sävar

Generella förutsättningar

Sävar ligger ca två mil norr om Umeå. Norrbotniabanans västliga utgång vid den planerade godsbangården i Umeå innebär förhållandevis snäv sväng tillbaka mot kusten för att möjliggöra en sträckning vid Sävar.

Sävar tätort har ca 3000 boende och ca 800 arbetsplatser. Många pendlar till arbetsplatser i Umeå. Med regionaltågstation i Sävar öppnas nya pendlingsmöjligheter såväl norrut som till orter söder om Umeå. Dagens redan stora pendling till centrala Umeå och Norrlands universitetssjukhus har konkurrenskraftiga restider till/från Umeå med både bil och buss längs E4. Eftersom järnvägen går i en stor sväng till godsbangården blir tågtrafiken inte särskilt konkurrenskraftig för resor Sävar -Umeå.

Två alternativa lägen för en regionaltågstation vid Sävar är studerade, ett nordligt och ett sydligt. Det nordliga läget ligger nära Idrottsplatsen och det sydliga läget vid E4 med perrong som överbryggar Sävarån. Båda lägena bedöms få likvärdig tillgänglighet med hänsyn till det antal invånare och arbetsplatser som nås inom acceptabelt gångavstånd.

Bebyggelse, tillgänglighet och trafiksituation

Sävars bostadsbebyggelse består främst av friliggande enfamiljshus och även flerfamiljshus. Närmast E4 finns ett band av industrier och offentliga byggnader. Norr om idrottsplatsen ligger ett större industriområde. Trafikmängderna på Sävars huvudvägar Kyrkvägen och Terminsvägen är låga, under 2000 fordon/dygn. E4 har de största trafikmängderna.

Barriärer

Störst barriär inom Sävar är Sävarån. E4 är en markant barriär mellan bebyggelsen i norr och landskapet i söder och begränsar expansionsmöjligheterna söder om vägen.

Biltillgänglighet

Det nordliga läget för regionaltågstationen ger bra koppling för biltrafik anslutande från Bullmark och andra orter norr om Sävar. Regionaltågstation vid E4 ger också god tillgänglighet med bil. Goda förutsättningar finns att anordna angöring och parkering nära perrongen vid båda lägena.

Busstillgänglighet

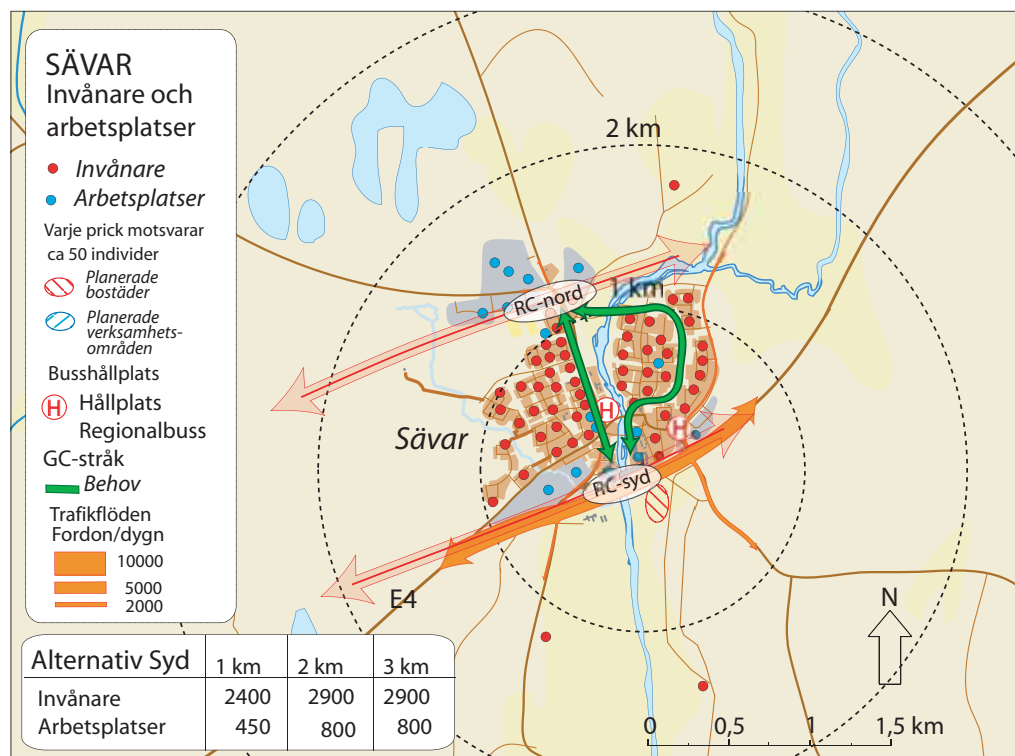
Idag trafikeras Sävar med 17 bussar vardag till/från Umeå. Bussen stannar vid två hållplatser i tätorten. Regionaltågstrafiken bör samordnas med den regionala busstrafiken. Busshållplats bör samordnas geografiskt med regionaltågstationen både till matande trafik och för att resenärerna ska kunna välja tåg i ena riktningen och buss i den andra. Anslutningsresan till buss och tåg kan göras med cykel, eftersom den kan ställas på samma ställe. Många barn och ungdomar kommer att nyttja tåget för resor till/från Umeå ifall detta färdmedel styrs via läns- och skoltrafik. Det sydliga läget vid E4 har bättre förutsättningar för bussangöring vid regionaltågstation, eftersom busstrafiken redan idag passerar nära skisserat läge.

GC-tillgänglighet

Både det nordliga och det sydliga läget medger gångavstånd till/från hela tätorten. Nya genar GC-vägar tillskapas för ge hela orten god GC-tillgänglighet. Vid sydlig regionaltågstation bör perrongen förläggas över Sävarån. Perrongen görs tillgänglig från båda ändarna och kan nyttjas som en del i Sävars gång- och cykelnät. En sådan perronglösning minskar även Sävarås barriäreffekt (i sydalternativet).

Förtätning

Förtätningar är tänkbara på flera ställen i anslutning till befintlig bebyggelse. Planer på bostäder finns även söder om E4.



Figur 11:1. Boende, arbetsplatser och funktioner. Trafikflöden och behov av gång- och cykelvägar i anslutning till regionaltågstation i Sävar.

12. Finansiering

12.1 Statsbidrag för resecentra/ regionalstågstationer

Fördelning av ansvar

Kostnadsansvaret för investeringar i resecentra och regionalstågsstationer längs Norrbottenbanan bör redan i ett tidigt skede diskuteras mellan Läns huvudmannen (kommuner och landsting) och Staten. Läns huvudmännen har idag ansvar för den regionala trafiken och Staten har ansvar för den interregionala trafiken.

Frågor som behöver klarläggas är:

- Kostnadsfördelningen mellan stat och region?
- Vilka resecentrum skall vara ett regionalt ansvar?
- Var går gränsen mellan statens och regionens investeringar vid de resecentrum som regionen får ansvar för?

Bidragsberättigat

Investeringar i nya och ombyggda resecentra som blir ett regionalt ansvar är statsbidragsberättigade med minst 50 % av investeringskostnaden. Undantagna från statsbidraget är kostnader för personallokaler, ytor för affärslokaler (om de inte är nödvändiga för tillgänglighetsanpassningen) och ytor för godshantering. Terminaler och hållplatser för enbart tätortstrafik är inte heller berättigade till statsbidrag.

Statsbidrag kan också lämnas till trafiksäkerhets- och miljöåtgärder inom det kommunala vägnätet.

Förhöjt statsbidrag till 75 % kan utgå om investeringen uppfyller något av följande kriterier:

- Investeringen bedöms ha mycket stor samhällsnytta och bidra till flera transportpolitiska mål.
- Åtgärden är försöksverksamhet med brett användningsområde.
- Nyttan av åtgärden inom en kommun kommer till större delen trafikanterna från andra kommuner till godo.

Investeringarna

Investeringarna skall planeras in i den nationella banhållningsplanen och/eller i länsplanen för regional transportinfrastruktur. Den gällande planperioden är 2004 – 2015. Planerna revideras normalt var fjärde år. Det finns för närvarande inget regeringsbeslut om när planerna ska revideras. Det troliga är att nya planer börjar gälla tidigast 2008 och senast 2010. Detta innebär att det blir viktigt att få med kvalificerade kostnadsberäkningar och underlag för principgodkännande vid ett sådant revideringstillfälle.

Principgodkännande

I Banverkets och Vägverkets handbok för statsbidrag till vissa kollektivtrafikprojekt (Banverkets publikation 2004:4) finns detaljerade bestämmelser för statsbidraget. Där framgår att investeringen skall vara principgodkänd av Banverket eller Vägverket, för att få tas med som ett objekt i planen, ifall byggandet skall starta inom de första fyra åren i planperioden.

Bidragsansökan

Bidragsansökan för resecentrum skall lämnas in till Banverket av Länsstrafiken (T H M) eller ombud. För statsbidrag för investeringar på det kommunala vägnätet skall ansökan göras till vägverket av kommunen eller av den som kommunen har givet ansvaret.

Ombud för T H M kan kommunen vara eller ett bolag för resecentrumet med T H M, kommunen och andra intressenter som ägare. Ansvaret mellan ombudet och T H M bör regleras i överenskommelse. Denna överenskommelse bör reglera hur beslut om utformningen skall ske. Även det framtida kostnadsansvaret bör framgå av överenskommelsen.

13. Referenser

Adolfsson/Haapaniemi, (2003) Barn och trafik. Luleå Tekniska Universitet 2003:006

Banverket/ÅF-Infraplan AB, Ändamålsanalys för förstudien av Norrbottenabanan. Slutrapport 05-10-12.

Banverket/Vägverket konsult, Förstudie Norrbottenabanan ny järnväg mellan Umeå och Luleå, delen Umeå – Skellefteå. Förslagshandling 2005.

Banverket/WSP, Förstudie Norrbottenabanan ny järnväg mellan Umeå och Luleå, delen Skellefteå – Piteå. Förslagshandling 2005.

Banverket/Ramböll, Förstudie Norrbottenabanan ny järnväg mellan Umeå och Luleå, delen Piteå – Luleå, Förslagshandling 2005.

Banverket, (2005) Handbok BVH726, Arbetsmetod för gruppering av stationer. Hjälp till planering för ny- och reinvesteringar i stationsmiljö.

Banverket, (2004) Norrbottenabanan Umeå-Luleå, studier av etapputbyggnad Banverket. Borlänge, Sverige.

Banverket, seminarium (2004) Banverkets seminarieriserie avseende det sjätte delmålet "ett jämställt transportsystem". Handläggare: Sofia Lindfors.

Banverket, (2003-10-18) "Barm på egen hand i järnvägssystemet" - Övergripande kunskapsdokument. Handläggare: Sofia Lindfors

Banverket/Infraplan AB, (2003-2004) Analys av färdmedelsval vid anslutningsresor till Umeå Östra – Behov av uppställningsytor för bil, taxi och cyklar. Rapport 2003-09-22, Banverket.

Banverket/Infraplan AB, (2003) Tillgänglighetsanalys avseende gång- och cykeltrafik vid Umeå Östra. Botnia 2003:001, Banverket.

BFS 2004:15, Boverkets föreskrifter och allmänna råd om tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga på allmänna platser i relation till kraven i PBL, 3kap. 18§ plan- och bygglagen (1987:10). Utgivare: Anders Larsson.

Bodens kommun, (1990) Översiktsplanen 1 och 2, planbeskrivning.

Boverket, (2002) Stadsplanera - istället för att trafikplanera och bebyggelseplanera. Redaktör: Viveca Berntsson.

Hultgren, K. (2002) Stations-Guide. Att utveckla resecentrum från dålig skarv till bra koppling. Förlaget Stationsrådet. Tierp, Sverige.

Infraplan AB & SWECO, (1999) Resecentrum i Botniabanestråket, lägesrapport.

Infraplan AB. (1995) Metoder för järnvägsplanering. Modellort Örnsköldsvik. Jämförelse mellan centralt och halvcentralt resecentrum-läge.

Infraplan AB, (1995) Resecentrum i Örnsköldsvik samt regionaltågstationer i Husum och Bjästa – Översiktlig utredning.

Infraplan AB, (1998) Pendeltågstrafik Boden - Luleå.

Inger Berglund & Susanna Broström, J&W Energi och Miljö (2000). Omkring spåret – Gestaltungsfrågor i järnvägsbyggandet.

Kommunförbundet, (2003) Tillgänglig stad –En idéskrift om mål, strategier och arbetssätt när kommunen upprättar en tillgänglighetsplan för trafiknät Svenska Kommunförbundet. Stockholm, Sweden.

Luleå kommun, Detaljplan för del av Notviken – Porsön – Ytterviken. Pl 262 (antagen 2003-12-15).

Luleå kommun, Miljökonsekvensbeskrivning. Planprogram för Järnvägen 100:1 mm, f d järnvägsstationsområdet. Samrådshandling 2005-10-05.

Luleå kommun, Detaljplaneprogram för del av innerstaden, Järnvägen 100:1 mm, f d järnvägsstationsområdet. Samrådshandling 2005-10-05.

Lundberg, Stellan (1982) Resvaneundersökning i Jönköping - utförlig resultatrapport. Byggnadsnämnden. Rapport R94:1982.

Skellefteå kommun, (1982) Burträsk – Förslag till generalplan.

Skellefteå kommun, (1975) Gunsen - Förslag till dispositionsplan.

Olsson, (2003) Hela resan – en nödvändighet för att nå målet om tillgänglig kollektivtrafik år 2010.

Piteå kommun, (2000) Norrbottenabanan genom Piteå stadsbygd - Lokaliseringsstudie.

Piteå kommun, (2001) Översiktsplan – Fördjupning för Piteå stadsbygd.

Reneland, M, (2000) I den uthålliga staden går och cyklar man. Sammanfattning av GIS projektet Tillgänglighet i svenska städer 1980 och 1995. STATCH Rapport 2000:2, Chalmers. Göteborg, Sweden.

Reneland, M, (1998) Kollektivtrafikens effektivitet STATCH Rapport 1998:8, Chalmers. Göteborg, Sweden.

Renland, M, (1998) Befolkningens avstånd till service. STATCH Rapport 1998:8, Chalmers. Göteborg, Sweden.

Rystam, Å, (1998) Färdmedelsval och valprocessen för lokala resor till regional tågtrafik - En analys med betoning på cykelns betydelse. LTH, trafikteknik. Lund.

Svensk Byggtjänst och Handikappinstitutet, (1995) Bygg ikapp handikapp.

Thuresson, V. (1995) Anslutningsresor till interregionala tåg –en studie av färdmedelsval. Institutionen för trafikteknik, Lunds Tekniska Högskola. Lund, Sweden. (Examensarbete).

Trivector, (2003) Barn på egen hand i järnvägssystemet. Rapport 2003:51.

Kartmaterial

Som grund för kartorna i rapporten har främst primärkartor från de berörda kommunerna använts.

Illustrationer

Alla illustrationer är utförda av ÅF-Infraplan AB där inget annat anges.

Fotografier

Sid 1- Flygfotografi - Haparanda stad.

Sid 1- Reginatåg - Bombardier AB.

Sid 5 - Skellefteå bussterminal - Fotograf: Patrik Lundberg.

Sid 7 - Resecentrum Boden - Fotograf: Åsa Wikström.

Sid 7 - Järnvägsbron mellan Torneå och Haparanda - Haparanda stad.

Sid 23 - Flygfotografi - Haparanda stad.

Sid 24 - Stationen i Haparanda - Haparanda stad.

Sid 26 - Flygfotografi - Kalix kommun.

Sid 34 - Översiktsfoto/illustration Luleå järnvägsstation - Luleå kommun, Illustration: Maria Hildén.

Sid 53 - Stationen i Skellefteå - Fotograf: Patrik Lundberg

Sid 54 - Interiörbild från Lundahoj - Fotograf: Hans T Sternudd.

Sid 67 - Flygfoto Robertsfors - Robertsfors kommun.

Baksidan tredje bilden från vänster - Fotograf: Tryggve Sigurdson.

Övriga fotografier är tagna av Tomas Strömberg, ÅF-Infraplan.

- Planeringen för regionen, städerna och transportinfrastrukturen behöver samverka. Inriktningen måste vara långsiktig hållbarhet; ekonomiskt, socialt, kulturellt och miljömässigt.
- Kustjärnvägen Umeå-Luleå-Haparanda ger starkt förkortade restider. För att ta tillvara samhällsnyttan krävs god tillgänglighet till resecentra/regionaltågstationer längs banan. Det ger förutsättningar för samverkande arbetsmarknader och bättre tillgång till högre utbildning och samhällsservice. Kustjärnvägen ger också starkt förbättrade förutsättningar för det exportintensiva näringslivet.
- Om noderna, d v s resecentra och regional-tågstationer, placeras och utformas i samklang med övrig planering kan det t ex skapas nya boende- och verksamhetsförutsättningar både i kommunen och i regionen.
- En viktig del i planeringsprocessen är ett aktivt deltagande från kommunerna. Norrbotniabanegruppen bidrar med kunskapsuppbyggnad och faktabaserad dialog i planeringsarbetet. En systematisk genomgång av krav och önskemål för tillgänglighet och funktion redovisas för att möjliggöra en helhetssyn för hela stråket.
- Rapporten fungerar som underlag och inspiration för pågående och kommande översiktsplanearbete i kommunerna och för Banverkets planeringsprocess. Vår förhoppning är att rapporten stimulerar samsyn och samarbete och blir nyttig för alla parter i den fortsatta planeringen för Norrbotniabanan. På det här sättet kan maximal samhällsnytta uppnås för Norrbotniabananans persontrafik.



NORRBOTNIABANEGRUPPEN
Piteå kommun
941 85 PITEÅ

TELEFON: 0911-69 60 10,
FAX: 0911-199 28
E-POST: info@norrbotniabanan.pitea.se

norrbotnia
BANAN

