

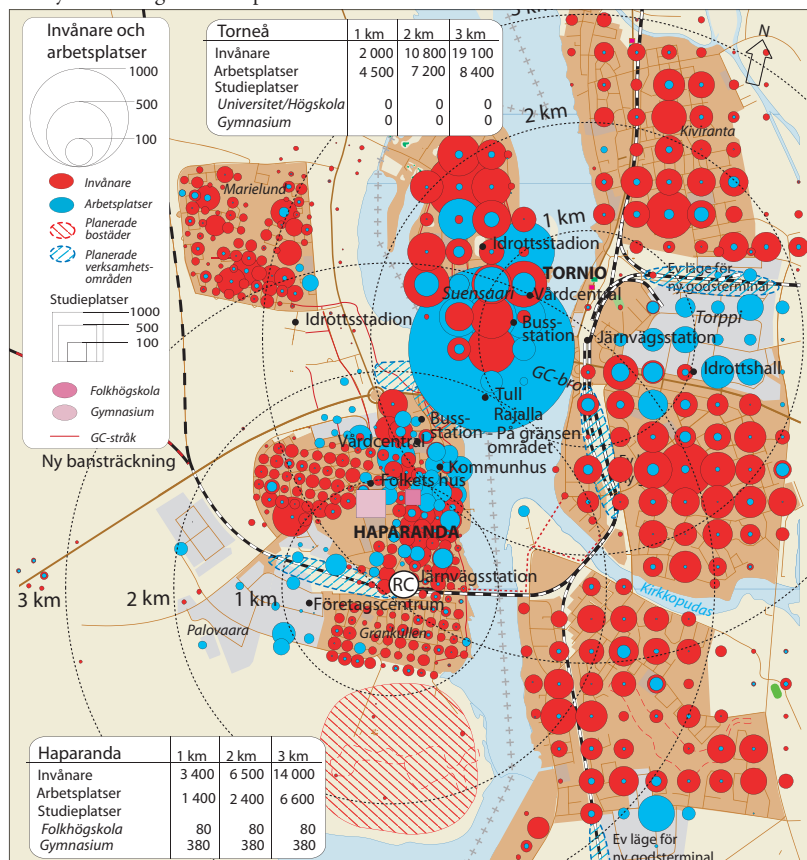
4.1 Generella förutsättningar

Regionalt viktiga målpunkter är de båda städernas centrumområden och det sammanbindande ”Rajalla/På gränsen”-området, IKEA-varuhuset, Outokumpu Stainless, m fl.

Upprustningen och delvis nysträckning av Haparandabanan, Haparanda-Kalix-Boden, kommer att stå färdig 2011 och kan därmed ses som den första etappen av Norrbotniabanebygget. Upprustningen inkluderar ca 5 mil ny sträckning Kalix-Haparanda.

Haparanda och Tornio arbetar idag gemensamt för en mer integrerad funktion och stadsutveckling. För Haparanda/Tornio baseras föreslagen lösning för järnvägstrafiken på befintliga stationslägen i Haparanda resp Tornio. Bättre samordnad lösning behöver utvecklas för resecentrum, kringliggande stadsbebyggelse och trafiklösningar för att klara god tillgänglighet. Samordnad planering är särskilt angelägen att uppnå kring samverkansområdet "Rajalla" i gränzonen med Tornio och vad gäller förbättring av förutsättningarna för tillgängligheten till resecentrum i resp stad. I gränsområdet uppförs nya bostäder, verksamheter samt ny vägförbindelse norr om E4 mellan städerna. Vägförbindelsen skall bl a avlasta E4 och skapa större integration av städernas trafiksystem.

Tillgängligheten till ett nytt resecentrum i Tornio är bättre från delar av Haparanda/"Rajalla" än till/från nuvarande läge. Ett gemensamt matande busslinjesystem för Haparanda och Tornio är önskvärt, med kopplingar till respektive resecentrum och busstationer.



N

Golfbana

Kiviranta

Idrottsstadion

Suensaari

TORNIO

Sjukhus

Buss-station

Järnvägsstation

Ev läge för ny godsterminal

IKEA

Fd tull

Fd tull

Rajalla/På gränsen området

Vårdcentral

Kommunhus

Folkets hus

HAPARANDA

Bef bangård/ Ev läge för ny godsterminal

Järnvägsstation

Företagscentrum

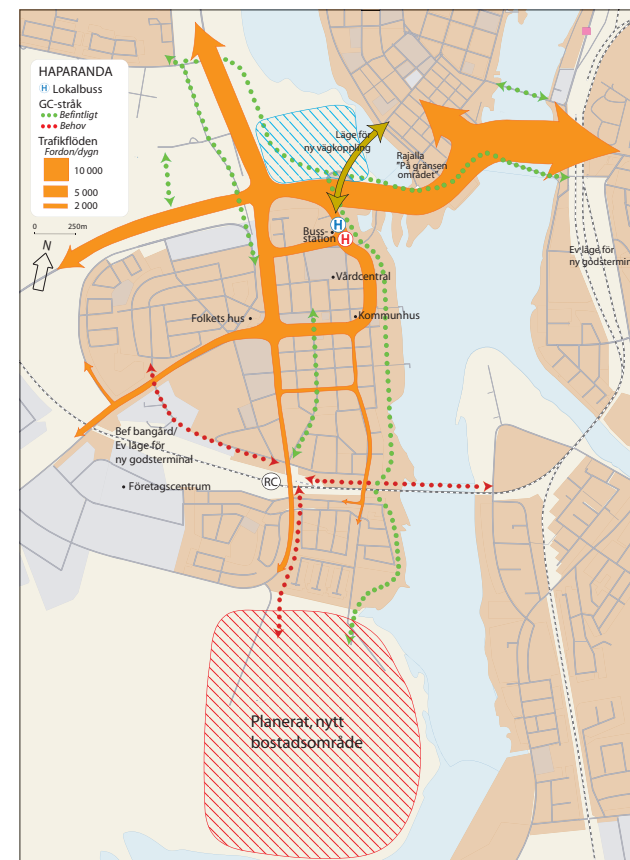
RC

Ev läge för ny godsterminal

0 500 1000 m

Haparanda
Målpunkter och räckvidd 1000 m
Boende 3200
Arbetsplatser 1100

Figur 4:2. Viktiga målpunkter och verkligt gångavstånd. Grön yta representerar området som nås inom 1000 m från resecentrum i Haparanda med befintligt vägsystem



Figur 4.3. Funktioner och trafikflöden i Haparanda tätort. Utvecklade gång- och cykelstråk är angeläget för god kontakt med resecentrum.

4.2 Tillgänglighet och funktion

Haparanda

Barriärer

Landsgränsen och Torneälv är traditionellt de största barriärerna i området och sammanfaller till stor del. Barriären förändras successivt när städerna förenas med ny, sammanbindande centrumdel och mer integrerat trafiknät. Städerna har nått långt med att integrera planering och andra servicefunktioner med varandra. Detta har även stor betydelse för den kulturella gemenskapen.

I Haparanda är även E4 och järnvägen kraftiga barriärer. E4 skiljer särskilt Marielund i norr från övriga delar av Haparanda. Järnvägen delar de centrala delarna av staden från stadsdelarna Grankullen, Granängen, Palovaara, Eriksro och Skönvik i söder. Förutom E4, som passerar över järnvägen, finns tre planskilda passager av järnvägen, varav två öster om järnvägsstationen. Dessa tre är för låga för högre bussar och lastbilar.

Biltillgänglighet

Trafikbelastningen i Haparanda är störst längs E4 och i området kring centrum. Det största trafikflödet återfinns vid gränspassagen till Tornio.

Busstillgänglighet

Haparanda och Tornio har var sin busstation i respektive stads centrum. Busstrafiken på E4, Haparandas tätortstrafik och vissa finska busslinjer angör båda busstationerna. Lokalbussystemet i Haparanda är väl utvecklat med tre linjer, varvid linje 1 är en ringlinje med trafik med en timmes turintervall för- och eftermiddag. Linje 2 trafikerar Tornio med 8 dubbelturer per dag. Därutöver finns en skolbusslinje, linje 3. Länstrafiken trafikerar Luleå med 11 dubbelturer per dag varav sex utgår från Tornio. Vid utbyggt persontrafik med tåg behöver angoringsmöjlighet tillskapas vid Haparanda station för både den regionala och lokala busstrafiken.

Önskvärda förbättringar är fullstora vägundergångar under järnvägen. Gemensam planering av tätortstrafiken för Haparanda och Tornio bör vara utförd inför öppnandet av persontrafik med tåg för att skapa optimal tillgänglighet till resecentrum i både Haparanda och Tornio.

GC-tillgänglighet

God tillgänglighet till resecentrum till fots och med cykel förutsätter tydliga, gena och säkra gång- och cykelvägar. I Haparanda finns ett vidsträckt gång- och cykelsystem från centrum till resecentrum via Stationsgatan, samt till/från stadsdelen Marielund och över gränsen till Tornio. För att uppnå god tillgänglighet behövs en ny östlig koppling till/från resecentrum. Genom sammanbindning av Kranvägen och Järnvägsgränd med en ny GC-väg när boende i Närsta lättare resecentrum. Det är särskilt viktigt att finna en tydlig och säker passage förbi de närliggande industrierna, eftersom många tunga fordon passerar här.

På Gränsen - Rajalla Utvecklingsplan



Figur 4:4. Utvecklingsplan På Gränsen - Rajalla framtagen av Sigma Konsult OY, Kjessler & Mannerstråle AB samt Arkkitehdit OY Janne Lehtipalo.



Bilden visar Haparanda med järnvägsstationen och den centrala bebyggelsen, i övre högra hörnet syns järnvägsbron till Tornio. Foto: Haparanda stad.

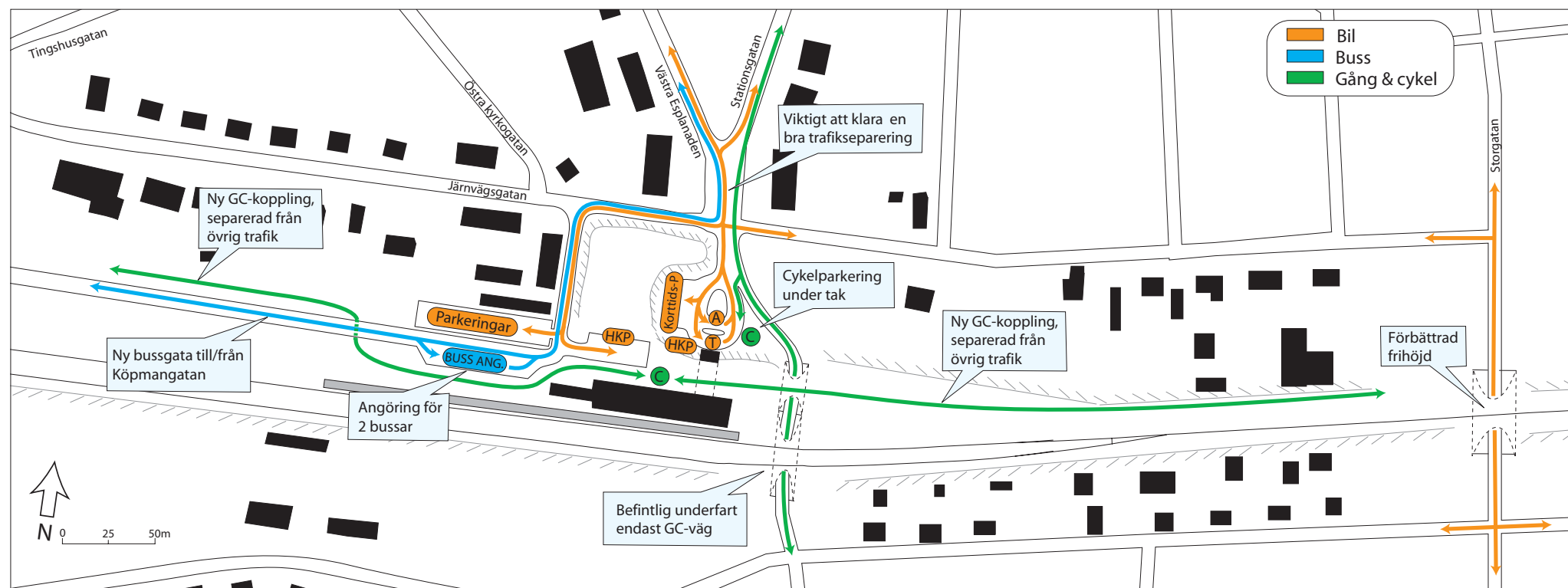
Till/från Grankullen bör nuvarande underfart i direkt anslutning till stationsbyggnaden fortsättningsvis vara en separat GC-underfart. Tillsammans med GC-väg längs Stationsgatan bildas ett sammanbindande gång- och cykelstråk genom hela Haparanda.

Västerut bör ett nytt GC-stråk anläggas som sammanbinder resecentrum med Tornio. Stråket förläggs med fördel vid järnvägen och samordnas med befintlig järnvägsbro över Tornio älv (här kan ny GC-bro eventuellt vara erforderlig parallellt med nuvarande GC-bro).

Förtätning

Förtätning med ny bebyggelse i Haparanda och Tornio planeras främst i och runt På Gränsen - Rajalla området. Utvecklingen med IKEA och Ika-nohuset medför att exploateringen kan komma att ske i en hög takt. Övrig planering och exploatering av området kan fortgå parallellt. Ett framtida utvecklingsområde för ny bostadsbebyggelse ligger söder om järnvägen och Grankullen i Haparanda. Ett planprogram har även tagits fram för villabebyggelse söder om Haparanda tätort, Skönvik och Granängen.

Centralstationen i Haparanda. Planen framför portalen föreslås nyttjas för angöring för bil och taxi, korttidsparkering och cykelparkering.



Figur 4:5. Funktionsskiss över resecentrumområdet i Haparanda.

Tornio

Barriärer

I Tornio är förutom Torneåälven E4 barriär i staden. Torneåälven är en barriär dels inom Tornio och dels mellan städerna i söder. På västra sidan förstärker E4 en kort sträcka barriären till vattnet och på östra sidan delar E4 staden. Här är även järnvägen en kraftig barriär, där både spår och bangård avgränsar stora delar av bebyggelsen från älven.

I Tornio finns tre broar över Torneåälven, varav en GC-bro och en enbart för biltrafik. I söder förbinds städerna endast av en järnvägsbro över älven. Stadsviken är delvis en barriär mellan städerna i norr. Ån Kirkkopudas är en barriär mellan Tornios södra delar och framtida resecentrum. I Tornios norra delar passerar E8 genom Kiviranta och bildar tillsammans med järnvägen en barriär.

Befintlig järnvägsstation i Tornio har god koppling till såväl biltrafik som till befintligt GC-nät. Möjligheten att skapa tillgänglighet till "Rajalla-på gränsen" har betydelse för resecentrumlokaliseringen i Tornio.

Biltillgänglighet

E4 sammankopplar Tornio och Haparanda och är den viktigaste trafikleden i regionen. E8 är en betydelsefull koppling norrut. Båda dessa vägar ansluter till resecentrum i Tornio. Biltrafiken från Suensaari får en naturlig anslutningsväg via Vanhasilta (gamla bron). Tillgängligheten för biltrafik kan göras god. Genom rivning av befintlig järnvägsstation skapas utrymmen för funktionella angorings- och parkeringsytor nära plattformen.



Stationsområdet i Tornio. Trots flera stora trafikbarriärer är gång- och cykeltillgängligheten till/från centrum god med planskilda passager av bl a E4. För GC-stråken till/från Tornio centrum och Rajallaområdet behöver säkerställas tillfredsställande standard och attraktivitet. Österut (uppåt i bilden) behöver tillgängligheten förbättras.

Busstillgänglighet

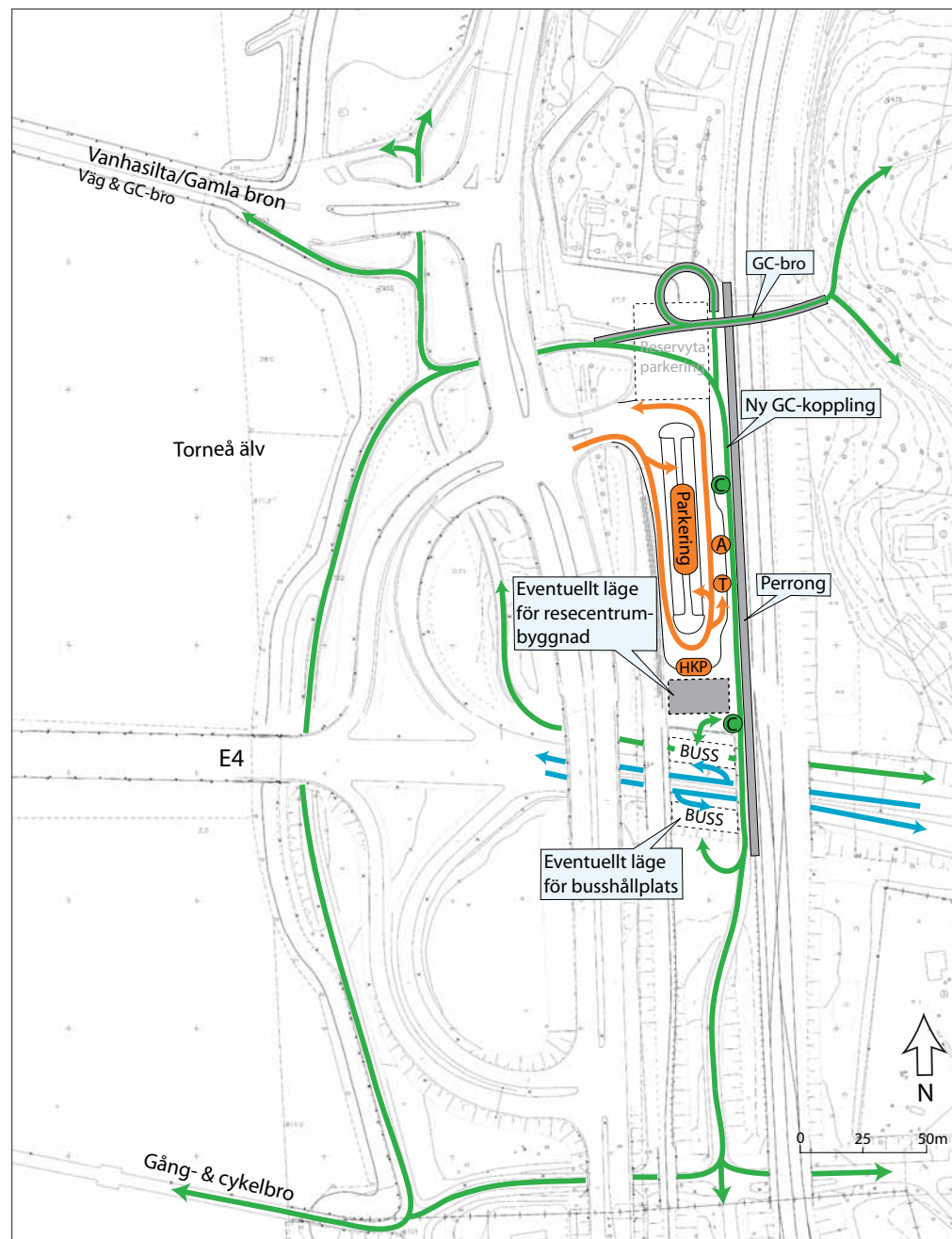
Busstrafiken i Tornio omfattar både lokaltrafik och skolbusstrafik. Lokaltrafiken trafikerar med 3 linjer om vardera ca 8 dubbelturer, särskilt på för- och eftermiddagarna. Dessutom finns väl utbyggd linjebustrafik söderut till/från Simo, Kuivanemi, Kemi och Oulo. Bussystemet är även utbyggt norrut resp österut till/från Tervola och Rovaniemi samt Rouna och Laminperä. Angöring med buss vid resecentrum kan dels ske på resecentrumområdet och dels vid E4 eller E8. I funktionsskissen har en hållplatslösning vid E4 skisserats med möjlighet till planskilda gångvägar till och från perrong.

GC-tillgänglighet

Resecentrum i Tornio ligger förhållandevis avskilt från bostadsbebyggelsen. Inom 1 km nås färre boende jämfört med Haparanda men betydligt fler arbetsplatser. Inom 2 och 3 kilometer nås betydligt fler boende och arbetsplatser. Glesheten av bostäder och verksamheter i resecentrums närområde kräver att goda GC-kopplingar anordnas. Planskilda och gena GC-kopplingar ger förbättrad tillgänglighet till/från Suensaari, Kiviranta och även till områden söder om E4. I figur 4:6 har en ny GC-bro skisserats över perrongens norra ände. Kopplingen är särskilt viktig för tillgängligheten till och från boende- och verksamhetsområden öst/nordöst om resecentrum.

Förtätning

Planerad förtätning är till stor del fokuserad till Rajallaområdet i samplanering med Haparanda kommun. Tornios övriga exploatering planeras främst som förtätningar av befintliga områden.



Figur 4:6. Funktionsskiss över föreslaget resecentrumområde i Torneå.

5. Kalix

5.1 Generella förutsättningar

Kalix kommun har ca 17 600 invånare, varav ca 8 500 i centralorten. Kommunen har hög tillväxt i företagande inom bland annat tillverkningsindustri, elektronik, tjänstesektor samt handel och turism.

Viktiga målpunkter i orten är centrum, sjukhuset, Billerud Karlsborg, gymnasieskolorna och folkhögskolan.

Regionaltågstationen förläggs med fördel väster om det gamla stationsläget (dvs något närmare centrum). Samspelet med centrum behöver ägnas särskild uppmärksamhet liksom potentiella utbyggnadsområden och kopplingar till ortens busstrafik. För planeringen behöver beaktas både nuvarande framtidsplan och scenariot med en ny genare kustjärnväg Luleå/Boden-Kalix (-Haparanda).

5.2 Tillgänglighet och funktion

Bebyggelse och trafiksituation i området

Bebyggelse

I anslutning till planerad regionaltågstation i Kalix finns idag verksamhetsområden för industri och ej exploaterade områden. Området norr om järnvägen är angivet som framtida bostadsområde.

Barriärer

De två påtagligaste barriärerna i Kalix är järnvägen i norr och E4 tillsammans med Kalixälven i söder. Bron över Kalixälven har därför stor betydelse för tillgängligheten till bl a Rolfs strax väster om brofästet. Sydost om brofästet ligger Filipborgs konferens och golfbanan.

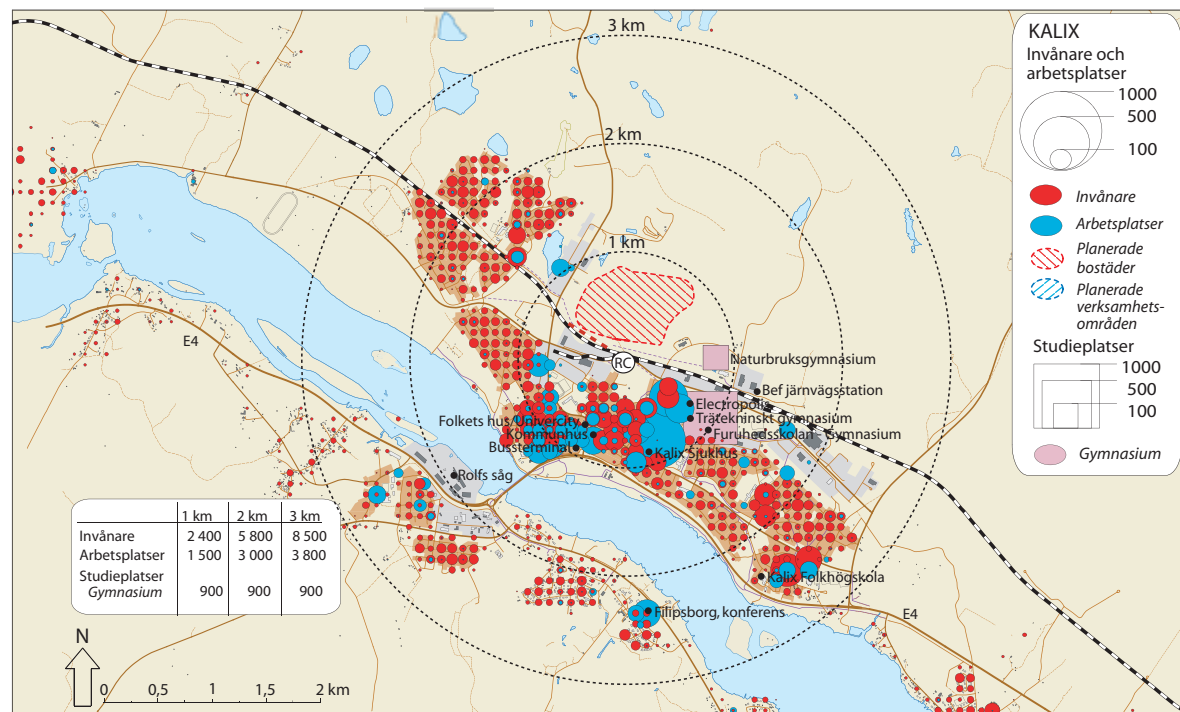
Biltillgänglighet

Från E4 finns två huvudinfarter till samhället, en i väster och en i öster. De stora trafikflödena i Kalix finns på E4 och Centrumvägen. Järnvägsgratan, som passerar det planerade resecentrumläget, har låg trafikbelastning.

Busstillgänglighet

Busstationen i Kalix ligger i direkt anslutning till E4 och centrum. Järnvägen går strax norr om centrum och merparten av tätorten. Busstrafiken består av interregional och regional kustbusstrafik, lokal kommuntrafik samt tre tätortslinjer/servicelinjer. Vid utbyggnad av persontrafik på Haparandabanan bör en översyn av servicelinjerna göras i syfte att skapa kopplingar mellan tätortens alla delar och regionaltågstationen. Viss anpassning av gatunätet kan vara nödvändig.

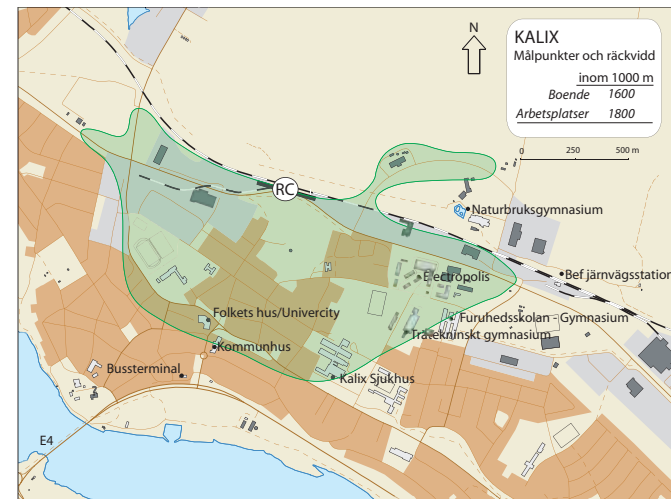
I anslutning till regionaltågstationen bör såväl hållplats för lokalbuss som hållplats för den regionala busstrafiken eftersträvas.



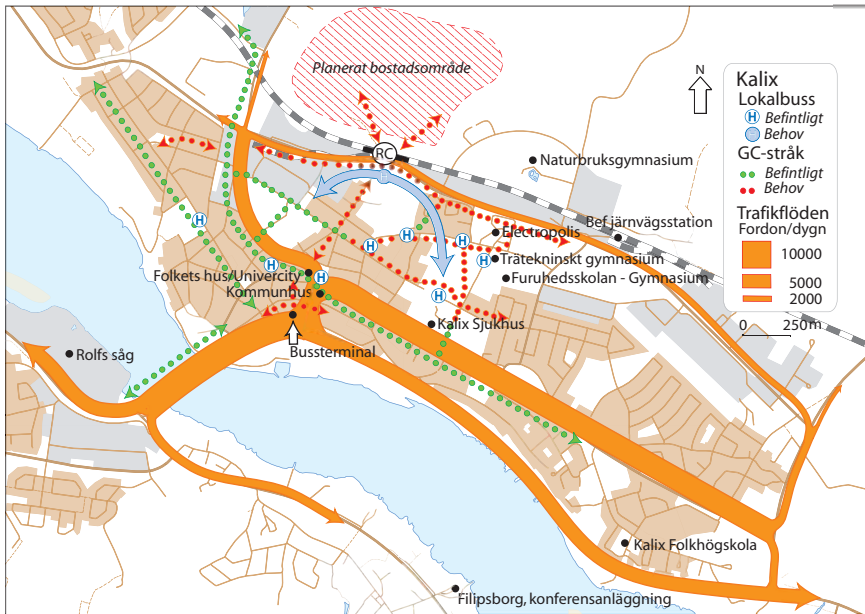
Figur 5:1. Boende, arbetsplatser och studieplatser och viktiga målpunkter i Kalix tätort.



Flygfoto över Kalix centrum. Till vänster E4 och därtill nuvarande Bussterminal.



Figur 5:2. Viktiga målpunkter och verkligt gångavstånd. Grön yta representerar området som nås inom 1000 m från resecentrum i Kalix via befintligt vägsystem



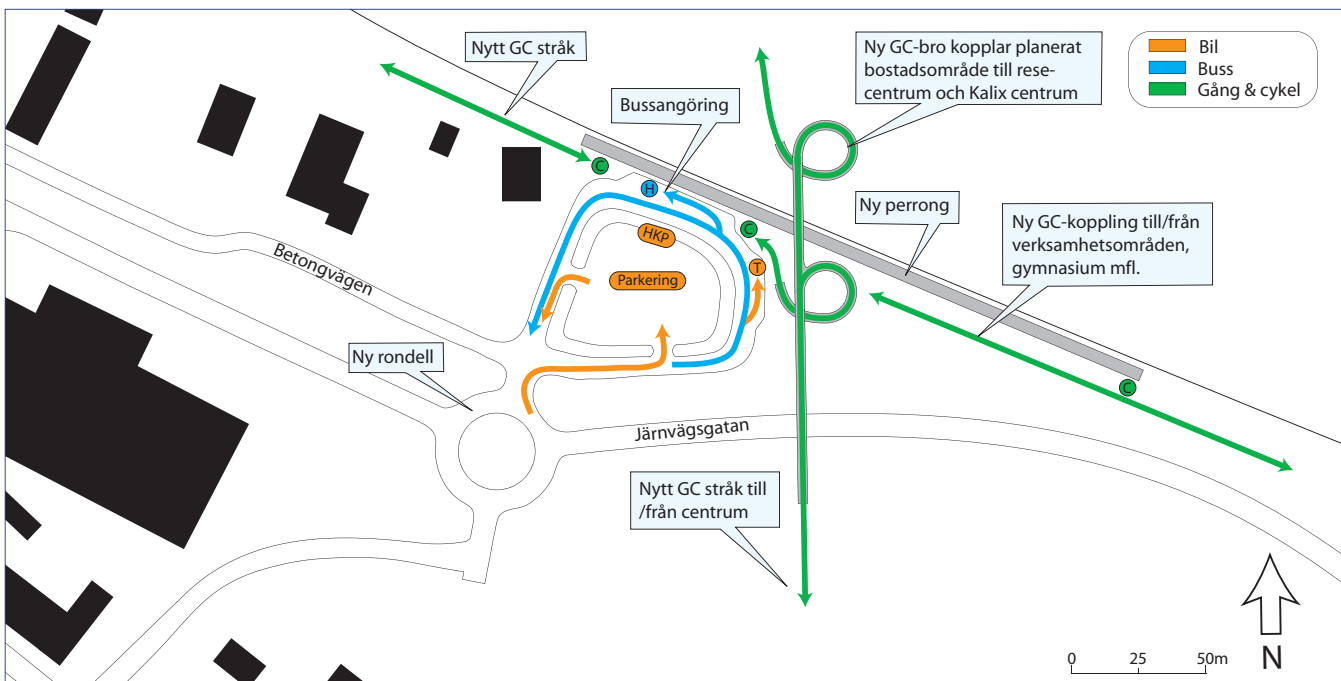
Figur 5:3. Funktioner och betydande trafikflöden i Kalix tätort. Nya gång- och cykelstråk behövs för att koppla resecentrum till centrum och sjukhus m fl.

GC-tillgänglighet

Kalix gång- och cykelnät är relativt väl utvecklat. Ny gång- och cykelkoppling behövs dock från resecentrumläget och söderut mot centrum och sjukhuset. För att erbjuda smidiga och gena kopplingar till/från resecentrum behöver även gång- och cykelkopplingar i öst-västlig riktning förbättras. Bland annat till/från målpunkterna Furuhedsskolan och Trätekniskt gymnasium samt arbetsplatserna vid Electropolis och Kalix sjukhus. I Trafik- och gatumiljöplanen för Kalix centralort finns planer på dessa förbättringar.

Förtätning

Norr om järnvägen finns planer på ett nytt bostadsområde. Med en plan-schild GC-bro över såväl järnväg som Järnvägsgatan får området god tillgänglighet till såväl perrong som till centrumbebyggelse och närliggande skolor.



Figur 5:4. Funktionsskiss över Kalix resecentrum. Skissen är utvecklad från en illustration av MAF arkitekter för Kalix kommun.



Folkets Hus är en viktig målpunkt i Kalix.

6. Boden

6.1 Generella förutsättningar

Boden kommun har ca 28 300 invånare, varav ca 19 100 bor i tätorten. Boden ligger 36 km från Luleå.

Staden genomgår för närvarande en stor strukturomvandling. Flera av ortens regementen har lagts ned och sjukhuset har flyttat sin verksamhet till det nya Sunderbyns sjukhus.

Bodens garnison är dock fortfarande en av Sveriges starkaste och består numera, förutom av Norrbottens regemente, även av Norra militär distriktsstab, Artilleriregementet samt Försvarsmaktens logistik, som bland annat leder försörjningsdivisionen.

Trots de stora offentliga nedskärningarna i Boden har orten en stark ställning, med bl a småindustri och tjänsteföretagande.

Med regionaltågtrafik i befintlig sträckning mellan Luleå och Kalix får Bodens resecentrum betydelse både för Malmbanestråket och Haparandabananstråket samt som bytespunkt. Resecentrumsläget i staden har vissa brister. Förskjutning av plattformarna och förbättrad gång- och cykeltillgänglighet behöver prövas parallellt med förbättrad tillgänglighet och samhällsplaneringsanpassning till befintligt stationsläge.

6.2 Tillgänglighet och funktion

Bebyggelse och trafiksituation i området

Bebyggelse

Avståndet mellan resecentrum och centrum är ungefär 1 km. Kungsgatan har relativt tät bebyggelse utom vid Brännastrand, där vattenkontakt finns på bägge sidor. Centrumkvarteren har hög exploatering, som minskar påtagligt i kvarteren utanför det kommersiella centrumet. Bebyggelsen är i huvudsak blandad mellan handel och boende. Utanför centrum övergår bebyggelsen delvis i flerbostadshus och till enfamiljshus av varierande storlek.

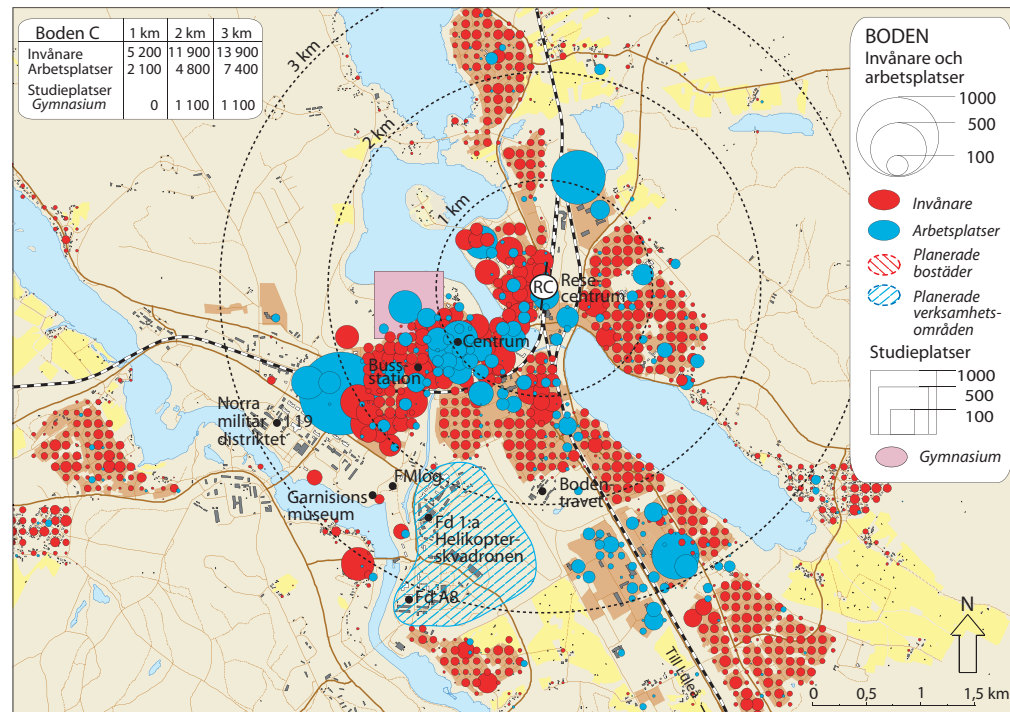
Öster om resecentrum finns Erikslund och Fagnäs med ca 2000 boende. Deras tillgänglighet till resecentrum är begränsad till Garnisonsgatans passage under järnvägen. Med förbättrad tillgänglighet över bangården skulle ca 1000 personer ytterligare kunna nå resecentrum med maximalt 1 km gångavstånd (se figur 6.1). Idag är avståndet betydligt längre.

Även Sanden, söder om centrum och Bodån, skulle få förbättrad tillgänglighet om kopplingarna till området förbättrades.

I Boden finns ett antal områden, som efter försvarsomställningarna de senaste åren övergått till civil verksamhet. För att underlätta omvandlingen till annan verksamhet behöver gång- och cykelkopplingarna från resecentrum och till dessa områden stärkas bl a längs östra stranden av Bodån.



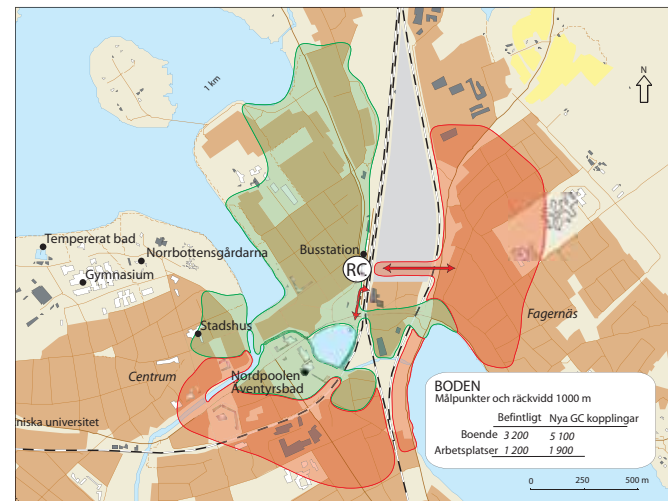
Ledstråk är viktiga för synskadades möjligheter att röra sig säkert. Detta exempel från Boden visar hur profilerade plattor och färgkontraster skapar ett tydligt ledstråk.



Figur 6:1. Boende, arbetsplatser, studieplatser och viktiga målpunkter i Boden tätort.



Såväl parkeringsplatser för funktionshindrade och cykelparkeringar under tak är väl utbyggt vid bussterminalen vid 119 i Boden.



Figur 6:2. Viktiga målpunkter och verkligt gångavstånd. Grön yta representerar området som nås inom 1000 m från RC i Boden via befintligt vägsystem. Röd yta visar områden som nås inom 1000 m med ytterligare barriäröverbyggande gång- och cykelkopplingar.

Resecentrum

Bodens resecentrum har redan under 2005/2006 omvandlats för att kunna ta emot såväl järnvägstrafik som busstrafik. Nya ytor för modern busstrafik har färdigställts, där både lokal- och regionalbusstrafiken kan angöra. Bussgods har flyttat till nya lokaler i anslutning till terminalen. Angöring för bilar och taxi har förbättrats. Taxi har fått uppställningsplatser och nya lokaler i stationsbyggnaden och kan, efter avtal med Länstrafiken, erbjuda resenärerna service inom resecentrumet, bl a ledsagning.

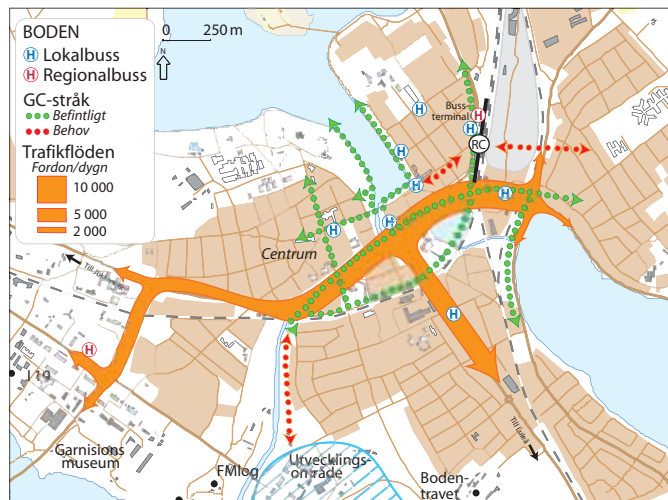
Barriärer

Lokaliseringen och storleken på Bodens bangård medför att stora delar av stadens östra delar endast har tillgång till en koppling till resecentrum, Garnisonsgatan. Mellan resecentrum och centrum når man relativt smidigt via Kungsgatan, men avståndet är förhållandevis långt, ca 1000 m. För att nå södra delarna av Boden, däribland f.d Ing 3 och 1:a Helikopterskvadrens område, behöver såväl Bodån som järnvägen till Luleå passeras.

Biltillgänglighet

De största trafikflödena i Boden finns längs Garnisonsvägen, Lulevägen samt Garnisonsgatan. Garnisonsvägen har därmed stor betydelse för genomfartstrafiken i Boden och kopplingen mellan Bodens västra delar och resecentrum.

Ankommande resenärer i bil erbjuds parkering söder om resecentrum för ca 20 bilar samt en större norr om resecentrum. Avståndet från den senare till perrong är förhållandevis långt, eftersom perrongen endast kan nås via stationsbyggnadens södra ände.



Figur 6.3. Funktioner och betydande trafikflöden i Bodens centralort. Gång- och cykelkoppling via södra perrongänden skulle öka tillgängligheten till resecentrum.

Busstillgänglighet

Det nybyggda resecentrumet vid nuvarande tågstationen blir fullvärdigt med tågtrafik, busstrafik och bussgodsverksamhet. Två av Bodens fyra tätortslinjer betjänar resecentrum. Ytterligare en bytespunkt mellan tätortstrafiken och övrig busstrafik finns vid I19 (se figur 6:3). Översyn bör göras av tätortstrafiken inför framtida utbyggd tågtrafik för att söka åstadkomma bättre kopplingar till/från resecentrum.

GC-tillgänglighet

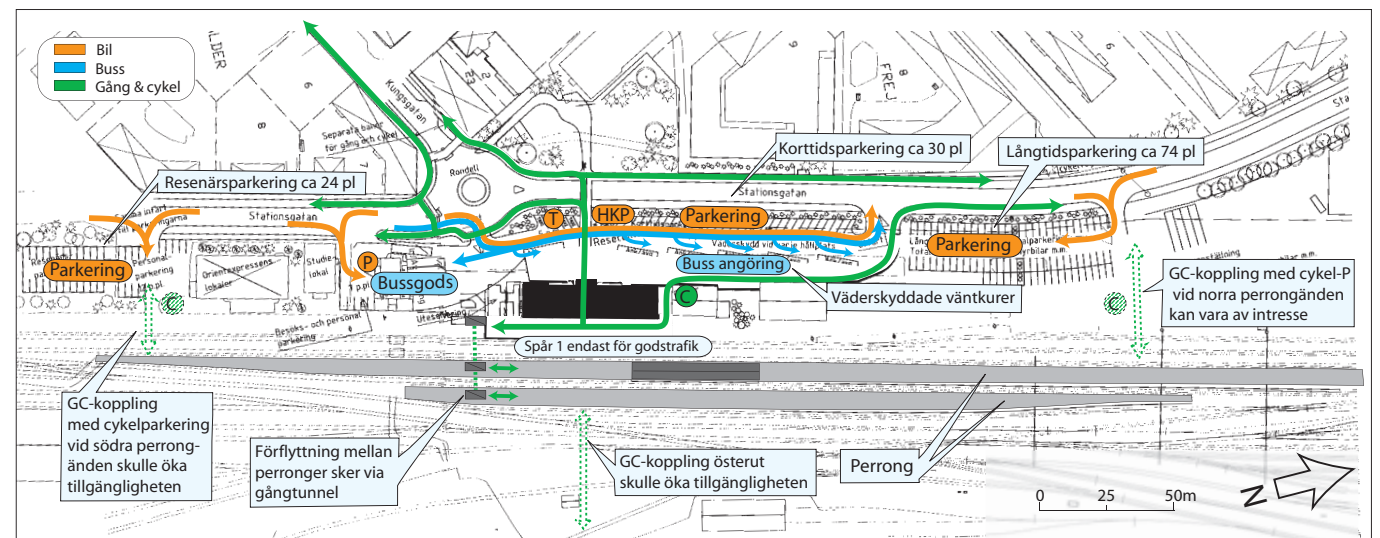
En ny gång- och cykelpassage österut över/under järnvägen/bangården skulle bidra till ökad tillgänglighet för boende i Erikslund och Fagnäs till både resecentrum och Bodens centrala delar.

Perrongen bör även bli tillgänglig från perrongändarna för att förbättra tillgängligheten inom resecentrum. Nuvarande situation där perrong endast nås vid stationsbyggnad begränsar tillgängligheten och kan skapa onödiga konflikter med bl a bussgodsterminalen.

Förtätning

Området i stråket mellan centrum och resecentrum är intressant för utveckling av en axel med verksamheter och bostäder. Ökad stadsmässighet i stråket bidrar till att resecentrum och centrum sammanvävs, resecentrum upplevs därmed tillgängligare.

Information om tågens avgångar och ankomster kan visas vid bl a bilangöringen till Bodens resecentrum.



Figur 6.4. Funktionsskiss över befintligt resecentrum i Boden