

8. Piteå kommun

8.1 Generella förutsättningar

Piteå ligger 52 kilometer från Luleå och ca 80 kilometer från Skellefteå. Kommunen har ca 41 000 invånare varav ca 22 500 bor i tätorten inklusive Öjebyn och Munksund, 2400 i Bergsviken och 1600 i Hortlax. Befolkningskoncentrationerna är förhållandevis spridda i flera starka orter och ett livskraftigt landsbygdsområde. Särskild tyngd har stadscentrum, där även de största arbetsplatserna återfinns. Sjukhuset, Smurfit Kappa, Furunäsets företagsby, och SCA Munksund ligger nära centrum. Inom hela Piteå kommun finns ca 15 500 arbetsplatser. Av dessa ligger huvuddelen inom eller nära centrum (se figur 8:2 på sid 44).

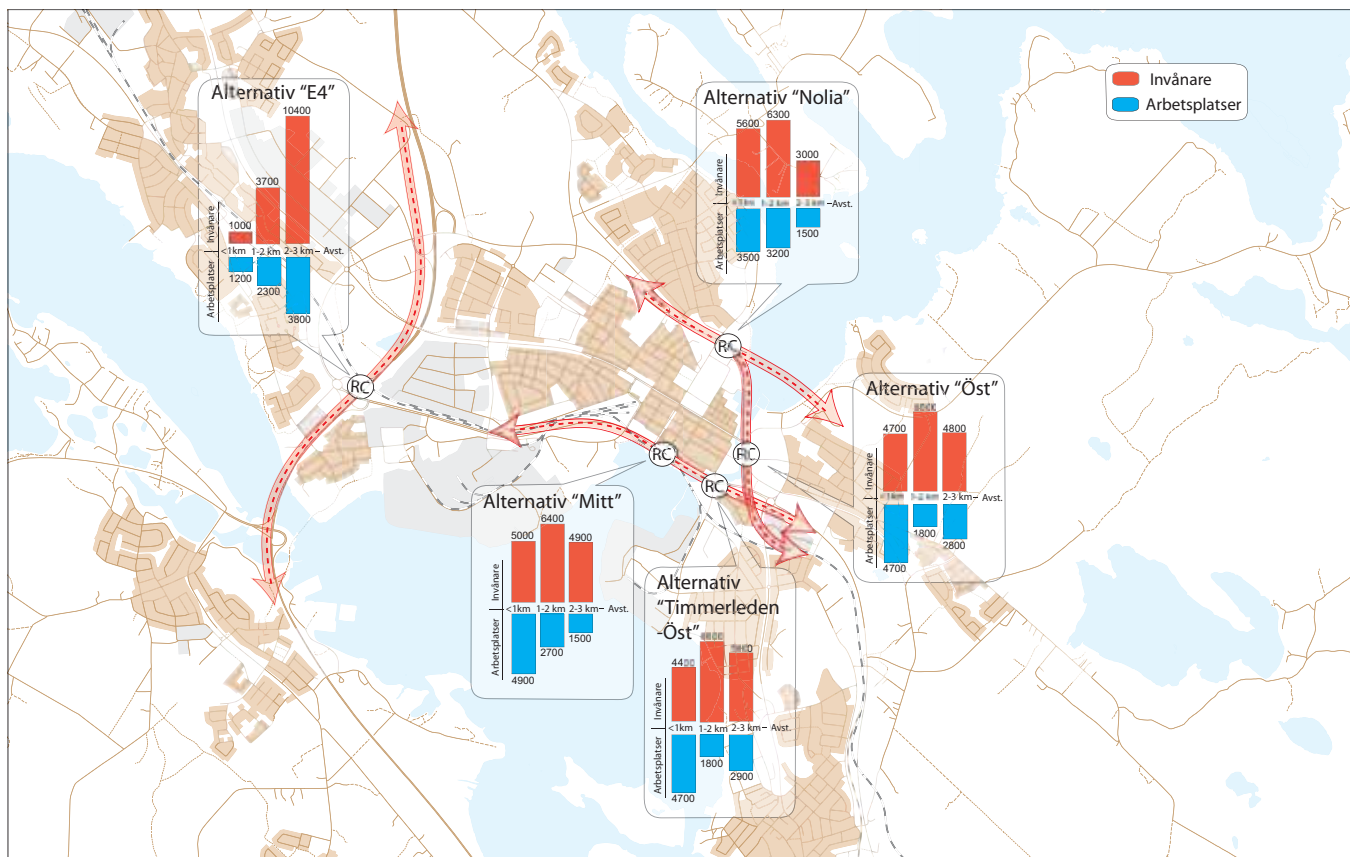
Stora skogsbaserade företag som SCA Munksund, Setra Lövholtens sågverk, Smurfit Kappa finns etablerade i Piteå. Piteå har även en betydande besöksnäring. Turism och konferenser har stor betydelse genom Pite Havsbad och Arena Piteå med Nolia Citykonferens samt Nolias mässarrangemang.

E4 passerar väster om centrum mellan Piteå centralort och Öjebyn. Befintlig järnväg från Älvsbyn och Norra stambanan går omedelbart söder om centrum. Industrispårsanslutningar finns till/från Piteå hamn, till/från SCA Munksund, Setra Lövholtens sågverk, Smurfit Kappa mfl. Norrbottenbanan kommer att öka Piteås konkurrenskraft både med en större arbetsmarknad, växande pendlingsomland, ökad turistisk tillgänglighet och effektivare transporter.

Det resecentrum som betjänar centralorten bör ligga centralt. Flera olika lösningar är aktuella. I kommunens norra del kan regionaltågstationer bli aktuella i Norrfjärden eller Rosvik. Dessa orter erbjuder intressanta boendemiljöer, som kan komplettera stadsboenet i Luleå och Piteå. Jävre i söder kan eventuellt vara intressant för regionalstågsuppehåll.

8.2 Tillgänglighet och funktion

Kommunen har ett antal viktiga målpunkter, som behöver beaktas vid planeringen av resecentrum (se figur 8:2). Piteå centrum, Piteå älvbäls sjukhus vid centrum liksom stadshuset och Strömbacka gymnasieskola är strategiskt viktiga. Två stora industriarbetsplatser ligger också relativt centrumnära, Smurfit Kappa och Setra. Noliaområdet gränsar till centrum och genererar besöksresor för konferens och stora mässor. Stora Noliämäsan hålls vartannan år i Piteå. Musikhögskolan är betydelsefull för Piteå. Den rankas som en av Sveriges främsta och har ca 800 studenter.



Figur 8:1. Tankbara järnvägssträckningar och resecentrumalternativ i Piteå tätort.



Piteå älvbäls sjukhus



Södrahamnviken med Smurfit Kappa i bakgrunden.

De naturgeografiska förutsättningarna i området kring Piteå centralort i kombination med ortens ytmässiga utbredning innebär vissa utmaningar. För att tillgodose tillgänglighet och en bra järnvägssträckning har många alternativ studerats. Av städerna i Norrbottenstråket är Piteå den ort som har flest möjliga sträckningsalternativ och därav även flest antal tänkbara lägen för resecentra. I denna studie har fem lägen analyserats; Mitt, Timmerleden-Öst, Nolia, Öst och E4 (se figur 8:1).

8.3 Piteå tätorts resecentrumalternativ

Alternativ "Mitt"

Dragning av järnvägen som möjliggör resecentrumlösning vid stadscentrum i befintlig järnvägskorridor. Resecentrumlösningen når ca 5000 boende med god tillgänglighet och ca 4900 arbetsplatser inom acceptabelt gångavstånd.

Alternativ "Timmerleden-Öst"

Modifiering av alternativ "Mitt" med resecentrum förskjutet österut. Närhet till sjukhuset liksom i alternativ "Öst". Inom acceptabla gångavstånd nås ca 4400 boende och ca 4700 arbetsplatser.

Alternativ "Nolia"

Nordlig passage av Piteå tätort med järnvägen på bro ovan Nördfjärden medför att resecentrum lokaliseras invid Noliaområdet. God tillgänglighet, för boende. Ca 5600 boende och ca 3500 arbetsplatser nås inom acceptabelt gångavstånd.



Kanalen förenar vattenområdena norr och söder om Piteå centrum men är också en barriär. Här vid Badhusparken invid Sundsgatan.

Alternativ "Öst"

Järnvägsdragning som i viss mån kombinerar korridorerna i "Mitt" och "Nolia" alternativen. Möjliggör ett centralt resecentrum mellan sjukhuset och Piteå centrum. God tillgänglighet med ca 4700 boende och ca 4700 arbetsplatser inom acceptabelt gångavstånd.

Alternativ "E4"

Norrbottenbanan parallellt med E4:an med resecentrum lokaliserat mellan Piteå och Öjebyn ger en gen järnvägsdragning. Resecentrum får emellertid låg tillgänglighet. Endast ca 1000 boende och ca 1200 arbetsplatser nås inom acceptabelt gångavstånd.



Piteå är väl försett med GC-vägar.

Lokaliseringsalternativ

Vad krävs för god tillgänglighet?

I orter med flera resecentrumalternativ behöver hänsyn tas till förutsättningarna såväl för tågresenären som för ortens/regionens funktion. Kort avstånd mellan bostad/arbetsplats/målpunkt och perrong är viktigt för god tillgänglighet. Acceptabelt gångavstånd till ett resecentrum är ca 1 km ifall gångvägen är fri från trafik- och terrängbarriärer. Vid längre avstånd och barriärer avtar tillgängligheten betydligt enligt utförda resvaneundersökningar. Cykel är för många ett viktigt komplement upp till 2-3 km ifall terräng- och trafikbarriärer kan undvikas.

Avståndet till resecentrum är särskilt viktigt vid tågresor som sker dagligen, främst arbetspendling och utbildningspendling.

Vid "sällanresor" är resenärer ofta mindre känsliga. Resenären kan lättare tänka sig att exempelvis åka taxi till resecentrum om det sker vid enstaka tillfällen. Att behöva ta taxi till resecentrum varje dag är emellertid sällan ett alternativ.

Anslutningsresa för arbetspendlaren mellan bostaden och resecentrum kan ske till fots, med cykel, med buss eller med bil. På tillreseorten saknas oftast tillgång till bil och vanligen även cykel. Förflyttningen mellan resecentrum och arbetsplats sker oftast till fots eller med buss och ibland med cykel. På tillreseorten är därför korta gångavstånd särskilt viktiga.

Resenärens tillgång till anslutningsfärdmedel varierar starkt och behöver beaktas. Om resecentrum lokaliseras i områden med få närboende inom rimliga gång- och cykelavstånd ökar bil- och bussberoendet och pendlingsbenägenheten sjunker drastiskt. Relativt få har daglig tillgång till bil att nyttja till/från tåget, men för den som har denna tillgång och bor längre än 2 km från stationen nyttjar många bil. Övriga måste ta buss eller cykel. Kostnaderna för att parkera bilen har också betydelse liksom om det finns motorvärmare etc.

Bussresa till/från resecentrum innebär restids-, väntetids- och bytes-uppoffringar. Bytet mellan färdmedel upplevs vanligen som en relativt stor extra uppoffring och som en osäkerhetsfaktor till följd av försämringsrisker, svårigheter att hitta etc. Resenärens kan behöva vänta lång tid på busshållplatsen eller perrongen ifall tidsanpassningen mellan buss- och tågtidstabeller är bristfällig eller vid försening.

8.4 Alternativ Piteå Mitt

Bebyggelse och trafiksituation

Alternativ Mitt innebär resecentrumlokalisering söder om Timmerleden. Järnvägen är i marknivå, vilket bl a möjliggör samordning med industri-spåret till Setra. För att bibehålla parkmiljön vid Södra hamnen föreslås utfyllnad utanför järnvägen. Centrumnära lokalisering vid Timmerleden innebär att ett stort antal verksamheter, boende och arbetsplatser nås inom korta gång- och cykelavstånd. Hela centrumbebyggelsen ligger inom gångavstånd från "Mitt"-alternativet, vilket stärker lokaliseringens funktion för både tillresande och utresande tågpassagerare.

Inom en kilometers radie nås 4900 invånare och 5000 arbetsplatser. Viktiga målpunkter som sjukhus, stadshus, Nolia och centrumverksamheter är inräknade. Gångavståndet till centrum är 30 - 400 meter och till sjukhuset ca 500 meter. Smurfit Kappa ligger på drygt en kilometers gångavstånd och Musikhögskolan på ca två kilometers avstånd.

Barriärer

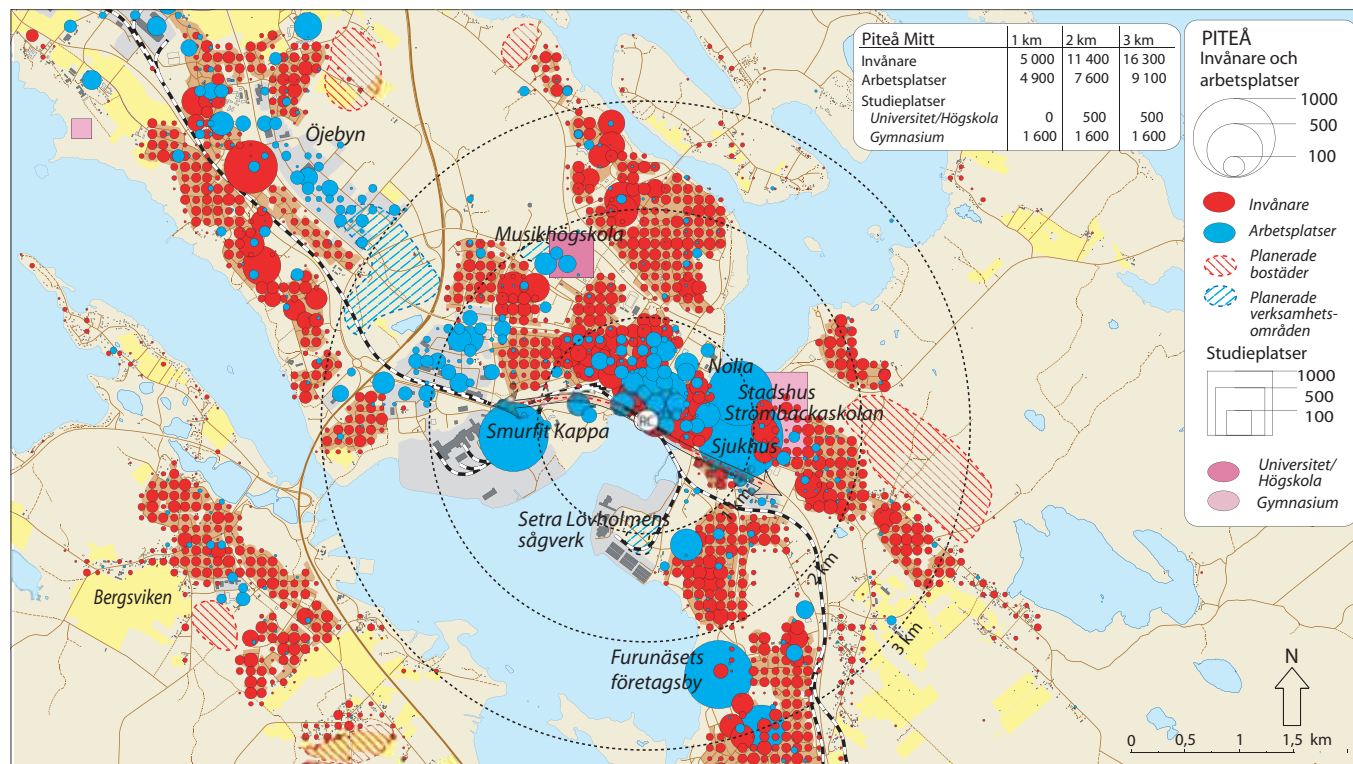
Befintlig järnväg med befintlig bangård och Timmerleden är de kraftigaste barriärerna i närområdet. Kanalen och badhusparken skapar viss barriäreffekt österut. Sundsgatan genom centrum är en barriär för nord-sydliga förflyttningar. En lokalisering vid Timmerleden ställer höga krav på god utformning av resecentrumområdet. Dels för att säkerställa trafiksäkerheten dels för att överbygga Timmerleden, som annars kan komma att bli en stor barriär mellan centrumområde och perrong. Resecentrum kan vid olämplig utformning även komma att förstärka den sammantagna barriäreffekten till/från bakomliggande parkområde.

Genom att förlägga Norrbottenbanan i dagens järnvägskorridor med överbyggande GC-förbindelser kan den sammantagna barriären hållas nere. Den tungt trafikerade Timmerleden och de industrier som finns i närheten gör att området redan idag är bullerstört.

Ett problem är att området för resecentrum är smalt och att bilangöring, bussangöring och parkering kräver otidionella och delvis svåröverblickbara lösningar.

Biltillgänglighet

Resecentrum vid Timmerleden ger god biltillgänglighet till/från alla delar av Piteå. Timmerleden har god koppling till E4 och övriga huvudvägs-system, och därmed hela kommunen. Timmerleden/väg 506 är också en viktig koppling österut till/från Pitholmen, Piteå Havsbad etc. Goda möjligheter finns redan idag att tillgodose de utökade parkeringsbehoven vid resecentrum; närmare 700 parkeringsplatser finns i kvarteren invid skiserat resecentrumläge, varav nästan 200 i parkeringshus. Befintliga parkeringsdäck vid Timmerleden kan vid behov kompletteras. Vid angöring när biltrafiken resecentrum via avfarter direkt från Timmerleden (figur 8:5).



Figur 8:2. Boende, arbetsplatser, studieplatser och viktiga målpunkter i Piteå tätort, alternativ "Mitt". (De många gymnasieplatserna på Strömbackaskolan skymms i figuren av arbetsplatssymboler. Studieplatserna har betydelse främst för regionala tågresor från/till Rosvik och Norrfjärden).

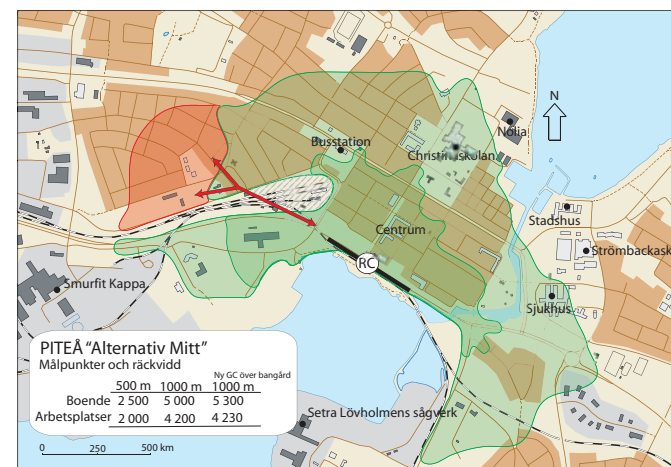
Busstillgänglighet

För regionalbussarna ger "Piteå Mitt" lika långa körsträckor och tidsåtgång som nuvarande busstation. Detta under förutsättning att samtliga bussar passerar sjukhuset som idag. Lokalbustrafiken behöver ny sträckning genom centrum, antingen via Hamngatan eller Hamnplan, för att nå resecentrum med acceptabelt gångavstånd. Bussarna återgår därefter till de tidigare körvägarna antingen via Kyrkbrogatan eller Trädgårdsgatan. Varje tur blir således 300 - 400 m längre jämfört med att som idag endast köra på Sundsgatan. Förändringen motsvarar en årlig förlängning av körsträckan med ca 1250 mil.

En bussgodsterminal är inte möjlig att lokalisera i "Piteå Mitt". En möjlig lösning är att bussar med bussgods passerar nuvarande bussterminal för att lämna/hämta gods innan passage av Resecentrum.

GC-tillgänglighet

Närheten till centrum ger resecentrum god tillgång till det befintliga gång- och cykelnätet. Av särskild vikt är att överbygga barriärerna Timmerleden, Sundsgatan och kanalen. Tillgängligheten till resecentrum behöver säkerställas genom förbättringar av befintliga gång- och cykelkopplingar till/från viktiga målpunkter, sjukhus, musikhögskolan mfl.

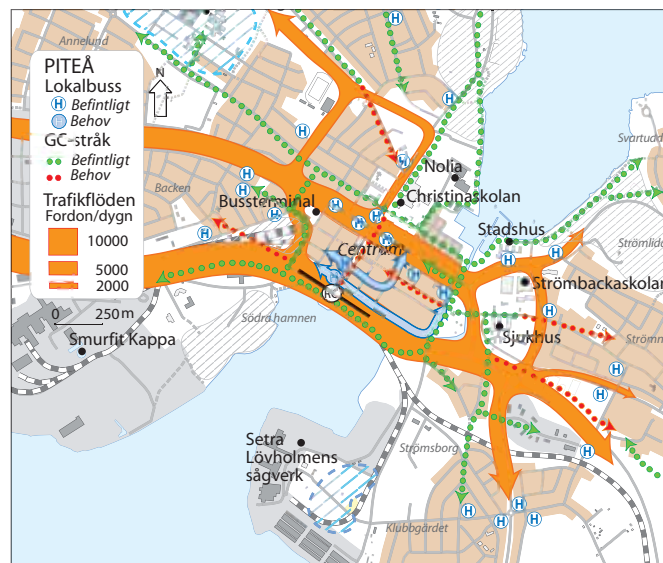


Figur 8:3. Viktiga målpunkter och verkligt gångavstånd i alternativ Mitt. Grön yta representerar det område som nås inom 1000 m via befintligt vägsystem. Röd yta visar områden som nås med ytterligare barriäröverbyggande GC-kopplingar (röda pilar).

Ny gång- och cykelkoppling västerut över nuvarande bangård skulle minska gångavstånden till resecentrum betydligt. Med skisserat resecentrumläge ökar tillgängligheten till parkmiljön vid Inre fjärden. Dels kan resecentrum dra centrumfunktioner närmare parken och dels skapar nya gångbroar över Timmerleden och järnvägen planskilda passager till/från parken.

Förtätning

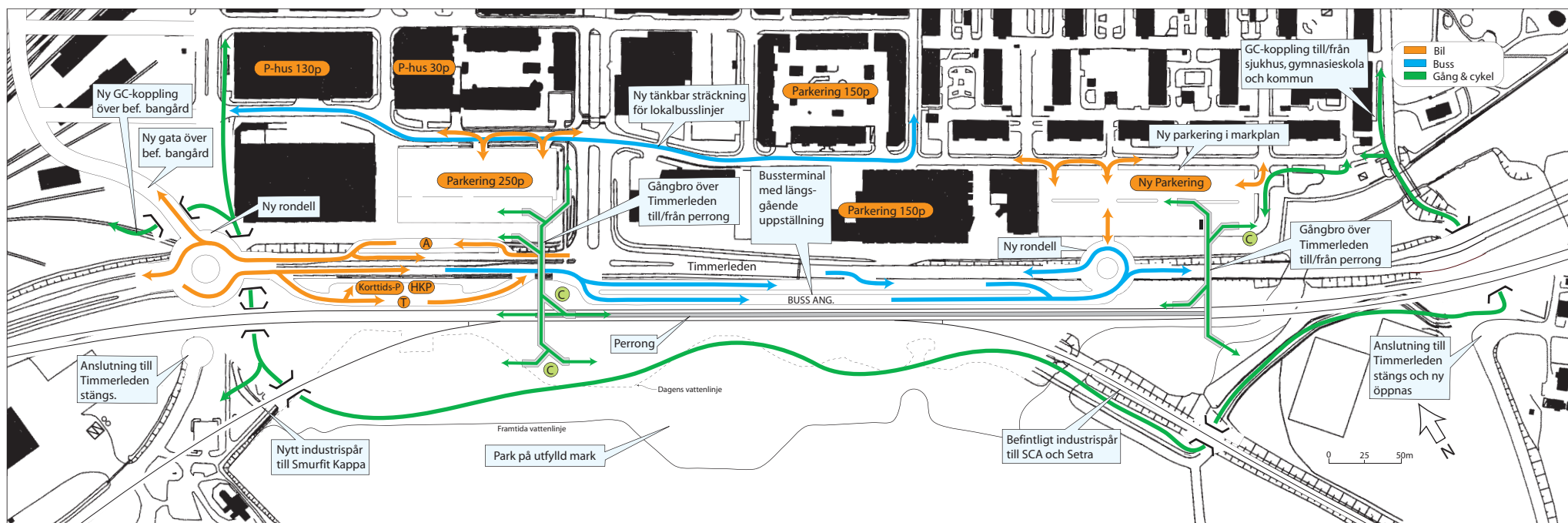
I Piteå centralort finns en rad högintressanta förtätningsområden. Nordväst om befintlig bangård planeras en förtätning av Backenområdet med ca 150 lägenheter. Piteå nuvarande bangård ligger centralt med stor omvandlingspotential både för bostäder och näringsverksamheter. Båda dessa planerade områden får mycket god tillgänglighet till resecentrum med gångavstånd på 300 - 600 meter. Utveckling av området kring Södra hamnen skulle möjliggöra centrumnära förtätning och/eller rekreationsområden med hög tillgänglighet till resecentrum och Piteå centrum.



Figur 8.4: Funktioner och betydande trafikflöden vid alternativ "Mitt"



I anslutning till alternativ "Mitt" finns såväl markparkering som parkeringshus. Söker tillgång till parkeringsplats och smidiga avlämnings- och upphämtningsmöjligheter är viktiga för resenärer som kommer till resecentrum med bil.



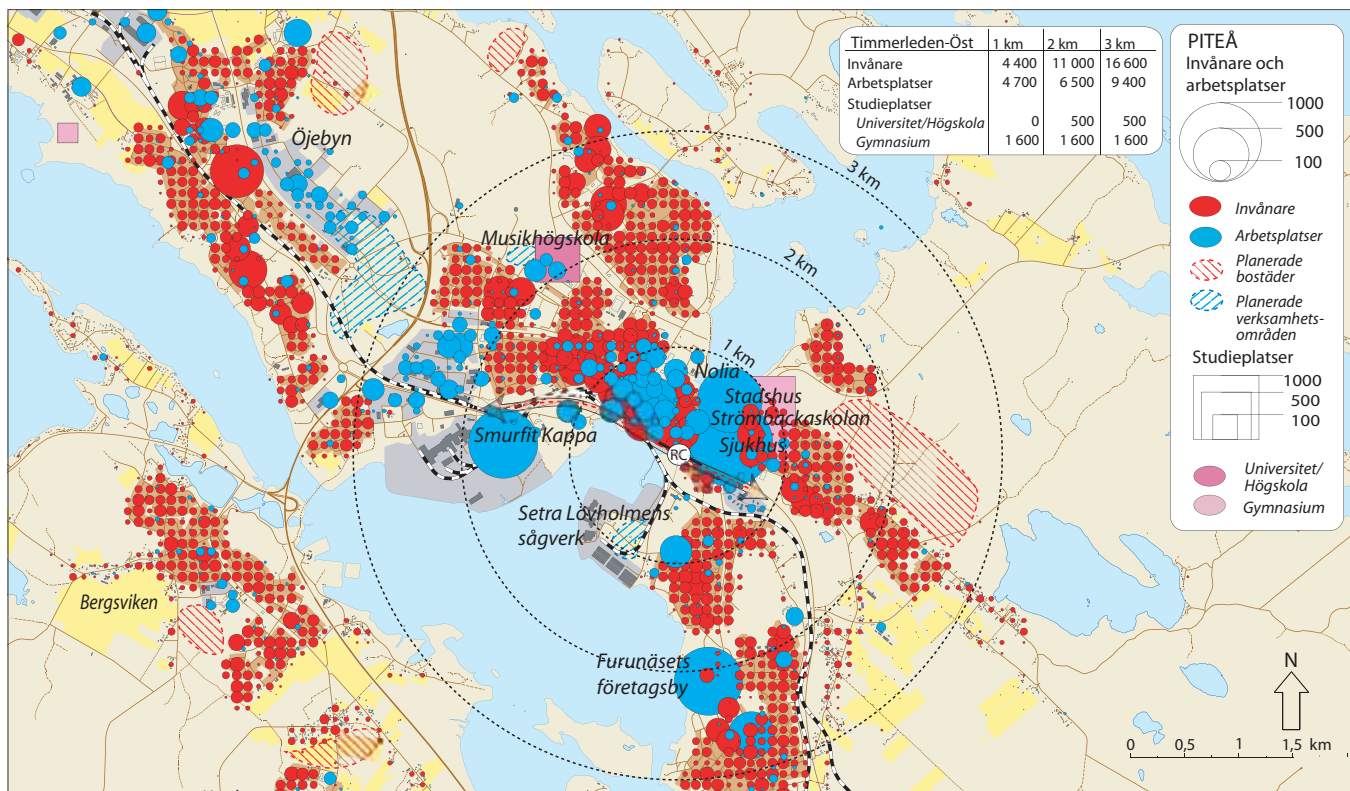
Figur 8.5: Alternativ Mitt ligger i markplan och kan fungera med både sidoperrong eller mittperrong. Sidoperrong ger goda kopplingar till angöring och busshållplatser. Alternativ Mitt har god tillgänglighet centralt i Piteå, men det trånga läget ger ovana trafiklösningar och viss svåröverskådlighet. Planskilda passager till perrong över/under Timmerleden i båda perrongändar är nödvändiga för god tillgänglighet. Dessa kan också bidra till väderskydd. Alternativ Mitt medger även goda kopplingar för industrispår till Smurfit Kappa, Setra Lövhölmens SCA och Munksund. Detta då sidotågspåret vid en tvåspårsstation kan nyttjas för trafik till/från industrierna.

8.5 Alternativ Timmerleden-Öst

Bebyggelse och trafiksituation

Alternativet "Timmerleden-Öst" innebär förskjutning av resecentrumläget i östlig riktning jämfört med alternativ Mitt. Alternativet har studerats med järnvägen och resecentrum en "trafikvåning" över marknivån för att klara bland annat det befintliga vägtrafiksystemet. Likheter finns med alternativ "Mitt". Båda alternativen bygger på befintligt järnvägsstråk genom Piteå. Överblickbarheten blir bättre genom det upphöjda läget och trafiklösningarna blir något bättre. Timmerleden-Öst ger bättre tillgänglighet till Piteå äldvads sjukhus och Stadshuset, medan avståndet till Backen och Djupviken ökar. Ca 4400 boende och ca 4700 arbetsplatser nås från perrongmitt inom en kilometers radie, vilket är något lägre tillgänglighet än i Alternativ Mitt. Antalet ökar till ca 4500 boende och ca 4800 arbetsplatser från perrongändarna med faktiska gångavstånd.

Merparten av de viktiga målpunkterna i Piteå nås inom en kilometers gångavstånd. Sjukhuset ligger på 200 meters avstånd och centrum nås inom 200 - 300 meter från västra perrongänden.



Figur 8:6. Boende, arbetsplatser, studieplatser och viktiga målpunkter i Piteå tätort, alternativ "Timmerleden-öst".

Barriärer

I området kring skisserat resecentrumläge är Timmerleden en påtaglig barriär norrut. Även kanalen är en barriär till/från centrum. Söder om resecentrum ligger nuvarande industrispår till Munksund, vilket dock kan antas ersatt av en förbättrad spåranslutning.

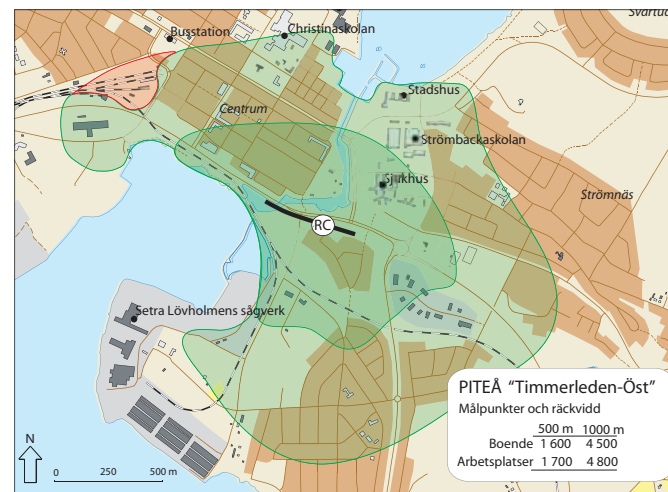
Till/från sjukhuset men särskilt till Strömnäsområdet finns en höjdskillnad med påtagligt lutningsmotstånd för gång- och cykeltrafikanter. Även Sundsgatan inverkar negativt på tillgängligheten i nord-sydlig riktning. Upphöjd järnväg vid passage av Södra hamnen innebär större visuell än fysisk barriär.

Biltillgänglighet

Timmerleden har god koppling såväl till E4:an som österut. Sundsgatan skapar därutöver god koppling till centrum. Angöringsmöjligheter och parkeringslösningar går att anordna nära perrong. Vid ytterligare parkeringsbehov kan eventuellt ytor på norra sidan Timmerleden samnyttjas för parkering till både sjukhus och resecentrum.



Alternativ Timmerleden-Öst får ett östligare resecentrumläge vid Timmerleden (längst bort i bild). Fotot är taget i Sundsgatans förlängning.



Figur 8:7. Viktiga målpunkter och verkligt gångavstånd. Grön yta representerar det område som nås inom 1000 m från alternativ "Timmerleden-Öst" via befintligt vägsystem.

Busstillgänglighet

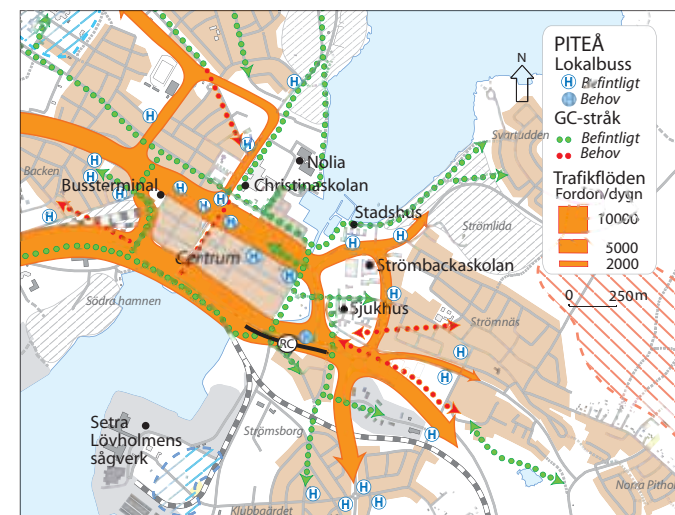
Både lokal- och regionalbussar kan angöra resecentrum. Regionalbussarna får anslutning via Timmerleden och rondellen Timmerleden/Sundsgatan. Bussgodsanslutning kan ordnas. Nuvarande busslinje till/från sjukhuset kan förlängas, alternativt ändra rutt, så att bussarna passerar resecentrum på väg till sjukhuset.

GC-tillgänglighet

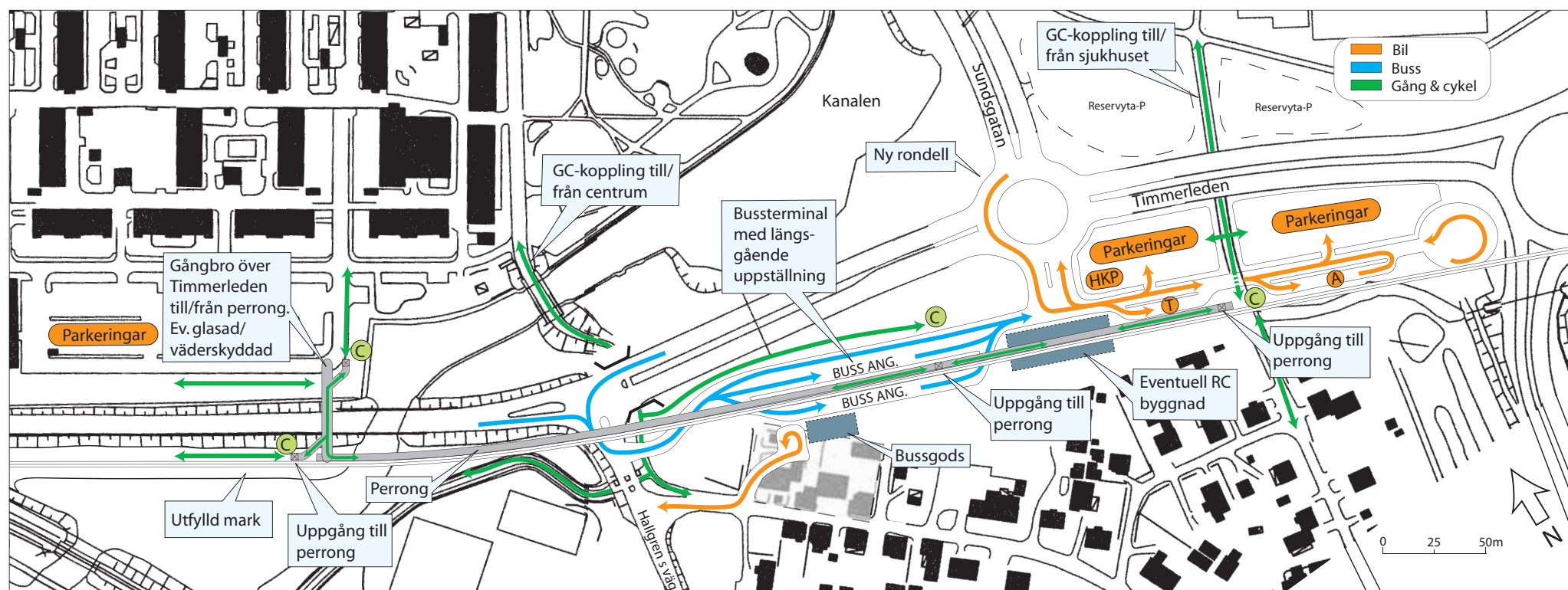
Två planskilda passager för gång- och cykeltrafik finns idag under Timmerleden. Dels vid perrongens östra ände och dels vid korsningen Hallgrens väg/Timmerleden. Den östra kopplingen ger gen anslutning till sjukhuset (ca 200 m) och till Stadshuset (ca 400 m). Dessa passager bör förbättras ur trygghetsperspektiv. En gång- och cykelbro medger både god översikt för forgångare och kan utformas med väderskydd och väntutrymme för tågresenären. I riktning mot Munksund finns redan idag GC-vägar, som ansluter direkt till skisserat resecentrumläge.

Förtätning

Nuvarande bangårdsområde liksom planerad förtätning av Backenområdet får god tillgänglighet till resecentrum med ca 800 till 1200 meters gångavstånd. Även i områdena Strömsborg och Klubbgården finns förtätningsmöjligheter med korta avstånd till resecentrum.



Figur 8:8. Funktioner och trafikflöden vid alternativ "Timmerleden Öst"



Figur 8:9. Alternativ "Timmerleden-Öst" ger goda kopplingar till sjukhuset. Med en gångbro i perrongänden blir även tillgängligheten till centrum god. För att klara en perronglängd på 450 m behöver perrongen delvis förläggas i kurva.