

8.6 Alternativ Piteå Öst

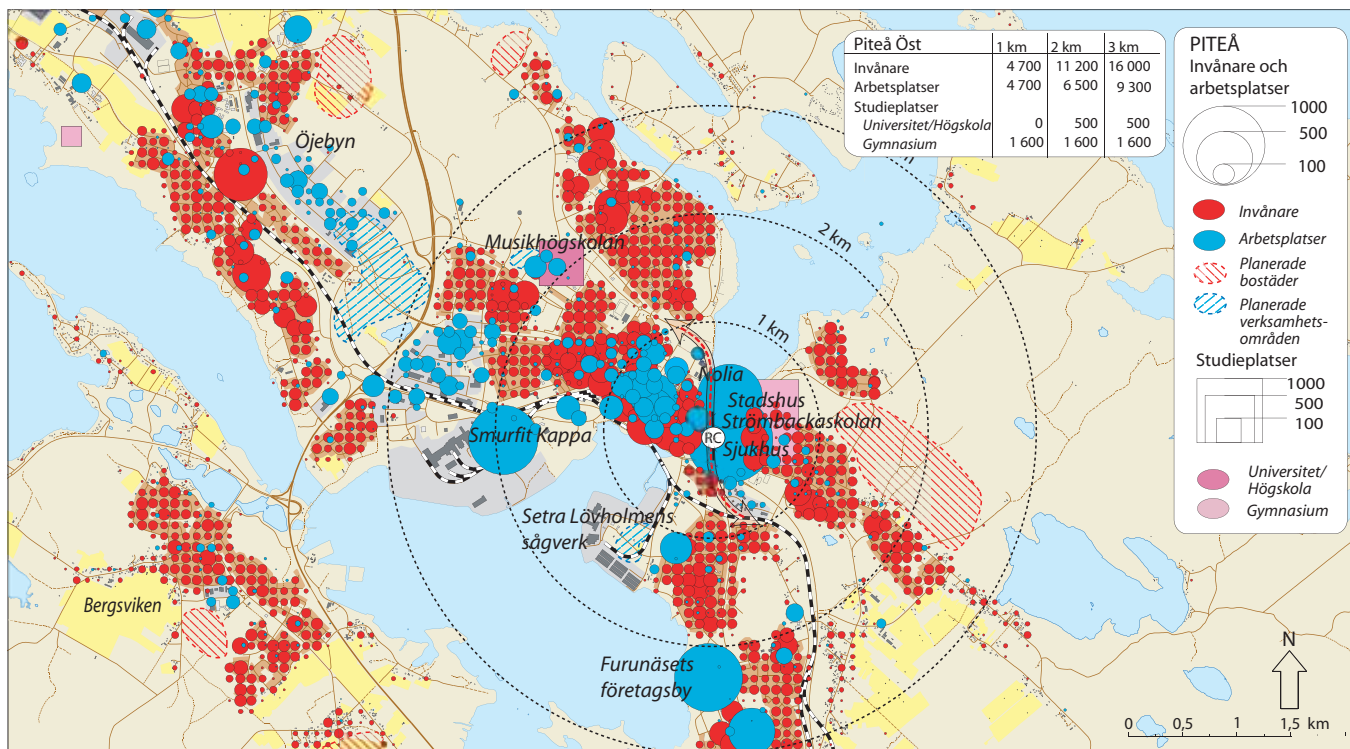
Tillgänglighet, bebyggelse och trafiksituation

Alternativ Öst ligger i upphöjt läge i omedelbar anslutning till Piteå älvbädd, mellan Sundsgatan och sjukhuset. Från tänkt perrongläge och resecentrum uppnås god tillgänglighet till merparten av viktiga målpunkter i Piteå. Stadshuset, Strömbackaskolan och sjukhuset ligger inom 50-100 meters gångavstånd. Musikhögskolan ligger på ca 2,2 kilometers verkligt avstånd. Inom en kilometers radie bor ca 4700 invånare och arbetar lika många. Mätt i verkligt gångavstånd nås ca 5000 boende inom en kilometer och ca 4600 arbetstillfällen (Att fler boende når resecentrum inom en kilometer verkligt gångavstånd, jämfört med en kilometers radie är att radien mäts från mitt på perrongen och verkligt gångavstånd från perrongens utgångar). Vid utformningen har det eftersträfvats att den 450 meter långa perrongen kan nås från båda ändarna.

Perrong och järnväg har skisserats i upphöjt läge för att klara smidig angöring och för att klara planskild passage av Timmerleden, Svartuddsvägen och småbåtstrafiken i kanalen. För att klara utrymmen för trafiklösningar, angöring, bussterminalfunktion, bussgods och parkeringar kommer vissa anpassningar av Sundsgatan behöva ske (se figur 8:13).

Barriärer

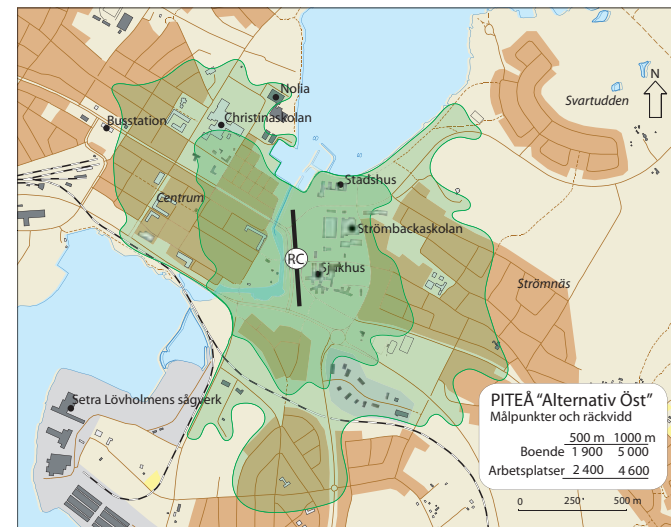
Timmerleden/väg 506 är en betydande barriär söder om resecentrum. Även Sundsgatan i kombination med Kanalen och Badhusparken är en barriär mellan skisserat perrongläge och centrum. Den överbryggas emellertid av tre GC-passager, en vid varje perrongända och en centralt. Österut är höjdskillnaden en viss barriär upp till Strömnäs/Norra Pitholmsområdet.



Figur 8:10. Boende, arbetsplatser, studieplatser och viktiga målpunkter i Piteå tätort, alternativ "Öst".



Resecentrumområdet Piteå Öst i riktning norrut. Befintlig busshållplats betjänas endast med några skolskjutsar till/från Strömbackaskolan.



Figur 8:11. Viktiga målpunkter och verkligt gångavstånd. Grön yta representerar det område som nås inom 1000 m från alternativ "Öst" via befintligt vägsystem.

Biltillgänglighet

Timmerleden, Sundsgatan och Svartuddsvägen ger biltrafiken god tillgänglighet till resecentrum. Sundsgatan trafikeras med ca 7000 fordon vardagsdygn. Genom att järnvägen går i upphöjt läge kan tillräckliga ytor anläggas i direkt anslutning till resecentrum. Dessa kan eventuellt samnyttjas med skola, kommunhus, sjukhus mfl.

Busstillgänglighet

För regionalbussar minskar körvägen med ca 800 m jämfört med idag. Ett undantag gäller den södergående trafiken, ifall trafiken behöver runda centrum innan den går söderut.

Om utrymnesbrist omöjliggör bussgodsvksamhet i detta läge förlängs körsträckan för de godsbärande bussarna upp till 1,5 km (ifall inget närmare godsmagasinläge än nuvarande kan ordnas). Ett alternativ är att behålla nuvarande bussterminal inklusive bussgods och att endast ha hållplats vid resecentrum. En sådan lösning innebär inga egentliga förändringar jämfört med idag, eftersom alla turer ändå går via sjukhuset.

Endast en lokalbusslinje påverkas av resecentrum i ett östligt läge. Sträckan för denna linje blir ca 1,5 km längre om den också skall passera resecentrum vilket dock samtidigt ger nyttorna att sjukhuset, Strömbackaskolan och kommunhuset nås smidigt.

GC-tillgänglighet

Cyklisterna och fotgängarna har med nuvarande GC-kopplingar god tillgänglighet till skisserat resecentrum, eftersom närheten till sjukhus, stadshus och gymnasieskola innebär att det redan finns utbyggd GC-infrastruktur. Målpunkterna sjukhuset, Strömbackaskolan, stadshuset och stadscentrum får särskilt god tillgänglighet. Ny sammanhängande GC-bro behöver ersätta befintlig GC-bro i östvästlig riktning över kanalen, Sundsgatan och ny järnväg/perrong (eftersom perronger i upphöjt läge innebär att befintlig GC-bro inte kan ligga kvar).

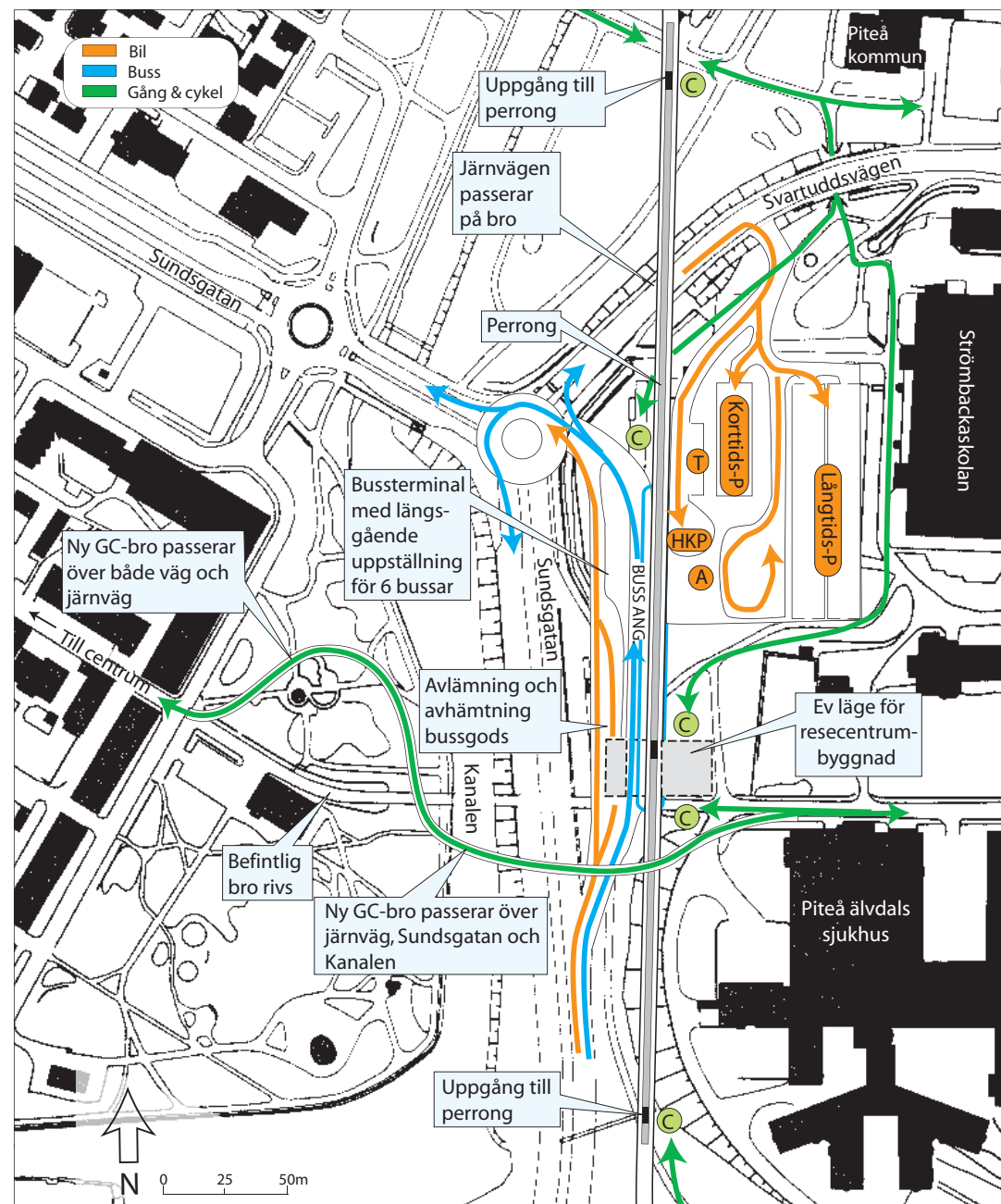
GC-kopplingarna korsande Timberleden är redan idag planskilda. Översyn av dessa kan krävas för att GC-kopplingarna ska upplevas tillräckligt trygga. Gen GC-koppling är viktig även till/från Norra Pitholm varvid höjdskillnaderna särskilt behöver beaktas.

Förtätning

Området i anslutning till skisserat resecentrum är förhållandevis väl exploaterat. Ytterligare exploatering skulle ge nya verksamheter/bostäder med god tillgänglighet till både centrum och resecentrum. Annan tänkbar förtätning är Strömlidaområdet mellan Svartudden och Strömnäs. Förtätningar på Backenområdet och av nuvarande bangård skulle få strax över en kilometers gångavstånd till resecentrum.



Figur 8:12. Funktioner och betydande trafikflöden vid alternativ "Öst"



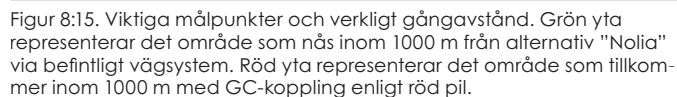
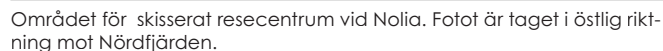
Figur 8:13. Funktionsskiss alternativ "Öst". Mitterperrong i upphöjt läge medger väl fungerande planskildheter med bil- och busstrafik. Befintlig GC-bro över kanalen och Sundsgatan ersätts med en ny och högre GC-bro för att klara planskild passage av järnvägen. Ny rondell erfordras Sundsgatan-Svartuddsvägen. Parkeringsbehovet medför att stora ytor som i dag nyttjas av Strömbackaskolan behöver tas i anspråk.

Bebyggelse, tillgänglighet och trafiksituation

Inom en kilometers radie från perrongmitt nås ca 5300 boende och ca 3500 arbetsplatser. Inom en kilometer verkligt gångavstånd nås ca 4200 boende och ca 2300 arbetsplatser. Gångavståndet till sjukhuset i sydost och Musikhögskolan i väster är ca 1200 - 1300 m. Tillgängliga ytor för skiserat resecentrum står inte i intressekonflikt med befintlig bebyggelse eller annan markanvändning.

Nördfjärden är den största barriären i området. Sundsgatan genom centrum innebär en viss barriär för gång- och cykeltrafikanter. Norrbotniabanan i Nolia-alternativet blir i viss grad en visuell barriär, eftersom järnvägen går i ett högt läge.

Resecentrum kan nås via Norra Ringen och E4 samt från centrum. Resenärer till/från Öjebyn får gen koppling via väg 374/Norra Ringen. Från Munksund och andra områden öster om Nördfjärden och Kanalen behöver centrum passeras för att nå resecentrum via Sundsgatan och Olof Palmes gata.



Busstillgänglighet

Stora tillgängliga ytor ger goda möjligheter att samordna bussterminalfunktion inklusive bussgods med resecentrum. Flera alternativa lösningar finns.

Körvägarna för lokal- och regionalbussar blir ca 200 m längre per tur med resecentrum vid Nolia jämfört med bussterminal i nuvarande läge. Om samtliga tätortsbussar skall betjäna resecentrum förlängs 3 av 4 linjer med 1,5 - 2 km. Sådan förlängning kräver trafikering med fler bussar till en merkostnad av ca 1 miljon kronor per år.

GC-tillgänglighet

Bra gång- och cykelvägar finns redan idag till/från närliggande bostadsområden, centrum, Stadshuset, Piteå älvbalds sjukhus samt Musikhögskolan. Detsamma gäller Ankarskatan, Djupviken, Annelund och Normalm. Mellan centrum och resecentrum är det viktigt att säkerställa kopplingar med god framkomlighet och säkerhet. Passagererna av Sundsgatan bör eventuellt förbättras. Järnvägsbro över Nördfjärden medger samordning med GC-bro vilket påtagligt ökar tillgängligheten till/från Svartudden och Strömnäs.

Förtätning

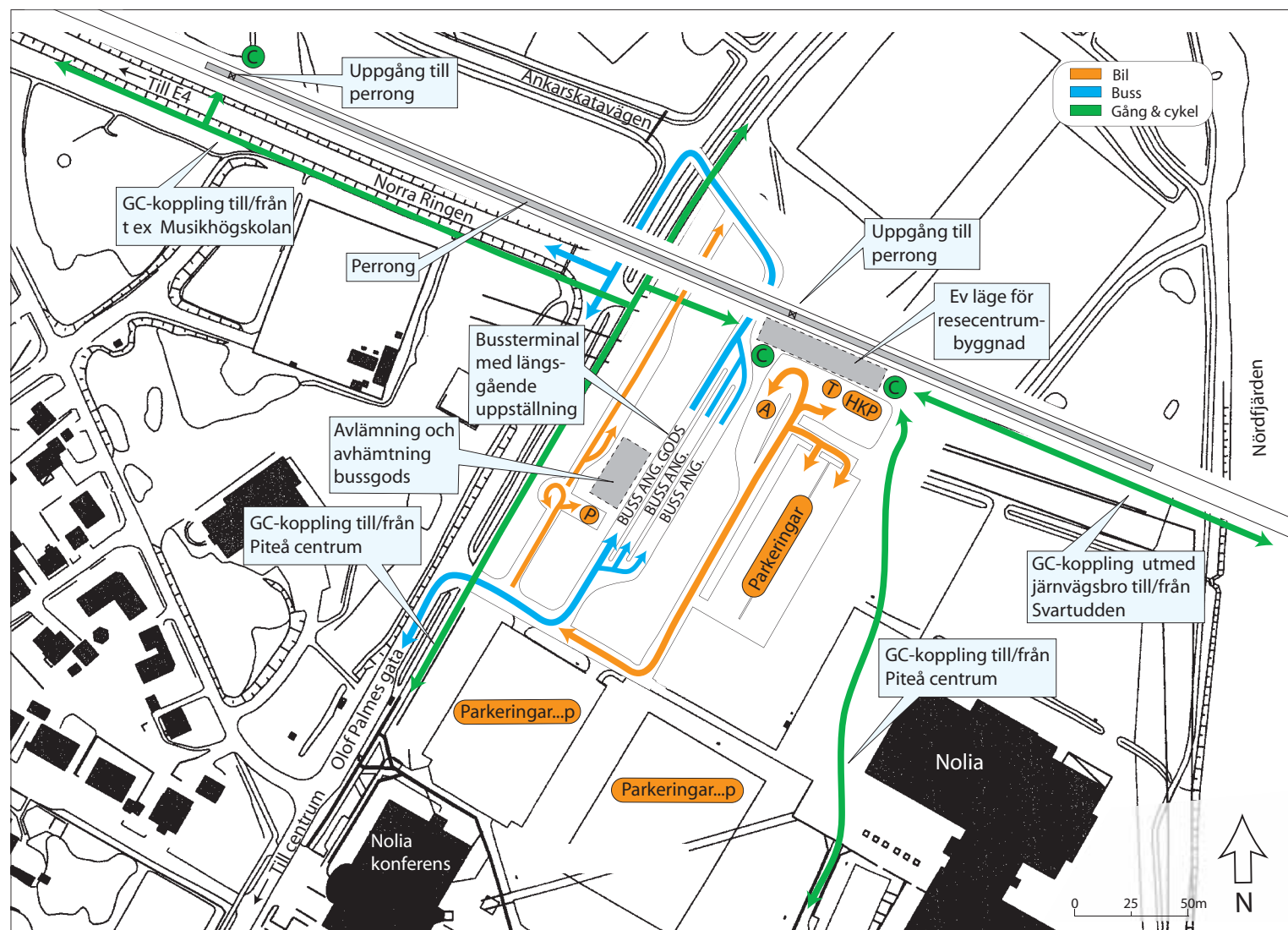
Resecentrumområdet ligger förhållandevis centralt och har stora obebyggda ytor. Lokaliseringen skapar vissa förutsättningar för en expansion av centrumfunktioner längs Olof Palmes gata, vilket skulle stärka resecentrums integrering med centrum.

Norr om resecentrum finns stora attraktiva områden vid Nördfjärdens strand. Med GC-förbindelse på järnvägsbron skulle ny bebyggelse i Strömlidaområdet få mycket hög tillgänglighet till både resecentrum och centrum. En attraktiv och relativt centrumnära boendemiljö kan skapas av att Svartudden och

Strömnäs förtäts liksom den yta som ianspråkats av befintlig högspänningsledning.

De planerade förtätningarna i Backenområdet och på nuvarande bangård skulle få strax över en kilometers gångväg till resecentrum.

Norr om skisserat resecentrum planeras ny verksamhet kopplad till turism.



Figur 8:17. Funktionsskiss Alternativ "Nolia". Järnvägen med perronger ligger i ett upphöjt läge över Noliaområdet. Härigenom möjliggörs flera olika lösningsvarianter. Samordning kan ske med Nolias parkering. Avståndet mellan nuvarande parkering och resecentrum är dock för långt. För att få god tillgänglighet norrut behöver uppgång även finnas i perrongens norra ände.

8.8 Alternativ E4

Tillgänglighet och trafiksituation

Resecentrum alternativet E4 förutsätter att Norrbottenbanan passerar Piteå strax väster om E4. Resecentrum kan lokaliseras i området strax nordväst om korsningen E4/Timmerleden på södra sidan Piteåbanan (se figur 8:18 och 8:21). Järnväg och perrong ges ett upphöjt läge för att möjliggöra planskild passage över såväl väganslutningar som befintlig Piteåbana till/från Älvsbyn. Området är förhållandevis oexploaterat. Närområdets befintliga bebyggelse avskärmas av E4 och Norra ringen.

Endast ca 1200 arbetsplatser och ca 1000 invånare finns inom en kilometer från perrongmitt. Inom en kilometer verkligt gångavstånd finns endast ca 800 respektive ca 700 personer (se figur 8:11). Smurfit Kappa nås inom ca 1 km och Musikhögskolan inom ca 2 km. Avståndet till Piteå centrum med Nolia, stadshuset och sjukhuset blir tre till fyra kilometer. Öjebyns centrumfunktioner nås inom drygt tre kilometer verkligt avstånd.

Järnvägsdragning vid E4 förbi Piteå ger gen bansträckning med begränsad störning av boendemiljöer. Ett resecentrumområde kan eventuellt samordnas med externhandel och andra verksamheter för att skapa ytterligare funktioner i området. Alternativets svaghet är dess perifera läge. Tillgängligheten är låg, främst för gång- och cykeltrafikanter.

Barriärer

E4 är den mest påtagliga barriären i anslutning till resecentrumområdet. Andra barriärer är den befintliga järnvägen mellan Älvsbyn och Piteå C samt Norra Ringen. Barriärerna försämrar tillgängligheten till resecentrum och perrong. Den oexploaterade miljön väster om E4 ökar det upplevda avståndet till/från Öjebyn och förstärker den perifera och ödsliga känsla som idag kan upplevas i området.

Biltillgänglighet

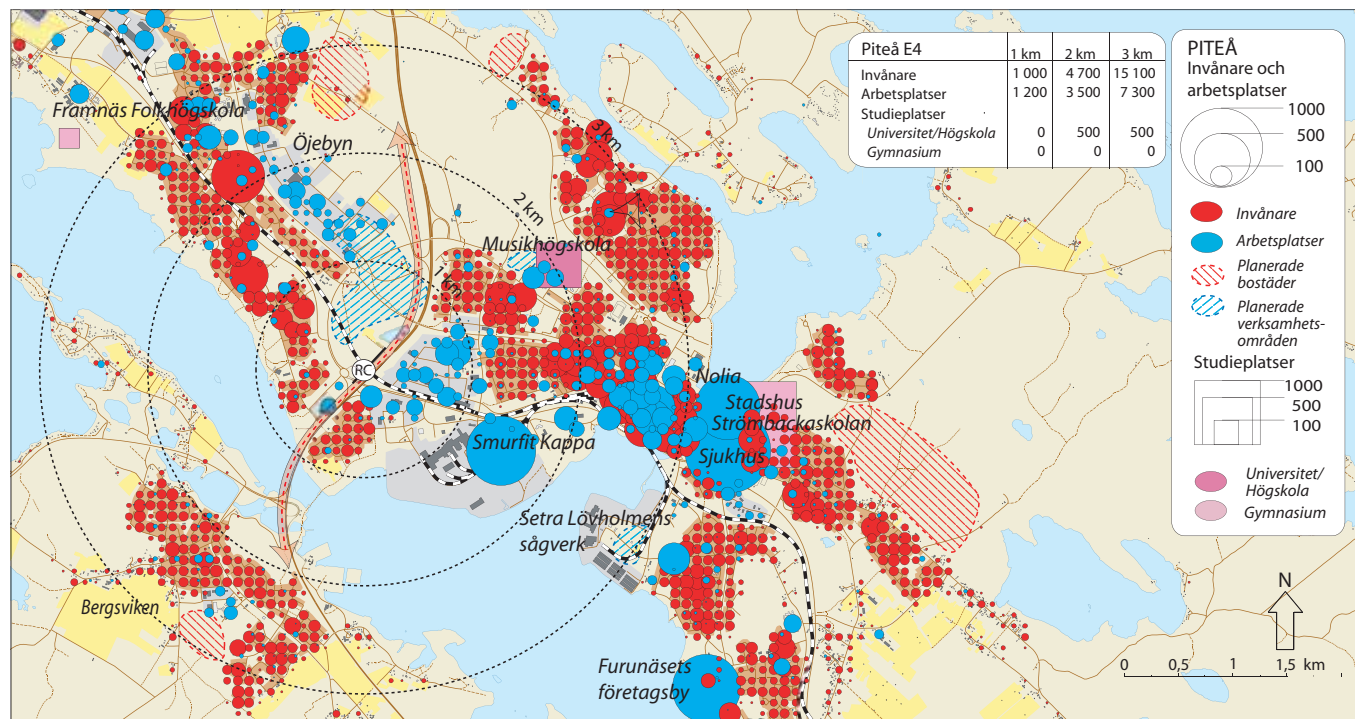
Det finns gott om fria ytor i anslutning till det studerade området och därmed goda förutsättningar för parkering och uppställningsytor. Tillgängligheten är hög för bilister via E4 och Norra Ringen/Timmerleden.

Busstillgänglighet

Möjligheterna att rationellt betjäna ett perifert resecentrum med buss är starkt begränsade. Vanligen kan endast en eller möjligtvis två lokalbusslinjer angöra resecentrum utan större omvägar. Alltför många passagerare får långa bussturer med omstigning mellan busslinjer för att nå resecentrum.

Med nya av- och påfarter till/från E4 och Sundsgatan kan något bättre förutsättningar skapas för regionalbusstrafiken. Norrgående busstrafik på E4 kommer inte att kunna angöra resecentrum, utan får en omväg via Piteå bussterminal. Alternativt får söderifrån/söderut kommande bussar ta en extra slinga vid rondellen och resecentrum till/från centrala Piteå.

Ett framtida resecentrum i detta perifera läge kan inte ersätta nuvarande busstation i centrala Piteå. Bussar med bussgoods behöver angöra Piteå centrum.



Figur 8:18. Arbetsplatser, studieplatser, invånare och viktiga målpunkter i Piteå tätort, alternativ "E4".

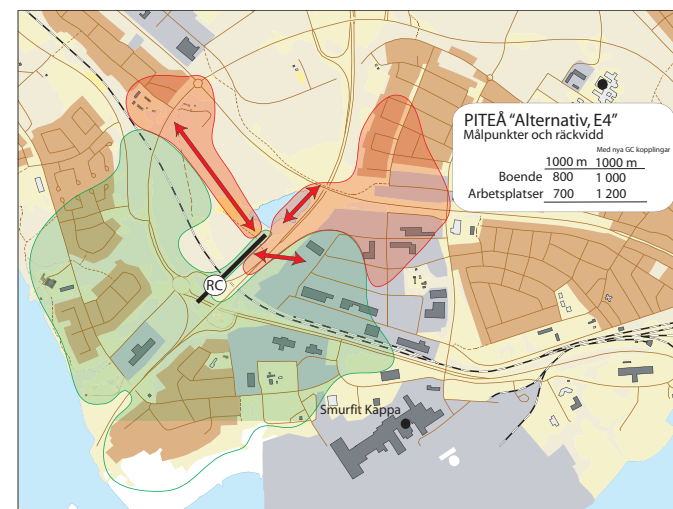
GC-tillgänglighet

Nya gång- och cykelvägar krävs för att göra detta perifera resecentrumläge tillgängligt till fots eller med cykel. Planskildheter behövs för att överbrygga kringliggande trafikbarriärer. Lokaliseringens perifera karaktär ställer även höga krav ur trygghetsspektiv. En avsides, ödslig och otrygg miljö begränsar också resecentrumets tillgänglighet. Väl upplysta GC-vägar nära bebyggelse och befintliga vägar minskar ensligheten.

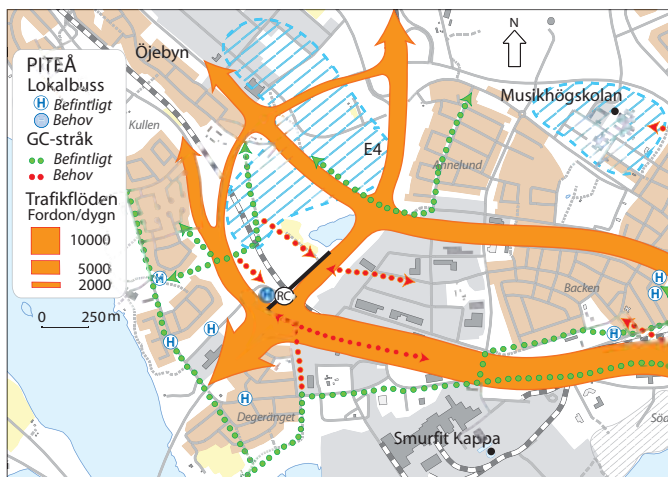
Om resecentrum samordnas med fler verksamheter skapas liv och rörelse utöver de aktiviteter som direkt rör resecentrumfunktionen.

Förtätning

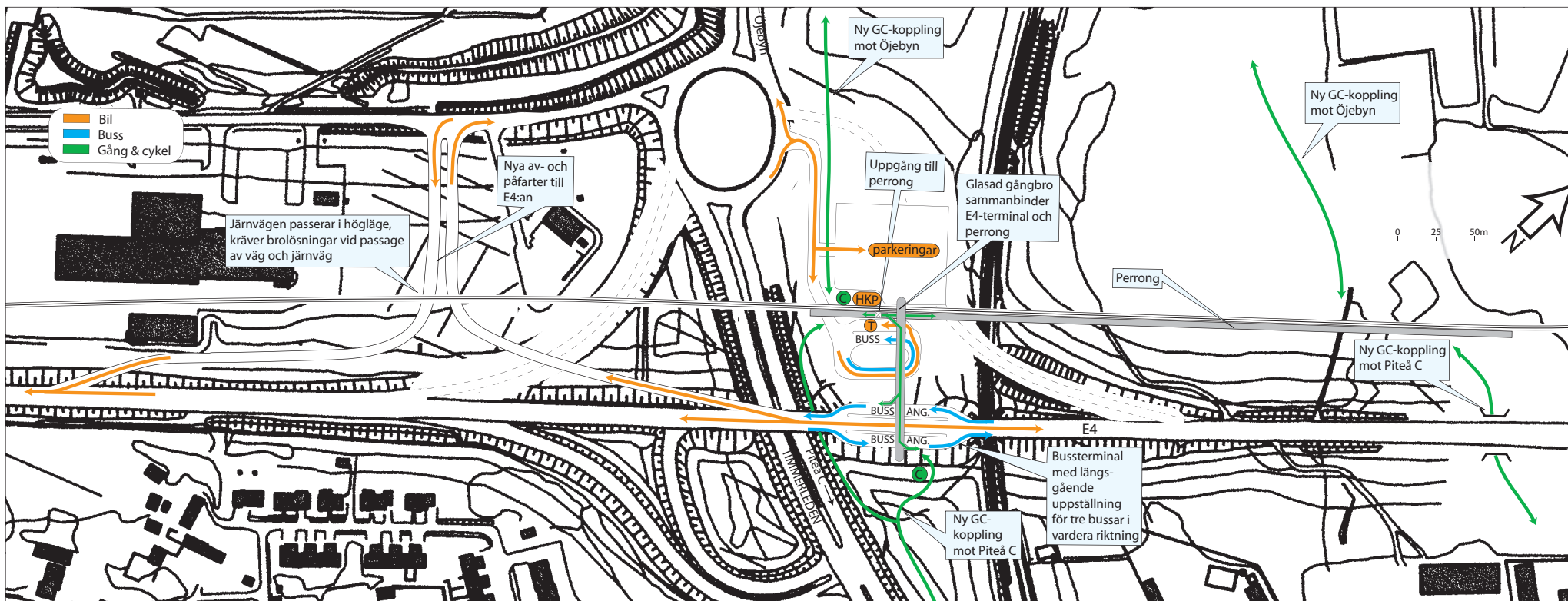
Stora oexploaterade ytor väster om E4 skulle kunna förtätas.



Figur 8:19. Viktiga målpunkter och verkligt gångavstånd. Grön yta representerar det område som nås inom 1000 m från alternativ "E4" via befintligt vägsystem. Röd yta visar de områden som nås inom 1000 m med nya gena gång- och cykelkopplingar till områden norr resecentrum.



Figur 8:20. Funktioner och betydande trafikflöden vid alternativ "E4"



Figur 8:21. Norrbotniabanan behöver ges ett upphöjt läge för att klara Timmerleden och befintlig järnväg. På- och avfarter till E4 behöver flyttas till nytt läge. Dessa behöver studeras särskilt. Angöring till resecentrum görs via befintlig rondell. Resecentrum kan utformas som en glasad gång- och cykelpassage till östra sidan av E4. Det är svårt att klara smidig bussangöring och attraktiva GC-kopplingar.

8.9 Rosvik

Bebyggelse, tillgänglighet och trafiksituation

Rosvik ligger ca 25 km norr om Piteå och ca 35 km söder om Luleå. Tätorten har ca 1900 boende och ca 180 arbetsplatser i en natur- och havsnära boendemiljö. En regional-tågsstationslokalisering i Rosvik i skisserat läge medför förhållandevis god tillgänglighet till/från ortens boende och arbetsplatser. Inom två kilometers radie nås hela tätortsbefolkningen.

Havsutsikten, friheten från trafikstörningar och småskaligheten gör Rosvik till ett intressant boendealternativ för arbetsmarknaderna i Piteå och Luleå.

Barriärer

På ca 1 km avstånd i nordväst är E4 en påtaglig barriär mot det omgivande landskapet.

Rosån delar bebyggelsen i ortens nordöstra del, men upplevs snarare som ett attraktivt naturelement än som en barriär.

Biltillgänglighet

Skisserat läge ger god tillgänglighet. Bra utrymmen finns för angöring och parkering.

Busstillgänglighet

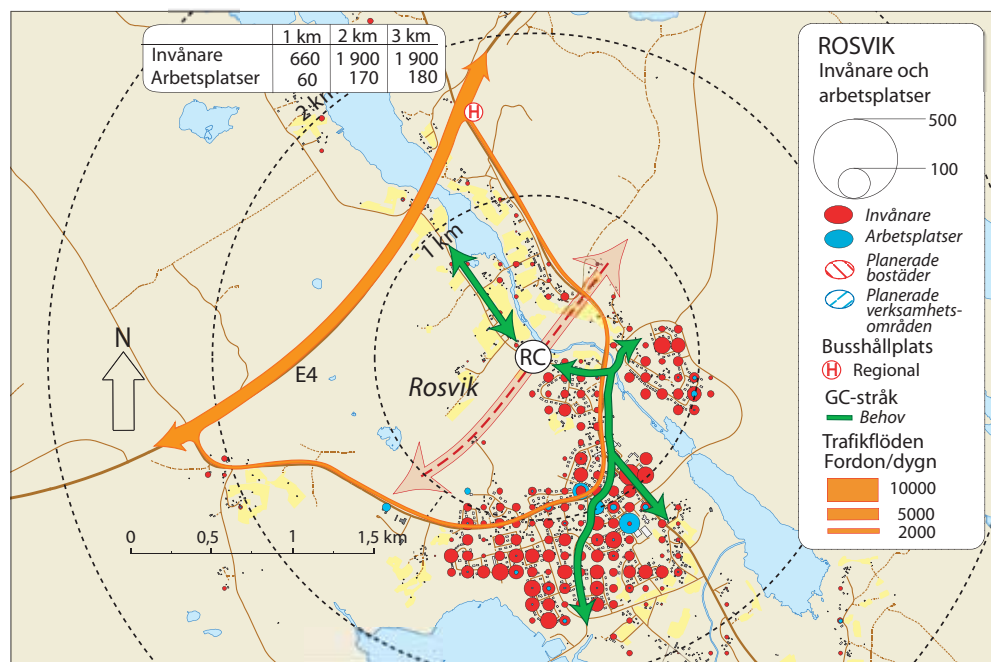
Skisserat läge för regional-tågstationen ligger ca en kilometer närmare Rosvik än dagens busshållplats vid E4:an.

GC-tillgänglighet

Tillgängligheten för GC-trafikanter förbättras genom nya GC-vägar söder och öster om hållplatsen (se figur 8:22).

Förtätning

Rosvik erbjuder attraktiv boendemiljö med förutsättningar för havs- och naturnära bebyggelse. Utveckling av strandnära områden har stora potentialer med regional-tågstation och smidiga kopplingar till Piteå, Luleå och Skellefteå.



Figur 8:22. Boende, arbetsplatser och funktioner i Rosvik. Trafikflöden och behov av gång- och cykelvägar i anslutning till ev regional-tågstation. Nya GC-vägar illustreras med gröna pilar.

8.10 Norrfjärden

Bebyggelse, tillgänglighet och trafiksituation

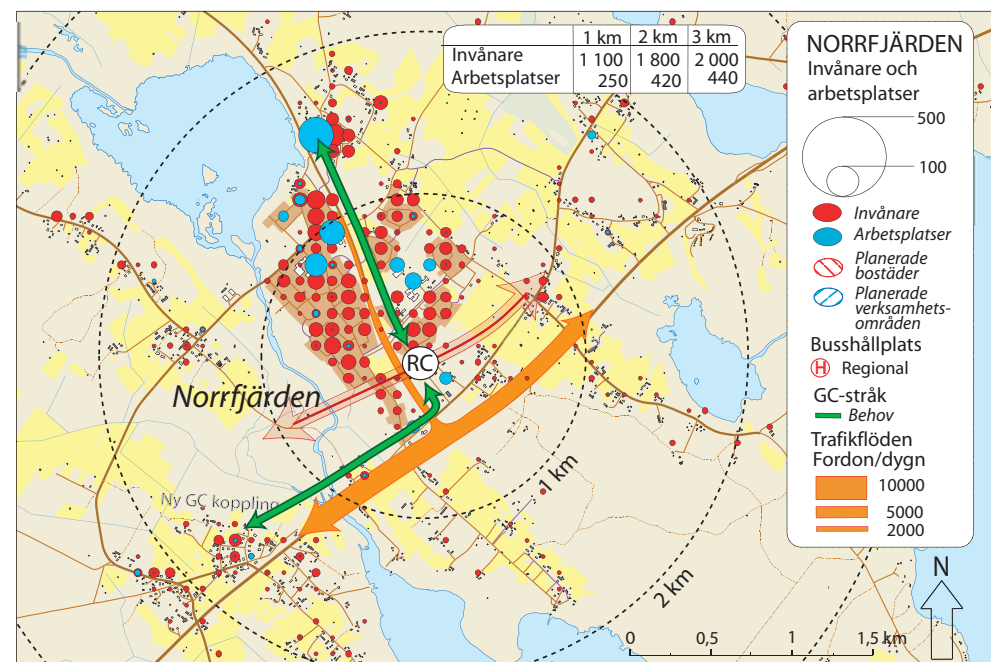
Norrfjärden är ett havsnära samhälle med småskalig bebyggelse ca 14 km norr om Piteå och 42 km söder om Luleå. Tätorten har ca 2 000 invånare och 440 arbetsplatser. Merparten av ortens invånare når skisserad regional-tågstation inom en kilometer.

Barriärer

E4 är en kraftig barriär söderut mellan tätort och havsnära områden. Skisserad järnvägslösning förstärker barriären mot havet. Bra och smidiga GC-kopplingar under/över såväl E4 som järnväg är nödvändiga.

Biltillgänglighet

Skisserat läge ger hög tillgänglighet för resenärer som kommer med bil. Dels via E4 och dels via Altervägen som kopplar an till omlandsbefolkning i bl a Sjulsmark.



Figur 8:23. Boende, arbetsplatser och funktioner. Trafikflöden och behov av gång- och cykelvägar i anslutning till regional-tågstation i Norrfjärden.

8.11 Jävre

Bebyggelse, tillgänglighet och trafiksituation

Jävre är en havsnära by med enfamiljstvillor och gårdar. Orten har ca 620 invånare och ca 190 arbetsplatser. Till Piteå är det 23 km och till Skellefteå ca 60 km. Skisserad sträckning av järnvägen medger en regional-tågstation med god tillgänglighet. Inom en kilometers från perrongmitt nås ca 500 boende. Perronglösning över E4 och Jävreån gör regional-tågstationen tillgänglig från båda sidor av E4. Den kommer även att kunna fungera som GC-bro.

Barriärer

E4 är en stor barriär som skiljer merparten av byn från havet. Jävreån flyter i ungefär samma sträckning som E4 och är endast en begränsad barriär i ortens västra del, där ån delar orten. En bro minskar dock barriären. Norrbottenabanan genom orten skulle bli en ytterligare barriär.

Biltillgänglighet

Trafiksituationen präglas av E4 som passerar Jävre i nära anslutning till befintlig bebyggelse. Skisserad regional-tågstation får god tillgänglighet för bilburna

resenärer. Befintliga vägsystem gör det möjligt att ansluta norra perronggäddan från lokalisering öster om E4 och den södra via Järevägen. Utrymme finns för både angöring och parkering.

Busstillgänglighet

Järnvägens närhet till E4 ger goda möjligheter till samordning mellan buss och järnväg.

GC-tillgänglighet

Tillgängligheten för gång- och cykeltrafikanter bör stärkas genom bättre kopplingar till/från bebyggelsen norr och söder om regional-tågstationen (GC-trafikanternas behov illustreras av gröna pilar i figur 8:24).

Förtätning

Jävre kan erbjuda en attraktiv boendemiljö med förutsättningar för havs- och naturnära bebyggelse. De strandnära områdena öster om E4 medger attraktiva boendemiljöer med hög tillgänglighet, under förutsättning att bra planskilda passager av E4 anordnas.

8.12 Pite Havsbad

Bebyggelse, tillgänglighet och trafik

Pite havsbad är ett av de stora besöksmålen längs norrlandskusten och en av de största anläggningarna för turism och konferens i Europa. Anläggningen har kapacitet att ta emot grupper på upp emot 1000 personer samtidigt. Betydande expansion och breddning av utbudet har skett under de senaste två decennierna. Besöksfrekvensen är särskilt hög under sommaren.

För att möjliggöra smidig koppling till Pite Havsbad har ett hållplatsläge studerats. Järnvägen behöver passera Pitsund på antingen högbro eller öppningsbar bro. Det innebär att en hållplats nära havsbadet kommer att ligga högt över marknivå. Avståndet mellan ev regional-tågstation och Pite Havsbad kan bli 800-1000 meter.

Barriärer

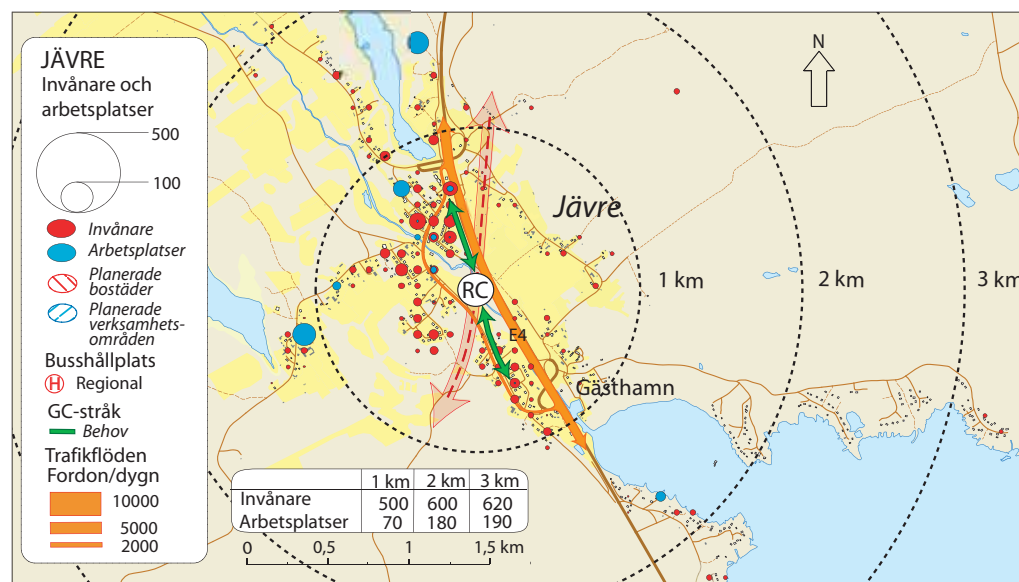
Järnvägsbanken kommer, liksom den stora höjdskillnaden, att bli en kraftig barriär. Hållplatsen måste ligga plant. Endast en mycket liten lutning tillåts (1-2 promille). Detta innebär att banan med hållplats behöver gå längre sträcka i upphöjt läge.

Biltillgänglighet

Utrymme för både angöring och parkering finns i anslutning till regional-tågstationen.

GC-tillgänglighet

Tillgängligheten för gång- och cykeltrafikanter tillgodoses till/från Pite Havsbad.



Figur 8:24. Boende, arbetsplatser och funktioner. Trafikflöden och behov av gång- och cykelvägar i anslutning till eventuell regional-tågstation i Jävre.