

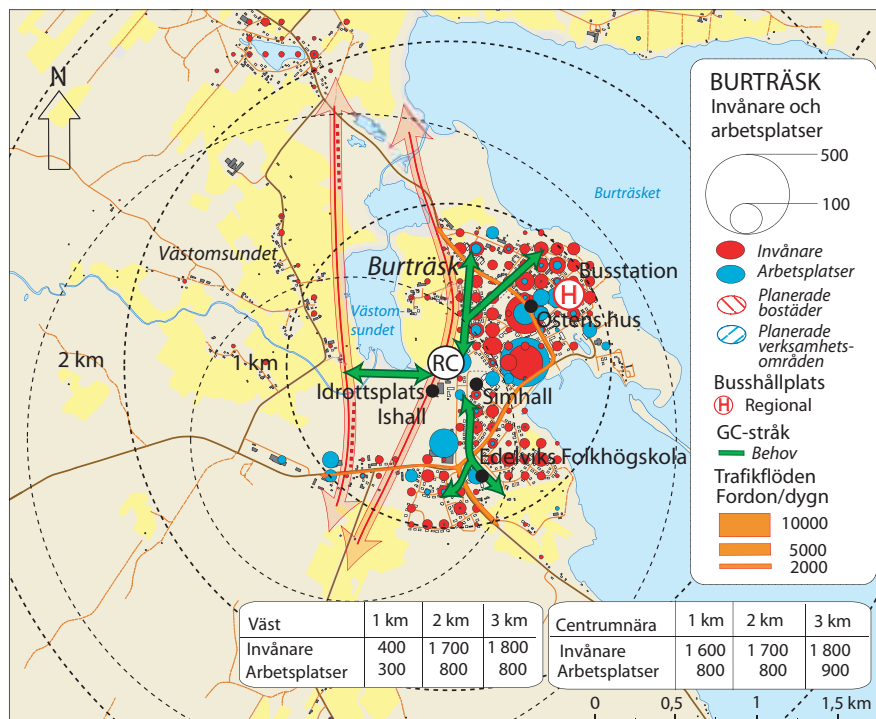
## 9.5 Burträsk

## Generella förutsättningar

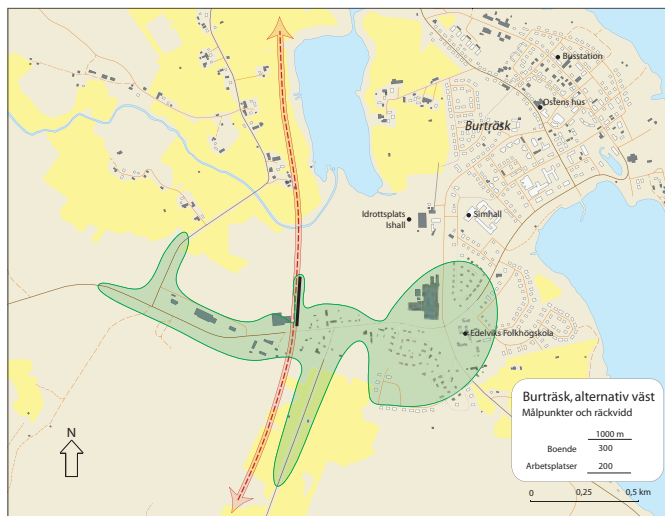
## Bebyggelse, tillgänglighet och trafiksituation

Burträsk tätort ligger ca 40 km sydväst om Skellefteå och ca 100 km norr om Umeå. Tätorten har ca 1850 invånare och ca 850 arbetsplatser i en attraktiv boendemiljö. Burträsk har en viktig roll för ett vidsträckt, relativt tätbefolkat landsbygdsområde. Tätortsbebyggelsen ligger vid sjön Burträsket. Kring centralorten finns en levande landsbygd med öppna jordbruksmiljöer. Ifall Norrbotniabanan dras via Burträsk skapas starkt förbättrade förutsättningar för orten till såväl interregionala som regionala resor. Eftersom Burträsk har betydligt sämre tillgänglighet i vägsystemet än E4-orterna skulle tillgänglighetseffekterna bli särskilt stora.

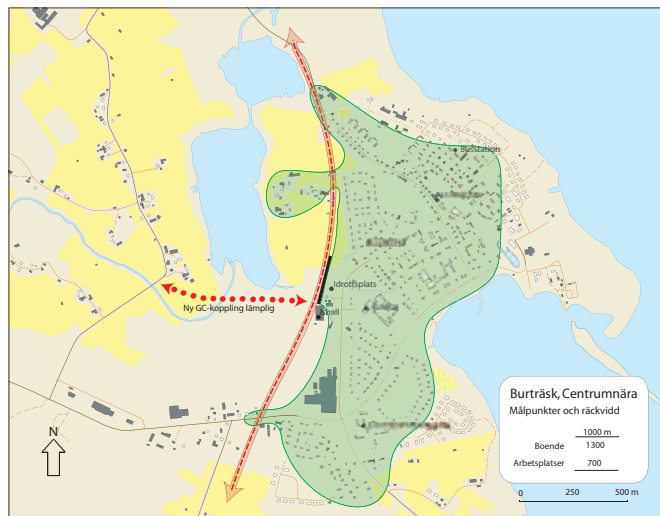
För Burträsk har två alternativa stationslägen studerats; perifert läge ca 1300 m väster om centrum och ett mer centrumnära läge, nära dagens idrottsplats och ishall, ca 700 m från centrum. Med ett västligt regionalstationsläge nås endast ca 400 boende och ca 300 arbetsplatser inom 1 km avstånd från perrongmitt. Det centrumnära läget ger påtagligt bättre tillgänglighet. Ca 1600 boende och ca 800 arbetsplatser nås inom 1 km (se figur 9:13).



Figur 9:13. Boende, arbetsplatser och funktioner. Trafikflöden och behov av gång- och cykelvägar i anslutning till regionaltågstation i Burträsk.



Figur 9:14. Viktiga målposter och verkligt gångavstånd från regionaltågstation vid västlig sträckning genom Burträsk. Grön yta representerar det område som nås via befintligt vägsystem inom 1000 m.



Figur 9:15. Viktiga målposter och verkligt gångavstånd från regionaltågstation vid centrumnära sträckning genom Burträsk. Grön yta representerar det område som nås via befintligt vägsystem inom 1000 m.



Figur 9:16. Funktionsskiss för regionaltågstation i Burträsk.

## Barriärer

Bebyggelsen i Burträsk ligger förhållandevis samlad och ortens huvudvägar trafikeras av mindre än 2000 fordon/dygn. Burträsk är till stora delar omgivet av vatten, vilket innebär vissa barriärer för omgivande bebyggelse. Norrbotniabanan tillkommer som ny barriär. Barriäreffekten kan minskas med väl valda planskilda passager av järnvägen.

## Biltillgänglighet

Biltillgängligheten till såväl östlig som centrumnära regionaltågstation blir god med plats för både angöring och parkering. Centrumnära läge ger möjlighet till parkeringssamordning med närliggande idrottsanläggningar.

### Busstillgänglighet

Nuvarande busstation i Burträsk ligger i ortens nordöstra del. Ett västligt alternativ medför att busstrafiken behöver betydligt längre körväg än vid en centrumnära lokalisering. Läget i väster kan också bli svårt att trafikförsörja för alla busslinjer.

Ett centrumnära läge medför att busstrafiken får en naturlig körväg förbi regionaltågstationen. Samordnad hållplats för idrottsanläggningarna och för regionaltågstationen går lätt att anordna. Med det centrumnära läget kan flytt av busstationen övervägas till ett gemensamt resecentrum. Bussterminalen får dock en något mer perifer lokalisering i tätorten än i dag.

### GC-tillgänglighet

Ett västligt läge medför att GC-nätet behöver förbättras i alla sträckningar. Ett centrumnära läge kan bygga vidare på befintlig infrastruktur. Förbättringar erfordras söderut till/från Edelviks folkhögskola och bostadsområdena i sydöst samt till det förtätningsbara landsbyggsområdet i väster. Särskilt viktigt är det att skapa säkra plankorsningar mellan anslutande GC-vägar och infarten till såväl parkering som angöring eftersom, bl a ishallen nyttjas av många barn och ungdomar.

### Förtätning

Burträsk erbjuder attraktiv miljö med sjö- och naturnära kompletteringslägen. Med förbättrade pendlingsmöjligheter växer ortens förutsättningar som boendeort med bra kommunikationer både till/från Skellefteå och Umeå. Med centrumnära lokalisering kan Burträsk också utvecklas på järnvägens västra sida med god tillgänglighet till vatten, resecentrum och centrum.



Ostens hus i Burträsk.

## 9.6 Ursviken/Skelleftehamn

### Generella förutsättningar

Ursviken/Skelleftehamn ligger 13-16 km öster om Skellefteå centrum. En sydöstlig ingång av Norrbottenbanan till Skellefteå möjliggör regionaltågstation i Ursviken/Skelleftehamn.

Ursviken/Skelleftehamn har tillsammans ca 7000 invånare och ca 2500 personer arbetar i området. Största arbetsgivaren är Boliden Mineral Rönnskärswerken med ca 850 anställda. Andra stora arbetsgivare är Uternbåtar, Kuusakoski och verksamheter kring Skellefteå Hamn.

En regionaltågstation i Ursviken skulle medföra att hela Ursviken hamnar inom 2 km från perrongmitt. Skelleftehamnsborna får drygt 3 km till stationen (att jämföras med drygt 1,5 mil in till Skellefteå). För Ursviken/Skelleftehamn finns tänkbara alternativa lokaliseringar närmare Skelleftehamn. Läget vid Ursviken har dock bedömts mest intressant för vidarebearbetning.

### Tillgänglighet och funktion

Bebyggelse, tillgänglighet och trafiksituation i området

Bebyggelsen i Skelleftedalen är främst lokaliserad vid Skellefteälvens norra sida med Skelleftehamnsleden som huvudled mellan orterna. Bebyggelsen i Ursviken återfinns till största del norr om Skelleftehamnsleden och järnvägen. Med en regionaltågstation lokaliserad nära Ursvikens centrum (se figur 9:17) bor de flesta av ortens invånare inom ca 2 km från resecentrum. Från perrongmitt nås ca 1900 boende och ca 340 arbetsplatser inom 1 km.

#### Barriärer

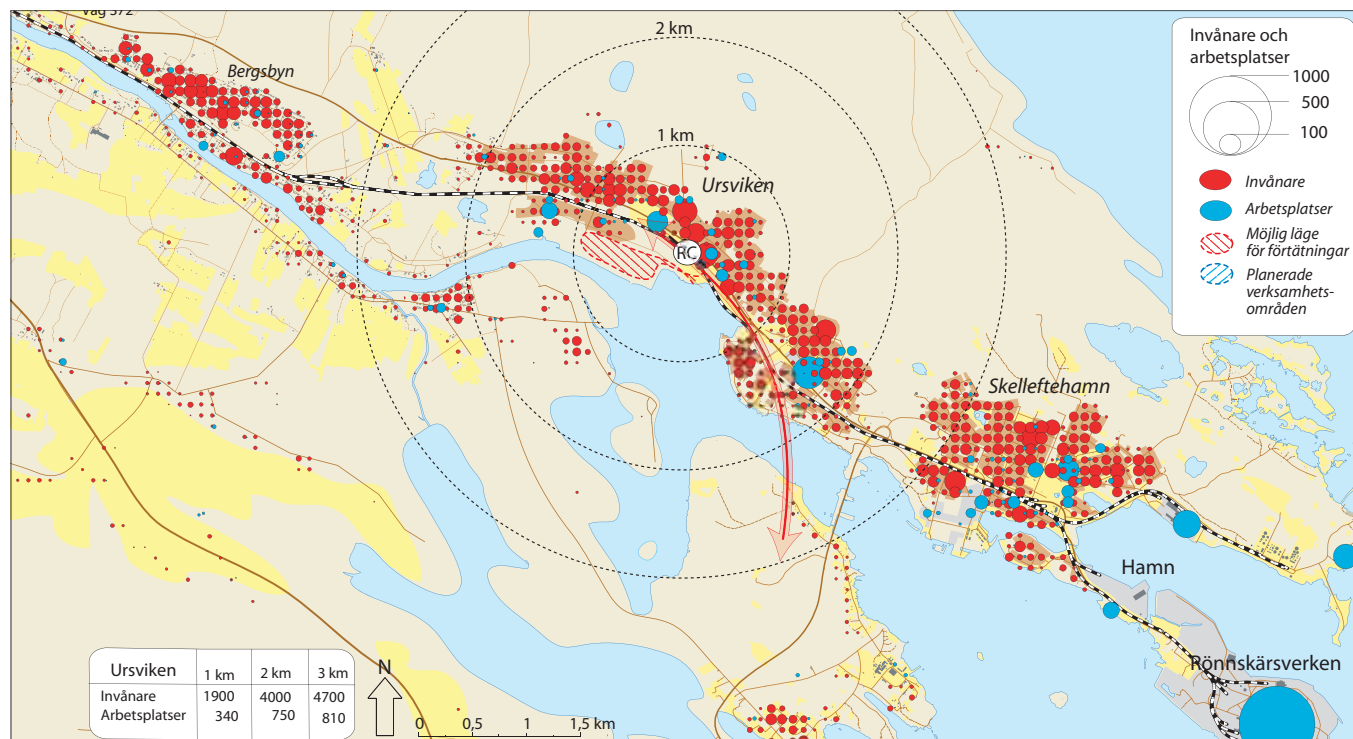
Järnvägen och Skelleftehamnsleden är de två påtagligaste barriärerna i Ursviken/Skelleftehamn, ofta inom några hundra meter från Skellefteälvens strand. Under långa sträckor ligger de mer eller mindre i samma korridor och bildar på dessa sträckor en kraftig barriär.

#### Biltillgänglighet

Biltillgängligheten till regionaltågstationen blir god med direkt anslutning till Skelleftehamnsleden, vilket även medför god orienterbarhet. Med en östlig ingång av Norrbottenbanan påverkas utfarten till Skelleftehamnsleden oavsett regionaltågstationens lokalisering. Befintlig utfart är för kort för att medge underfart. Trafiken behöver därför ledas väster via Mekanvägen och Scharinsvägen till Skelleftehamnsleden.

#### Busstillgänglighet

Idag går tät busstrafik mellan Skelleftehamn och Skellefteå. Genom att samordna hållplats för busstrafiken med regionaltågstation blir tillgängligheten god.



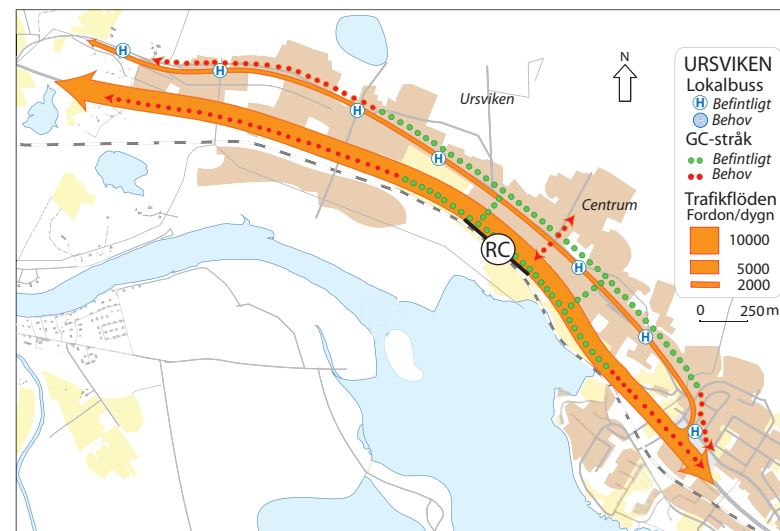
Figur 9:17. Boende, arbetsplatser och viktiga målpunkter i Ursviken-Skelleftehamn.

#### GC-tillgänglighet

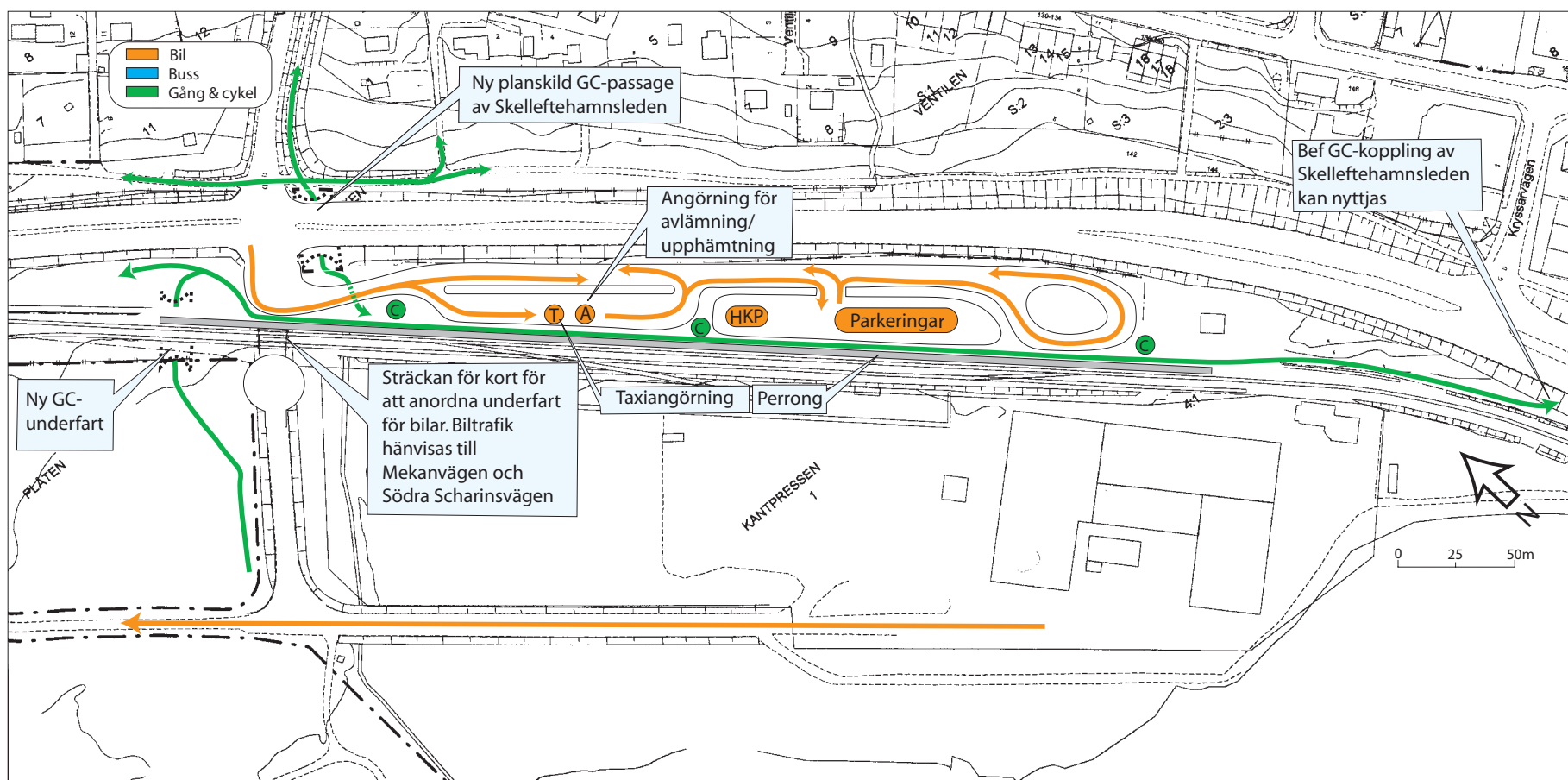
Både västerut mot Bergsviken och österut mot Skelleftehamn finns behov av nya gång- och cykelvägar. Säkra, trygga och gena GC-kopplingar med hög standard utvecklas mellan Ursviken och regionaltågstationen, och stråket kan nyttjas även av närboende för rekreation (se figur 9:19).

#### Förtätning

Regionaltågstation i Ursviken medger nya förutsättningar att förtäta dels med bebyggelse i resecentrums närhet och dels västerut vid Skellefteälven. Efter att närliggande uttjänta industriområden sanerats ges även möjlighet till älvsnära boende med mycket god koppling till såväl regionaltågstationen som till älven. Mellan Bergsviken och Ursviken kan attraktiva, älvsnära boendemiljöer tillskapas.



Figur 9:18. Funktioner och betydande trafikflöden i Ursviken-Skelleftehamn.



Figur 9:19. Funktionsskiss över regionaltågstation i Ursviken.

## 9.7 Bureå

### Generella förutsättningar

Bureå ligger kustnära i anslutning till E4, ca 20 km söder om Skellefteå. Orten har ca 2500 invånare och ca 740 arbetstillfällen. Den är starkt knuten till Skellefteå och har bra vägförbindelse längs E4.

### Bebyggelse, tillgänglighet och trafiksituation

Regionaltågstationen i Bureå planeras ligga i korridoren mellan E4 och ortens västligaste bostadsbebyggelse. E4 har ett stort trafikflöde, men är ingen större barriär, eftersom befolkning och arbetsplatser liksom resecentrum återfinns öster om vägen.

### Barriärer

Bureås största barriär är Bureälven, som delar orten i två delar. Järnvägen skisseras parallellt med E4 i höjd med Bureå. Befintliga väganslutningar mellan Bureå och inlandet behöver lösas med planskildhet över/under järnvägen.

### Biltillgänglighet

Befintliga vägar ansluter regionaltågstationen till Bureå centrum och E4. Anslutningen till/från Skellefteå flygplats ger vissa förutsättningar för "transfer"-transport för flygresenärer. Parkeringar och angöring löses mellan järnvägen och närliggande bostäder. Möjlighet finns även att anordna parkering längre norrut alternativt söder om Bureälven med perrong som ligger över älven.

### Busstillgänglighet

Ett extra hållplatsuppehåll vid regionaltågstationen är möjligt.



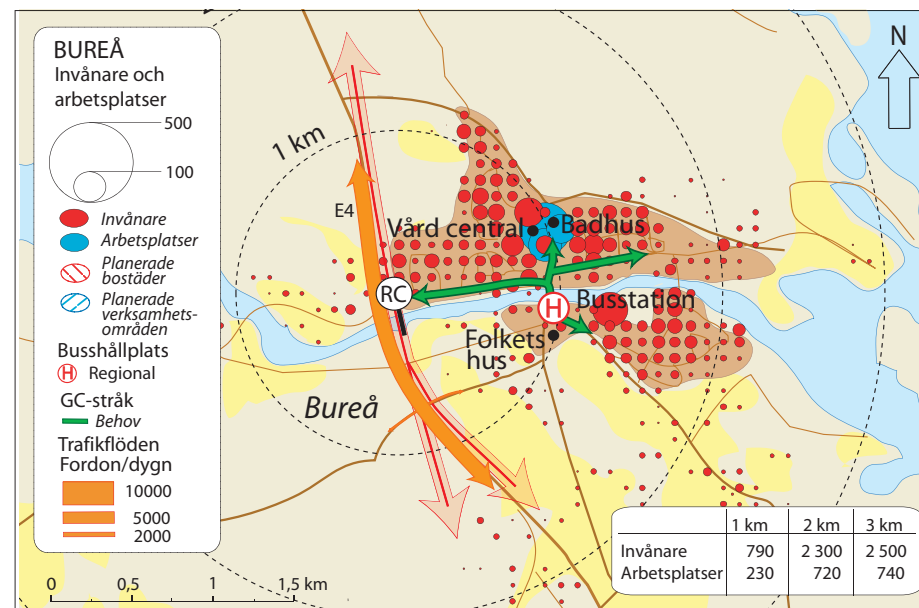
Bureå busstation

### GC-tillgänglighet

Behovet av nya gång- och cykelvägar uppstår särskilt mellan regionaltågstationen och ortens centrumfunktioner samt de större arbetsplatserna (illustreras av gröna pilar i figur 9:20). Med ett perrongläge som överbryggar Bureälven skapas ytterligare möjligheter att passera älven till fots och med cykel. En sådan bropassage erbjuder en säkrare och tryggare GC-passage än dagens bro mellan södra och norra delarna av Bureå för både barn och vuxna.

### Förtätning

Bureå har med sin havsnära lokalisering och närhet till Skellefteå goda förutsättningar att utvecklas. Med Norrbottenbanan i bruk ökar pendlingsmöjligheterna, räckvidden för dagspendlaren växer och orter som Umeå, Piteå och Luleå kan fungera som potentiella arbetsmarknader. Attraktiva förtätningsområden finns både i strandnära lägen (1,5 km från E4-läget) och söder om Bureälven i ortens sydvästra del. Sistnämnda område skulle med en GC-bro över älven få mycket god tillgänglighet till/från regionaltågstationen. Detta är särskilt viktigt i perspektivet att många ungdomar kan komma att nyttja tåget för resor till/från Skellefteå.



Figur 9:20. Boende, arbetsplatser och funktioner. Trafikflöden och behov av gång- och cykelvägar till/från regionaltågstation i Bureå.

## Färdmedelsval för anslutningsresor på andra håll i Sverige

Undersökningar av vilka färdmedel tågresenärer väljer för sina anslutningsresor har gjorts på några platser i Sverige. Eftersom orterna har olika förutsättningar kan inte slutsatserna överföras direkt till någon annan ort oavsett storlek och andra förutsättningar. Studierna kan dock nyttjas som diskussionsunderlag.

### Regionaltågen i Skåne

En studie 1998 och 1999 på Pågatågen (regionaltågen i Skåne) omfattande de regionala resenärernas färdmedelsval till stationen.

Studien visade att:

- Var tredje resenär gick till utgångsstationen.
- Hälften av resenärerna cyklade till utgångsstationen.
- Var åttonde resenär åkte lokalbuss till utgångsstationen.
- Var tjugonde resenär åkte bil till utgångsstationen.

Mellan bortastation och målpunkten valde:

- Sju av tio resenärer att gå
- Var åttonde resenär att cykla
- Var sjätte resenär att åka buss
- Var tjugofemte resenär att åka bil

### Gävle

I november 1996 genomfördes en resvaneundersökning av resenärernas anslutningsresor. Studien visade att:

- Var tredje resenär gick till eller från stationen.
- Var femtonde resenär cyklade (var sjunde sommartid).
- Var femte resenär åkte buss.
- Var sjätte resenär fick skjuts i bil.
- Var femtonde resenär tog sin egen bil till stationen.
- Var tjugonde resenär åkte taxi.

### Nyköping

Nyköpings kommun genomförde tillsammans med pendlarföreningen en resvaneundersökning 1996 avseende tågpendlarna från Nyköping. Studien visar fördelningen mellan olika färd sätt vid förflyttning mellan bostad och tågstationen i Nyköping. Undersökningen visade att:

- Var fjärde resenär valde att gå
- Var tredje resenär valde att cykla
- Var tionde resenär åkte buss
- Tre resenärer av tio åkte bil

### Falun

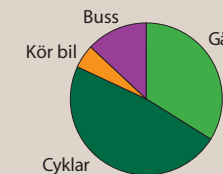
I april 2003 genomfördes en resvaneundersökning bland resenärer via Falu station. Medelåldern i undersökningen var 38 år med störst andel i åldrarna 18-27 år. Resfrekvensen för män resp för kvinnor var i huvudsak jämn med en viss övervikt av män som reste ofta (dagligen eller minst en gång i veckan). Kvinnor var något överrepresenterade bland de som reste mer sällan (någon gång per månad och någon gång per år).

Fördelningen av val av färd sätt till stationen var att:

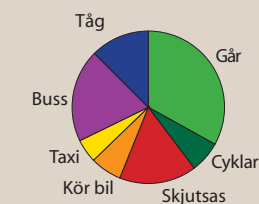
- 24% gick till fots
- 25% fick skjuts
- 14% körde bil varav män körde dubbelt så ofta som kvinnor
- 10% cyklade
- 9% åkte taxi
- 6% kom med anslutande länsbuss
- 3% kom med anslutande tåg

I denna undersökning svarade en fjärdedel att de övervägde ett annat färd sätt för anslutningsresan. Särskilt de som reste med buss till stationen övervägde ett annat färdmedel. Gångtrafikanterna var den grupp som i minst omfattning övervägde ett annat färd sätt.

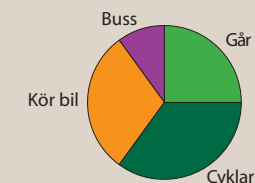
### Skåne



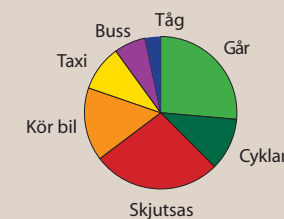
### Gävle



### Nyköping



### Falun



## 9.8 Skellefteå flygplats

### Generella förutsättningar

Skellefteå flygplats ligger i Falmark ca 20 km söder om Skellefteå. Närmaste samhälle är Bureå, ca 10 km öster om flygplatsen. Närområdet har ca 350 permanent boende och ca 80 arbetsplatser.

Flygplatsens huvudsakliga upptagningsområde är skellefteregionen. Flygplatsen har ca 250 000 resenärer/år, varav 98% har rest inrikes, främst till/från Stockholm. Flygplatsen trafikeras också av charterflyg till/från ett antal destinationer i medelhavsområdet.

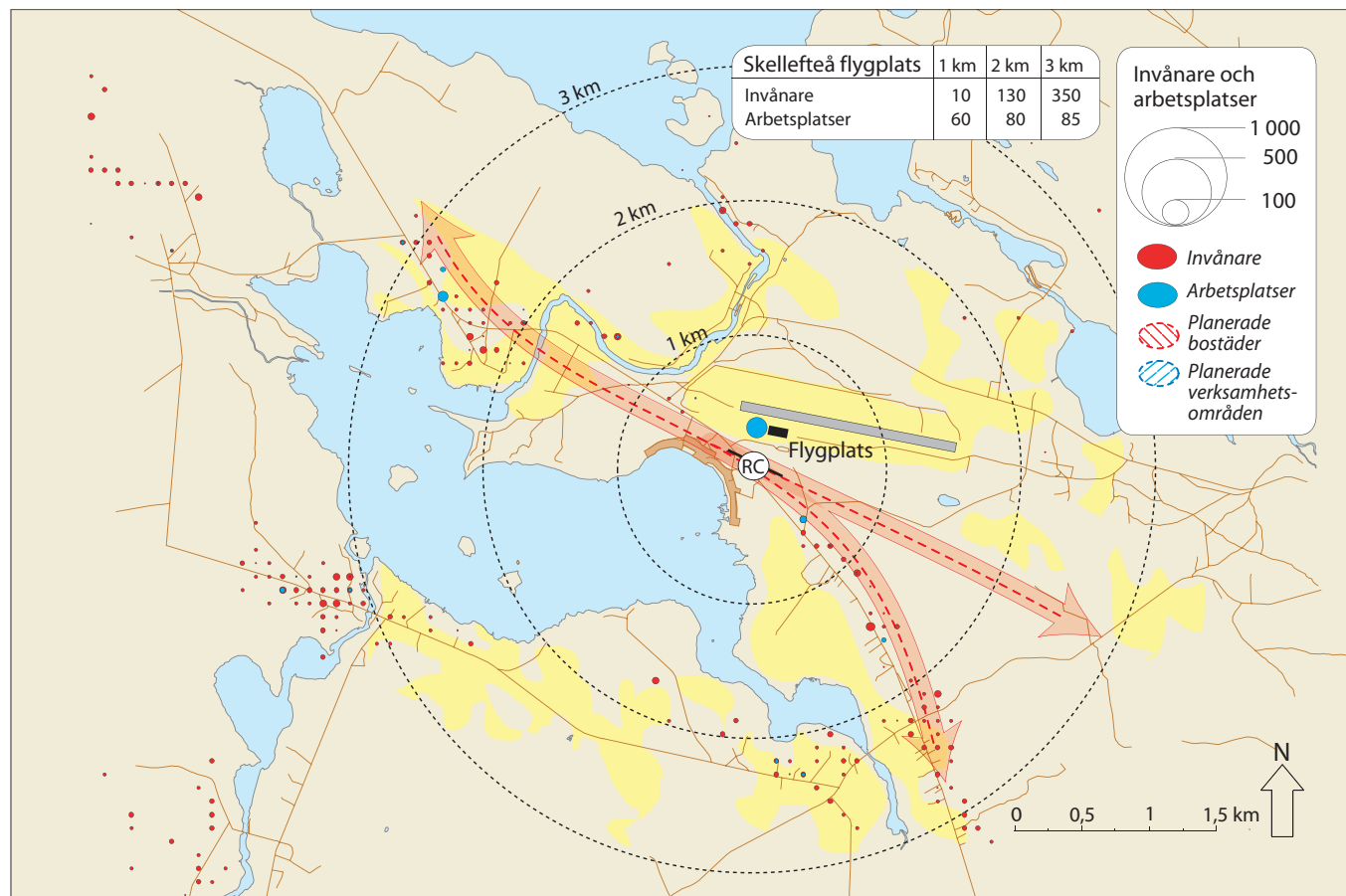
### Tillgänglighet och funktion

Regionaltågstation vid Skellefteå flygplats möjliggör tågtrafikmatning till/från flyget. God tidtabellspassning krävs för att tåget ska fungera som attraktiv anslutning till/från flygplatsen. För att garantera att resenärerna hinner hämta/lämna bagage och förflytta sig till/från perrongen i normaltempo krävs viss tidsmarginal mellan flygplanets och tågets respektive ankomst och avgångstider. Tidsmarginaler bör finnas för mindre förseningar. På större flygplatser med tågförbindelser skapas denna tidsmarginal genom hög turtäthet på järnvägen. Arlanda flygplats med ca 17 miljoner flygresenärer har koppling till Arlandabanan. Banan trafikeras både av SJ och Arlanda Express med 2-7 avgångar per timme och ca 80 avgångar per dygn. Detta är svårt att klara vid en mindre flygplats, eftersom regionaltågstrafikens turtäthet är avsevärt lägre.

### Att identifiera brukaren

Förutsättningarna för regionaltågstation vid Skellefteå flygplats beror på intresset för/behovet av anslutningsresor med tåg till flyget. Flygplatsens nuvarande passagerare reser i huvudsak till/från skellefteregionen, med merparten till/från Skellefteå. Avståndet till Skellefteå är ca 20 km, vilket motsvarar ca 20 minuter med bil, taxi eller flygbuss. Tågets konkurrenskraft i jämförelse med andra trafikslag är relativt låg på detta korta resavstånd och särskilt med rådande, låga turtäthet.

Ökning av resandeunderlaget genom större konkurrens gentemot Umeå och Kallax flygplatser kan endast bli marginellt. Vissa resenärer från Robertsfors och vissa ytterligare charterresenärer kan tänkas välja Skellefteå flygplats. Regionaltågstation vid flygplatsen kan få viss betydelse för närliggande landsbygd och för Bureå och Burträsk. Samantaget råder överhängande risk att kraftigt övertvärda betydelsen av en regionaltågstation vid Skellefteå flygplats. Ifall dragningen av Norrbotniabanan grundas på strävan att samordna med flyget finns därför risk att betydligt större samhällsvinster går förlorade i alternativa stråk.



Figur 9:21. Boende, arbetsplatser och viktiga målpunkter kring Skellefteå flygplats vid Falmark.

### Skyddszoner vid flygplatser

Generellt skyddsavstånd mellan järnväg och flygplats är ca 4 km. Hinder och risker som beaktas är kontaktledningens höjd över marken, visuella störningar från kontaktledningen (främst natttid), elektromagnetiska störningar från kontaktledningen som kan påverka navigationsutrustning och inflygningshjälpmedel samt störningar på luftfartsradiosystemet.

För att underskrida det generella minimiavståndet mellan flygplats och järnväg måste ett antal skyddsåtgärder utföras. I detta alternativ behöver järnvägen passera flygplatsen i skärning för att minimera störningar på flygtrafiken. En del av flygplatsens tekniska utrustning behöver flyttas för att skapa ett tillfredställande, störningsfritt avstånd till järnvägen.

### Studerad utformning

Skellefteå kommun har redan studerat ett lokaliseringalternativ med en regionaltågstation ca 150 meter från flygplatsterminalen. Läget ger någorlunda god koppling mellan regionaltågstationen och flygplatsterminalen genom att perrong och terminal sammanbinds med en ca 150 m lång gångtunnel (se figur 9:19 och 9:20). Utformningen har tidigare ansetts godtagbar enligt Luftfartsstyrelsens krav.

## Barriärer

Avståndet mellan perrong och flygterminal blir ca 150 meter. Med stor bagagemängd kan 150 m gångavstånd upplevas som viss barriär även med förhållandevis låg lutning. En tänkbar lösning är att gångtunneln förses med rullband.

## Biltillgänglighet

All biltrafik samlokaliseras med befintlig angöring och parkering för flygplatsen.

## Busstillgänglighet

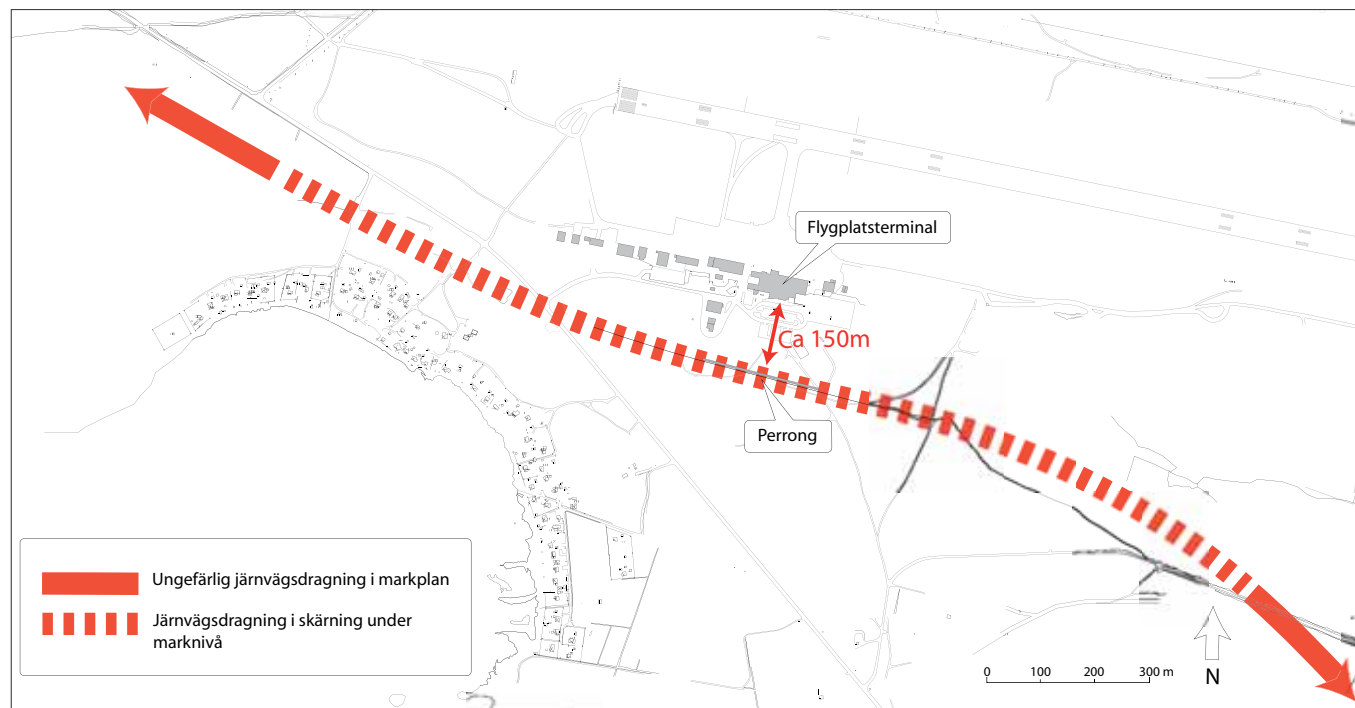
Busstrafiken samordnas till det gemensamma resecentrumområdet mellan regionaltågstation och flygplats. Befintliga angöringar för buss vid flygplatsen bör vidareutvecklas för samnyttjande.

## GC- tillgänglighet

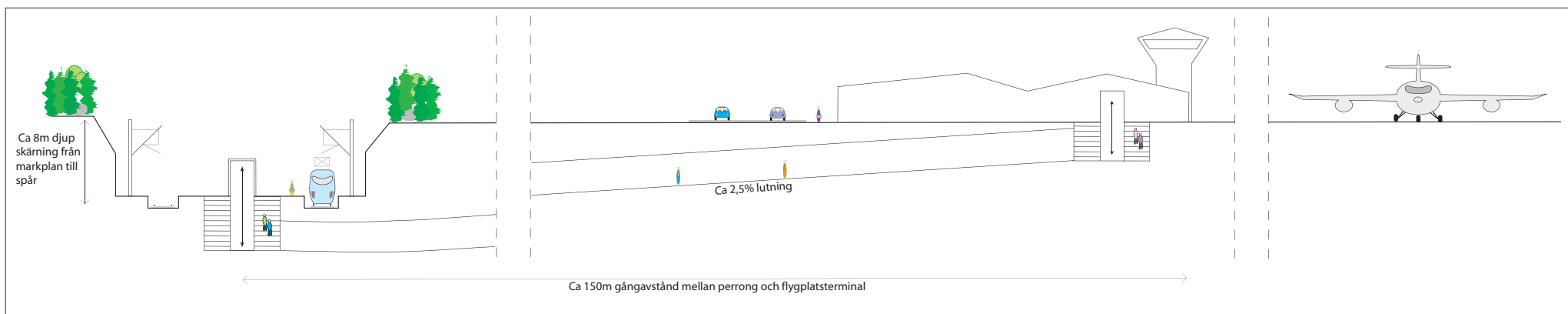
Ny gång- och cykelväg bör anordnas mellan fritidshusbebyggelsen vid Falträsket och Skellefteå flygplats/regionaltågstation.

## Alternativ lokalisering

I Banverkets förstudie nämns möjligheten att lokalisera regionaltågstationen ca 500 meter från flygplatsterminalen. En sådan lösning kräver mindre skyddsåtgärder, men innebär en dragning mycket nära Falmarksträsket. Med 500 meter mellan perrong och flygplats försämras tillgängligheten på tagligt och kopplingen mellan flyg och tåg begränsas avsevärt. För personer med mycket bagage kan särskild transittransport vara nödvändig.



Figur 9:22. Skisserad järnvägskorridor i Falmark vid Skellefteå flygplats.



Figur 9:23. Tvärsnitt av tänkbar regionaltågstationslösning vid Skellefteå flygplats. Med två spår och mittperrong kan Skellefteå flygplats användas som mötesstation. Ett enkelspår med sidoperrong ger smalare skärning för järnvägen, men medger ej tågmöten. Figuren är en bearbetning av idéskiss ur "Järnvägsförbindelse-Norrbottenabanan-med Skellefteå flygplats", KM Anläggningsteknik 1996. Möjlighet finns även att förlägga gångförbindelsen i marknivå- med gångbro över spåret.