



NORRBOTNIABANAN

Debattinlägg, Piteå-Tidningen, 2022-04-27

Central station viktig för Piteås utveckling

På senare tid har planerna på en station i centrala Piteå ifrågasatts och en lokalisering vid Lomtjärn intill E4:an har lyfts fram. Men all erfarenhet pekar på vikten av ett centralt resecentrum för att få maximal effekt av järnvägssatsningen och en utveckling av staden.

De första svenska externa stationerna kom till för ungefär 25 år sedan, vilket gör att de långsiktiga konsekvenserna nu börjar framträda. De flesta externa stationer ligger i mindre orter, men i några fall finns de i städer som är av Piteås storlek eller större.

1997 öppnades Svealandsbanan mellan Stockholm och Eskilstuna. Den nyanlades som ett enkelspår för över 200 km/h liksom den planerade Norrbottenbanan. Alla större stationer på sträckan ligger centralt i orterna utom i Södertälje, där den nya stationen förlades ett par kilometer från centrum. Efter några år hade resandet Stockholm – Eskilstuna sexfaldigast. Den enda stationen som inte ökade alls var Södertälje. Forskare från Kungliga Tekniska Högskolan (KTH) utvärderade tågsatsningen och kom fram till att den främsta orsaken var att stationen inte ligger inom gångavstånd från centrum. Detta får konsekvenser för Södertäljes utveckling, då staden hamnat vid sidan av den arbetsmarknadsregion som Svealandsbanan skapat.

På Västkustbanan finns också städer som fått externa stationslägen. I både Landskrona och Falkenberg ligger stationerna utanför stadscentrum, vilket kräver matarbuss. Eftersom busstrafikens viktigaste målpunkt fortfarande är stadens centrum, har bussarna kvar sina knutpunkter där, vilket gör att det nu krävs dubbla byten för många resenärer som ska resa med tåget. Snabbtågen stannar inte i någon av de städer som har externa stationer. Ett annat konstaterande är att den förväntade stadsutvecklingen runt de nya stationerna gått trögt och att stationerna blivit oattraktiva och otrygga platser att vistas på.

Utvärderingar visar att externa stationsplaceringar i genomsnitt får 30 % färre resande än centrala stationer, trots den ofta goda tillgången på bilparkeringar.

För Piteås del äventyras en stor del av nyttan med Norrbottenbanan om stationen förläggs vid E4:an. En effekt kan förväntas bli att Piteå inte integreras med arbetsmarknaden längs Norrlandskusten. En annan minst lika allvarlig konsekvens kan bli att tåg företagen väljer att inte stanna snabbtåg i Piteå. Resultatet blir då stora kostnader och intrång utan att få ut hela den nytta en centralt placerad station skulle ge.

Elisabeth Sinclair, Projektledare för Norrbottenbanegruppen

Mats Améen, Senior trafikonsult Trivector och f d chefsstrateg på Skånetrafiken