

7.5 Målpunkter

Inom Norrbotniabanans förstudieområde mellan Piteå och Luleå finns ett antal orter, där de två centralorterna dominerar, samt en flygplats som kan vara intres-santa punkter att ansluta till Norrbotnia-banan. Likaså finns en rad målpunkter som är viktiga för godstrafiken. Nedan följer en beskrivning av resp-ektive målpunkt, dess förutsättningar idag samt en analys av vilken betydelse Norr-botnia-banan skulle kunna ha för mål-punkten. För en närmare beskrivning av målpunkterna och urvalet av dessa, se den separata Ändamålsanalysen.

Värdering av potentiella målpunkter för gods- och persontrafik

Värdering av de målpunkter som ingått i målpunktsanalysen har gjorts i fyra klasser.

Viktiga kriterier vid värderingen har varit:

- storleken på målorten (antalet invånare),
- nationellt och regionalt strategiska målpunkter,
- målpunktens utvecklingspotential,
- det geografiska läget i förhållande till Umeå, Skellefteå, Piteå och Luleå (tåg ska vara ett attraktivt alternativ för arbets- och utbildningspendling)
- möjligheten att knyta olika kommunikationsslag till varandra.

För klassningen gäller att merparten av nämnda kriterier behöver vara uppfyllda.

Värdering av godsgenererande verksamheter

1. Industrin/terminalen har särskild tyngd

- Industrin transporterar över 1 miljon ton/år (totalt in och ut)
- Industrin har betydande andelar transporterat med järnväg
- Terminalen har en nationell/storregional betydelse

2. Industrin/terminalen har stor tyngd

- Transporterar mellan 500 000-1 000 000 ton/år (totalt in och ut)
- Verksamheten har stora volymer transporterade med järnväg eller har stora potentialer att flytta över transporter till järnväg
- Terminalen har regional betydelse

3. Industrin/terminalen har viss tyngd

- Transporterar 200 000-500 000 ton/år (totalt in och ut)
- Små godsvolymer anpassade för järnväg
- Terminalen har lokal betydelse

Lokalisering av godsterminaler

För flertalet godstransportkunder är det inte snabba transporter som är den viktigaste aspekten vid val av transportsätt. Det är istället punktlighet och vetskap om att godset kommer fram på utsatt tid som är viktigast.

Ny godsterminal kan bli aktuellt för Piteå. Denna bör ha ett strategiskt läge i förhållande till såväl övergripande järnvägsnät som vägnät för att funktionen ska bli god. I Luleå finns en ny kombiterminal i Gammelstad och planering sker för ombyggnation av godsbangården.

För kombitrafiken är dessa godsterminaler viktiga knytpunkter för omlastning mellan tåg och lastbil varför läget och tillgängligheten till dessa är av stor vikt. Detta gäller även för vagnslasttrafiken.

För de industrier som kör egna trafikupplägg, så kallade systemtåg, är det av stor vikt att anslutningen till Norrbotniabanan är smidig och har tillräcklig kapacitet.

För hamnarna är det viktigt att omlastning mellan fartyg och järnväg kan göras på ett effektivt sätt.

Utpekade målpunkter för godstrafiken

Klass 1: SSAB Tunnpåt AB, Gammelstads godsterminal, Luleå hamn, Kappa kraftliner, Setra, SCA Timber och SCA Packaging

Klass 2: Piteå hamn

Klass 3: Planja

Värdering av målpunkter för persontrafiken

Kriterier för klassificering av viktigare industrier.

1. Orten eller funktionen har särskild tyngd

- > 20 000 invånare i upptagningsområdet
- nationellt strategiska målpunkter, universitet, universitetssjukhus, länssjukhus, särskilt viktig flygplats, etc
- differentierad arbetsmarknad

2. Orten eller funktionen har relativt stor tyngd eller ligger på lämpligt tågavstånd

- 2 000 - 20 000 invånare
- rationell eller regionalt strategisk målpunkt
- service och näringsliv väl utvecklat
- målorten/regionen har mycket att vinna på Norrbotniabanan, eftersom det geografi ska läget och befintliga kommunikationer idag medför otillräckliga förutsättningar för utbyte med kompletterande arbetsmarknader enligt 1
- särskilt viktigt turistiskt mål
- knutpunkt till annat kommunikationsslag, buss, flyg eller båt

Orter nära kompletterande arbetsmarknad och med högklassig vägtrafikbetjäning (främst E4) ges lägre dignitet.

3. Orten/funktionen kan bli aktuell för station/hållplats

- 1 000-2 000 invånare
- orten har väl utvecklat, transportkrävande näringsliv, alternativt industri som har särskild nytta av goda kommunikationer till universitet, högskola, flygplats etc.
- målpunkter med särskilda potentialer, t ex resmål.
- knutpunkt till andra transportslag.

4. Orten eller funktionen kan eventuellt bli aktuell för hållplats på längre sikt

- < 1 000 invånare
- målpunkter som har särskilda potentialer, t.ex stora turistiska besöksmål

Utpekade målpunkter för persontrafiken

Klass 1: Piteå och Luleå

Klass 2: Kallax: Luleå flygstation

Klass 3: Öjebyn, Norrfjärden, Rosvik,

Klass 4: Ersnäs, Antnäs och Alvik

Lokalisering av resecentrum

För att nyttan av Norrbotniabanan ska bli så stor som möjligt och för att ändamålet med banan ska kunna uppnås är det av stor vikt att resecentrum lokaliseras och utformas på ett bra sätt.

Ett resecentrum ska utgöra kopplingspunkt mellan olika transportslag samt fungera som en lokaliseringspunkt för strategiska målpunkter i orten.

Tillgängligheten till resecentrum för olika transportslag och trafikantgrupper måste vara god. Avståndet till viktiga målpunkter i orten har stor betydelse för tillgängligheten. För anslutningsresor till fots eller med cykel är följande avstånd acceptabla:

- 1 km fågelvägen vid högklassiga gångförbindelser,
- 3 km fågelvägen vid högklassiga cykelvägar.

Om gång- och cykelvägarna inte är gena eller om stora höjdskillnader eller trafikbarriär finns blir de acceptabla avstånden kortare.

Det är viktigt att resecentrum lokaliseras så nära en Orts koncentrationer av befolkning, service och arbetsplatser som möjligt. Bostadsområdenas kopplingar till resecentrum är något mindre avståndskänsliga än kopplingar till arbetsplatser och andra verksamheter. Detta beror på att resenärerna ofta har bättre kännedom om busstrafiken och tillgång till cykel i större utsträckning på hemorten än på målorten.

Även för boende i kommunernas ytterområden innebär ett centralt beläget resecentrum oftast god tillgänglighet eftersom det är bäst tillgängligt för samtliga busslinjer.

För att ändamålet med Norrbotniabanan ska uppfyllas krävs att

- Linjedragningarna är rationella och medger rationell trafikering för både persontrafik och godstrafik.
- Målorter/industrier tillhörande gruppen 1 skall betjänas av Norrbotniabanan.
- Någon/några av de utpekade målorterna/industrierna tillhörande grupp 2 betjänas av Norrbotniabanan. Vilken/vilka är beroende av korridorval/linjesträckning.
- Resecentra lokaliseras centralt med god tillgänglighet till/från arbetsplatser och från/till boende.
- Godstransportlösningarna lokaliseras och utformas rätt vad avser terminaler, industrispår etc. samt att triangelspår byggs i erforderliga lägen.