

Trafikplan

Åtgärdsplanering för Skellefteådalens 2020-2030

Bilaga till den fördjupade översiktsplanen för Skellefteådalens

Dnr: 2018:2158

Antagen i kommunfullmäktige: 2020-01-28

Laga kraft: 2020-02-28

Skellefteå kommun
931 85 Skellefteå
0910-73 50 00
kundtjanst@skelleftea.se
www.skelleftea.se/skelleftedalen

Fördjupad översiktsplan för Skelleftedalen

Bilaga: Trafikplan, åtgärdsplanering för Skelleftedalen 2020–2030

Projektgrupp: Petra Bassioukas Hanseklint, Elin Blom, Simon Markusson, Jens Tjernström, Richard Widman

Innehåll

Inledning.....	5
Skellefteå 2030	5
Riksintressen för kommunikationer.....	7
Trafikplanens avgränsningar.....	7
Miljöåtgärder.....	8
Prioritering av trafikslag.....	8
Pågående planering och åtgärder	10
Stadsutveckling	10
Skellefteåprojektet.....	11
Norrbotniabanan.....	11
Åtgärdsvalsstudier för väg 95/372	12
Väg 372	12
Väg 95.....	13
Northvolt.....	13
Konsekvenser av Northvolts exploatering.....	13
Kollektivtrafikplan 2019 - 2023	14
Vägtrafiksystemet i Skellefteå	15
Transport av farligt gods.....	15
Kort beskrivning av huvudvägnätet för biltrafik.....	16
E4	16
95/372	17
Väg 364	18
Väg 814 Skråmträskvägen.....	18
Väg 827 Sundgrundsleden	18
Väg 829 Anderstorpsleden/Bockholmsvägen	19
Östra leden.....	19
Bolidenvägen	20
Kanalgatan.....	20
Klockarbergsvägen.....	21
Torsgatan.....	21
Cykelvägnätets uppbyggnad	22
Betydande brister i befintligt trafiksystem.....	23
E4	23
95/372	24
Ofullständig koppling mellan de viktigaste transportstråken	24
Få och begränsande passager över älven.....	25
Låg prioritet för gående och cyklister	25
Dålig framkomlighet för busstrafiken.....	26

Stora ytkrävande bilparkeringar i centrala lägen	26
Avsaknad av persontrafik på järnväg.....	27
Planerade åtgärder i trafiksystemet.....	28
Gång- och cykeltrafik.....	28
Kollektivtrafik.....	30
Biltrafik	31
Hastighetsplan	31
Viktiga åtgärder i biltrafikvägnätet.....	31
Parkering.....	33
Mobility management.....	34
Nödvändiga planeringsåtgärder	35
Drift och underhåll.....	35
Uppföljning.....	35
Relaterade dokument	36

Inledning

Denna trafikplan utgör en bilaga till förslag till Skellefteдалen 2030 Planförslag 2.0. Trafikplanen redovisar översiktligt brister i transportsystemet, med förslag till åtgärder för förbättringar. Avsikten är att trafikplanen ska ligga till grund för åtgärdsprogram och utredningar, genomförandeprojekt samt prioriterade underhållsåtgärder. Trafikplanen tar sin utgångspunkt i kommunens Trafikprogram som beskriver inriktningar i trafikplaneringen. Ett hållbart transportsystem är en övergripande målsättning för trafikprogrammet. För att nå ett hållbart transportsystem krävs en förändring av samhällsplaneringen, resandet och godstransporterna.

Skellefteдалen 2030

Hela Skellefteå kommun står idag i ett vägsål. Efterfrågan på mark för bostäder och verksamheter är högre än på många år. Samtidigt gör planerade nya företagsetableringar och infrastruktursatsningar att utvecklingstakten kan mångdubblas de närmaste decennierna. De flesta och största investeringarna kommer att ske i Skellefteдалen. För att möta de närmaste årens efterfrågan på bostäder och verksamhetsområden görs en mindre uppdatering av den fördjupade översiktsplanen för Skellefteдалen från 2011.

Inom Skellefteдалens planområde finns två fördjupade översiktsplaner med något högre detaljeringsgrad: Centrala stan och Östra delen av Skelleftehamn. Planerna, som ska gälla parallellt med planen för Skellefteдалen, redovisar en utveckling som harmonierar tillsammans. Där skillnader uppstår ska Skellefteдалens bestämmelser vara överordnade. I detta planarbete har trafikåtgärder uppdaterats i Centrala stan, bland annat som ett resultat av planering för Norrbotniabanan.

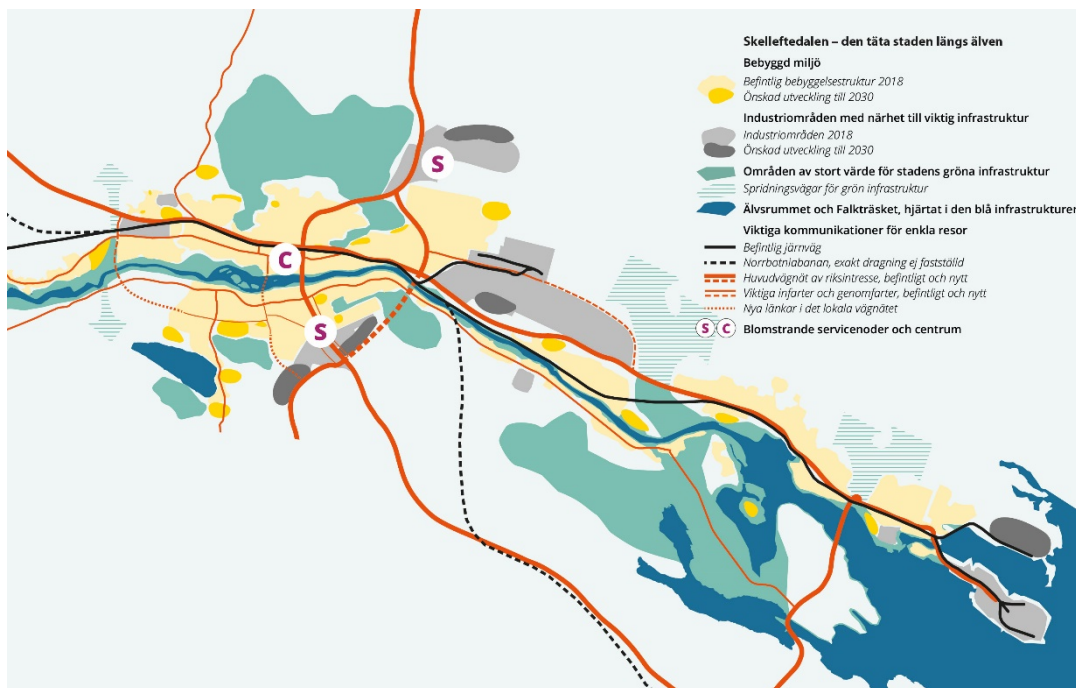
MÅLBILD

År 2030 är Skellefteдалen ett sammanhängande och grönt stadsområde som spirar i dalgången längs älven. Här bor 52 000 invånare i ett nytänkande och hållbart samhälle med spännande karaktärer. Skellefteдалen kompletterar och stärker kommunens övriga tätorter och landsbygder, är enkel att ta sig till, och effektiv att röra sig inom.

Centralt ligger kommunens nav, den täta staden full av liv. Här samlas människor, näringsliv, service och aktiviteter i inspirerande lokala och globala sammanhang.

Runt omkring finns bostads- och industriområden som vuxit fram i takt med att staden breddat ut sig, och längst i öster stadsdelar med karaktär av äldre brukssamhällen. De erbjuder blandade boendeformer nära natur, älv och hav samt verksamheter, arbetsplatser, fritidsaktiviteter, service och lokala mötesplatser.

Stadsområdet erbjuder också platser av landsbygdskaraktär med byakänsla och aktiv jordbruksmark. Här är ytorna stora, och verksamheter och bostäder blandas.



Målbild för Fördjupad översiktsplan för Skellefteå 2030.

I målbilden ovan redovisas även framtida länkar i vägnätet med planerat genomförande efter år 2030. I den fördjupade översiktsplanens redovisning av planerad markanvändning redovisas dessa som vägreservat.

För att möjliggöra de förväntade stora förändringarna i Skellefteå krävs en även en utveckling av vägtrafiksystemet där funktionella övergripande transportstråk som E4 och väg 95/372 är av avgörande betydelse. Transportsystemet ska utvecklas i en hållbar riktning och kännetecknas av effektiva transporter med en god samordning mellan olika transportslag där resurssnåla resor prioriteras. Stadsplaneringen ska utgå ifrån täthet och funktionsblandning för att fler ska röra sig till fots, med cykel och resa kollektivt. För att stödja hållbara godstransporter samlas den tunga trafiken till funktionella, sammanhängande stråk.

Trenden är fortfarande att bilåkandet ökar och med en växande befolkning i Skellefteå måste vi skapa lösningar som gör det attraktivt att färdas på annat sätt än med egen bil för att skapa en hållbar stad. Här är medvetna och långsiktiga insatser med beteendepåverkande åtgärder viktiga som komplement till planerade fysiska åtgärder i syfte att stärka gång-, cykel- och kollektivtrafikens konkurrenskraft.

Att resa hållbart i Skellefteå kommun ska vara enkelt och attraktivt. Trafiksystemet ska utformas så att samtliga kan använda det, oavsett om man bor i en tätort eller på landsbygden. "Hela resan" behöver fungera, dvs. att det smidigt, även med byten, går att ta sig från dörr till dörr.

Riksintressen för kommunikationer

Inom Skellefte dalen utgör de befintliga vägarna E4, 95, 364, 372 och 827 riksintresse för kommunikationer. Även planerad ny sträckning av E4 är utpekad som riksintresse. För järnväg utgör Skelleftebanan och utredningskorridoren för Norrbotniabanan riksintresse.

En väg/järn som utpekats som riksintresse för kommunikationer ska enligt 3 kap 8 § miljöbalken skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller användandet av den. Med det menas att det är funktionen hos transportsystemet som ska säkerställas. Tillkommande bebyggelse, exempelvis nybyggnad inom en vägs influensområde, får inte negativt påverka varken nuvarande eller framtida nyttjande av denna.

Trafikplanens avgränsningar

Trafikplanen behandlar i första hand åtgärder på det kommunala vägnätet inom Skellefte dalen där kommunen är väghållare. I det övergripande huvudvägnätet ingår även statliga vägar där Trafikverket är väghållare. Även om kommunen inte har rådighet över dessa vägar redovisas brister och planerade/nödvändiga åtgärder för dessa då de har stor betydelse för Skellefte dalens utveckling och påverkar stadens övriga infrastruktur-, trafik- och stadsplanering. Kommunen och Trafikverket har i dessa sammanhang ett nära samarbete.

De förslag till åtgärder som redovisas i planen är de som planeras genomföras och de åtgärder Skellefteå kommun anser ska genomföras inom ramen för den fördjupade översiktsplanens planhorisont d v s fram till och med år 2030.

Trafikplanen sammanfattar förslag till viktigare åtgärder inom transportsystemet fördelat på de olika trafikslagen. Åtgärderna som redovisas är främst fysiska åtgärder i form av om- och nybyggnader. Även viktiga/nödvändiga planeringsåtgärder och attitydpåverkande åtgärder redovisas. Förslag till åtgärder redovisas under respektive trafikslag och/eller planeringsperspektiv.

Järnvägstrafiken är idag begränsad med godstransporter på Skelleftebanan mellan Bastuträsk och Skelleftehamn samt gods- och persontrafik via Jörns station. Den planerade kustjärnvägen, Norrbotniabanan, kommer att innebära nya möjligheter till gods- och persontransporter. Trafikering av Norrbotniabanan mellan Umeå och Skellefteå beräknas ske senast i slutet den fördjupade översiktsplanens planhorisont det vill säga år 2030. Planering av åtgärder för att stärka kollektivtrafiken i samspel med den nya tågtrafiken sker inom det pågående planeringsarbetet för Norrbotniabanan.

Miljöåtgärder

I tidigare utredningar för centrala Skellefteå är det framförallt vid E4 i Centrum som överskridanden av miljökvalitetsnormen för luft (kvävedioxider) kan förekomma. Det finns idag inga indikationer på att miljökvalitetsnormerna för luft överskrids på fler platser i Skelleftedalen.

Kommunens kartläggning av vägtrafikbullret inom Skelleftedalen, som omfattar beräkningar och i vissa fall mätningar, visar på höga bullernivåer (över 65 dB(A)) utmed vissa gator och vägar. Det är främst utmed E4 och väg 95/372 genom centralorten samt Kanalgatan som bullerstörningarna från vägtrafiken är störst. Utmed nämnda vägar E4, 95 och 372 har bullerdämpande åtgärder i form av vallar, plank och fönsterbyten vidtagits.

Vägtrafikens bullerpåverkan i befintliga miljöer är något som återkommande ses över. Vid planering av ny bebyggelse eller större förändringar av trafikinfrastruktur görs utredningar om befintlig och framtida bullerpåverkan och eventuella behov av åtgärder.

Trafikplanen redovisar därför inte några särskilda miljöåtgärder.

Prioritering av trafikslag

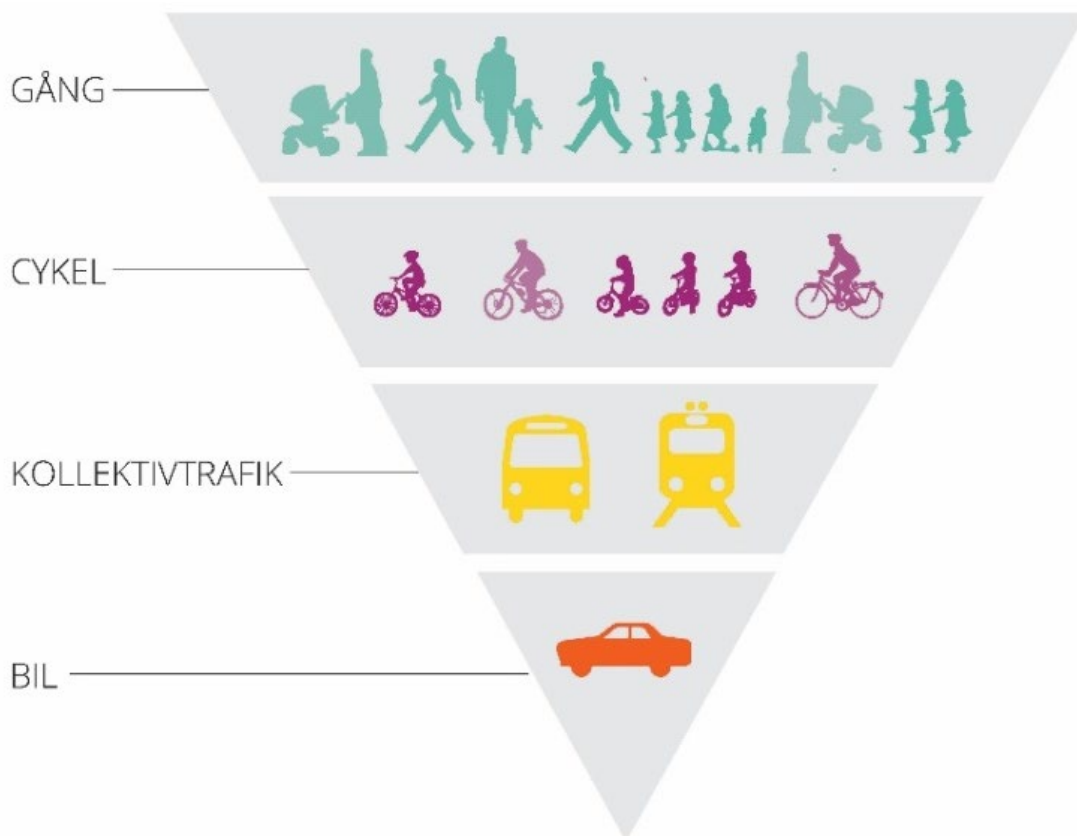
Trafiknätet består av nät för gångtrafik, cykeltrafik, kollektivtrafik och biltrafik. Dessa nät är inte helt skilda från varandra utan korsar varandra och ibland måste samma yta användas. Detta innebär att det uppkommer många situationer där en prioritering mellan olika trafikslag måste ske. Prioriteringen avser oftast hastigheter, företädesreglering, utrymme, prioritering i signal (grön våg) etc. Idag sker besluten om detta i många fall på ett otydligt sätt.

Prioriteringen avser i första hand där olika huvudnät korsar varandra eller konkurrerar om samma utrymme. Där huvudnät för ett trafikslag möter ett lokalnät för ett annat trafikslag ska det redan vara självklart att huvudnätet prioriteras högst. Undantag måste dock i vissa fall göras exempelvis när lagar eller regler gör det olämpligt, när trafikmängden för ett trafikslag är väsentligt större än det andra trafikslaget eller där prioriteringen får följder exempelvis i form av köer som inte avvecklas och skapar spridningseffekter i gatunätet. Grunden för prioritering mellan huvudnät för olika trafikslag föreslås vara enligt nedan.

Vid utformning av huvudnäten ska trafikslagen prioriteras i följande ordning:

1. Gång och cykel
2. Kollektivtrafik
3. Biltrafik

Längs det övergripande huvudvägnätet och stora huvudgator som är viktiga för näringslivet eftersträvas planskilda passager för oskyddade trafikanter.



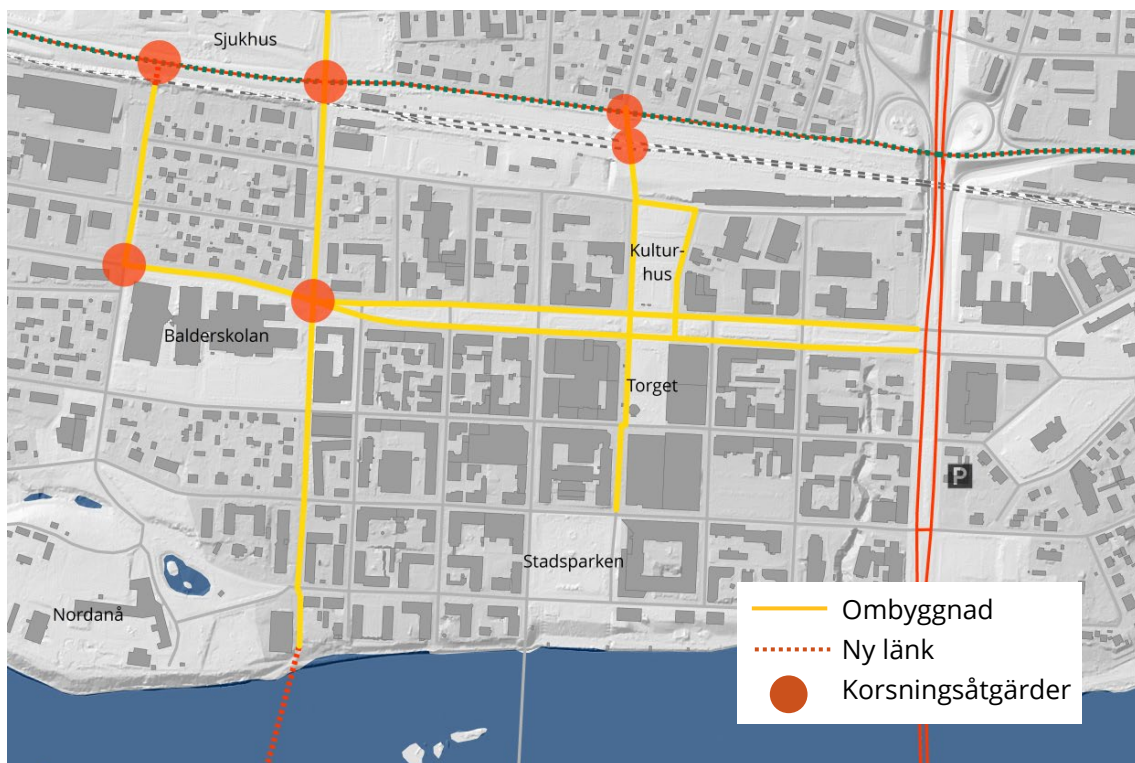
Prioritering av trafikslag

Pågående planering och åtgärder

Stadsutveckling

Vissa av de större trafikåtgärderna inryms i olika stadsutvecklingsprojekt och är inte begränsade till ett särskilt trafikslag utan omfattar åtgärder för flera trafikslag. Dessa åtgärder kan även ske etappvis under en längre period. Flera av de planerade större åtgärderna i Centrum följer inriktningarna i den fördjupade översiktsplanen för Centrala stan som antogs 2016. Inom planperioden för den fördjupade översiktsplanen för Skellefteå planeras följande större stadsutvecklingsprojekt:

- Ombyggnad av Kanalgatan med ny Centrumhållplats
- Utveckling av Trädgårdsgatan
- Ny bro över Skellefteälven i Centrum med anslutande gator
- Kulturhus med omgivande offentliga miljöer
- Resecentrum
- Anpassning av gator/gång- och cykelvägar till Norrbotniabanan



Översikt av planerade/pågående stadsutvecklingsprojekt i centrala Skellefteå.

Skellefteåprojektet

Vägverket påbörjade år 2005 en studie av vägtransportsystemet inom Skelleftedalen. År 2008 upprättades en förstudie för projektet, kallat Skellefteåprojektet.

Syftet med förstudien var att utarbeta ett eller flera alternativa förslag till utformning av det framtida vägtransportsystemet som skulle studeras vidare i en fortsatt planeringsprocess. I förstudien beskrevs ett stort antal tänkbara åtgärder för att förbättra transportsystemet i Skellefteå, och två systemalternativ för nord-sydlig och öst-västlig förbindelse genom centralorten redovisades.

Parallellt med kommunens översiktsplanearbete för Skelleftedalen fortsatte Trafikverket arbetet med Skellefteåprojektet med en vägutredning. Vägutredningens huvudsyfte var att skapa underlag för val av korridor för E4 genom centralorten. Utredningen visar att det är Östra leden som sammantaget uppfyller projektmålen och E4s ändamål bäst. I projektet redovisas tänkbara utformningar av den nya E4:ans korsningar med bland annat väg 372 och Torsgatan.

Under hösten 2012 skrev Trafikverket tillsammans med Skellefteå kommun under en avsiktsförklaring som innebär bland annat att E4 i framtiden flyttas till Östra leden. I åtgärden ingår också en ombyggnad av befintlig E4 till stadsgata.

I Skellefteåprojektet arbetade Trafikverket och kommunen gemensamt även med steg 1- och steg 2-åtgärder. Trafikverkets avsikt var att prova möjligheten att i en vägutredning också fullt ut inkludera åtgärder som påverkar och effektiviserar resande och transporter. Det var första gången som man valt att använda fyrstegsprincipen på detta sätt.

Vägutredningen har resulterat i en fastställd planeringskorridor för en ny E4 genom Skellefteå vid Östra leden.

Norrbotniabanan

Trafikverket arbetar för närvarande med järnvägsplaner för Norrbotniabanan mellan Umeå och Skellefteå. Arbetet sker i samverkan med Skellefteå kommun.

Planeringen av spårens lokalisering pågår och inriktningen är att järnvägen passerar i bro över Skellefteälven vid Tuvan för att sedan ansluta till befintlig järnväg, Skelleftebanan, norr om älven. Genom centrala Skellefteå följer Norrbotniabanan befintlig järnväg.

Då det inte får förekomma plankorsningar mellan den nya järnvägen och gator, vägar och gång- och cykelvägar krävs i centrala Skellefteå nya korsningslösningar för att inte järnvägen ska bli en stor barriär i staden. Utformningen av Norrbotniabanan får störst påverkan på väg 95/372, Lasarettsvägen och Grenvägen samt befintliga gång- och cykeltunnlar vid Älvsbacka och Centrala stan.

Den nya järnvägens plan- och höjdläge vid planeringskorridoren för ny E4 förbifart vid Östra leden har stor betydelse för de framtida vägtrafiklösningarna. För att möj-

liggöra den i Trafikverkets vägutredning från 2012 föreslagna korsningslösningen (cirkulationsplats) mellan E4 och väg 372 krävs ett älvsnära läge för järnvägen eller en nedschaktad järnväg.

I den pågående planeringen för den nya järnvägen och tillkommande resecentrum i Skellefteå är samordningen av olika trafikslag grundläggande. Resecentrum i Skellefteå centrum kommer att vara ett nav i Skellefteå och regionen, och även utgöra en viktig förutsättning för arbetet med utvecklingen av Centrum och stadskärnan.

Resecentrum ska knyta ihop den tågtrafik som Norrbotniabanan innebär, med den regionala busstrafiken, gång, cykel och taxi. Det ska vara enkelt att ta sig och orientera sig mellan resecentrum och de viktiga målpunkterna Centrum och Lasarettet. Även kopplingen till stadsbussarna på Kanalгатan är viktig och detta blir en gemensam resnod i stadskärnan.

Vid resecentrum ska det finnas ytor för att lämna och hämta, taxi, cykelparkering, korttidsparkering och ett parkeringshus. Stationen kommer ha tre järnvägsspår varav de två yttre kommer ha perronger för persontåg.

Norrbotniabanan kommer även att möjliggöra ökade godstransporter på järnväg och möjliggör samordning av godstransporter på väg, järnväg och sjöfart i Skelleftehamn och Port of Skellefteå.

Åtgärdsvalsstudier för väg 95/372

Väg 372

Trafikverket har under 2018 – 2019 genomfört en åtgärdsvalsstudie för väg 372 mellan Skellefteå och Skelleftehamn. Syftet med åtgärdsvalsstudien är se över vilka anspråk som finns på vägen och vad som i så fall behöver åtgärdas ur trafiksäkerhets- och tillgänglighetssynpunkt.

För att kunna utvärdera de föreslagna åtgärderna har ett antal projektspecifika mål formulerats:

1. God funktion och ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.
2. God funktion och ökad trafiksäkerhet för kollektivtrafikresande.
3. God funktion och ökad trafiksäkerhet för fordonstrafik.
4. Goda förutsättningar för attraktiva boendemiljöer.

Åtgärdsvalsstudien har bland annat genomförts med workshopar med aktörer och intressenter där man gemensamt beskrivit problembilden, arbetat med mål samt föreslagit åtgärder. Vidare har vilka åtgärder som ger bäst effekt, åtgärder som bör göras först och åtgärder som kan göras senare diskuterats. Även eventuella sekundära effekter/konsekvenser som bör beaktas diskuterades. I arbetet med åtgärdsvalsstudien har en dialog hållits med representanter för planeringen av Norrbotniabanan och Northvolts etablering.

Inriktningen med åtgärdsvalen handlar framför allt om förbättrad trafiksäkerhet och ökad attraktivitet för alternativa färdmedel som kollektivtrafik samt gång och

cykel. Vidare anses det viktigt att väg 372 prioriteras för industrins transporter. Fullt utbyggd mötesfri väg (2+1) med standard enligt motortrafikled har inte prioriterats som huvudsakligt alternativ för fortsatt arbete eftersom det i dialogmötet framkom att hastigheten inte är avgörande. Ett jämnt flöde på väg 372 är anses vara viktigast.

Förslag till en mängd olika åtgärder har tagits fram men ännu finns inte beslut om vilka åtgärder som ska genomföras och tidplan för genomförandet. De föreslagna åtgärderna möjliggör en framtida mötesfrihet och flera av åtgärderna krävs innan mötesfrihet genomförs.

Väg 95

Trafikverket har under 2019 inlett arbetet med en åtgärdsvalsstudie även för väg 95 genom kommunen. Arbetet är ännu i ett tidigt skede. Syftet med åtgärdsvalsstudien är se över vilka anspråk som finns på vägen och vad som behöver åtgärdas ur trafiksäkerhets-, tillgänglighets- och framkomlighetssynpunkt.

Northvolt

Byggandet av batterifabriken Northvolt Ett vid Bergsbyns industriområde i anslutning till väg 372 startar under 2019. Fullt utbyggd kan den generera totalt cirka 5 000 nya arbetstillfällen, varav cirka 2 500 i själva fabriken. Verksamhetens etablering bedöms bidra till en stor befolkningsökning i kommunen och därmed medför ett påtagligt ökat resande och antal transporter. Förutom övrig trafik till och från batterifabriken kommer byggandet av fabriken att generera byggtrafik under ett antal år framöver.

Den viktigaste kommunikationen och trafikbelastningen väntas bli på E4 och väg 372. Trafiken längs väg 372 består till stor del av pendlingstrafik. Utbyggnad av Northvolts anläggning, andra planerade industriområden samt utbyggnaden av hamnen bedöms leda till ökad trafik längs vägen. En tillfällig anslutning från verksamheten till väg 372 planeras till år 2019.

Skellefteå kommun har en vision där mer än 50 % av resorna till Northvoltområdet inom fem år ska ske kollektivt. Kommunen och Skellefteå buss har därför för avsikt att ta fram ett förslag på en ny kollektivtrafiklinje även mellan området Northvolt och centrala Skellefteå.

Konsekvenser av Northvolts exploatering

I åtgärdsvalsstudien för väg 372 ingår vägnät som är direkt knutna och viktiga i pågående exploatering av mark norr om väg 372, Norra Bergsbyn och öster om Hedsbyns industriområde. Under arbetet med åtgärdsvalsstudien har därför en konsekvensbeskrivning av trafikförsörjning till Northvolt tagits fram. För att belysa konsekvenserna av exploateringen beskrivs möjliga scenarier gällande eventuella framtida transportlösningar samt framtida trafikbelastning på väg 372 kopplat till Northvolts planerade etablering. De olika trafikscenariernas konsekvenser, bero-

ende på Northvolts transporter, utformning av Northvolts industrianläggning samt utformning av trafiklösningar analyseras.

I ett första läge bedöms en utformning med C-korsning, en mindre trevägskorsning, tillräcklig. Senare kan en cirkulationsplats eller en trafikplats bli aktuellt beroende på framtida exploatering, framtida transportflöden samt utformning av Northvolts område. Även en eventuell framtida utformning med mitträcke påverkar valet av utformning. Att hålla upp funktionen för väg 372 är viktigt ur perspektivet näringslivets transporter och därför bedöms antalet cirkulationsplatser behövas hållas ned.

Kollektivtrafikplan 2019 - 2023

För att binda ihop kommunens olika delar och för att skapa en attraktiv stad med hög framkomlighet och ren luft är det viktigt att kollektivtrafiken är ett naturligt val för kommunens invånare. Åren 2016–2018 pågick därför på uppdrag av kommunfullmäktige ett kollektivtrafikprojekt med syfte att förbättra den inomkommunala busstrafiken samt att effektivisera organisationen inom Skellefteå kommunkoncern gällande kollektivtrafik. Kollektivtrafikplanen är ett deluppdrag i kollektivtrafikprojektet.

Hösten år 2019 kommer Skellefteå kommun att införa ett nytt system för kollektivtrafiken där fokus ligger på arbetspendling, kultur och fritidsresor. Skolskjutsar övergår i större utsträckning än idag till beställningstrafik.

Vägtrafiksystemet i Skellefteå

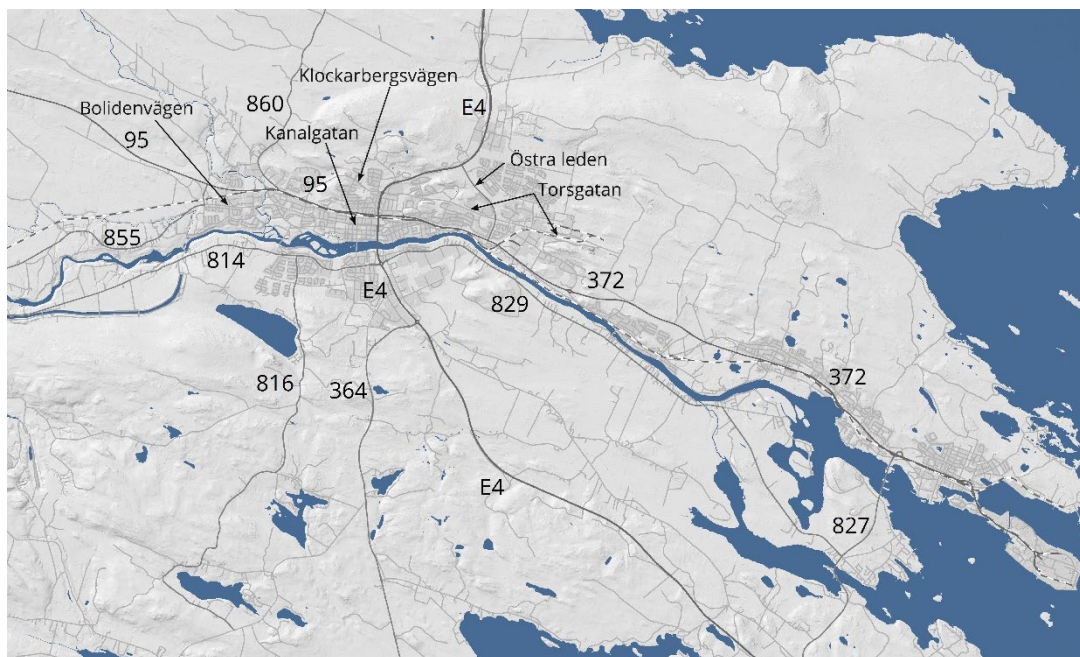
Biltrafiknätet består av ett övergripande huvudvägnät, ett huvudnät och ett lokalnät. Det övergripande huvudvägnätet utgörs av de större vägarna som leder in till staden och de centrala delarna och genomfarterna.

Det övriga huvudvägnätet består av huvudgator som sammanbinder stadsdelar inom staden. Lokalnätets syfte är främst att leda trafiken inom ett område.

Vägsystemet inom Skellefteå innehåller fyra av länets högst prioriterade näringslivsvägar: E4, väg 95, väg 364 samt väg 372. E4 är länets viktigaste vägstråk för nord-sydliga transporter.

Vägsystemet inom Skellefteå karakteriseras av att det i nord-sydlig riktning över älven bara finns en funktionellt sett fullgod vägförbindelse, E4:an. Övriga förbindelser, Parkbron och Lejonströmsbron, har såväl begränsad bärighet som begränsad framkomlighet.

På södra sidan om älven är Skramträskvägen/Anderstorpsleden (väg 814/väg 829) den viktigaste förbindelsen i öst-västlig riktning. Norr om älven har Järnvägsleden (väg 95/372) den viktigaste funktionen i det övergripande systemet.



Vägnätet i Skellefteå

Transport av farligt gods

I Skellefteå rekommenderar Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) följande vägar för transporter av farligt gods: E4, väg 95, väg 372, väg 827 och Östra leden.

Kort beskrivning av huvudvägnätet för biltrafik

E4

E4 som korsar Skellefteådalens i nord-sydlig riktning är det enskilt viktigaste transportstråket i regionen och Norrland. E4 passerar centralt genom Skellefteå och samlar upp stor andel lokal trafik, förutom genomfartstrafiken, med anledning av att det är den enda fullgoda vägförbindelsen över Skellefteälven inom centralorten.

Från cirkulationsplatsen vid Hammarängen, Sörböle, till cirkulationsplats Anderstorp är E4 utformad som vanlig väg utan mittseparering. Korsningarna med Företagsvägen och Burträskvägen är signalreglerade och utformade som korsningar med mittrefuger och vänstersvängsfält.

Mellan Anderstorp och Sörböle finns tre planskilda passager i tunnel för gång och cykel samt två busshållplatser.

E4 kallas Viktoriagatan mellan cirkulationsplatsen vid Anderstorp och trafikplats Skellefteå (korsning med väg 95/372). Den är en fyrfilig väg med mittremsa som varierar i bredd. Vid vägens västra sida finns vid Campus en busshållplats.

Från väster medger anslutande Strandgatan endast trafik för påfart på E4 söderut. Korsningen med Storgatan är en signalreglerad fyrvägs-korsning och i den finns avsvängningsfält för vänstersvängande fordon. Korsningen med Kanalgatan är signalreglerad med separata vänstersvängsfält i alla tillfarter. Från E4 och Kanalgatan är det varierande tre eller fyra körfält in i korsningen. Ut ur korsningen är det alltid två körfält. Mellan Storgatan och Nygatan finns på västra sidan en enklare busshållplats utan väderskydd.

Vid trafikplats Skellefteå passerar E4 planskilt under Norra Järnvägsgatan. I den norrgående riktningen på E4 finns anslutning mot väg 372 samt mot väg 95. Det saknas utfart från trafikplatsen i riktning norrut. I den södergående riktningen på E4 saknas avfart mot väg 95 och väg 372, men det finns utfart från väg 95. Vid trafikplatsen finns anslutningar mellan E4 och Norrbölegatan.

Norr om trafikplats Skellefteå är körfältsindelningen 2+2. Norrbölegatan korsas planskilt. Torsgatan och Klockarbergsvägen ansluts mot E4 i en cirkulationsplats. Strax söder om cirkulationsplatsen finns busshållplatser på vardera sidan om vägen i anslutning till en planskild gång- och cykelpassage under vägen.

Slalomvägen ansluter E4 i en trevägs-korsning med vänstersvängsfält. Omedelbart söder om korsningen finns en planskild gång- och cykelpassage och busshållplatser.

Norr om korsningen är E4 försedd med mitträcke. Körfältsindelningen är 2+1 med två körfält i norrgående riktning och ett körfält i södergående riktning. Korsningen med Östra leden är signalreglerad. I norrgående riktning är det fyra körfält in i korsningen. Två körfält är för genomgående trafik på E4 och ett är ett vänstersvängsfält mot Nöppelbergsvägen och ett är ett högersvängsfält mot Östra leden. I södergående riktning är det tre körfält in varav ett är för genomgående trafik söderut. Endast ett körfält för genomgående trafik söderut begränsar framkomligheten i

korsningen och det uppstår tidvis långa köer. Omedelbart söder om korsningen finns en planskild gång- och cykelpassage under vägen och en busshållplats vid vägens västra sida.

Norr om Östra leden är E4 mittseparerad med mitträcke och mittremsa med två körfält i vardera riktningen. Avsvängningsfält mot Solbacksvägen och handelsområdet finns för trafik i båda riktningarna på E4 i anslutning till trafikplatsen vid Solbacken. Strax norr om trafikplatsen finns vid vägens östra sida en busshållplats.

Gång- och cykelbana finns parallellt längs med E4 från Företagsvägen i söder till trafikplats Skellefteå (E4/väg 95 och 372). Även mellan korsningarna med Kloockarbergsvägen/Torsgatan och Östra leden/Nöppelbergsvägen finns gång- och cykelbana parallellt med E4.

95/372

Skellefteå kommun arbetar tillsammans med Arvidsjaur och Arjeplogs kommuner för att riksväg 95 ska klassas som en europaväg då vägen har betydelse för regional/interregional trafik och gränsöverskridande transporter. Med öppnandet av Tjernfjellstunneln på den norska sidan om riksgränsen förväntas trafikflödet på väg 95 öka och då även godstransporterna. Vägen ingår i det funktionellt prioriterade statliga vägnätet för dagliga personresor med bil, för kollektivtrafik med buss och för godstransporter. Den ingår även i Sveriges strategiska vägnät för tyngre transporter och är rekommenderad väg för transporter med farligt gods.

Järnvägsleden, som heter väg 95 väster om E4 och väg 372 österut, är regionens viktigaste transportstråk i öst-västlig riktning och har stora pendlingsströmmar. Väg 95 har en övergripande betydelse som riksväg och sammankopplar norrlandskusten med Norge. Vägen har stor betydelse för näringslivet och Port of Skellefteå och är central för gruvindustrin och dess transporter mellan gruvorna i väster och smältverket Boliden Rönnskär. Vägen är en turistväg och har dessutom en viktig funktion i stadens trafiknät. Vägen sammanbinder även centrala Skellefteå med stadsdelarna norr om älven från öst till väst.

I centrala Skellefteå finns ett betydande gång- och cykelstråk mellan Centrum och Norrböle som korsar väg 95 i plan med en signalreglerad passage. Även i korsningen med Lasarettsvägen finns korsande gång- och cykelstråk i plan med signalreglering. Längs väg 95 genom den västra delen av staden finns två planskilda gång- och cykelpassager under vägen samt två planskilda gatupassager med separerad gång- och cykelbana.

Två korsningar längs med väg 372, Mullbergsvägen/Grenvägen och Risbergsgatan/Bergsbyvägen, har byggts om till cirkulationsplatser med planskilda gång- och cykelpassager och ännu en korsning, Svedjevägen, planeras byggas om till cirkulationsplats under 2019/2020.

Längs väg 372 finns mellan Skellefteå och Skelleftehamn åtta planskilda gång- och cykelpassager under vägen och två över vägen samt två planskilda gatupassager med separerad gångbana.

I det pågående arbetet med järnvägsplaner för Norrbotniabanan utreds nya planskilda gatupassager med järnvägen som även påverkar korsningslösningar med väg 95/372. Även Northvolts pågående etablering i Bergsbyns industriområde öster om Hedensbyn ställer krav på korsningsåtgärder vid väg 372 i Bergsbyn.

Trafikverket arbetar för närvarande med åtgärdsvalsstudier för väg 95 genom hela kommunen (påbörjad) och väg 372 (genomförd).

Väg 364

Väg 364 fungerar som infart till staden söderifrån för biltrafik och ingår i det övergripande huvudvägnätet. Vägen ansluter till E4 vid cirkulationsplatsen vid Hammarängen, Sörböle. Vägen fångar upp resor och transporter i nord-sydlig riktning parallellt med E4 och har omfattande arbetspendling mellan främst Skellefteå och Burträsk. Vägen fungerar även som länk mellan E4 och väg 774 som är tillfartsväg till flygplatsen. Väg 364 saknar gång- och cykelbana söder om Sörböle. Framförallt sommartid förekommer viss cykeltrafik mellan Rönnbäcken och Sörböle. Del av denna sträcka kan cyklister färdas på den gamla väg 364, Burträskvägen.

Väg 814 Skråmträskvägen

Väg 814 Skråmträskvägen fungerar som genomfart/infart till centralorten för biltrafik och utgör tillsammans med väg 829 det viktigaste transportstråket inom Skellefte dalen i öst/västlig riktning söder om älven. Vägen börjar vid E4 strax söder om älven och passerar genom Sörböle och Sunnanå och vidare västerut. I stadsdelen Sunnanå ansluter Falkträskvägen (väg 816) som är en lokal huvudgata och en infart från byar söder om staden. Utmed Skråmträskvägen genom centrala Skellefteå finns många bostäder nära vägen och bullerskyddsåtgärder har genomförts.

Längs med den norra sidan av väg 814 finns gång- och cykelbana från Lejonströmsvägen i väster till Karlgårdsvägen i öster. Längs med den södra sidan av vägen finns gångbana mellan Falkträskvägen och Sunnanåskolan.

Längs Skråmträskvägen finns två planskilda passager för gång och cykel under vägen, dels ca 90 meter väster om korsningen med Plangatan/Forskargatan, dels strax öster om korsningen med Karlgårdsleden.

Vid Sunnanåskolan finns en signalreglerad cykelpassage/övergångsställe. Obevakade övergångsställen/cykelpassager finns vid korsningen med Lejonströmsvägen/Stråkvägen, på sträcka mellan Falkgatan och Västra Grubbgatan. Vid korsningen med Falkgatan finns ett obevakat övergångsställe.

Väg 827 Sundgrundsleden

Sundgrundsleden förbinder E4 med väg 372 och Skelleftehamn. Den passerar även över älven mellan Örviken och Skelleftehamn. En stor del av de fordon som trafikerar vägen utgörs av tunga transporter till Skelleftehamn, Hedensbyn och Port of Skellefteå. Sundgrundsleden fungerar som förbifart för farligt gods. De oskyddade trafikanterna som färdas mellan Örviken och Skelleftehamn är hänvisade till att

färdas på körbanan tillsammans med lastbilar och bilar. Väg 827 Sundgrundsleden är en tvåfältig väg med en god standard för 70 km/tim på den norra delen från anslutningen till Järnvägsleden (väg 95) till och delen över Degerön. Från passagen över Ytterviksfjärden och söderut till anslutningen är vägen smal och har en låg plan- och profilstandard. Gång- och cykeltrafik förekommer främst på delen mellan Degerön och Skelleftehamn. Längs med Sundgrundsleden och Sundgrundsbron saknas separering av oskyddade trafikanter.

Väg 829 Anderstorpsleden/Bockholmsvägen

Vägen fungerar som infart/genomfart till centralorten för biltrafik. Väg 829 fungerar som en länk mellan E4 och Sundgrundsleden. Vägen förbinder även Bergsbyn, Ursviken och Skelleftehamn med stadsdelen Anderstorp och dess handelsmålpunkter.

Vägen har genom Anderstorp ledkaraktär med ett relativt stort och öppet gaturum med bebyggelsen tillbakadragen från vägen. Öster om Anderstorp ändrar vägen karaktär till landsväg med glesare bebyggelse. Längs med södra sidan av väg 829 finns gång- och cykelbana genom hela Anderstorp. På norra sidan kan cyklister färdas längs med vägen på gång- och cykelbana från Tubölegatan, genom Anderstorp, och österut till Stackgrönnan. På delen genom Anderstorp finns två planskilda passager för gång- och cykeltrafik under väg 829 dels strax öster cirkulationsplats i korsning med Gymnasievägen, dels på sträcka mellan Skiftesgatan och Frögatan. Vid hälsocentralen finns en signalregelrad passage. Dessutom finns två obevakade passager i plan på delen genom Anderstorp; drygt 200 meter öster korsningen med Gymnasievägen samt en vid korsningen med Fäbodgatan. Vid Stackgrönnanskolan finns ett obevakat övergångsställe.

Östra leden

Östra leden är en kommunal gata som utgör en länk i det övergripande huvudvägnätet och förbinder i nord-sydlig riktning E4 i norr med Torsgatan och väg 372 i söder. Östra leden har på delen mellan väg 372 och Torsgatan småskalig bostadsbebyggelse nära gatan. På delen mellan Torsgatan och E4 blir karaktären av infart/genomfart ännu tydligare utan nära bebyggelse. Östra ledens standard är förutom vid korsningarna med anslutande gator god och karaktären av genomfart innebär att biltrafikens framkomlighet är prioriterad.

Korsningen Östra leden/Torsgatan är en olycksdrabbad korsning. Trafiksäkerhets- höjande åtgärder i form av hastighetsbegränsning och siktröjning, har genomförts. Korsningen har dock fortsatt att vara en av kommunens mest olycksdrabbade korsningar. På grund av stora trafikmängder på Torsgatan har korsningen med dagens utformning en olämplig trafikfördelning.

Även korsningarna med Höjdgatan, Krongatan och Rosgatan/Strågatan har trafiksäkerhetsbrister.

Längs Östra leden finns tre planskilda passager för gång- och cykeltrafik.

Bolidenvägen

Bolidenvägen är en kommunal gata som fungerar som infart till staden från väster och sammanbinder stadsdelarna Degerbyn, Prästbordet och Centrala stan. Vid korsningen med Högströmsgatan övergår Bolidenvägen till Kanalgatan som fortsätter österut genom Centrum fram till E4. Till Bolidenvägen ansluter från väster väg 855. Bolidenvägen var tidigare den huvudsakliga infarten/genomfarten till staden från väster innan väg 95 sammanlänkades med väg 372. Bolidenvägen har därför haft en bred sektion med vägkaraktär där framkomligheten för biltrafiken prioriterats. Detta gäller framförallt i de västra stadsdelarna där Bolidenvägen haft karaktären av en led för att närmare Centrum övergå till en bred stadsgata med bebyggelse intill gatan. Under tid har åtgärder genomförts i syfte att anpassa sektionen och korsningar för att göra Bolidenvägen mer stadsmässig och skapa utrymme för gång- och cykel.

Gång- och cykelbana finns parallellt längs med Bolidenvägens norra sida hela sträckan från Tunnelvägen till Högströmsgatan. Längs Bolidenvägen finns endast en planskild korsning för oskyddade trafikanter. I Degerbyn finns en planskild passage under Bolidenvägen ca 240 meter väster korsningen med Storåkersgatan och Uppfinnarvägen. Vid korsningen med Brännavägen finns ett signalreglerat och hastighetssäkrat övergångsställe med cykelpassage och vid korsningen med Klockarbergsvägen finns ett signalreglerat övergångsställe samt ett signalreglerat övergångsställe med cykelpassage. Vid korsning med Uppfinnarvägen/Storåkersgatan finns en obevakad gång- och cykelpassage. Obevakade övergångsställen finns vid korsning med Degerbyvägen/Storåkersgatan strax väster om korsning med Brunnsgatan.

Kanalgatan

Kanalgatan löper i öst/västlig riktning genom Centrum och är en länk i huvudvägnätet för bilister. Idag passerar ca 10 000 fordon/dygn på Kanalgatan vid torget. Strax väster om E4 har gatan drygt 14 000 fordon/dygn. Många av dessa bilister har inte någon målpunkt i Centrum utan passerar endast förbi via Kanalgatan. Gatan är en stor barriär i stadskärnan till följd av den omfattande biltrafiken som även medför att luftkvaliteten vid gatan är dålig med överskridanden av miljökvalitetsnormer.

Kanalgatan har på större del av gatan körbanor på vardera sidan om ett mittområde med parkeringar med två körfält i vardera riktningen. Trafiken består huvudsakligen av motorfordon, men enstaka cyklister färdas också längs gatan. Det saknas dock en gång- och cykelväg genom Centrum längs med Kanalgatan vilket gör att många cyklister färdas på gångbanorna istället för på körbanorna då dessa upplevs otrygga på grund av det höga biltrafikflödet.

Gångbanor finns på vardera sidan av gatan. Kanalgatan har flera korsande övergångsställen och passager. Vid korsningen med Trädgårdsgatan finns ett betydande stråk för fotgängare och cyklister över gatan som med den planerade utvecklingen av norra Centrum, med bland annat ett resecentrum vid järnvägen och ett kultur-

hus kommer att förstärkas. För att långsiktigt kunna utveckla Centrum och stadskärnan är det nödvändigt att minska biltrafiken på Kanalgatan.

Klockarbergsvägen

Klockarbergsvägen norr om Bolidenvägen fungerar idag som en länk i ett huvudnät för biltrafik och sammanbinder väg 95 med E4, men även stadsdelarna Prästbordet, Sjungande dalen och Norrböle. Längs Klockarbergsvägen från Bolidenvägen till E4 finns parallella gång- och cykelvägar.

Brister i kopplingarna mellan väg 95 och E4 norrut vid trafikplatsen vid Centrum gör att trafik västerifrån på 95 som ska färdas norrut på E4, eller i motsatt riktning, färdas Klockarbergsvägen. Tillsammans med Torsgatan utgör Klockarbergsvägen ett stråk i öst/västlig riktning genom centralorten.

Utmed Klockarbergsvägen inom stadsdelen Norrböle finns villabebyggelse i nära anslutning till gatan. Bostäderna närmast gatan är starkt påverkade av buller från trafiken och bullerskydd i form av skärmar finns därför längs med gatans båda sidor. Med hänsyn till Klockarbergsvägens omgivning är den inte lämpad som en länk för genomfartstrafik i ett övergripande system. En inriktning bör vara att genomfartstrafik mellan E4 och väg 95 ska minska på sikt. Detta kan uppnås med E4 förbifart med bra kopplingar till väg 95/372.

Torsgatan

Torsgatan sträcker sig från den norra cirkulationsplatsen vid E4 i väst till korsning med Östra leden och vidare österut till Hedensbyns industriområde. Gatan ingår i huvudvägnätet och fungerar tillsammans med Klockarbergsvägen som ett stråk i öst/västlig riktning genom centralorten. Torsgatan passerar genom Norrböle med både bostadsområden och verksamhetsområden. Vid Morön byggs för närvarande en F-9 skola intill Torsgatan vilket ställt krav på trafiksäkerhetsåtgärder för oskyddade trafikanter.

Torsgatan har en viktig funktion som länk i huvudnät för biltrafik mellan flera stadsdelar. Gatan har få planskilda passager för oskyddade trafikanter och upplevs som en barriär. På delen öster om Östra leden får Torsgatan en tydligare ledkaraktär fram till Hedensbyns industriområde.

Standarden är god på stora delar av gatan och biltrafikens framkomlighet är prioriterad. Gång- och cykelväg som ingår i huvudnätet för cykel finns utmed gatans norra sida mellan Gruvgatan och E4. Den enda planskilda passagen för gång- och cykel finns knappt 150 meter väster om korsningen med Gruvgatan. En ny planskild passage planeras vid korsningen med Floravägen.

Torsgatans korsning med Östra leden är en av Skellefteås mest olycksdrabbade korsningar. Även korsningen med Gruvgatan är olycksdrabbad.

Cykelvägnätets uppbyggnad

Huvudcykelnätet är främst till för cyklister som färdas längre sträckor inom tätorten. I huvudcykelnätet ingår de cykelbanor som förbinder olika stadsdelar med centrum och andra viktiga målpunkter som exempelvis skolor och fritidsanläggningar. Huvudcykelnätet ska, i den mån det är möjligt, bestå av separerade gång- och cykelbanor och framkomligheten för cyklister prioriteras. Korsningspunkter med bilvägnätet utformas så att cyklisten prioriteras framför bilisten. De cykelbanor som ingår i huvudcykelnätet har en god standard och den högsta prioriteringen av drift och underhåll. Större delen av de cykelbanor som ingår i huvudcykelnätet vägis visas enligt den vägvisningsplan som tas fram under 2011.

Lokalcykelnätet är till för cyklister som dagligen färdas kortare sträckor inom en stadsdel. Lokalnätet består av både cykelbanor och mindre gator med blandtrafik som binder ihop målpunkter inom stadsdelen. Standarden ska vara god men prioriteringen av drift och underhåll något lägre än huvudcykelnätet.

Betydande brister i befintligt trafiksystem

Även om befintligt kommunalt gatunät generellt klarar en trafikökning ur kapacitetssynpunkt kan en ökad trafikbelastning medföra andra konsekvenser i form av försämrade trafiksäkerhet, ökad otrygghet och ökad miljöpåverkan. Det är främst i huvudvägnätet med hög koncentrationen av biltrafik som kapacitetsproblem kan uppstå.

Inom Skellefteådalens finns två dominerande vägtransportstråk. E4 i nord-sydlig riktning och väg 95/372 i öst-västlig riktning fungerar både som genomfarter i staden och som infarter till stadens centrala delar. Det leder till stora trafikvolymerna på vägarna. Tung trafik genom staden saknar alternativa vägar vilket innebär stor miljöbelastning utmed delar av dessa vägar.

Då de större trafiklederna i Skellefteådalens är centralt lokaliserade är staden lättillgänglig och målpunkter kan enkelt nås från alla håll. Med en stor del av befolkningen boende på landsbygden är bilen det dominerande transportslaget och många pendlar in till centralorten.

Stadens läge i en smal äldal genomkorsad av Skellefteälven innebär tydliga begränsningar och svårforcerade barriärer. Detta medför i sin tur problematik med bristande framkomlighet, negativa miljöeffekter och olycksrisker. I Centrum finns tydliga problem med överskridanden av MKN (kvävedioxid) samt att riktvärden för buller inte klaras.

Med en växande stad och nya stora industrietableringar ökar belastningen i det övergripande vägnätet med ökande fordonsmängder. Ett funktionellt trafiksystem som är tryggt, säkert och effektivt för samtliga trafikslag är en grundförutsättning för Skellefteådalens utveckling. För att uppnå ett hållbart trafiksystem behöver trafikslagen samverka med varandra och att en prioritering mellan de olika trafikslagen ske. Förutom att vägsystemet ska vara funktionellt för de olika trafikslagen är det viktigt att trafikmiljöerna är väl gestaltade och anpassade till den omgivande bebyggelsen.

Biltrafiken medför miljöproblem, främst buller, emissioner och vibrationer. Huvudvägnätet utgör i många fall också barriärer för oskyddade trafikanter. Dagens trafiksystem kännetecknas av att bilen tar stort utrymme i stadens centrala delar. Många gator är utformade utifrån bilens behov av framkomlighet och cyklisternas behov av framkomlighet och säkra färdvägar har länge varit underordnat. Även för fotgängare finns behov av bekvämare och säkrare färdvägar.

Nedan beskrivs de mest betydande bristerna i trafiksystemet.

E4

För länet och Skellefteåregionen är en funktionell E4 av avgörande betydelse för näringslivets möjligheter att utvecklas. E4 mellan Umeå och Skellefteå har idag på långa sträckor stora brister vad gäller framkomlighet, trafiksäkerhet och miljö.

E4 genom centrala Skellefteå belastas av stora biltrafikflöden och utgör därför en stor barriär som gör det svårt och otryggt för gående och cyklister att röra sig i och genom de centrala delarna av Skellefteå. Koncentrationen av biltrafik ger även upphov till luftföroreningar och buller som påverkar hälsa och miljö negativt.

De stora trafikmängderna på E4 medför att små störningar i trafiken kan orsaka långa köer. Redan med dagens trafikmängder uppstår det periodvis problem med framkomligheten i form av långa köer under de mest belastade timmarna, vilket begränsar tillgängligheten till Centrum. Den bristande framkomligheten drabbar även kollektivtrafiken. Anslutningarna från E4 in mot Centrum är hårt belastade. Trafiksituationen innebär att även vissa anslutande gator har stora trafikmängder med olägenheter som följd; trafikbuller, höga halter av bilavgaser, barriäreffekter och olycksrisker.

95/372

I Trafikverkets nyligen genomförda ÅVS (åtgärdsvalsstudie) för väg 372 beskrivs vägens brister:

Väg 372 är en av Sveriges 100 farligaste vägar. Vägen är ett stort pendlingsstråk med mycket tung trafik samt många anslutande vägar. Vägen är bred och trafikmiljön är otydlig, bredden inbjuder till höga hastigheter samt omkörningar. Högsta tillåtna hastighet varierar längs vägen och det är inte alltid lätt att förstå hur hastigheten är kopplad till vägsektionen. Tung trafik som stoppar upp trafiken skapar stress för personbilstrafik och kan leda till riskfyllda omkörningar även om det är 80 km/h.

Sidoområden och säkerhetszoner uppfyller inte alltid dagens standard. Det finns brister i skyddsanordningar, räcken och räckesavslut. Även standarden på belysningen är ojämn där belysningen är ofta bristfällig i korsningar.

Järnvägsleden har stora brister i trafiksäkerheten för alla trafikantslag. Detta gäller framförallt i ett antal plankorsningar där även oreglerade gång- och cykelpassager finns.

Vägen har även bristande framkomlighet och trafiksäkerhet för godstransporter/specialtransporter.

Ofullständig koppling mellan de viktigaste transportstråken

E4 och väg 95/372 är regionens viktigaste stråk för person- och godstransporter och passerar genom centrala i Skellefteå.

Väg 95/372 Järnvägsleden passerar E4:an planskilt. Det saknas dock anslutning från E4 till väg 95/372 för trafikanter som kommer på E4:an norrifrån. Samma sak gäller för de trafikanter på väg 95/372 som skall norrut på E4. Dessa trafikanter måste i stället nyttja det lokala gatunätet som i flera avseenden inte är anpassat för denna trafik som även har stora inslag av tung trafik.

Befintliga anslutningar från E4 till väg 95/372 söderifrån har brister i trafiksäkerhet och framkomlighet. Avfartsrampen från E4 söderifrån mot väg 372 för trafik österut har bristfällig framkomlighet, brant lutning särskilt för tung trafik. Dessutom korsar ett obevakat övergångsställe avfartsrampen strax innan stigning mot väg 372. I påfart till väg 372 saknas vävningssträcka eller dylikt. Avfart från E4 för trafik västerut på väg 95 har brant lutning och ett obevakat övergångsställe i den brantaste delen.

Avsaknaden av ett funktionellt övergripande vägsystem avseende goda kopplingar mellan de viktigaste transportstråken innebär långsiktigt en begränsande faktor för Skellefteås utveckling.

Få och begränsande passager över älven

Skellefteälven utgör en stor barriär längs hela Skellefte dalen och broförbindelserna mellan de norra och södra stadsdelarna utgör därför viktiga stråk. I Skellefte dalen finns fem broar för motorfordonstrafik och en gång- och cykelbro. Broarna från väster till öster är följande:

- Lejonströmsbron (enkelriktad växelvis med skyttelsignal)
- Parkbron (enkelriktad i norrgående riktning)
- Viktoriabron (fyra körfält)
- Älvsbackabron (gång- och cykelbro)
- Bergsbybron (två körfält)
- Sundgrundsbron (två körfält)

Bandstadsstrukturen påverkar folks resmönster och många måste färdas längs med älven till de få förbindelserna över älven. Lejonströmsbron och Parkbron har inskränkningar på fordonsbredd, tillåtna axeltryck och körriktning. Det medför att huvuddelen av biltrafiken i nord-sydlig riktning måste passera älven på Viktoriabron, med medföljande problem som exempelvis dålig luftkvalitet utmed E4 Viktoriagatan. Lejonströmsbron och Parkbron saknar separering av oskyddade trafikanter.

Öster om Viktoriabron finns två förbindelser över älven; Bergsbybron och Sundgrundsbron. Bergsbybron ligger cirka 6,5 km öster om E4 och har en viktig funktion som passage över älven för många dispenstransporter. Bron saknar separering av oskyddade trafikanter. Sundgrundsbron går över älven mellan Örviken och Skelleftehamn, ca 13,5 km öster om E4. Bron saknar separering av oskyddade trafikanter.

Låg prioritet för gående och cyklister

I huvudvägsystemet för Skellefte dalen är biltrafikens framkomlighet prioriterad. Vägarna och gatorna är genom utformning och trafikflöden barriärer som försvårar fotgängares och cyklisters rörelser i staden. Vid infarterna och genomfarterna finns behov av planskilda passager för oskyddade trafikanter.

Dagens trafiksystem kännetecknas av att bilen tar stort utrymme. Många gator är utformade utifrån bilens behov och cyklisternas behov av framkomlighet och säkra färdvägar har länge varit underordnat. Även för fotgängare finns behov av bekvämare och säkrare färdvägar. De största bristerna i gång- och cykelvägnätet utgörs av riskfyllda korsningspunkter och att nätet inte är sammanhängande. På de sträckor där cyklisterna färdas i blandtrafik är biltrafikens hastighet sällan reglerad med hänsyn till cyklistens utsatta situation. I Skellefteå Centrum delar cyklisterna ofta utrymme med biltrafiken där det finns dessutom relativt mycket kantstensparkering vilket utgör ännu ett trygghets- och säkerhetsproblem.

Trots att gående och cyklisterna har olika behov delar de ofta samma utrymme på gemensamma gång- och cykelbanor. Den gemensamma infrastrukturen utgör dels ett trygghets- och säkerhetsproblem, dels ett framkomlighetsproblem. I Skellefteå Centrum finns även ytor som främst är till för gående men som i stor utsträckning används av cyklisterna.

Dålig framkomlighet för busstrafiken

En begränsning för busstrafiken är den bristande framkomligheten i Centrala stan. Förutom stadsbussarna som angör/avgår från centrumhållplatsen på Kanalгатan passerar också regionbussarna Kanalгатan på sin väg till/från busstationen på Södra Järnvägsgatan. Kollektivtrafikkörfält saknas och speciellt bristen på fullgoda förbindelser över älven försvårar en effektiv trafik. I Centrala stan används ett fåtal gator för busstrafik vilket gör bussarna störningskänsliga. Mest trafikerade är Kanalгатan, Stationsгатan, Viktoriagate (Viktoriabron) och Lasarettsvägen.

Hållplatserna håller generellt låg standard och även gångvägsanslutningarna till dessa har ofta stora brister i både tillgänglighet och standard.

Stora ytkrävande bilparkeringar i centrala lägen

I Centrala stan finns överlag gott om bilparkeringar för såväl besöks- som arbetsplatsparkering som tar stora markytor i anspråk. Detta genererar dessutom mycket biltrafik, vilket är en utmaning kopplat till förnyelsen och utvecklingen av Centrum samt till de oskyddade trafikanternas villkor.

Totalt sett finns det tillräckligt med bilplatser i Centrala stan och Centrum. Dock kommer en framtida förtätning av bostäder, fler arbetsplatser och ett utökat handelsutbud att ställa krav på en förändrad användning av befintliga platser. En analys av dagens parkeringssituation i Skellefteå visar bland annat att avgifterna gynnar de som långtidsparkerar. Det finns ett stort behov att få en taxa med låg avgift under kort tid (handel) samt öka avgiften för längre tid (boende och arbetsparkering). Nuvarande parkeringsnorm är omodern och en ny flexiblare norm behövs. Parkeringslösningarna har stor inverkan på möjligheterna att minska onödig biltrafik till förmån för gång- och cykel- samt kollektivtrafik.

I Centrala stan finns det sex parkeringshus för besöksparkering. Alla parkeringshus utom Ekorren ligger helt under marknivå. Majoriteten av gatorna erbjuder parkeringsmöjligheter längs med gatan och ett antal större markparkeringar på obebyggda eller delvis obebyggda tomter finns, dels som besöksparkering (exempelvis CK-parkeringen), dels arbetsplatsparkering (exempelvis Strömsör).

Avsaknad av persontrafik på järnväg

För många boende och verksamma i Skellefteå kommun kommer under överskådlig tid bilen att vara det primära färdmedlet då alternativ saknas. Det är främst i tätbebyggda miljöer som gång, cykel och kollektivtrafik ska prioriteras och utgöra första handsvalet vid kortare resor. För längre resor, pendling längs norrlandskusten

Avsaknaden av persontrafik på järnväg innebär att bil och buss är alternativen

För persontrafiken kommer Norrbotniabanan att medföra halverade restider mellan kuststäderna. Det ger bättre rekryteringsmöjligheter för företag och ökad valfrihet för människor med en regionförstoring.

Norrbotniabanan, den nya kustnära järnvägen bedöms skapa förutsättningar för en hållbar samhällsutveckling, ökad konkurrenskraft för näringslivet och en positiv regional utveckling. En ny järnväg mellan Umeå och Luleå ger möjlighet till både tyngre och längre tåg. Med Norrbotniabanan beräknas företagets transportkostnader minska med upp till 30 procent. En sådan effektivisering får inte bara genomslag i norr utan i hela landet eftersom mer än hälften av den tunga godstrafiken kommer från norr med destination i söder. Norrbotniabanan innebär att den regionala persontrafiken mellan Umeå, Skellefteå, Piteå och Luleå kan utvecklas. Restiderna på sträckan kan halveras med Norrbotniabanan, något som förstärker möjligheterna till arbetspendling.

Planerade åtgärder i trafiksystemet

Planering och åtgärder ska utgå från "Hela resan"-perspektivet, det vill säga hur resorna fungerar från dörr-till-dörr. De planerade åtgärderna ska bidra till att förkorta restider, förbättra pendling med kollektiva färdmedel, öka trafiksäkerheten och även minimera de negativa miljöeffekterna.

Gång- och cykeltrafik

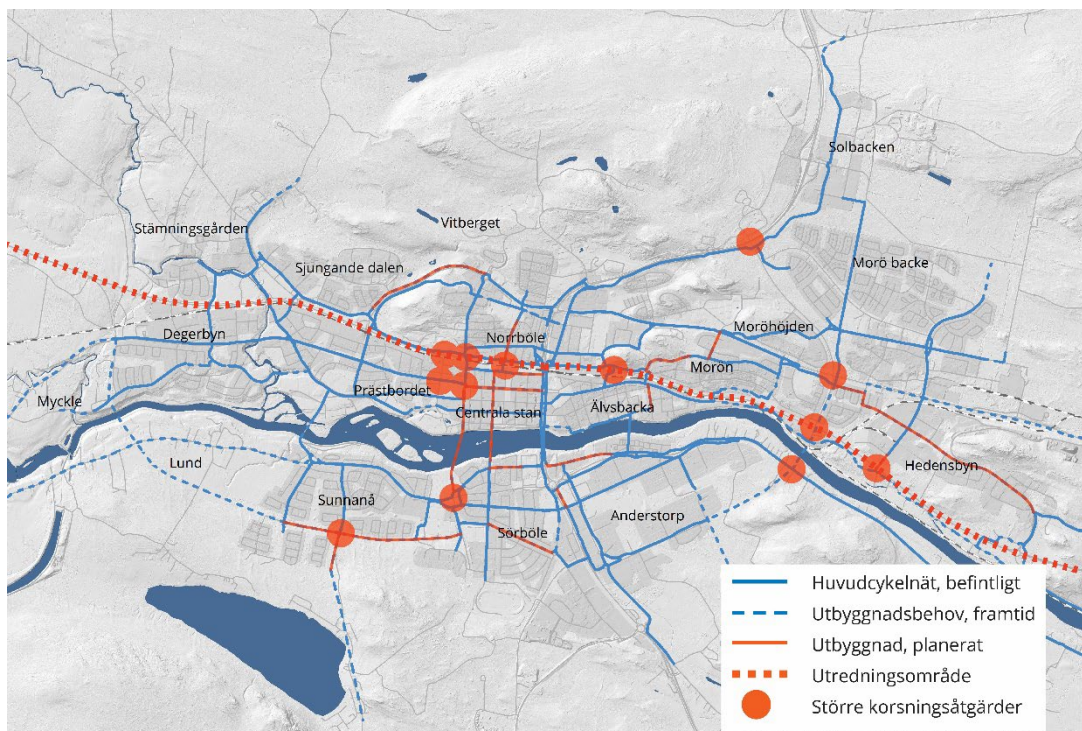
Huvudcykelnätet ska successivt byggas ut, knytas ihop och koppla samman stora mötesplatser och målpunkter. Det är särskilt viktigt att det finns säkra skolvägar och goda anslutningar till större bytespunkter (busstationer/pendlarparkeringar).

För att öka gång- och cykeltrafikens konkurrenskraft i förhållande till bilen är det viktigt att skapa nya förbindelser där det förekommer barriärer och att framkomligheten för de oskyddade prioriteras.

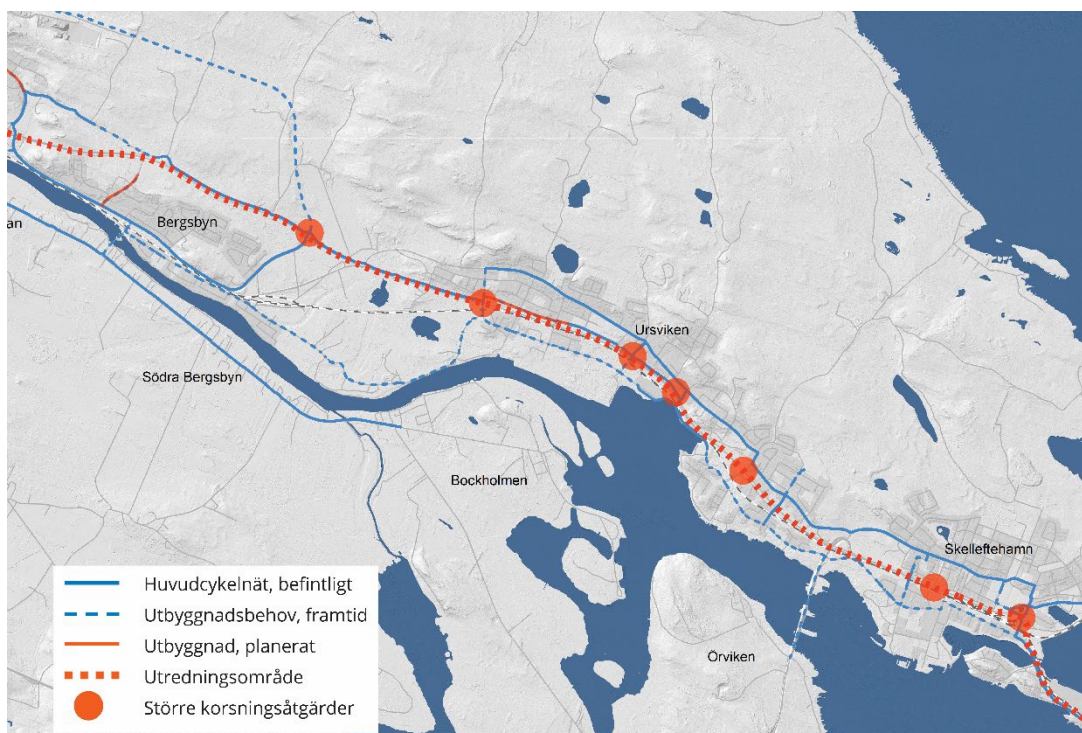
För att singelolyckorna ska kunna minska krävs att väghållningen, främst vintertid, förbättras. För att minska risken för allvarliga olyckor för fotgängare och cyklister vid en kollision med ett motorfordon bör även säkra passager prioriteras.

ÅTGÄRDER SOM PLANERAS:

- Huvudcykelnätet byggs ut och länkas samman
- Parkbron blir en gång- och cykelbro
- Ny bro över älven i Centrum
- Förbättrade passager och stråk längs järnvägen och 95/372
- Säkra passager där behoven är stora
- Mer stödjande infrastruktur för de som väljer att resa hållbart (t.ex. parkeering, väderskydd)
- Utveckla drift och underhåll på gång- och cykelbanor



Åtgärder för gång- och cykeltrafiken i Skellefteå



Åtgärder för gång- och cykeltrafiken i östra Skellefteå.

Kollektivtrafik

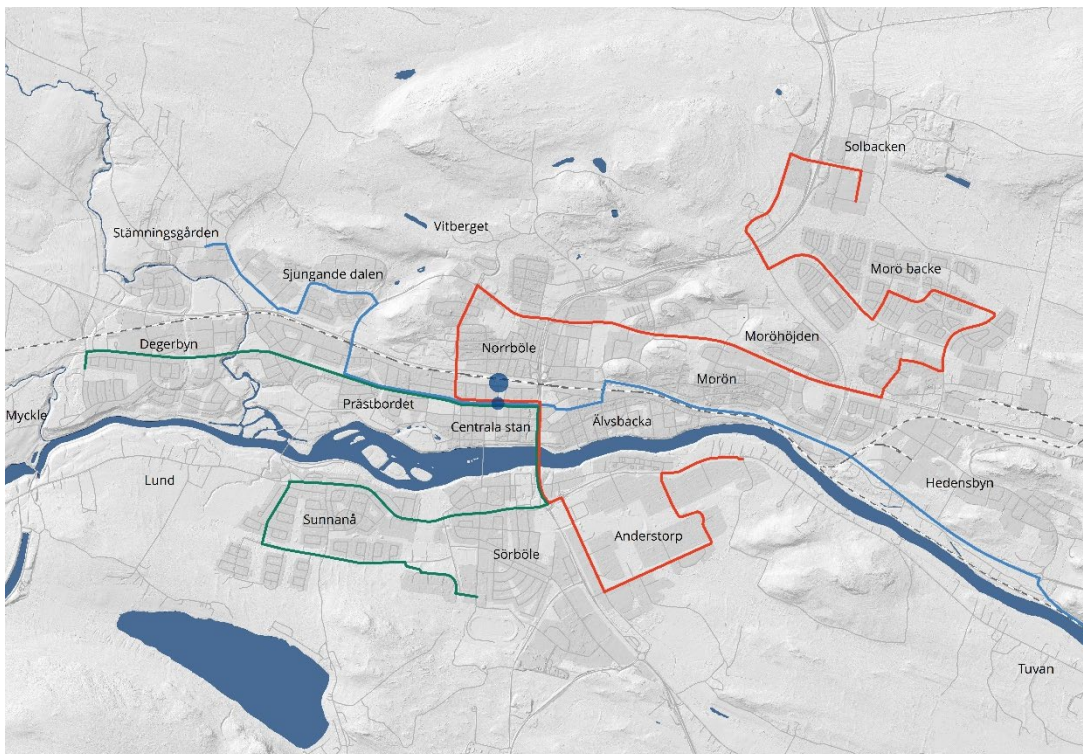
I augusti 2019 kommer kommunen att införa ett nytt system för kollektivtrafiken där fokus ligger på arbetspendling, kultur- och fritidsresor. Med ett utökat turutbud i de starka stråken, busslinjer som alltid följer samma färdväg, enkla tidtabeller och snabba bytesmöjligheter i centrala Skellefteå hoppas kommunen kunna öka antalet resor i lokaltrafiken med minst 20 % inom en femårsperiod (basår 2018).

Med Norrbotniabanan kommer persontågtrafiken till centrala Skellefteå vilket skapar behov av ett resecentrum med bytesmöjligheter mellan alla trafikslag.

I kollektivtrafikplanen finns riktlinjer för hållplatser framtagna. Hållplatserna klassificeras och utrustas efter antal påstigande för att skapa en jämn standard på hållplatserna i kommunen.

ÅTGÄRDER SOM PLANERAS:

- Ny Centrumhållplats
- Hållplatsupprustning och bättre gång- och cykelanslutningar
- Framkomlighetsåtgärder
- Resecentrum
- Pendlarparkeringar för cykel och bil



Översikt av det nya linjesystemet för stadstrafiken

Biltrafik

Hastighetsplan

Kommunen har genomfört en hastighetsanalys för Skellefteadalens gator och vägar. I kommunens hastighetsplan redovisas förslag till nya högsta tillåtna fordons hastigheter. I det övergripande vägnätet föreslås 60 km/tim gälla som hastighetsbegränsning. På övriga huvudgator föreslås 40 km/tim beroende på gatans karaktär eller dess omgivande miljö. För lokalgator ska 40 km/tim eller 30 km/tim gälla som hastighetsbegränsning. Förändringen av hastighetsbegränsningarna syftar till en förbättrad trafiksäkerhet och medför även en begränsning av biltrafikens miljöpåverkan, främst i form av bullerstörningar. För att uppnå avsedd effekt krävs längs med flera gator hastighetsdämpande åtgärder.

Viktiga åtgärder i biltrafikvägnätet

Flera av de större brister som idag finns i det övergripande vägnätet är kopplade till det nord-sydliga E4-stråket och det öst-västra stråket väg 372/95. Bristerna omfattar såväl trafiksäkerhetsbrister som framkomlighetbrister med negativ miljöpåverkan som följd. I den nationella och regionala åtgärdsplaneringen har dessa vägar pekats ut som angelägna att åtgärda. Den nya kustjärnvägen, Norrbotniabanan, som planeras i befintlig järnvägssträckning genom centrala Skellefteå, kräver nya vägpassager under järnvägen. Förändringarna får konsekvenser för biltrafikrörelserna i centrala Skellefteå.

För att avlasta trafiken i framförallt Centrum planeras en ny bro i den västra delen av stadsdelen Centrala stan. Bron ska vara en del av stadens lokala trafiknät och ska fungera som en bro för biltrafik, kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik. Den ska ersätta Parkbron som bilbro samt i viss mån avlasta Lejonströmsbron. Med den nya bron blir det möjligt att omvandla Parkbron till en bro enbart för gång- och cykeltrafik. En ny bro i Centrala stan kommer även att skapa förutsättningar för andra åtgärder i syfte att minska onödig biltrafik i centrum. Projektering för bron är påbörjad och preliminär byggstart är 2020–2021.

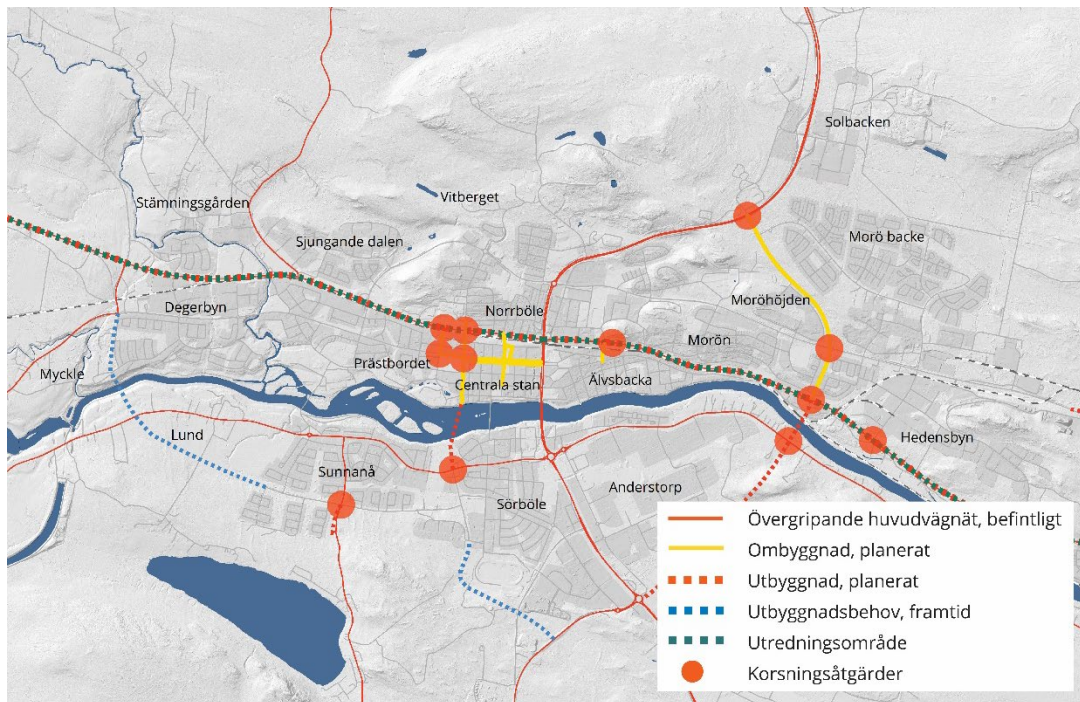
I förslag till fördjupad översiktsplan Skellefteadalen finns ett antal länkar som inte föreslås genomföras under planperioden. Att de finns med som vägreservat i den fördjupade översiktsplanen tydliggör kommunens intentioner för framtiden.

Ny E4 förbifart, det vill säga, ny sträckning av E4 i söder och sammankoppling med Östra leden norr om älven, är ett statligt projekt med kommunal medfinansiering. Det finns för närvarande inget beslut om byggandet av en ny E4 förbifart. I den nationella transportplanen för åren 2018–2029 finns E4-omdragningen inte med, däremot finns den med som ett objekt om planeringsramen utökas med 10 %.

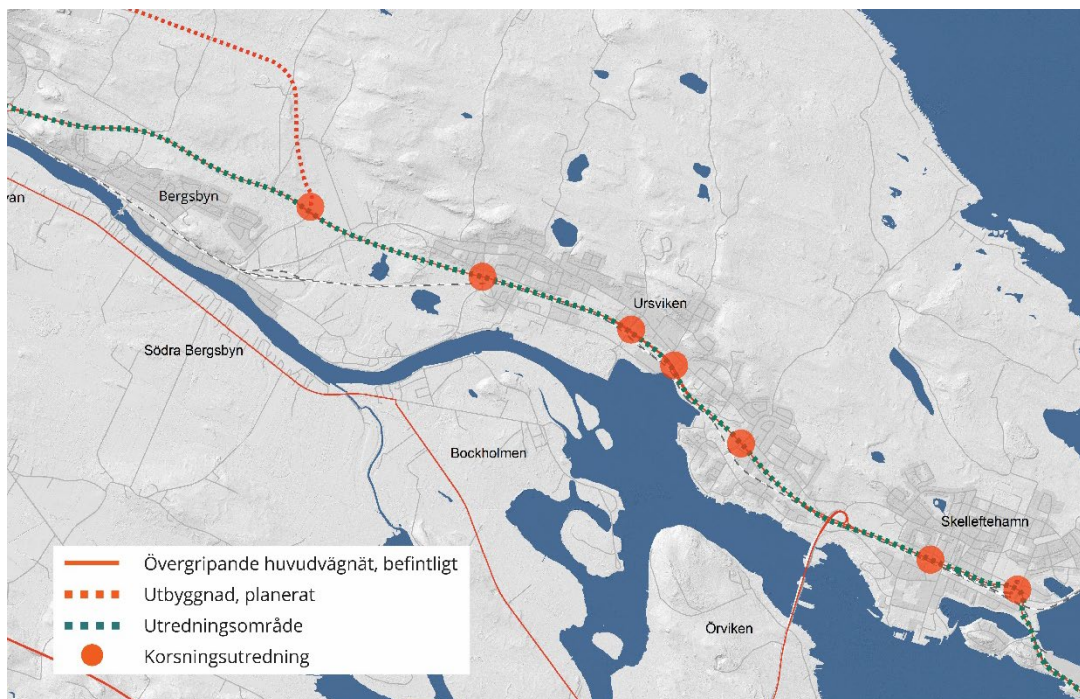
ÅTGÄRDER SOM PLANERAS FÖR GENOMFÖRANDE:

- Ny E4 förbifart, d v s ny sträckning av E4 i söder och sammankoppling med Östra leden norr om älven.*
- Framkomlighets- och trafiksäkerhetsåtgärder längs väg 95/372.*
- Ombyggnad av Lasarettsvägens och Grenvägens korsningar med järnvägen.
- Förlängning av Torsgatan österut till väg 372 öster om Bergsbyn.
- Ny bro över älven i Centrum.
- Ombyggnad av Kanalgatan och Södra Lasarettsvägen
- Korsningsåtgärder

*Skellefteå kommun arbetar för att dessa åtgärder ska genomföras inom planperioden. Det är dock Trafikverket som är huvudman för dessa åtgärder vilket innebär att medel för åtgärderna finansieras via länstransportplan och nationell plan.



Åtgärder i Skellefteå



Åtgärder i östra Skelleftefjorden

Parkering

Kommunen har antagit nya riktlinjer för parkering. Under 2019 planeras en ny parkeringsnorm antas som redovisar riktvärden för parkeringstal för boende och verksamheter vid dimensionering av parkeringsbehov vid nya exploateringar och vid om- och tillbyggnader. Den nya parkeringsnormen redovisar parkeringstal för både cykel och bil.

Totalt sett finns det tillräckligt med bilplatser i Centrala stan och Centrum. Dock kommer en framtida förtätning av bostäder, fler arbetsplatser och ett utökat handelsutbud att ställa krav på en förändrad användning av befintliga platser. Parkeringslösningarna har stor inverkan på möjligheterna att minska onödig biltrafik till förmån för gång- och cykel- samt kollektivtrafik.

Nya parkeringshus som kompletterar de äldre bör placeras i direkt anslutning till de större gångstråken. Andelen gatuparkering bör begränsas inom Centrum, till fördel för korta stopp som på- och avstigning, varuleveranser och korttidsparkering.

Parkering kan stödja en positiv utveckling av de kollektiva transporterna, gång- och cykel samt göra dem till ett attraktivt val. Platser där människor byter transportsätt är strategiskt viktiga för att hela resan ska bli attraktiv.

Cykelparkeringens betydelse för valet av cykel som färdmedel bör förtydligas. Cykelparkering vid bostäder och arbetsplatser bör i högre grad än idag ordnas på kvartermark. Uppvärmade cykelparkeringsgarage bör byggas på strategiska platser, till exempel resecentrum och stora bytespunkter.

ÅTGÄRDER SOM PLANERAS:

- Nya parkeringslösningar vid resecentrum/stora bytespunkter
- Nya parkeringslösningar i Centrum
- Uppvärmrt cykelgarage vid resecentrum
- Cykelparkeringar vid busshållplatser

Mobility management

Mobility management (MM) är ett koncept för att främja hållbara resor och minska bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden. MM ses ofta som ett komplement till mera traditionell trafikplanering. Genom att använda information och kommunikation effektiviseras användandet av transportinfrastrukturen. Till exempel kan marknadsföring av förbättringar i cykelvägnätet få fler än de redan inbitna cyklisterna att få upp ögonen för cykeln som transportmedel. Genom att kombinera fysiska åtgärder med MM ökas nyttan av investeringarna av de fysiska åtgärderna.

År 2020 kommer Skellefteå kommun att ha ett mobilitetskontor i ordinarie verksamhet. Mobilitetskontorets uppdrag kommer att vara att arbeta för hållbara resvanor. De exakta åtgärderna för att nå detta mål är inte framtagna utan detta kommer mobilitetskontoret att ta ansvar för.

ÅTGÄRDER SOM PLANERAS:

- Mobilitetskontor inom ordinarie verksamhet 2020
- Samordna mobility management med fysiska och reglerande åtgärder
- Arbeta med mobility management inom kommunorganisationen

Nödvändiga planeringsåtgärder

Utöver de behov av fysiska åtgärder för de olika trafikslagen som beskrivs nedan, föreslås ett antal planerings- och utredningsåtgärder.

ÅTGÄRDER SOM FÖRESLÅS:

- Revidera cykelplanen
- Definiera huvudnät för gående och ta fram en gångtrafikplan för centralorten
- Ta fram en ny parkeringsnorm som inkluderar cykelparkering
- Utred lokalisering av nya pendlarparkeringar
- Ta fram ett godstrafikprogram
- Ta fram ett gestaltungsprogram/stadsmiljöprogram
- Utveckla mobilitetskontorets roll och uppgifter
- Genomför en ny resvaneundersökning eller motsvarande som sedan utgör basår för uppföljning
- Genomför en trafikprognos och en ny trafikbullerutredning för Skelleftedalen

Drift och underhåll

När nya investeringsprojekt genomförs kan detta innebära ökade kostnader för framtida drift och underhåll. Kostnadernas storlek varierar bland annat beroende på utformning, materialval och geografiskt läge. Det är därför viktigt att diskutera och synliggöra kostnaderna redan i tidiga planeringsskeden, så att vi väljer rätt utformning och materialval utifrån varje specifik plats. Detta innebär att det kan uppstå behov av ökade driftanslag framöver på grund av de åtgärder som genomförs.

Uppföljning

För att uppnå den målbild som anges i trafikprogrammet och i den fördjupade översiktsplanen för Skelleftedalen krävs ett medvetet, systematiskt och aktivt arbete.

I trafikplanen anges ett antal åtgärder som bör genomföras innan 2030. Kommunstyrelsen ansvarar för att följa upp planen och dess aktualitet.

Relaterade dokument

- Kollektivtrafikplan för Skellefteå kommun (2019) – Skellefteå kommun.
- Riktlinjer för parkering (2019) – Skellefteå kommun.
- Fördjupad översiktsplan för Centrala stan (2016) - Skellefteå kommun.
- Hastighetsplan 2016 – rätt fart i Skellefteå (2016) – Skellefteå kommun.
- Vägutredning, Skellefteåprojektet – det allmänna vägtransportsystemet i Skellefteå / Beslutshandling (2012) – Trafikverket.
- Vägutredning, Skellefteåprojektet – det allmänna vägtransportsystemet i Skellefteå / PM Vägutformning (2011) – Trafikverket.
- Cykelplan 2011 för Skellefteå kommun (2011) – Skellefteå kommun

www.skelleftea.se