

## 5 KOMMUNIKATION OCH TEKNISK FÖRSÖRJNING



## 5 KOMMUNIKATION OCH TEKNISK FÖRSÖRJNING

I detta kapitel kan man läsa om Skellefteadalens trafiksystem i stort, till exempel vilka resvanor Skelleftebon har, var det finns brister i vägnätet och hur kommunen jobbar för att åtgärda dessa. I kapitlet redovisas även förutsättningar för vatten- och avlopp, avfall och energi.

### KOMMUNIKATIONER

Infrastrukturen i Skellefteå är som helhet bra, men det finns några brister inom de flesta transportslagen som bör åtgärdas. En ökad helhetssyn har efterfrågats vad gäller utveckling av trafik och kommunikationer. Ett heltäckande kommunikationssystem är en förutsättning i strävan mot en hållbar utveckling och en bra näringslivsutveckling. Skellefteå kommun måste därmed planera för lösningar där kommunikationer möts varvid resande och godstransporter effektiviseras. Det ska vara enkelt att byta eller omlasta. Det ska vara enkelt att förflytta sig inom Skellefteleden men även till och från.

### VISION

En kommun där allt är jämställt och tillgängligt för alla. Ett samhälle som är nära, enkelt och öppet.

### MILJÖMÅL

#### LEVANDE VATTEN

##### ÖVERGRIPANDE MÅL TILL ÅR 2025

Vi ska ha ett renare dagvatten som inte förorenar yt- eller grundvatten.

##### DETTA VILL VI UPPNÅ TILL ÅR 2012

Minst ett marint naturreservat är bildat

### MILJÖMÅL

#### LEVA OCH BO

##### ÖVERGRIPANDE MÅL TILL ÅR 2025

Samhällsplaneringen ska underlätta för miljövänliga kommunikationer till exempel järnväg, kollektivtrafik, cykel, sjöfart m m.

Vi ska spara på naturgrus och följa intentionerna i "Materialhushållningsplan för Skellefteå kommun 2003".

#### FRISK LUFT UTOMHUS

##### ÖVERGRIPANDE MÅL TILL ÅR 2025

Vi ska bli självförsörjande på förnyelsebara och miljöanpassade drivmedel.

Planering och byggande ska ske till förmån för ett samhälle där luftföroreningarna och koldioxidhalterna minskar.

##### DETTA VILL VI UPPNÅ TILL ÅR 2012

Genom goda trafiklösningar i Skellefteå klarar vi med bred marginal riksdagens mål för frisk luft.

En miljözon har införts i centrala Skellefteå. Alla arbets- och lastfordon inom denna zon drivs med drivmedel som har den bästa miljöklassen.

## RESVANOR

Under 2003 genomfördes en resvaneundersökning i Skellefteådalens kommun. Syftet med undersökningen var att ge underlag för en samplanering av bebyggelse och trafik. Den visade hur boende inom Skellefteåområdet reser under vardagar, det vill säga förflyttningar mellan bostad arbetsplats, affärer med mera.

### NÅGRA RESULTAT I SAMMANDRAG:

Cirka 100 000 resor gjordes under undersökningsperioden. Skellefteåbor gjorde vid undersökningstillfället 3,5 resor per dag. Resorna med egen bil dominerar stort följt av cykel och gång. Skellefteåborna åker lite buss (kollektivt), totalt 4 procent av alla resor. Flest resor görs på morgonen och eftermiddagen/kvällen, det vill säga till och från arbetet. Val av färdmedel skiljer sig åt beroende på ålder, kön, sysselsättning och så vidare.

Flest resor görs till och från stadsdelen Centrala stan, 17 500 respektive 17 600. Till och från Anderstorp är till exempel motsvarande mängd bara hälften.

## VÄGTRAFIKNÄTET

Vägtrafiknätet utgörs av ett biltrafiknät och ett gång- och cykelnät. Biltrafiknätet består av ett övergripande nät, huvudnät, och ett lokalnät. Det övergripande biltrafiknätet utgörs dels av de trafikleder som leder till stadens centrala delar, dels av genomfarterna samt de övriga länkarna i huvudnätet.

### HUVUDVÄGNÄT

E4 i nord-sydlig riktning och väg 95/372 i väst-östlig riktning fungerar både som genomfarter i staden och

som infarter till stadens centrala delar. Det leder till stora trafikvolymerna på vägarna. Söder om älven fungerar Falkträskvägen (väg 816) och Skråmträskvägen (väg 814) som infarter. Då Skellefteådalens kommun har centralt lokaliserade trafikleder är staden lättillgänglig och målpunkter kan enkelt nås från alla håll. En baksida av det är att de stora trafikvolymerna skapar tydliga barriärer som delar staden. Dessas barriäreffekter märks framför allt när biltrafiken ökar och belastningen på korsningarna blir större.

### E4

Den nationella Europaväg 4 (E4) korsar Skellefteådalens kommun genom stadsdelen Norrböle, mellan stadsdelarna Älvsbacka och Centrala stan norr om älven samt Anderstorp och Sörböle söder om älven. För Skellefteå är en väl fungerande E4 av stor betydelse för kommunens och regionens utveckling.

### JÄRNVÄGSLEDEN (VÄG 95/372)

Järnvägsleden som heter väg 95 väster om E4 och väg 372 österut är regionens viktigaste led i öst-västlig riktning. Vägen är en viktig transportled och turistväg. Järnvägsleden har dessutom en viktig funktion i stadens trafiknät.

### SKRÅMTRÄSKVÄGEN (VÄG 814)

Skråmträskvägen fungerar som genomfart/infart till centralorten för biltrafik. Vägen börjar vid E4 och cirkulationsplatsen strax söder om älven och passerar genom Sörböle och Sunnanå. På Sunnanå ansluter Falkträskvägen (väg 816) som är en lokal huvudgata och en infart från byar söder om staden.

### VÄG 829

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 handelsmålupunkter.

### SUNDGRUNDSLEDEN (VÄG 827)

Sundgrundsleden förbinder E4 med väg 372 och Skelleftehamn. Den går över älven mellan Örviken och Skelleftehamn. En stor del av de fordon som trafikerar vägen utgörs av tunga transporter till Skelleftehamn och Hedensbyn.

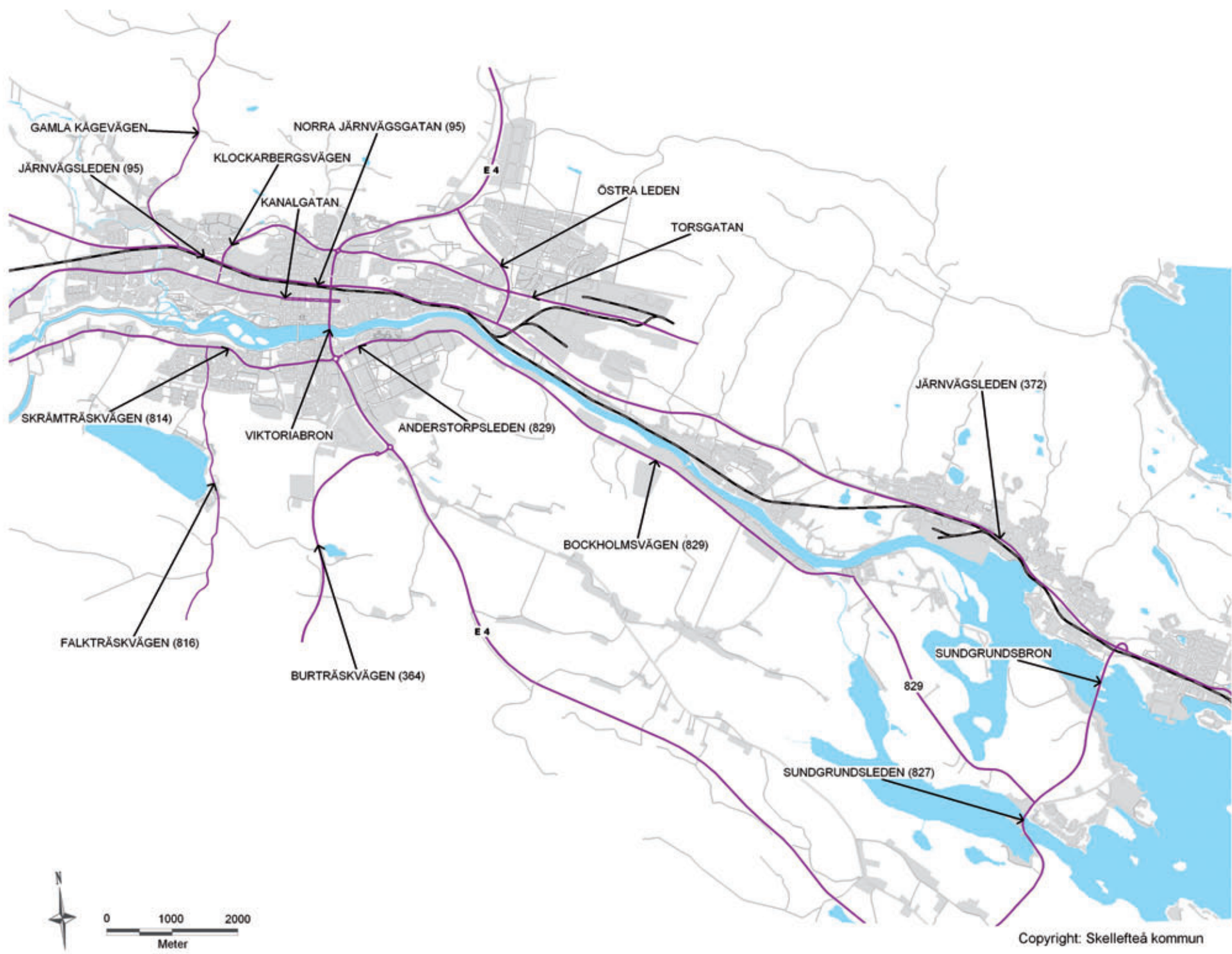
Sundgrundsleden fungerar som förbifart för farligt gods. De oskyddade trafikanterna som färdas mellan Örviken och Skelleftehamn är hänvisade till att färdas på körbanan tillsammans med lastbilar och bilar.

### BURTRÄSKVÄGEN (VÄG 364)

Väg 364 ansluter till E4 vid cirkulationsplatsen på Hammarängen. 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.

### KLOCKARBERGSVÄGEN/TORSGATAN

Klockarbergsvägen/Torsgatan är en centrumövergripande led i öst-västlig riktning. På delen väster om E4 benämns leden Klockarbergsvägen och öster om Torsgatan. Standarden är god på stora delar av leden men på vissa delar finns bostäder nära intill vägen med miljöstörningar som följd.



Copyright: Skellefteå kommun

### CENTRALA STAN

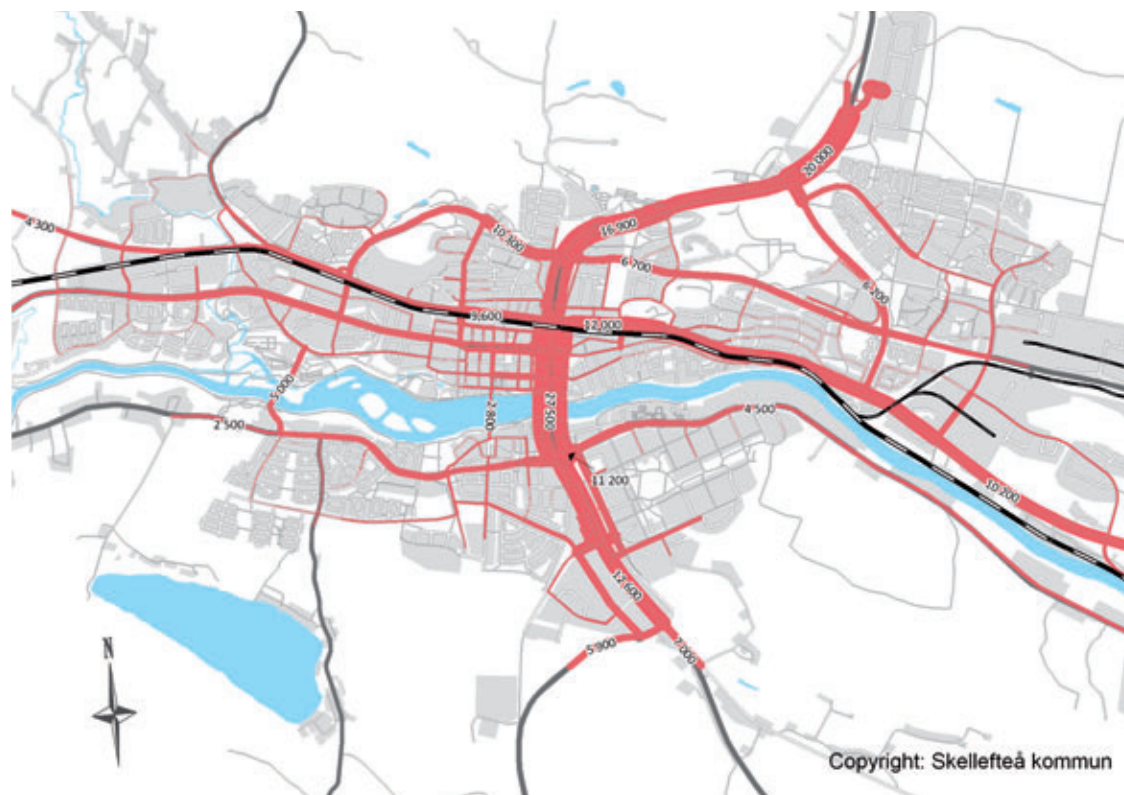
Kanalgatan löper i öst/västlig riktning genom centrum och är en länk i huvudvägnätet för bilister. Många av dessa bilister har inte någon målpunkt i centrum utan passerar endast förbi via Kanalgatan. Trafiken består huvudsakligen av motorfordon, men enstaka cyklister färdas också längs gatan. Kanalgatan har flera korsande övergångsställen och passager. Storgatan, en parallellgata till Kanalgatan, går också genom centrum och passerar norr om stadsparken. Vid korsningen med Trädgårdsgatan finns ett betydande stråk för fotgängare och cyklister över gatan.

### BROAR

I Skellefteå finns 5 broar med fordonstrafik:

- Lejonströmsbron (två körfält)
- Parkbron (enkelriktad i norrgående riktning)
- Viktoriabron (fyra körfält)
- Bergsbybron (två körfält)
- Sundgrundsbron (två körfält)

De centrala broarna med Viktoriabron i spetsen är de mest belastade. Lejonströmsbron och Parkbron har inskränkningar på fordonsbredd och tillåtna axeltryck. Det medför att huvuddelen av trafiken i nord-sydlig riktning måste passera älven på Viktoriabron. Öster om E4-genomfarten (Viktoriabron) finns två förbindelser över älven. Dessa är Bergsbybron respektive Sundgrundsbron. Bergsbybron ligger cirka 6,5 km öster om E4 och har en viktig funktion som passage över älven för många dispenstransporter. Sundgrundsbron går över älven mellan Örviken och Skelleftehamn, ca 13,5 km öster om E4.

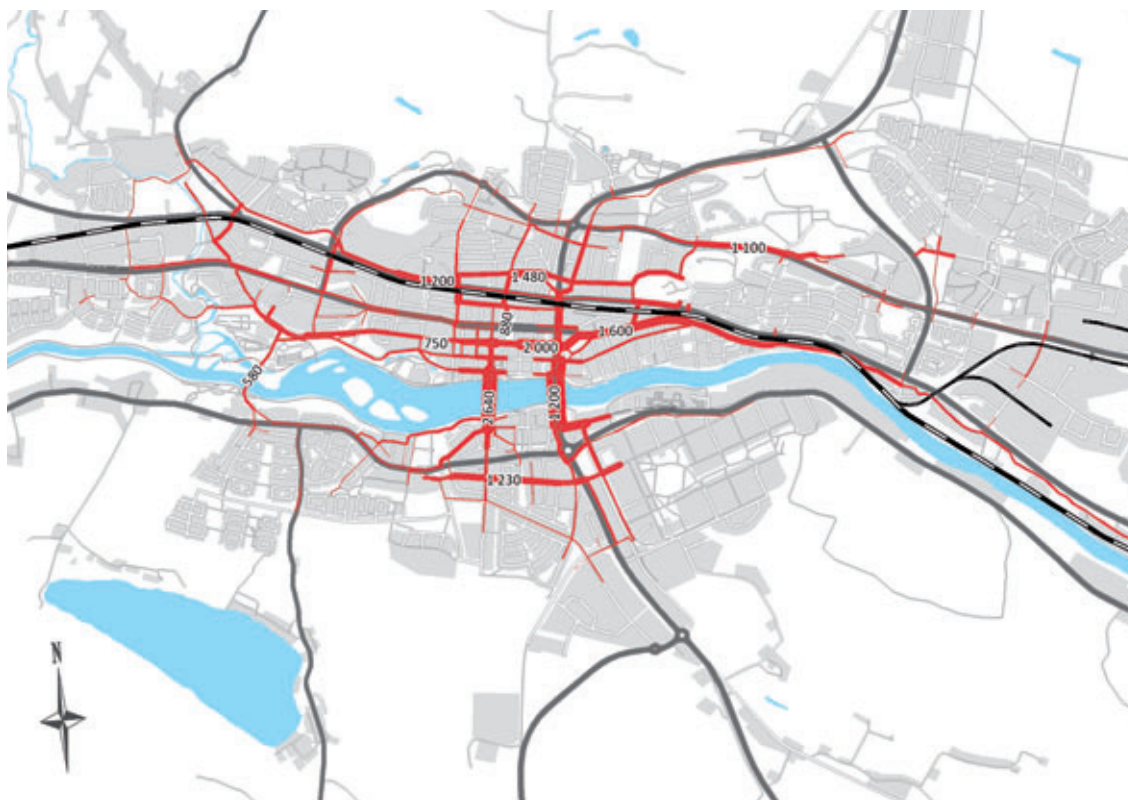


Trafikräkning bil

## TRAFIKNÄTSANALYS

Tekniska nämnden antog 1999 en trafiknätsanalys för Skellefteå centralort samt Bergsbyn, Ursviken och Skelleftehamn. I analysen redovisas dels de olika trafikanternas anspråk på trafiknätet (bilnätet, bussnätet, uttryckningsnätet samt gång- och cykelnätet) dels de olika nätens kvalitet avseende tillgänglighet, fram-

komlighet, säkerhet och buller. Analysen ger en god överblick av stadens trafiknät och är till stora delar fortfarande aktuell (en uppdatering av vissa uppgifter är dock nödvändigt) och fungerar väl som planeringsunderlag.



Trafikräkning cykel

## TRAFIKMÄNGDER

Kommunen genomför regelbundna trafikräkningar på ca 100 platser (50 platser/år) inom framförallt centralorten, men även på vissa större vägar i andra delar av Skellefteådalens. Det är framförallt på det övergripande vägnätet som dessa trafikräkningar genomförs. Trafikräkning sker förutom på de kommunala gatorna

även på de större statliga vägarna. Utöver de regelbundna trafikräkningarna genomförs även särskilda räkningar vid behov på lokalgator.

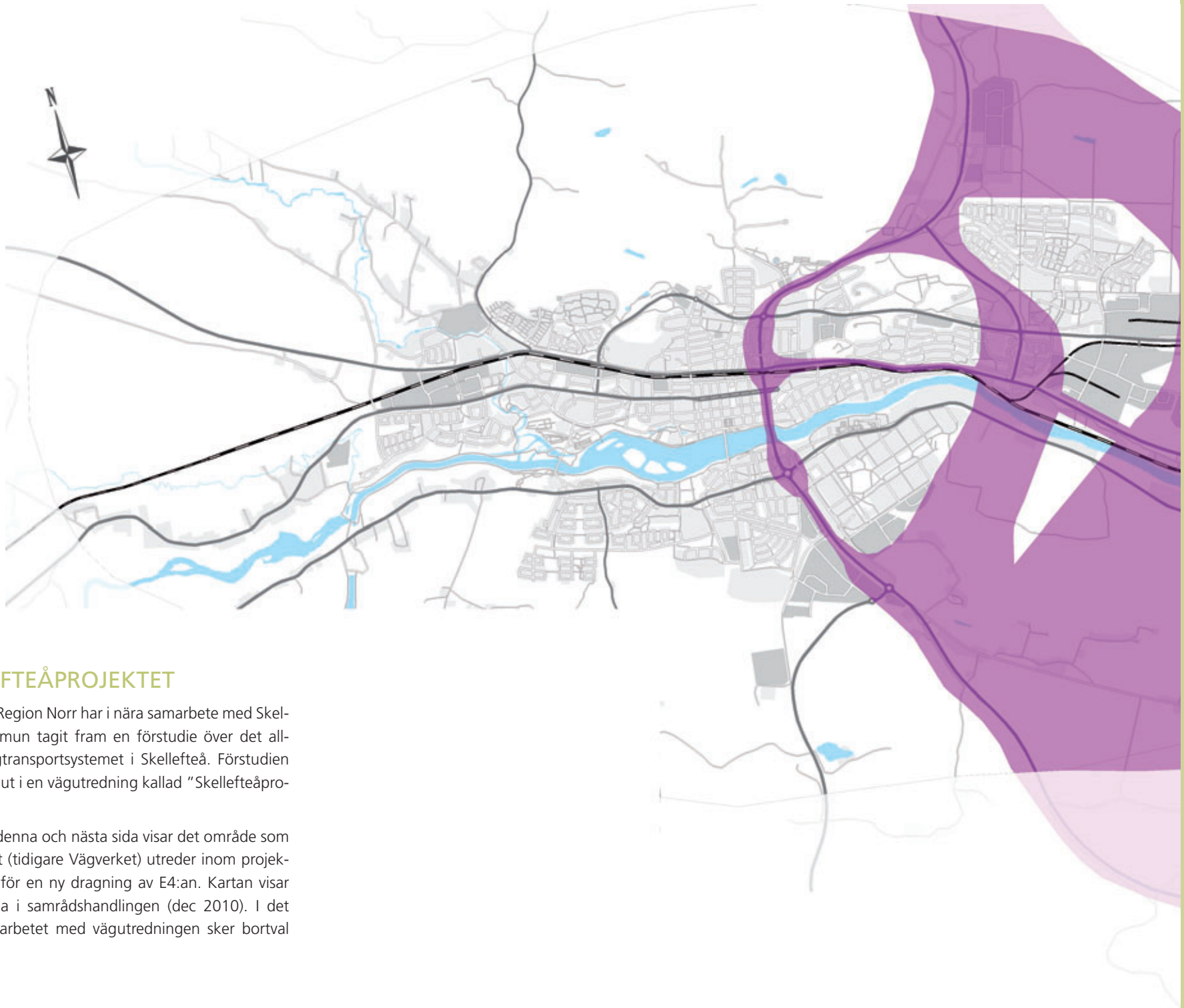
Särskild cykelräkning utförs en gång per år vid 15 platser längs cykellederna.

## TRAFIKEN OCH LUFTFÖRORENINGAR

Halterna av luftföroreningar är tidvis höga i centrala Skellefteå. Utsläppen kommer nästan uteslutande från vägtrafiken, vilket medför hälso- och miljöproblem. Sämst är luften under vinterhalvåret. De mätningar som är gjorda visar att de så kallade miljökvalitetsnormerna överskrids. Om dessa överskrids måste kommunen som är ansvarig vidta åtgärder för att minska luftföroreningarna. Skellefteå kommun har fått i uppdrag av regeringen att ta fram ett åtgärdsprogram för att komma tillrätta med de höga halterna. Programmet ska vara klart under våren 2010.

Utmed E4 och en bit in på Kanalgatan är halterna som högst. Även från Stationsgatan och österut är halterna stundtals för höga. I dessa områden måste man vara särskilt försiktig när ny bebyggelse planeras. En förändrad bebyggelse kan innebära att gaturummets luftomsättning blir sämre och att den helt enkelt kommer att ventileras mindre. Följden av bebyggelsen kan då innebära att luften står mera stilla och föroreningshalterna ökar.

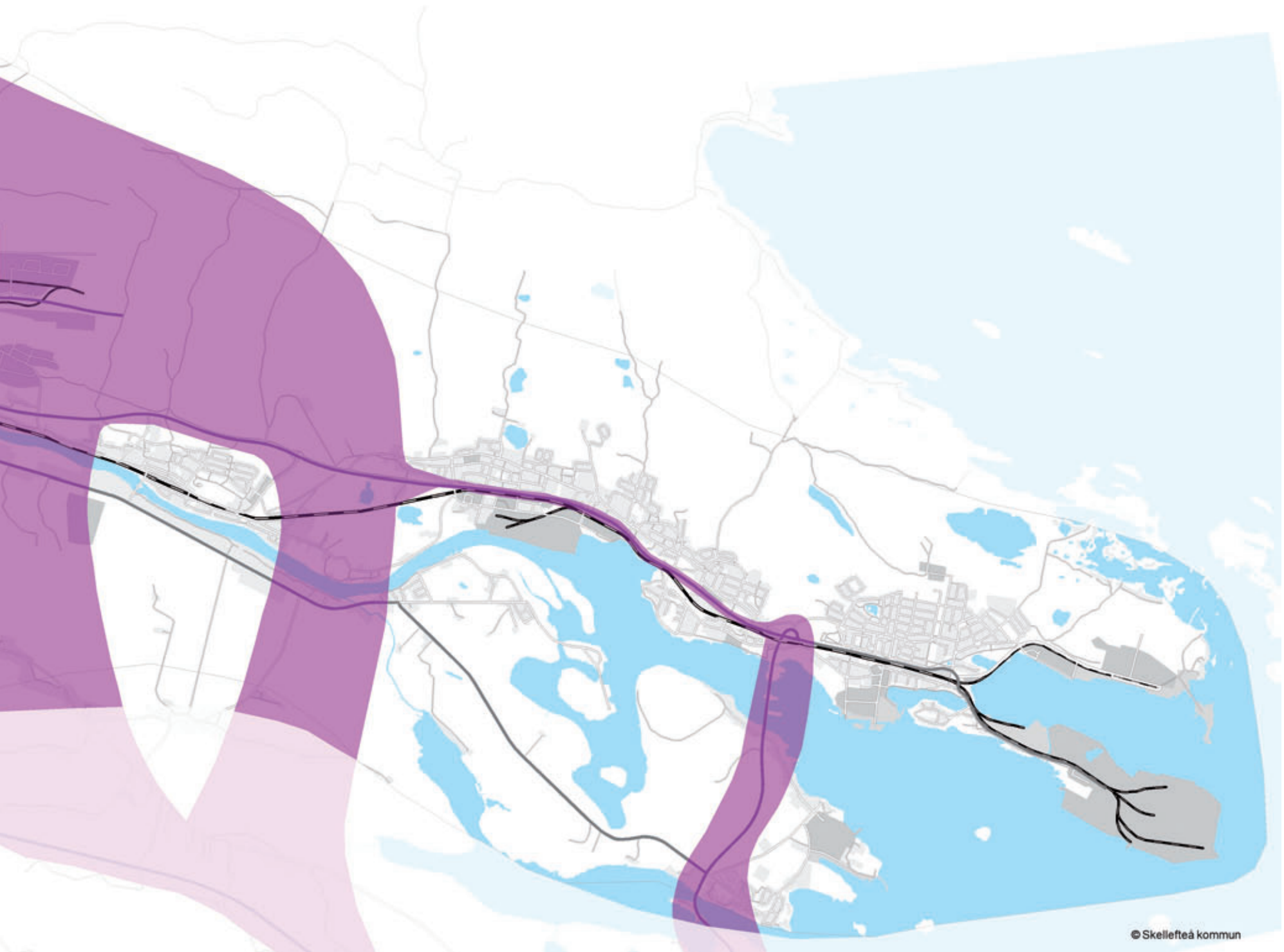
På grund av detta måste ett mer ingående beslutsunderlag tas fram för nya detaljplaner i de aktuella områdena. Detta ska visa vilka åtgärder som vidtas för att kunna påverka och underlätta ett uppfyllande av miljökvalitetsnormerna.



## SKELLEFTEÅPROJEKTET

Vägverket Region Norr har i nära samarbete med Skellefteå kommun tagit fram en förstudie över det allmänna vägtransportsystemet i Skellefteå. Förstudien ska mynna ut i en vägutredning kallad "Skellefteåprojektet".

Kartan på denna och nästa sida visar det område som Trafikverket (tidigare Vägverket) utreder inom projektets ramar för en ny dragning av E4:an. Kartan visar korridorerna i samrådshandlingen (dec 2010). I det successiva arbetet med vägutredningen sker bortval



och avsmalning av korridorerna. Skellefteåprojektet beräknas enligt Trafikverkets tidplan nå ett beslut i december 2011 då en vägdragning kommer att rekommenderas.

För att nå de mål som är uppsatta i förstudien bedömer Trafikverket (tidigare Vägverket) att det fortsatta arbetet måste utgå från samtliga steg i Fyrstegsprincipen. Det handlar dels om att upprätta och förbättra förbindelser i infrastrukturen, dels om att på andra sätt påverka valet av färdmedel för att förbättra nyttjandet av systemet. Syftet är att minska biltrafiken i området i ett långsiktigt perspektiv. I arbetet har även företrädare för projektet Framtidsvägen ingått.

Under 2007 påbörjades ett arbete med syfte att utveckla Skellefteå torg och stadskärna. Projektet inleddes i form av ett demokratiprojekt där en grupp bestående av politiker via dialog med medborgarna tog fram förslag till riktlinjer för utveckling av torget och stadskärnan. En trafikanalys för Centrala stan är nödvändig innan planarbetet för en utveckling av stadskärnan tar vid. En trafikanalys för centrum måste ske med utgångspunkt från de förutsättningar som klargörs av Trafikverkets vägutredning i Skellefteåprojektet.

## BRISTER I VÄGNÄTET

### CENTRALA SKELLEFTEÅ

Trafiken medför miljöproblem, främst buller, emissioner och vibrationer. En översyn av hela det övergripande vägnätet är inledd. Det gäller främst vägarna 95/370, 364, 372 och E4. De utredningar som genomförts visar att passagen av Skellefteås centrala

delar har de största bristerna när det gäller framkomlighet, trafiksäkerhet och miljöbelastning. De stora trafikmängderna medför att små störningar i trafiken kan orsaka långa köer söderifrån. Redan med dagens trafikmängder på E4 uppstår det periodvis problem med framkomligheten i form av långa köer under de mest belastade timmarna. Då begränsas tillgängligheten till centrum. Den bristande framkomligheten drabbar även kollektivtrafiken.

Av alla polisrapporterade trafikolyckor 2008 skedde nästan hälften på fyra av kommunens större vägar. Så har det varit de fem senaste åren. E4 ligger högst i antalet olyckor.

Norra Järnvägsgatan har stora brister ur miljösynpunkt (buller, luftkvalitet), framkomlighet och trafiksäkerhet. Den nuvarande vägen är en stor barriär för gång- och cykeltrafikanter som färdas till och från Centrala stan. Utformningen på centralortens övergripande vägsystem begränsar möjligheterna till att minska trafiken på Kanalgatan och Storgatan.

Vid mätningar har det visat sig att halterna av kvävedioxid vid Kanalgatan och Viktoriagatan i centrum är för höga. Regeringen har med anledning av detta gett Skellefteå i uppdrag att ta fram förslag till ett åtgärdsprogram för att förbättra luftkvaliteten. Kommunen ska under 2009-2010 redovisa sitt förslag till åtgärdsprogram.

### BROAR

I Skellefteå centralort finns endast en fullgod förbindelse för biltrafik över Skellefteälven och det är Viktoriabron på E4. På grund av inskränkningarna på Lejonströmsbron och Parkbron måste huvuddelen av

trafiken i nord-sydlig riktning passera älven på Viktoriabron. Det leder till stora trafikmängder med stort inslag av tunga transporter. Utgångspunkten är att avlasta stadens trafiktryck och särskilt i centrum. Då uppnår man ökad trafiksäkerhet och bättre framkomlighet.

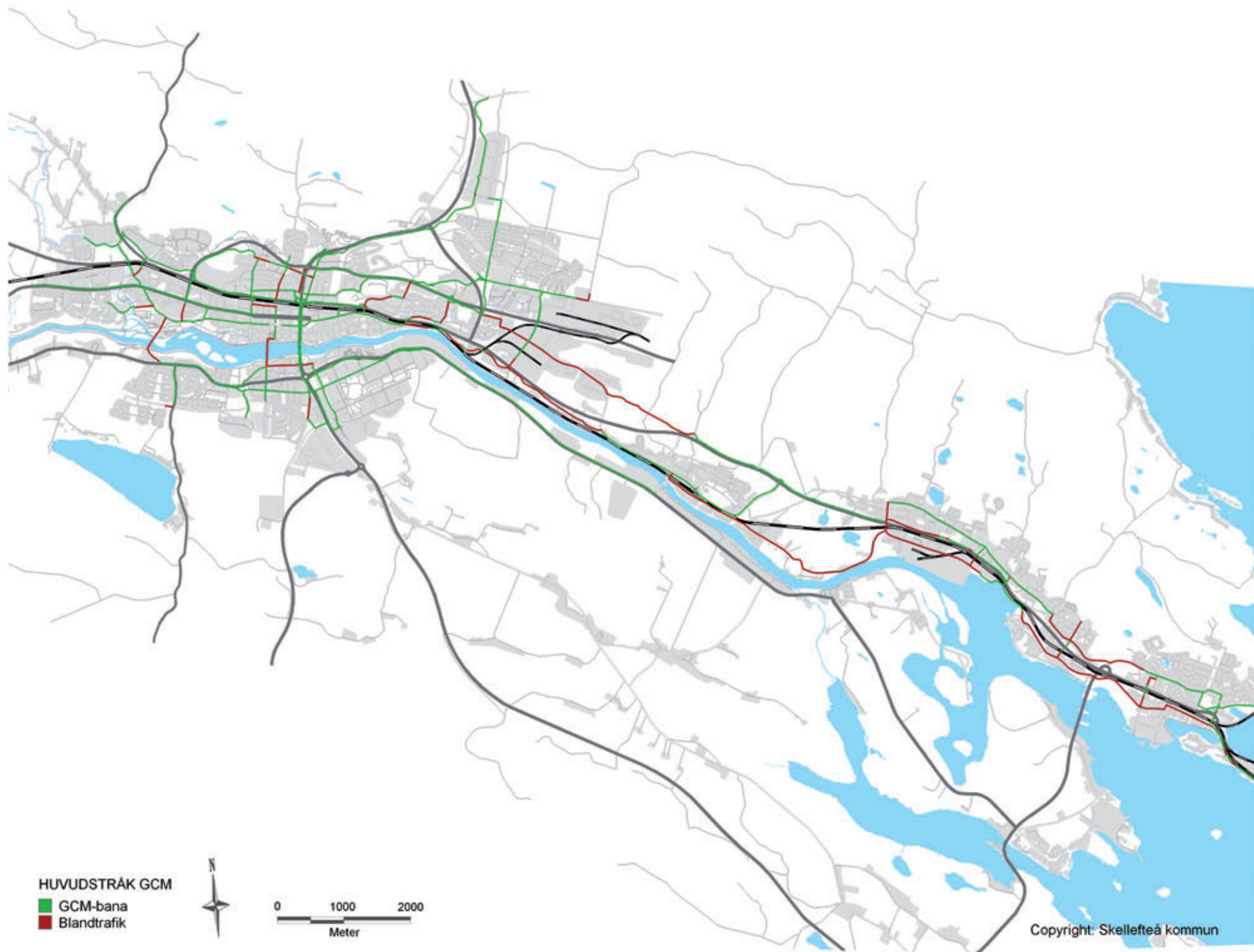
### VÄG 372

Mellan Skellefteå och Skelleftehamn är vägen mycket olycksdrabbad med många allvarliga olyckor främst i korsningar. Stora brister finns i trafiksäkerheten för alla trafikantslag. Hela sträckan mellan Skellefteå och Skelleftehamn är i behov av åtgärder.

## GÅNG- OCH CYKELVÄGNÄT

Gång- och cykelvägnätet består dels av ett huvudcykelnät och dels av ett lokalcykelnät. Cykelvägnätet inom centralorten är uppbyggt så att huvudstråken från de olika stadsdelarna sammanstrålar i centrum till Nygatan. Inom Skellefteådalens finns stråk i öst/västlig riktning som sammanbinder centralorten med ytterområdena Bergsbyn, Ursviken och Skelleftehamn. Delar av dessa stråk är Trafikverket väghållare för. Förbindelserna i väster mellan byarna Lund och Myckle och de intilliggande stadsdelarna har idag brister. Från dessa byar saknas ett separerat cykelstråk in till centralorten.

Från de södra stadsdelarna finns ett huvudstråk för gång- och cykeltrafik in till centrum som löper över Parkbron, via Strandgatan och Trädgårdsgatan, fram till Nygatan och torget. Från Norrböle finns ett stråk för gång- och cykeltrafik in till centrum, via gångtunneln under väg 95/Norra Järnvägsgatan och järnvä-



gen. Gångtunneln mynnar ut i Södra Järnvägsgatan och ansluter till det stråk som löper längs Trädgårdsgatan, över Kanalgatan och fram till torget.

I huvudcykelnätet finns cykelstråken som förbinder olika stadsdelar och med kopplingar mot centrum. Cykelstråken ska skyltas med lokaliseringmärken och avstånd. I huvudcykelnätet finns även länkar till skolor och viktiga målpunkter. Dessa cykelbanor har bäst standard och prioriteras när det gäller drift och underhåll.

Lokalcykelnätet är av sekundär art. Standarden ska vara god men prioriteringen av drift och underhåll något lägre än huvudcykelnätet. I Skellefteå finns det också många kortare cykelbanor som inte har karaktären av cykelnät. Det kan vara kopplingar mellan gator i bostadsområden eller andra kortare perifera sträckor.

## CYKELSTRATEGI/CYKELPLAN

Gång- och cykelvägnätet inom Skellefteå är relativt väl utbyggt. Det finns dock vissa delar som inte hänger ihop. Dessa "felande länkar" finns både inom centralorten och i de mindre tätorterna utanför Skellefteå. Kommunen har tagit fram en cykelstrategi och denna ska utmynda i en cykelplan för att sammanlänka och förbättra de "felande länkarna". Cykelstrategin beskriver olika åtgärder för att gynna cyklandet i kommunen. För att cyklandet ska öka krävs olika typer av infrastrukturella åtgärder men även marknadsföring av fördelar med cyklandet. Det är också nödvändigt att kommunen arbetar gemensamt i alla projekt som kan påverka valet att använda cykeln mer. För att kvalitets-

säkra uppföljningen av detta ska en cykelplan arbetas fram. Den ska täcka hela kommunen och inte göra någon skillnad på statligt eller kommunalt vägnät.

## KONFLIKTER

I centrum färdas många synskadade och rörelsehindrade som är beroende av att gångbanorna är fria från hinder. På gångbanorna ska dessa trafikantgrupper kunna känna sig trygga. Av denna anledning är det särskilt viktigt att minimera konfliktrisker med andra trafikantgrupper som cyklister och bilförare.

Centrum saknar idag ett genomgående cykelstråk i öst/västlig riktning då cykeltrafik av trafik säkerhetsskäl och utrymmesskäl inte är tillåten på Nygatan (mellan Stationsgatan och Hörnellgatan). Kommunen har en ambition att på sikt skapa ett genomgående cykelstråk i öst/västlig riktning i centrum och studerar möjliga sträckningar för en cykelbana. Förändringar kan mest troligt leda andra åtgärder i det övergripande gatu- och vägnätet. Det finns i dagsläget inte något konkret förslag till förändringar av gatusektionerna i centrum.

Under 2010 planeras även byggstart för en gång- och cykelbro över Skellefteälven mellan stadsdelarna Älvsbacka och Anderstorp.

## PARKERING

### BILPARKERING

I Skellefteå centrum finns en stor andel allmänt tillgängliga parkeringsplatser på gatumark och i parkeringshus. Tillgången på parkeringsplatser för besökare på markparkeringar är begränsad inom kvartersmark.

## MOPED- OCH MOTORCYKELPARKERING

Särskilt anordnade parkeringsplatser för mopeder och motorcyklar finns för närvarande endast i centrum på parkeringen vid busstationen, på CK-parkeringen samt inom Campusområdet.

## CYKELPARKERING

Behovet av parkeringsplatser för cyklar får inte underskattas. De uppställningsplatser för cykel, som finns i de centrala delarna av staden, är otillräckliga. Det är viktigt att cykelparkeringens ytbehov beaktas i fortsatta studier. Idag är Trädgårdsgatan den gatan i centrum med flest parkerade cyklar. Det finns även ett stort behov av cykelparkering vid busstationen och ett framtida resecentrum. Viktigt är att cykelparkeringen och dess placering inte ger upphov till barriäreffekter i stadsrummet.

Antalet cykeluppställningsplatser i cykelställ uppgår till över 700 platser i permanenta cykelställ, som även finns till hands under vintern. Ett problem i centrum är att det av utrymmesskäl är svårt att tillgodose behovet av cykelparkering på alla platser.

## HASTIGHETSÖVERSYN

I maj 2007 beslutade riksdagen att godkänna regeringens förslag om att införa nya hastighetsgränser. Det innebär att Trafikverket, länsstyrelserna och kommunerna har rätt att införa hastighetsgränser i intervaller om 10 kilometer i timmen, från 30 till 120 km/timme. Trafikverkets önskan är att så många kommuner som möjligt tar fram en hastighetsplan. Kommunen upprättar sin hastighetsplan under 2011.

## KOLLEKTIVTRAFIK

### NULÄGET

I Skellefteå centralort förbinder busstrafiken bostadsområdena med centrum. De olika linjerna i linjenätet trafikeras med olika intensitet där de flesta linjer har 2 turer/timme. Linjenätet är uppbyggt av både radiella linjer och ringlinjer med en mängd hållplatser runtom i centralorten. Centrumhållplatsen är av naturliga skäl den största målpunkten i Skellefteå och är en bytestpunkt för alla typer av busstrafik. Resenärer kommer till platsen med de lokala, regionala och interregionala busslinjerna som angör busstorget. Dessa bussbyten innebär en mängd förflyttningar mellan de olika hållplatserna. Begreppet "hela resan" får allt större betydelse då den geografiska rörligheten ökar och därmed även behovet att kunna skapa sin "egen" resa från dörr till dörr, från bostaden till en målpunkt i en annan region.

## JÄRNVÄG

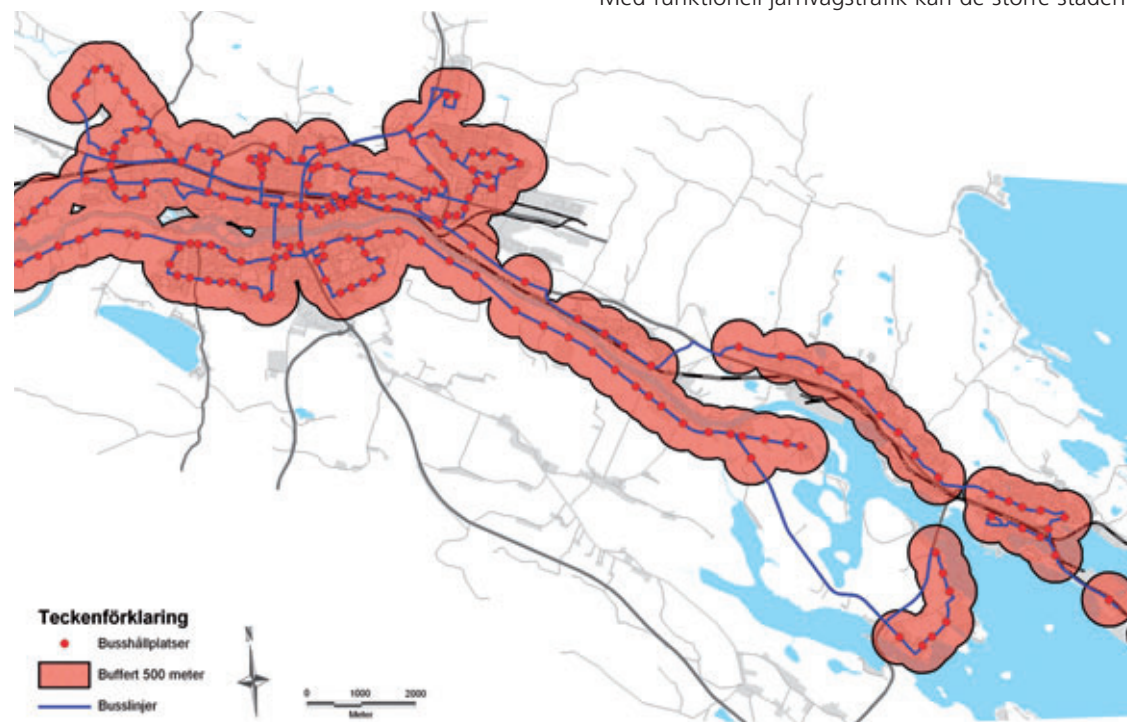
### DEN BEFINTLIGA JÄRNVÄGEN GENOM SKELLEFTEDALEN

Vid norra Norrlandskusten finns det idag ingen sammanhållande järnväg. Syftet med Stambanan var i första hand för malm- och timmertransporter vilket bidrog till att den byggdes i inlandet.

1910 färdställdes Skellefteåbanan som ansluter till Stambanan och 1990 lades persontrafiken på Skellefteåbanan ner. Skellefteå är nu den största svenska

staden utan persontrafik på järnväg. Den enkelspåriga Skellefteåbanan nyttjas nu för godstrafik. De närmsta orterna som har persontågtrafik är Umeå och Luleå.

Persontrafik på järnväg till och från Skellefteå kan endast ske med kompletterande trafik som bil eller buss. Avstigning måste ske i Jörn eller Bastuträsk. Det är ingen långsiktigt funktionell trafik. Behoven av regionförstoring och goda pendlingsmöjligheter är stora. Med funktionell järnvägstrafik kan de större städerna



längs Norrlandskusten tillsammans förbättra både arbetsmarknaden och utbildningsförutsättningarna.

Järnvägen mellan Bastuträsk och Skelleftehamn ansluter till Skellefteå tätort väster om Mobacken. I Degerbyn passerar järnvägen genom industriområdet och går sedan parallellt med Järnvägsleden.

I centrum utgör Järnvägen och Järnvägsleden en barriär och gräns till stadsdelen Norrböle. Det finns en gångtunnel under järnvägen öster om järnvägsstationen samt en passage längs Lasarettsvägen. Gångtunneln är i behov av renovering för att förbättra tillgängligheten för människor med rörelsehinder.

Vid Morön viker järnvägen av från Järnvägsleden ner mot älven. Järnvägen går genom hela Bergsbyn och ansluter återigen till Järnvägsleden i Ursviken ut mot Skelleftehamn. I Bergsbyn är järnvägen en barriär som i väst påverkar kontakten med älven och påverkar tillgängligheten inom stadsdelen negativt.

I Skellefteå tätort finns det ett par industrispår kopplade till banan varav tre är större terminalområden. Ett finns på Hedensbyn och två i Skelleftehamn. Övriga anslutningar/terminaler utmed järnvägen i Skellefteå tätort är Skellefteås gamla station, samt två mindre stickspår väster om denna.

## NORRBOTNIABANAN

– viktig för kommunens och regionens utveckling

Norrbotniabanan är en ny järnväg som planeras mellan Umeå och Luleå. Den ska bilda en ny effektiv transportlänk i norra Norrland ända upp till finska gränsen. Norrbotniabanan ska kopplas samman med Ådalsbanan och Botniabanan i söder samt med Hap-

arandabanan och är avgörande för hela regionens långsiktiga utveckling. Järnvägen kommer inte bara att bidra positivt till utvecklingen för kommunerna längs järnvägen utan för hela Sverige. Därför är det mycket angeläget att Norrbotniabanan byggs.

Överföringen av persontrafik och godstransporter från väg till järnväg kommer att medföra positiva miljöeffekter i form av minskade koldioxidutsläpp och säkrare transporter. Godstransporterna kommer att effektiviseras på ett avgörande sätt. För framtiden är Norrbotniabanan en förutsättning för ett konkurrenskraftigt näringsliv i norra Sverige.

Norrbotniabanan medför viktiga positiva effekter för den regionala utvecklingen. De ökade kommunikationsmöjligheterna innebär att orterna längst norrlandskusten binds samman till en större region. Det stärker möjligheterna till utbyte och samarbete mellan orterna. Regionens arbetsmarknader kan komplettera varandra och kompetensförsörjning underlättas både för näringslivet och för den offentliga sektorn.

Under 2009 tog Trafikverket (tidigare Banverket) fram fem olika principlösningar i östra Skellefteå inom ramen för korridor i alternativ Öst. Nytt spår Hedensbyn innebär att ett nytt spår byggs vidare österut från Hedensbyn och ersätter en del av det befintliga spåret vid älvstranden. Alternativet medför goda möjligheter att bygga ut godsangöringar för den befintliga och framtida industrin i Hedensbyn. Alternativet medför också att spåret längs älvstranden mellan Risön och Ursviken kan tas ur drift. Det är positivt för bland annat för boende i Bergsbyn.

Trafikverket förordar att man man bygger ett stickspår

i Hedensbyn där loken som kommer söderifrån vänder för att gå tillbaka på det befintliga spåret genom Bergsbyn. Om man bygger detta alternativ kan man i framtiden vidareutveckla banan enligt alternativet Nytt spår Hedensbyn, genom en etapputbyggnad.

Trafikverkets förslag till järnvägsutformning har inneburit att korridoren från den översiktliga utredningen har kunnat minskas. Det innebär att kommunens samordning med övriga planeringsfrågor förenklas något.

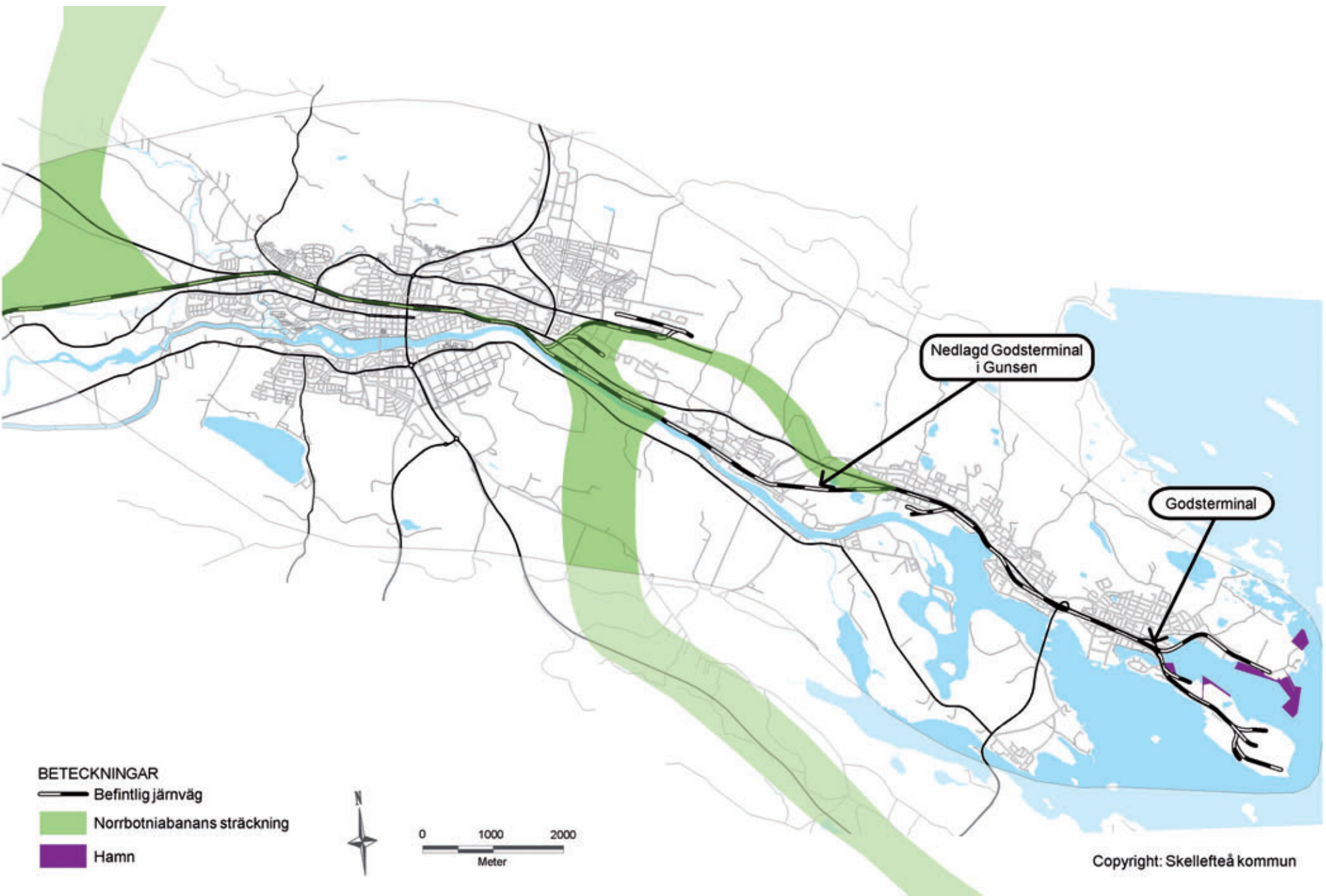
## GODSHANtering

### HAMNEN

Skellefteå godsterminal är i dag lokaliserad till Skelleftehamn och terminalen används för vagnlasttrafik för Skellefteå med omnejd. I Skelleftehamn finns både en handelshamn som drivs av kommunen och en industrihamn som drivs av Boliden Mineral. De ligger intill varandra och hanterar varje år cirka 2 miljoner ton gods. En stor del av verksamheten rör transporter för basindustrin och måste vara lokaliserad till Skelleftehamn. I hamnen finns även terminalhantering av gods från både järnväg och lastbil.

Ett par större industrier har egna transporter från delar av terminalen eller från anslutande stickspår. Green Cargo använder bland annat den kommunala hamnens terminalspår, som är tillräckligt för de volymer som hanteras idag.

Sedan starten har godstrafik på järnvägen i hamnen ökat konstant. Kombinationen järnväg och hamn har lockat många företag att välja termi-



Copyright: Skellefteå kommun

nalen i Skelleftehamn framför orter med sämre transportmöjligheter. Godshantering till och från Rönnskärsverken sker idag via lastbil, båt och tåg/järnväg. Normalt passerar all trafik till och från Rönnskärsverken Skelleftehamns övre bangård.

Industrispåret vid Hedensbyn ger ett antal industrier möjlighet att transportera gods via järnväg.

## GUNSEN

På Gunsen i Bergsbyn finns en nedlagd godsterminal. Driften upphörde på grund av ändrade trafikuppbygg under 90-talet. Vid den framtida dragningen av Norrbotniabana genom kommunen och planområdet har det förts diskussioner om att utveckla godshanteringen i Skelleftehamn för att få bättre gemensamma vinster med den godshantering som sker idag.

## VATTEN OCH AVLOPP

### ALLMÄNT

Huvudman för det allmänna vatten- och avloppssystemet är Skellefteå kommun vilket innebär ett ansvar att ta hand om vatten, spillvatten och dagvatten från det så kallade va-kollektivet. Detta omfattar alla anslutna fastigheter inom de av kommunen upprättade verksamhetsområdena för respektive typ av vatten.

### DRICKSVATTEN

Inom planområdets avgränsning av Skellefte-dalen försörjs nästan samtliga hushållen och företag med dricksvatten från det centralt placerade Abborrver-

ket mellan Nordanå och Centrala stan. Abborrverket tar sitt vatten från Skellefteälven.

Ungefär kring Landskyrkan och västerut får boende sitt vatten från Slind, som är en grundvattentäkt väster om planområdet.

De få hushåll som inte försörjs av kommunens vattenförsörjning tar sitt eget vatten från grundvattnet via egna brunnar.

### SPILLVATTEN

Avloppet från hushåll och verksamheter i Skellefte-dalen samlas upp i spillvattenledningar som leder till kommunens reningsverk i Tuvan. Recipient för det re-nade vattnet är Skellefteälven. Nya bostäder och verksamheter ansluts successivt till spillvattennätet. Bäst är om nya ledningar kan läggas med självfall men om det inte går måste vattnet lyftas med hjälp av pumpstationer.

### DAGVATTEN

Dagvatten är ett samlingsnamn för bland annat nederbörds-vatten och ytvatten. Att lösa dagvattenfrågan är en förutsättning för att nya bostadsområden ska kunna växa fram. Avledning kan ske i öppna eller slutna system, diken eller ledningar.

### ANSVARSFÖRDELNING

De system, ledningar och diken, som ska se till att vattnet "försvinner" ska dimensioneras efter de branschregler som har antagits som norm. Följer verksamhetsutövaren inte branschregeln kan denne som ägare till anläggningen få ett skadeståndsansvar vid

skador, t.ex. källaröversvämningar. Nedan redovisas vilka områden som kommunen ansvarar för som huvudman för allmän vatten och avloppsanläggning. Kommunens huvudmannaskap avser alltså avledning av dagvatten. Det är slutligen fastighetsägare och den som har ansvar för den allmänna platsmarken som samlar in dagvattnet och utför eventuell avskiljning innan det lämnas vidare till huvudmannen och det allmänna dagvattennätet.

### 10-ÅRSFLÖDE

Skellefteå kommun ansvarar för allmänna vatten- och avloppsledningar att avleda dagvatten upp till motsvarande ett så kallat 10-årsflöde. Ett 10-års flöde är det flöde som har en statistisk återkomsttid på 10 år. Ofta beräknas flödet utifrån motsvarande 10-års regn och anslutna hårdgjorda ytor. Om ett kraftigt skyfall med efterföljande skador inträffar måste kommunen visa att ledningssystemet klarar dimensioneringskravet.

Nya bostadsområden bör utformas så att fördröjning av nederbörd sker i anslutning till hårdgjorda ytor (kvantitet), och att avskiljning av föroreningar sker inom fastigheten i första hand med ex. oljeavskiljning, stoft och partikelfällor (kvalitet).

Vid nybyggnation och exploatering av nya bostadsområden ska kommunen se till att området utformas på sådant sätt att om större mängder än dimensionerande flöden belastar området ska det fortsatt vara tryggt och säkert, samt tillsammans med verksamhetsutövaren lösa vatten- och avloppsfrågan enligt de regler och normer som är gällande.

## KRITISKA OMRÅDEN I SKELLEFTEDALEN

Det finns områden i Skellefteå kommun där systemet redan idag är hårt belastat. Det är en fråga som behöver utredas djupare. Det vi idag vet är att området nedströms Vitberget är känsligt och måste hanteras med varsamhet. Vid all detaljplanering ska en vattenbalans (kvalité och kvantitet) för dagvatten upprättas där in och utgående vatten till området fastställs samt dess påverkan på omkringliggande områden redovisas och tas hänsyn till i utformningen. Här är det av största vikt med höjdsättning och minimera de så kallade in-stängda områdena.

## AVFALL

Skellefteå kommun har valt en strategi för avfallshandling som går ut på att i första hand förhindra att avfall uppstår, i andra hand ska avfallet återanvändas, i tredje hand ska avfallet återvinnas, i fjärde hand ska avfallet energiutnyttjas och som sista åtgärd ska det bortskaffas. Dessutom ska det vara enkelt för medborgarna att sortera sitt avfall och på så sätt få fler att sortera.

Kommunen ansvarar för insamling och omhändertagande av allt hushållsavfall, förutom avfall som faller under producentansvar. Det råder producentansvar för avfall som till exempel returpapper, bilar och bildäck, metall- glas- och plastförpackningar samt elektroniska produkter. På flera ställen i Skellefteå finns återvinningsstationer för att underlätta sopsortering för privatpersoner.

Inom planområdet finns Degermyrans avfallsan-

läggning och återvinningscentral. Det finns även en återvinningscentral i Ursviken. Vid återvinningscentralerna kan privatpersoner kostnadsfritt och verksamheter mot en avgift, lämna sitt avfall. Nästan allt avfall som uppstår i hemmet eller i verksamheten kan lämnas vid återvinningscentralen. Det gäller även miljöfarligt avfall. Vid Degermyrans avfallsanläggning finns också en deponianläggning för icke-farligt och inert avfall (inert avfall avser så kallade dött material som till exempel rena jordmassor, tegel m.m.).

Avfall som hämtas vid fastigheterna består av två fraktioner brännbart och komposterbart. Det komposterbara körs till biogasanläggningen intill reningsverket i stadsdelen Tuvan där avfallet rötas till biogas med främsta användningsområde fordonsbränsle. Det brännbara körs till Dävamyrans avfallsvärmeverk i Umeå.

## ENERGI/FJÄRRVÄRME/EL

### ENERGI

Energivision för Skellefteå 2025

- Skellefteå är en fossilfri kommun. Olja och kol används inte för uppvärmning. Anläggningar för produktion av etanol och biogas eller annat alternativ tillgodoser behovet av drivmedel för transporter.
- Förekomst av spillvärme och överskottsvärme ska undersökas och där ekonomin så tillåter ska energin tillvaratas.

- De energiproduktionsmetoder som används orsakar inte utsläpp eller påverkan på luft, vatten och mark som överskrider vad naturen långsiktigt tål. Inte heller skadar de människors hälsa, den biologiska mångfalden eller rubbar naturens ekologiska balans.

Användandet av både förnyelsebara och icke förnyelsebara energikällor påverkar miljön och det är först under de senaste årtiondena som dessa problem uppmärksammats mera. Begrepp som luftförorening, skogsdöd och växthuseffekt har blivit mer och mer aktuella. Merparten av vår tids stora miljöaspekter har kopplingar till hur energi brukas, främst användningen av icke förnyelsebara energikällor.

Den energi som kommer från icke förnybara källor tas från ändliga resurser. Icke förnybara energikällor är kärnkraft, olja, kol och naturgas. Förnyelsebara energikällor ingår i naturliga kretslopp vilket genererar ett konstant flöde. Exempel på dessa energikällor är vattenkraft, solstrålning, vindkraft och bioenergi.

### ENERGIPLAN FÖR SKELLEFTEÅ KOMMUN 2001

Skellefteå kommun tog 2001 fram "Energiplan för Skellefteå kommun". Huvudsyftet är att Skellefteå kommun ska spara energi och på sikt övergå till att endast bruka förnyelsebar energi. I dokumentet redovisas visioner för framtiden, övergripande riktlinjer samt hur kommunens olika förvaltningar aktivt ska arbeta för att förverkliga dessa.

Att skapa ett hållbart energisystem handlar i kort-

het om att bygga ett system som inte kommer på kollisionskurs med de spelregler som gäller i naturen. Då krävs ett långsiktigt tänkande och ett tydligt agerande. Kommunens roll för att bidra till ett hållbart energisystem handlar mycket om att skapa de rätta förutsättningarna för privata initiativ. Förutom ramförutsättningarna som kan ges i en översiktsplan, bör en kommun även föregå med gott exempel samt aktivt sprida kunskap i ämnet.

En av visionerna i dokumentet är att i samband med fördjupade översiktsplaner göra en uppvärmningsplan för att kartlägga framtida uppvärmningssätt och behov.

#### SPILLVÄRME I SKELLEFTEDALEN

Från Rönnskärsverken pågår ständigt en översyn om möjligheterna till att ta vara på spillvärme. Boliden arbetar med en utredning som visar på att olika utbyggnadsplaner skulle kunna ge mer spillvärme som kan nyttjas till fjärrvärmenätet.

Om det närmaste planerna för Rönnskär genomförs så kan cirka 50 MW nyttjas i fjärrvärmenätet. Detta förbrukas inte i Skelleftehamn. För att kunna nyttja denna spillvärme så bör Skelleftenätet och Skelleftehamnsnätet byggas ihop.

I fjärrvärmenätets ytterområden, det vill säga Mo-backen, Sörböle (vid rondellen E4/Burträskvägen), Solbacken och Sunnanå är det idag begränsningar i nätets rördimensioner. Det finns olika lösningar för att klara en expansion i sådana lägen.

Produktionen till fjärrvärmenätet sker idag huvudsakligen från Hedensbyn, där finns ca 100 MW

värme att tillföra fjärrvärmenätet beroende på hur bioenergikombinatet körs.

Idag går Hedensbyverket för fullt vid kallare väderlek och då spetsas produktionen med andra anläggningar placerade på olika ställen i centrala Skellefteå. Produktionskapaciteten i nätet är anpassad efter förbrukningen och måste därför förstärkas om utbyggnad sker.

#### LEDNINGSSYSTEM

##### FJÄRRVÄRME

I Skellefteå finns två nät för fjärrvärmeledningar, det ena i de östra stadsdelarna med överskottsvärme från Rönnskär, det andra i de västra stadsdelarna med värme från Skellefteå Krafts kraftvärmeverk. Näten är inte ihopkopplade men diskussion om detta pågår.

##### EL

Större kraftledningar, bl a 130 kV, är dragna norr och söder om bebyggelsen i Skellefteå fram till Skelleftehamn/Rönnskär. Mellan Myckle och Mo-backen går en ledning mellan de två först nämnda. Bostadsbebyggelse finns nära kraftledningen på en kort sträcka i Stämningssgården. Närliggande bostäder fanns tidigare i Moröbacke men ledningen har flyttats längre från bostäderna.

##### BIOGAS

I dag finns ett tankställe för biogas i stadsdelen Norrböle och ett vid biogasverket. Det har funnits planer på en biogasledning fram till tankstället och en förstudie har gjorts för att titta på en lämplig sträckning.