

An aerial photograph showing a residential area with a river and a bridge. The top part of the image shows a road and some buildings. The middle part shows a large river with a bridge crossing it. The bottom part shows more residential buildings and greenery.

# NY BRO ÖVER ÄLVEN I CENTRALA SKELLEFTEÅ

SAMMANFATTNING AV TIDIGARE  
PLANER OCH UTREDNINGAR

RAPPORT

2013-01-29

# Ny bro över Skellefteälven i centrala Skellefteå

## Sammanfattning av tidigare planer och utredningar

Här nedan ges en kortfattad sammanfattning av tidigare planer och utredningar, från sent 1960-tal och framåt, som i olika grad hanterar en ny bro över Skellefteälven i Centrala stan. Det är ingen fullständig genomgång av samtliga tidigare utredningar som berör broarna i Skelleftedalen. Genom åren har ett flertal utredningar och studier gjorts som underlag till politiska beslut. Avsikten med denna sammanfattning är att ge en kortfattad bakgrund till det nu aktuella detaljplanearbetet.

Övergripande trafikplanering och planering av ny infrastruktur har ofta ett långt tidsperspektiv. Denna planering ska ske i samverkan med bebyggelseplaneringen och dess inriktning läggs fast i översiktsplaner. I översiktsplaneringen anges inriktningen för den kommande detaljplaneringen och ofta genomförs över tiden flera åtgärder som syftar till en långsiktig lösning. Planeringsinriktningar kan därför grundas på beslut långt tillbaka i tid. Översiktsplanerna revideras dock och planeringsföresättningar, men även planeringsideal, förändras med tiden.

För mer information om arbetet med bron hänvisas till kommunens hemsida: [www.skelleftea.se/nybro](http://www.skelleftea.se/nybro)

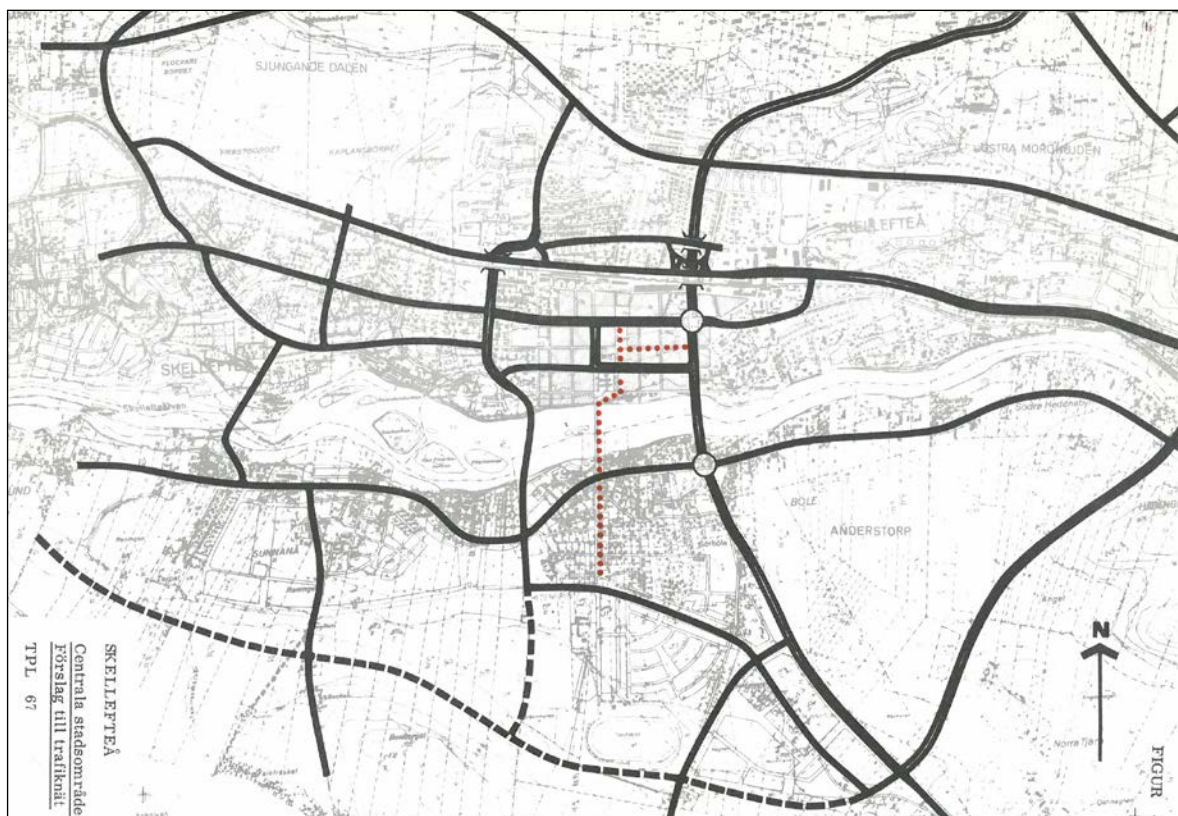
Vid frågor kring arbetet med bron hänvisas till kommunens kundtjänst, som kan besökas i stadshuset eller nås via telefon 0910 - 73 50 00.

## Innehållsförteckning

1	Trafikledsplan (1967).....	4
2	Översyn av trafikledsplanen (1970).....	5
3	Utredning av alternativ till Nordanåbron (1971).....	6
4	Översiktsplan för Centrum (1978) .....	6
5	Ny broutredning (1990).....	7
6	Översiktsplan för Skellefteå kommun (1991) .....	11
7	Förstudie till lokaliseringsplan (1993).....	11
8	Centrumplan 93 (1994).....	11
9	Detaljplan för bro över Skellefteälven mellan Skellefteå centrum och Sörböle/Sunnanå (1994) .....	11
10	Vägutredning för väg 95/372 (1995).....	12
11	Detaljplan för bro över Skellefteälven mellan Skellefteå centrum och Sörböle/Sunnanå (1996) .....	12
12	Konsekvensbeskrivning - Centrumbrons effekter på Lasarettsvägen och närliggande gator (1998) .....	13
13	Utvecklingsplan Nordanå - Rovön (2002).....	13
14	Förstudie Skellefteåprojektet (2008) .....	13
15	Järnvägsutredning Norrbottenbanan (2010) .....	15
16	Renare stadsluft – åtgärdsprogram (2010).....	16
17	Fördjupning av översiktsplanen för Skelleftedalen (2011) .....	16
18	Cykelplan 2011 för Skellefteå kommun (2011).....	18
19	Vägutredning Skellefteåprojektet (2012) .....	19
20	Fördjupning av översiktsplanen för Centrala stan (2013) .....	20

## 1 Trafikledsplan (1967)

Orrje & Co AB fick 1965 i uppdrag av Skellefteå stad och Skellefteå landskommun att upprätta en trafikledsplan för Skellefteå stad med kringliggande tätbebyggelse i Skellefteå landskommun. Trafikledsplanens syfte var att bland annat att klarlägga behovet och omfattningen av större trafik-anläggningar. Skellefteå var vid tiden för denna trafikledsplan i ett expansivt skede. Trafikledsplanen skulle utgöra en del av generalplanen och ligga till grund för den långsiktiga trafikplaneringen och även vara en stomme för den detaljerade trafikplaneringen i samband med upprättandet av dispositionsplaner och stadsplaner.

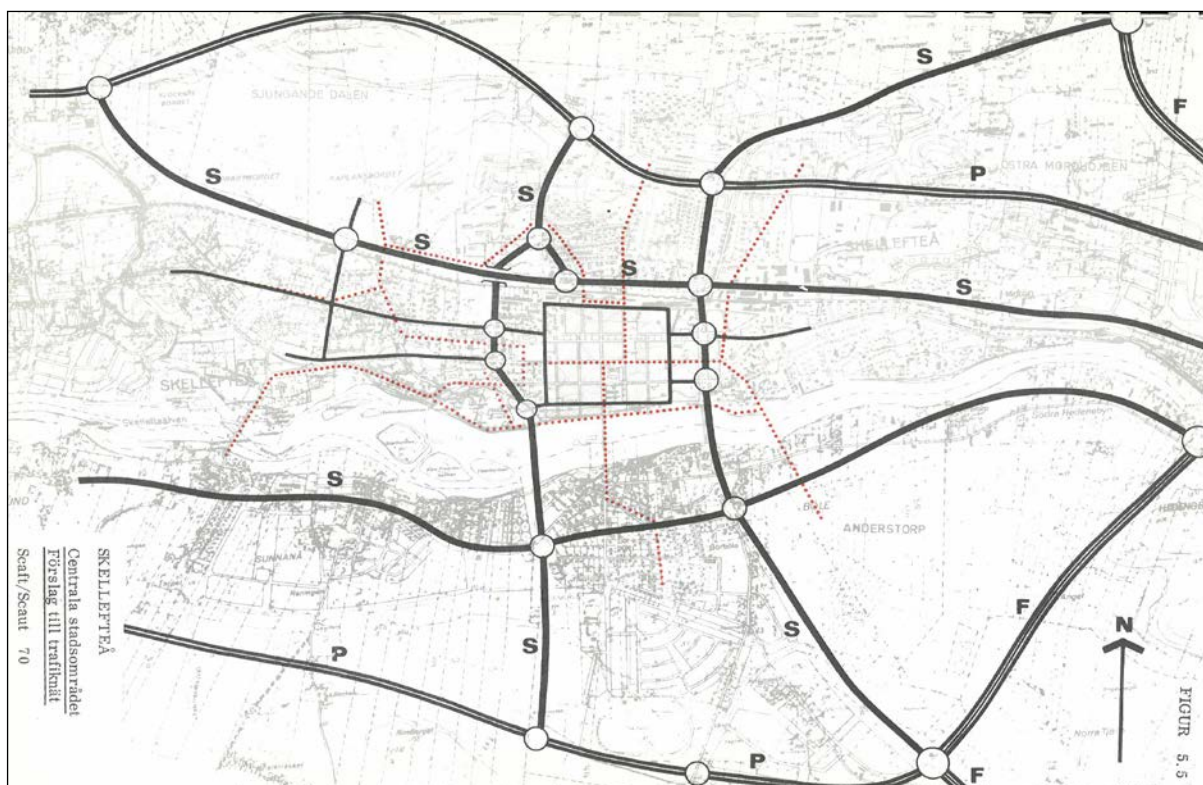


*Trafikledsplanen, trafiknät Centrala stadsområdet, 1967.*

I planen bedömdes det att Viktoriabron fram till 1990 skulle få kapacitetsproblem till följd av den ökade biltrafiken framförallt beroende på de planerade exploateringarna (bland annat Anderstorp och Sunnanå) söder om älven. Nya broar över Skellefteälven ansågs därför absolut nödvändiga. I planen föreslås en ny bro väster om Centrum som en länk i trafikledssystemet. Parkbron föreslås med den nya bron väster om Centrum kunna bli en förbindelse enbart för gång- och cykel.

Den föreslagna bron vid Nordanå var vid detta tillfälle tänkt att ingå som en del i ett övergripande trafikledssystem där Karlgårdsleden skulle fungera som en sekundärled och ett komplement och avlastning till E4 för centrumtrafiken. För att få fullgod standard vid passagen under järnvägen valdes Nordlandergatan som länk mellan bron och norra delarna av trafikledssystemet. I och med att det skulle vara en trafikled var Nordlandergatan dimensionerad på ett sätt som innebar fyra körfält. Förslaget innebar ett stort intrång i parken öster om dåvarande Nordanåskolan med en trafikled rakt över Svandammen. I Trafikledsplanen som lades fram 1967 föreslogs en rad nya broar. Från väster: läge Mobacken (låg prioritet), läge Nordanå (väster om vattenverket), läge Östra leden, läge Gunsen (låg prioritet) samt läge Sundgrundsleden. Av dessa är den sistnämnda, Sundgrundsbron (1973), byggd.

Sedan trafikledsplanen lagts fram kom olika frågor beträffande den framtida trafikförsörjningen att diskuteras. Bland annat presenterade 1970 forskningsgruppen Scaft (Stadsbyggnad, Chalmers, arbetsgruppen för forskning om trafiksäkerhet) på Chalmers Tekniska Högskola ett förslag till trafiksaneringsplan för centrum. Enligt Scafts planeringsprinciper skulle gatornas utformning och hastighetsgränser anpassas till dess funktion i syfte att skapa en miljö med hög trafiksäkerhet, dock i hög grad på bilens villkor.



*Scaft, förslag till trafiknät för Centrala stadsområdet, 1970.*

## 2 Översyn av trafikledsplanen (1970)

År 1970 presenterades en översyn av 1967 års trafikledsplan med anledning av ändrade generalplaneförutsättningar och för bedömning av de trafiktekniska konsekvenserna av Scaft-gruppens förslag. Den reviderade trafikledsplanen innebar, förutom föreslagna Centrums trafikledssystem, inte någon större förändring jämfört med 1967 års trafikledsplan. Centrums trafikledsplan bestod i två genomgående leder – Kanalgatan och Storgatan – som båda är anslutna till Viktoriagatan och Karlgårdsleden. I planen sägs att ”de föreslagna broarna över Skellefte älv resulterar i en värdefull avlastning av Viktoriabron, samt gör det möjligt att avvisa biltrafik från Parkbron och istället utnyttja den som en separat gång- och cykelförbindelse”.

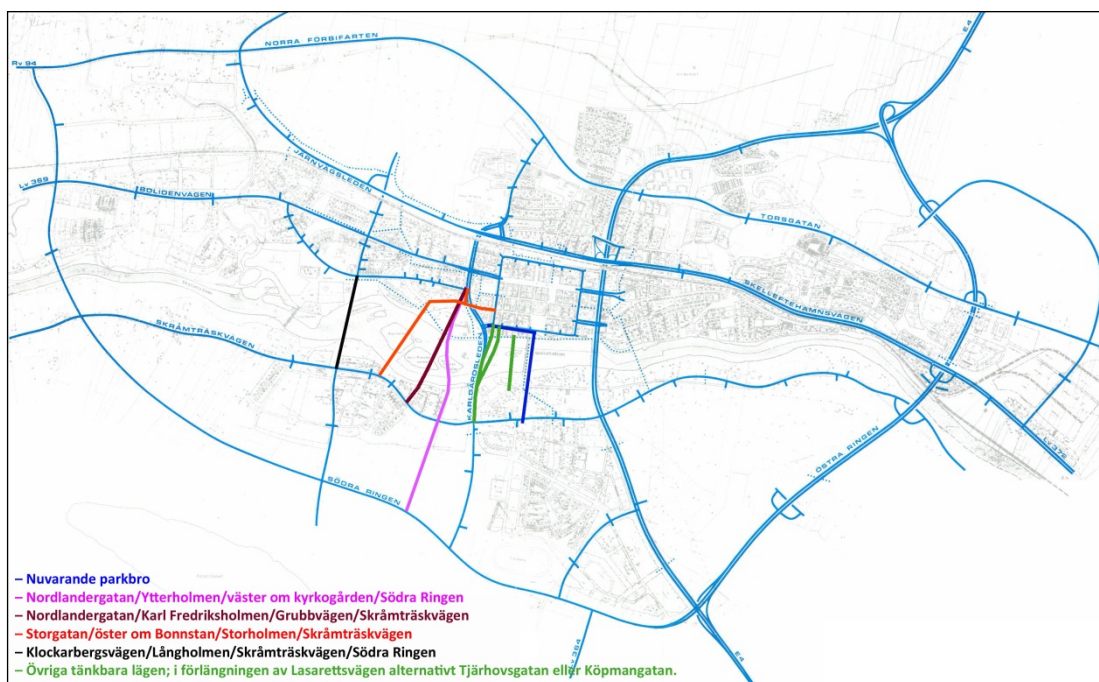
Den reviderade trafikledsplanen redovisade ett trafikledsnät som avsåg en utbyggnad i slutet av den tilltänkta generalplanepreioden omkring år 1990. För att få en uppfattning av trafikbilden i en mindre avlägsen framtid redovisades även ett trafikledsnät som avsågs utbyggt 1975. I planen föreslogs att fram till 1975 skulle följande nya leder byggas: Järnvägsleden, Norra förbifarten (delen Lasarettsvägen-E4), Karlgårdsleden, Karlgårdsleden (delen Lasarettsvägen – Storgatan), Klockarbergsleden samt Östra Ringen. Fram till 1990 skulle Norra förbifarten färdigställas samt Karlgårdsleden och Södra

ringen. Tidigare föreslagna brolägen var fortfarande aktuella i planen. Karlgårdsleden innefattade precis som tidigare en ny bro över Skellefteälven, och passage genom Nordanå, med fyra körfält och skulle fungera som en länk i trafikledsystemet.

## 3 Utredning av alternativ till Nordanåbron (1971)

Med anledning av den kritik som den i trafikledsplanen från 1970 föreslagna bron vid Nordanå mötte, på grund av intrånget i Nordanåparken, fick Orrje & Co 1971 ett uppdrag att utreda alternativ till en ny bro i centrum. De studerade alternativen var (enligt bild nedan):

- Nuvarande Parkbro
- Nordlandergatan/Ytterholmen/väster om kyrkogården/Södra Ringen
- Nordlandergatan/Karl Fredriksholmen/Grubbvägen/Skråmträskvägen
- Storgatan/öster om Bonnstan/Storholmen/Skråmträskvägen
- Klockarbergsvägen/Långholmen/Skråmträskvägen/Södra Ringen
- Övriga tänkbara lägen; i förlängningen av Lasarettsvägen alt. Tjärhovsgatan eller Köpmangatan.



Slutsatsen var, utifrån det ursprungliga målet att skapa ett systematiskt trafikledsnät, att dessa studerade brolägen inte kunde rekommenderas som alternativ till den föreslagna bron vid Nordanå. Fortfarande var tanken att en ny bro över älven skulle vara en del i ett övergripande trafikledssystem.

## 4 Översiktsplan för Centrum (1978)

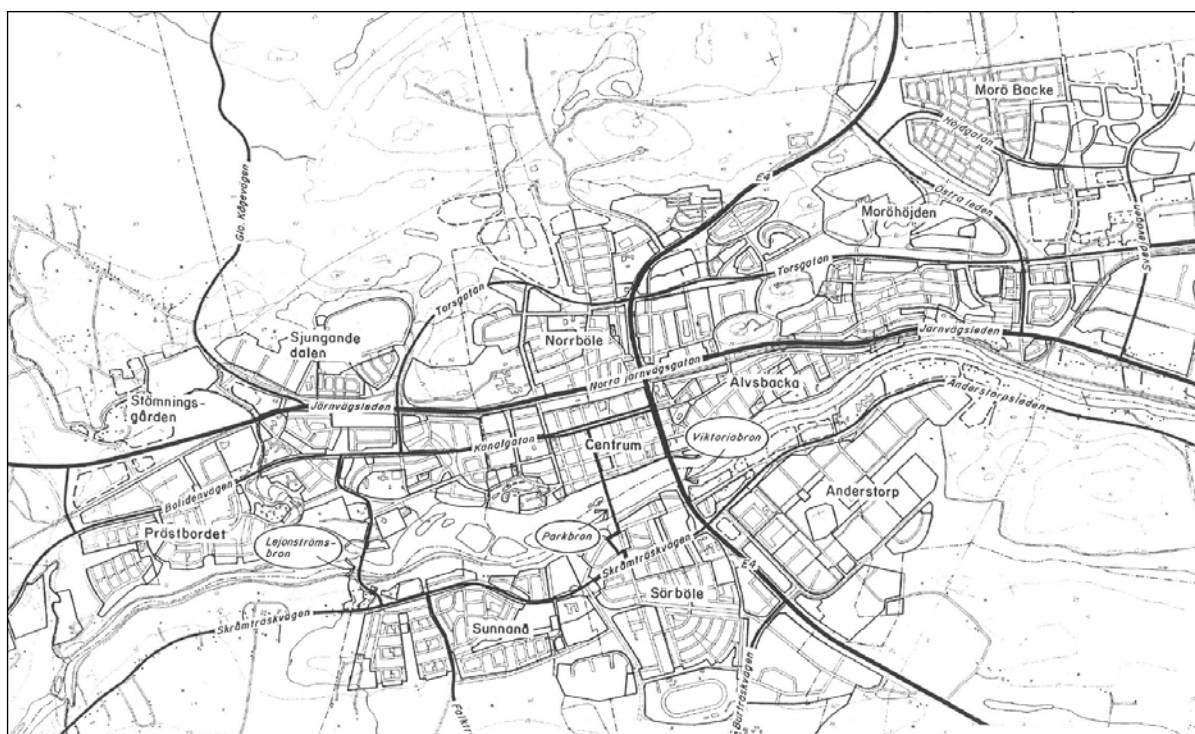
Kommunfullmäktige uppdrog 1976 till byggnadsnämnden att upprätta en översiktsplan för centrum i Skellefteå. Syftet var att sammanfatta de utredningar och förslag om trafik, kollektivtrafik, bebyggelsestruktur, kulturhistoria, torg och grönstråk som tagits fram av nämnden under ett antal år. Arbetet genomfördes i en omfattande programfas som antogs av byggnadsnämnden 1978. Därefter påbörjades

fördjupningar och följderna blev en fortsatt rullande planering med successiva delbeslut i kommunfullmäktige och byggnadsnämnd om stadsplaner och byggande.

I centrumprogrammet 1978 godkände byggnadsnämnden 9 mål för det fortsatta arbetet med centrumplaneringen. I samband med utställningen "Med älven i centrum" 1988-89 upprättades ett tillägg till programmet 1989 med anledning av ändrade förutsättningar sedan 1978. Antalet mål utökades till tolv stycken. Det skulle dock dröja till tidigt 1990-tal innan arbetet med en ny översiktsplan för centrum påbörjades.

## 5 Ny brotredning (1990)

Byggnadsnämnden fick 1989 i uppdrag att tillsammans med gatu- och trafiknämnden utreda behovet och läget för en ny bro över Skellefteälven i centrum eller dess närhet. Den nya broförbindelsen ska dels avlasta och fördela trafiken till centrumområdet (stadskärnan), dels passa i trafikledsnätet för hela centrumområdet. Bedömningarna av alternativen grundade sig huvudsakligen på trafik aspekter. I det underlag som togs fram redovisades även ett förslag till trafikledsplan för centrala Skellefteå.



*Trafikledsplan 1990.*

Noterbart är att E4:ans framtida sträckning vid denna tidpunkt var osäker. Ett alternativ till Östra leden som diskuterades var Gunsen (Bergsbyn). Trafikledsplanen redovisade därför inte något förslag till E4 i Östra ledens förlängning. Den framtida E4:ans läge påverkar funktionen för ny bro över älven i Centrum. Utan E4 i Östra ledens förlängning blir behovet av en koppling till det övergripande vägnätet för en ny broförbindelse i centrala Skellefteå större. Utifrån rådande planeringsförutsättningar bedömdes det därför nödvändigt att koppla Centrumbro till det övergripande vägnätet.

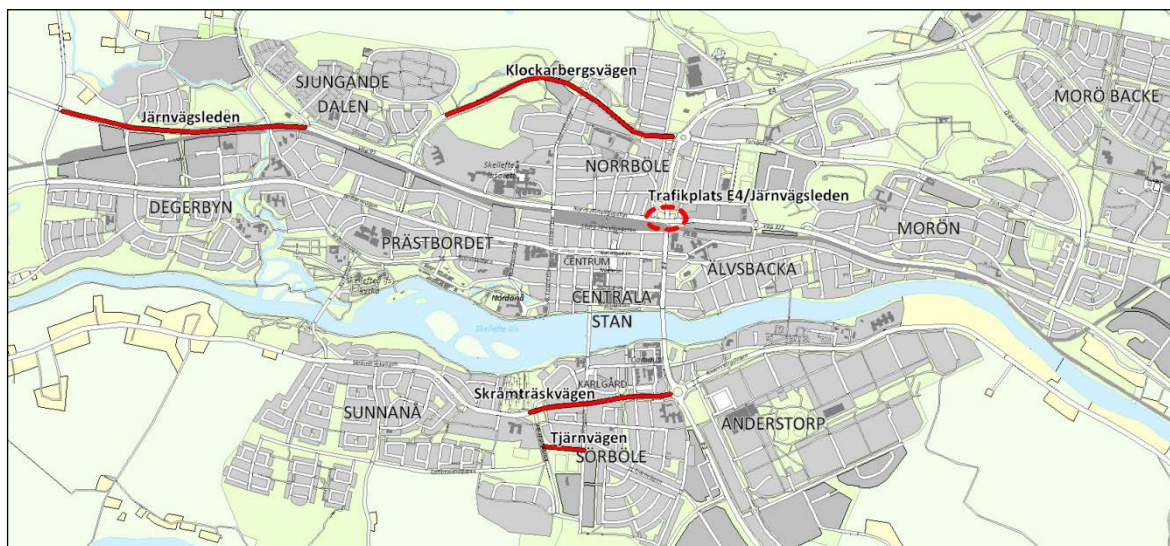
Som förutsättning för broalternativen fanns ett planerat trafikledsnät där bland annat:

– Torsgatan har förlängts västerut förbi Eriksberg (*klar år 1994*)

# SKELLEFTEÅ KOMMUN

Bygg- och miljökontoret  
Planavdelningen

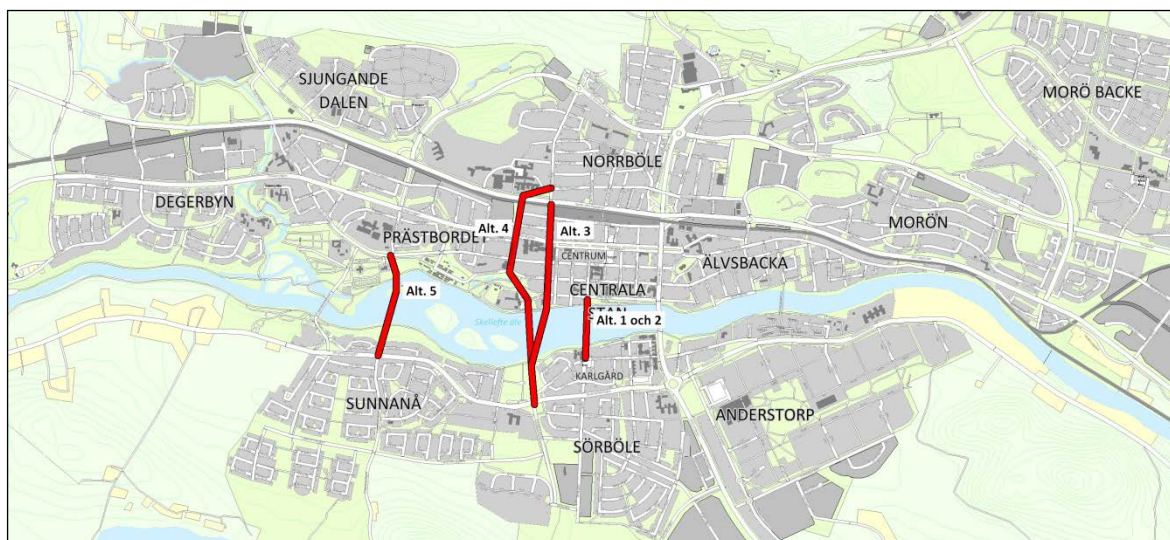
- Järnvägsleden i väster är utbyggd (*klar år 1990*)
- trafikplatsen E4/Järnvägsleden är fullt utbyggd (*ej genomfört*)
- Skramträskvägen är utbyggd (*klar år 1992*)
- Tjarnvägen är utbyggd (*klar år 1992*).



*Förutsättningar för broalternativen vid studien 1990.*

De broalternativ som studerades var:

- Alt. 1 Parkbron ombyggd till en ny dubbelriktad bro
- Alt. 2 Parkbron ombyggd till en ny dubbelriktad bro med Stationsgatan avstängd mellan Strandgatan och Storgatan
- Alt. 3 Lasarettsvägens förlängning mellan Skramträskvägen och Strandgatan
- Alt. 4 Nordlandergatans förlängning
- Alt. 5 Klockarbergsvägens förlängning



*De studerade broalternativen 1990.*

Med konsult hjälp genomfördes en studie av trafikflödena i det övergripande trafiknätet i anslutning till älven för de olika alternativen.



Alternativen 1 och 2 med en dubbelriktad Parkbro bedömdes medföra trafiksäkerhets- och kapacitetsproblem då framförallt anslutningarna norr om älven utgörs av centrumgator med låg framkomlighet.

I broalternativ 3, Lasarettsvägens förlängning, och alternativ 4, Nordlandergatans förlängning, förutsattes en koppling till Järnvägsleden, det vill säga att en ny bro skulle vara en länk i ett övergripande trafikledsnät. Fortfarande var en koppling till väg 95/372 (Norra Järnvägsgatan) av stor betydelse.

Alternativ 3 innebar också att Lasarettsvägen öppnades mellan Nygatan och Kanalgatan (mellan kvarteren Balder och Frigg). Alternativet bedömdes skapa goda förutsättningar för ett utökat centrumområde samtidigt som trafiksituationen i centrum förbättras. Alternativet bedömdes även ansluta på ett bra sätt till det övergripande trafikledssystemet. Alternativet möjliggör att Parkbron kan bli en gång- och cykelbro.

Alternativ 4 motsvarade det i den tidigare trafikledsplanen från 1970 föreslagna broalternativet Nordanåbron/Karlgårdsleden med stora ingrepp i Nordanåparken. Alternativet bedömdes skapa goda förutsättningar för ett utökat centrumområde samtidigt som trafiksituationen i centrum förbättras. Alternativet möjliggör även att Parkbron blir en gång- och cykelbro.

Alternativ 5, Klockarbergsvägens förlängning mellan Brännavägen och Skråmträskvägen, ansågs passa bra in i det övergripande trafikledssystemet men dess påverkan på trafiken i centrum bedömdes marginell då det ansågs nödvändigt att behålla biltrafik på Parkbron. Dessutom innebär alternativet en betydande negativ påverkan på kulturmiljön vid landskyrkan.

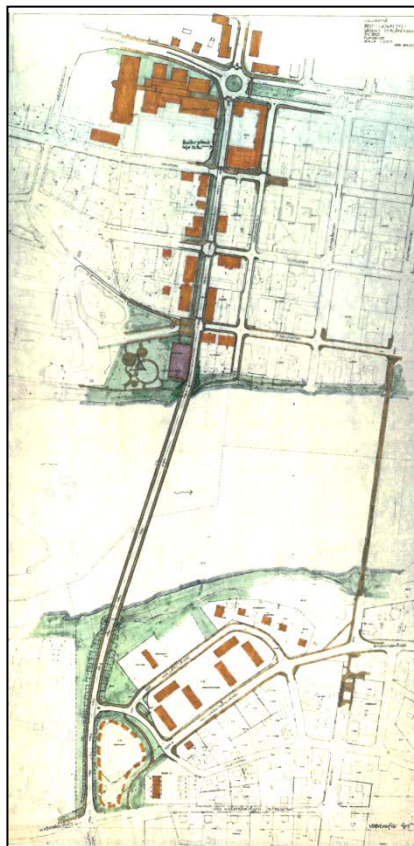
**Kommunfullmäktige beslutade 1990-12-17, med utredningen som underlag, att alternativet med en ny bro i Lasarettsvägens förlängning får ligga till grund för den fortsatta centrumplaneringen och att Parkbron i detta alternativ blir gång- och cykelbro. Frågan om öppning av Lasarettsvägen mellan Nygatan och Kanalgatan skulle inte prövas för närvarande.**

# SKELLEFTEÅ KOMMUN

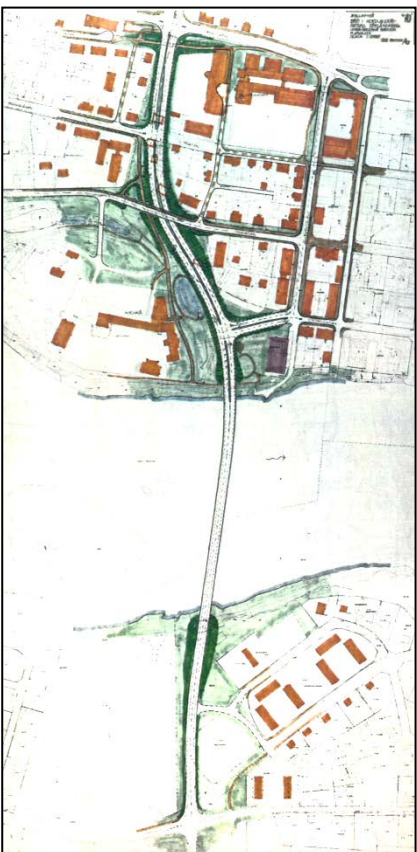
Bygg- och miljökontoret  
Planavdelningen



*Alternativ 1 och 2.*



*Alternativ 3.*



*Alternativ 4.*



*Alternativ 5.*

## 6 Översiktsplan för Skellefteå kommun (1991)

I översiktsplanen för hela kommunen från 1991 redovisas vägreservat för ett antal infrastrukturprojekt. Denna översiktsplan gäller fortfarande och har kompletterats med fördjupade översiktsplaner. Bland de redovisade infrastrukturprojekten fanns bland annat en ny bro över älven vid Mobacken (Degerbyn), en förlängning av Östra leden söderut över älven och ett reservat för en E4-sträckning förbi Gunsen Nord (Bergsbyn).

## 7 Förstudie till lokaliseringsplan (1993)

Sträckningen för E4 förbi Skellefteå utreddes år 1993 i *Förstudie till lokaliseringsplan* som togs fram av Vägverket (numera Trafikverket). Vid denna tid planerade Vägverket genomfarter och förbifarter med höga krav på framkomligheten vilket resulterade i höga hastigheter och få kopplingar till de lokala vägtrafiksystemen. Standardkraven innebar att det var svårt att hitta lägen inom städerna, ofta hamnade man utanför tätbebyggt område. Vid utredningen för förbifart Skellefteå valdes 110 km/tim som dimensionerande hastighet, alla korsningar skulle vara planskilda och minsta avståndet mellan dessa skulle vara 2 500 meter. Ett stort antal vägkorridorer studerades och de alternativ som ansågs värda att utreda vidare var E4, Yttervik-Tjärn som invigdes år 2003, Tuvan, Gunsen Syd och Gunsen Nord.

Östra leden ansågs inte aktuell att utreda vidare som en alternativ sträckning för E4, med motiveringen att den skulle ge begränsad tillgänglighet till viktiga målpunkter i Skellefteå. Det ansågs endast möjligt att ansluta befintlig E4 samt väg 372 med hänsyn till att det annars skulle bli för tätt mellan korsningarna. Östra ledens viktiga funktion i stadens huvudnät ansågs försvåras om den blev E4. För att anlägga en väg med genomgående hastighet 90 km/tim kunde endast en minimistandard uppfyllas.

## 8 Centrumplan 93 (1994)

Den fördjupade översiktsplanen för Centrum, antagen av kommunfullmäktige hösten 1994, har som en av huvudinriktningarna att låta Centrum omfatta även den närmaste delen söder om älven. I planeringsförutsättningarna beskrivs obalansen i trafikförsörjningen över älven och den alltför stora biltrafikmängden på E4 Viktoriaesplanaden. Centrumplanen redovisar en ny bro, Centrumbron, i Lasarettsvägens förlängning enligt utredningen från 1990 och kommunfullmäktiges beslut samma år. Fortfarande pågick diskussioner om huruvida en ny bro över älven skulle kopplas till huvudnätet för biltrafik och om Nordlandergatan eller Lasarettsvägen ska vara länken mellan bron och väg 95/372 (Norra Järnvägsgatan). Planen tar dock inte slutgiltig ställning till om Lasarettsvägen eller Nordlandergatan ska vara en del i huvudnätet.

## 9 Detaljplan för bro över Skellefteälven mellan Skellefteå centrum och Sörböle/Sunnanå (1994)

Utifrån kommunfullmäktiges beslut år 1990 och arbetet med Centrumplan 93 beslutade byggnadsnämnden 1993-03-01 att uppdra till stadsarkitektkontoret att upprätta en detaljplan för bro över Skellefteälven mellan Skellefteå centrum och Sörböle – Sunnanå.

En samrådshandling var klar i april 1994. Samråd och utställning av detaljplanen skedde i april/maj 1994. Efter samrådsutställningen påbörjades arbetet med en särskild konsekvensbeskrivning av trafikmiljön i anslutning till det norra brofästet (se nedan). Parallellt med planarbetet hade arbetet med en trafikprognos för centralorten, och framförallt för centrum, inletts.

I de fördjupade studier som genomfördes i samband med planarbetet konstaterades att påverkan på vattenverket skulle bli betydande vid ett broläge i Lasarettsvägens förlängning med stora kostnader som följd. Vid detta tillfälle var inriktningen att vattenverket skulle bli kvar på platsen i samma omfattning även efter att en ny grundvattentäkt tagits i drift. Mot denna bakgrund studerades som ett alternativ möjligheten till angöring av en centrumbro väster om vattenverket med anslutning till Nordlandergatan. Detta nya alternativ togs med i det fortsatta arbetet med konsekvensbeskrivningen och trafikprognoserna.

Till skillnad från tidigare förslag av ledkaraktär med fyra körfält utreddes ett alternativ där man i stort sett följde befintlig gata/gång- och cykelväg omedelbart nordost om Svandammen med en gata i samma standard som övriga centrungator. Med denna inriktning var det naturligt att fortsätta norrut längs Nordlandergatan och en planskild passage under järnvägen för att ansluta till väg 95/372 Järnvägsleden.

## 10 Vägutredning för väg 95/372 (1995)

År 1995 redovisar Vägverket, tillsammans med Skellefteå kommun, en vägutredning för väg 95/372 i Skellefteå, delen Klockarbergsvägen - Grenvägen. Utredningen behandlar förutsättningarna för standardhöjning av väg 95/372 genom Skellefteå då vägen bedöms ha stora brister utifrån sin funktion som genomfart. Tanken var att utredningen skulle ligga till grund för beslut om åtgärder samt för detaljplaneläggning av vägavsnittet med omgivningar. Utredningen redovisar bland annat förslag till planskilda korsningar med Lasarettsvägen och Nordlandergatan. Alternativet Nordlandergatan bedöms som den av korsningsåtgärderna som bäst uppfyller uppsatta mål.

## 11 Detaljplan för bro över Skellefteälven mellan Skellefteå centrum och Sörböle/Sunnanå (1996)

Utifrån fortsatta utredningar och utvidgning av planområdet till att omfatta såväl Sunnanå kyrkogård, del av kvarteren Nyckelpigan och Ålen, Sunnanå, som Abborrverket i Centrum, togs en ny samrådshandling fram under 1996. Ett samråd med berörda myndigheter och förvaltningar skedde kring årsskiftet 1996/1997.

Fortfarande var frågan om hur man skulle hantera påverkan på vattenverket öppen. Insikten om att redovisat detaljplaneförslag skulle medföra kostsamma ombyggnader av vattenverket och osäkerhet om störningar för verksamheten i vattenverket samt intrång i Nordanaområdet gjorde att det krävdes ytterligare utredningar innan planarbetet kunde fortsätta.

Även frågan om hur Centrumbro skulle kopplas till det övergripande trafiknätet norr om älven (anslutning till väg 95/372 Järnvägsleden) var fortfarande öppen.

## **12 Konsekvensbeskrivning - Centrumbronns effekter på Lasarettsvägen och närliggande gator (1998)**

År 1998 färdigställdes en konsekvensbeskrivning för sju olika huvudnätalternativ, d v s alternativ till trafiklösningar norr om älven. Syftet var att denna utredning skulle ge ett bättre beslutsunderlag vid val av trafiklösning norr om älven. Som ett underlag till konsekvensutredningen togs en trafiksimulering fram 1994/1995 med hjälp av konsulter.

De två huvudalternativen till trafiklösning norr om älven handlade om hur en koppling till väg 95/372 Järnvägsleden skulle ske och hur detta påverkade närområdet och då framförallt Nordanåområdet samt Balder och Lasarettet.

Det ena förslaget innebar att kopplingen till väg 95/372 Järnvägsleden skulle ske via Lasarettsvägen med nackdelen att fri höjd 4,5 meter skulle vara svårt att uppnå vid Lasarettsvägens passage under järnvägen. En annan nackdel var att man skulle passera mellan kvarteren Balder och Frigg som båda innehöll gymnasieskolverksamhet. Södra Lasarettsvägen har under en lång tid varit avstängd för genomgående biltrafik på denna del. Fördelen med förslaget var att påverkan på Nordanåområdet blev mindre samt att man fick ett tydligare gatusystem.

Det andra förslaget innebar en koppling till väg 95/372 Järnvägsleden via en gata väster om vattenverket, förbi Svandammens östra sida fram till Nordlandergatan, med fördelen att fri höjd vid passagen under järnvägen kunde klaras. Nackdelen med förslaget var påverkan på Nordanå samt ett otydligare gatusystem.

## **13 Utvecklingsplan Nordanå - Rovön (2002)**

Kommunstyrelsen beslutade 1998-06-04 att uppdra till kommunledningskontoret att i samband med redovisning av de två alternativa korsningarna med Järnvägsleden redovisa effekterna för Nordanåområdet och samtidigt redovisa en översyn av hela Nordanåområdet.

Kommunledningskontoret upprättade i augusti 1998 ett program för översynen som underlag till en beställning av utredningsarbetet till bygg- och miljökontoret. En Nordanågrupp bestående av tjänstemän påbörjade arbetet i början av 1999 och gruppen avslutade sitt arbete med en avrapportering till kommunstyrelsen 2000. Därefter tillsattes en kommitté med politiker och tjänstemän som 2002 sammanställde en rapport. Arbetet kom huvudsakligen att handla om Nordanåområdets utveckling och effekterna på området utifrån de två alternativa trafiklösningarna till Centrumbron behandlades kortfattat.

Kommittén slutsats var att ett av de föreslagna alternativen med angöring av centrumbro väster om vattenverket med anslutning till Nordlandergatan skulle medföra ett oacceptabelt intrång i Nordanåområdet, då nästan en fjärdedel av parkområdet slås ut.

## **14 Förstudie Skellefteåprojektet (2008)**

Dåvarande Vägverket, numera Trafikverket, påbörjade år 2005 arbetet med en studie av vägtransport-systemet inom Skellefteådalens. År 2008 upprättades en förstudie för Skellefteåprojektet. Syftet med

förstudien var att utarbeta ett eller flera alternativa förslag till utformning av det framtida väg-transportsystemet 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.

Studier av trafiken som passerade Viktoriabron visade att mer än 90 % av fordonen hade mål inom Skellefteå. Endast utbyggnadsåtgärder ansågs därför inte uppfylla de uppsatta målen, bland annat att minska utsläpp av luftföroreningar. Trafikverket och kommunen startade ett samarbete i syfte att med påverkans- och effektiviseringsåtgärder, så kallade steg 1- åtgärder och steg 2-åtgärder, minska biltrafikens omfattning.

Vägsträckningarna för en E4 förbifart i Tuvan och Gunsen bedömdes inte bidra till att uppfylla det transportpolitiska målet om en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Förstudien rekommenderade att göra en trafikprognos i inledningen av vägutredningsarbetet för att avgöra om den slutsatsen var riktig. Trafikverkets ställningstagande till förstudien innebar att det fortsatta arbetet skulle utgå från samtliga steg i fyrstegsprincipen. En kombination av fysiska åtgärder och påverkansåtgärder bedömdes ge högre kvalitet och uppfyllelse av de uppsatta målen.

Fyrstegsprincipen  
1. Tänk om  
- Beteende och vanor  
2. Optimera  
- Bättre effektivitet  
3. Bygg om  
- Befintligt nät justeras  
4. Bygg nytt  
- Nya vägar byggs  
Källa: Trafikverket

Som länk i nord-sydlig riktning studerades Centrumbron över älven. Bron beräknades bli trafikerad av drygt 6 000 fordon per dygn. Drygt hälften av dessa, eller 3600, utgörs av fordon som idag trafikerar Parkbron och Lejonströmsbron. Avlastningen av Viktoriagatan uppgår till 2 800 fordon per dygn.

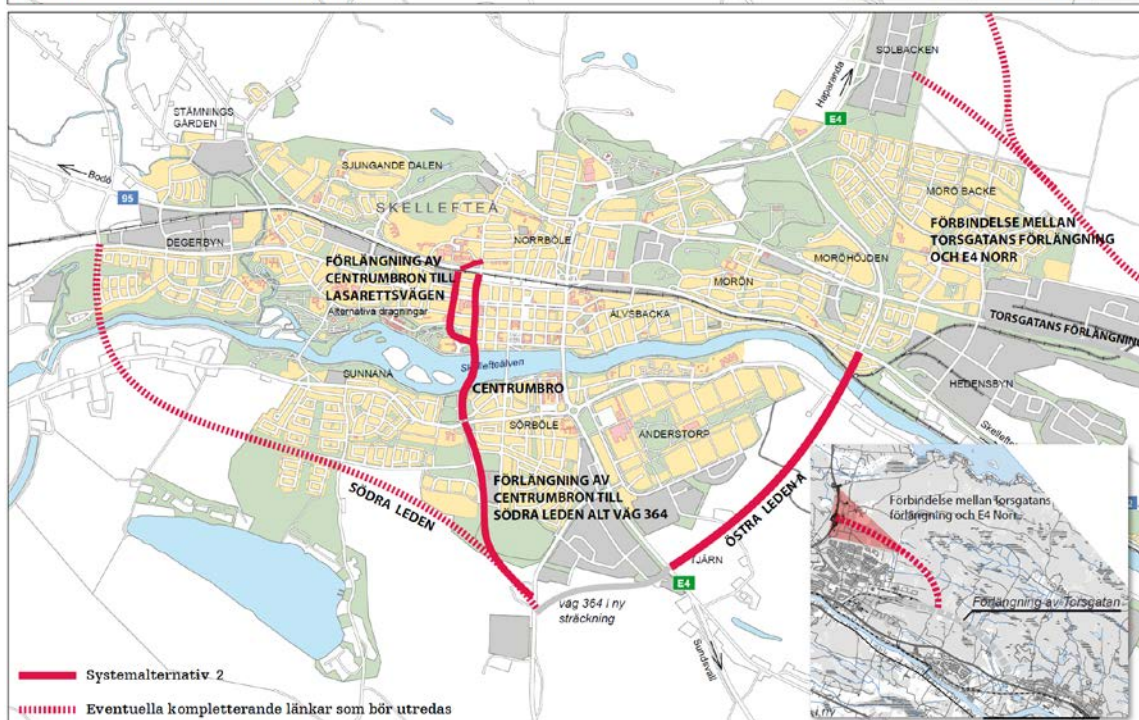
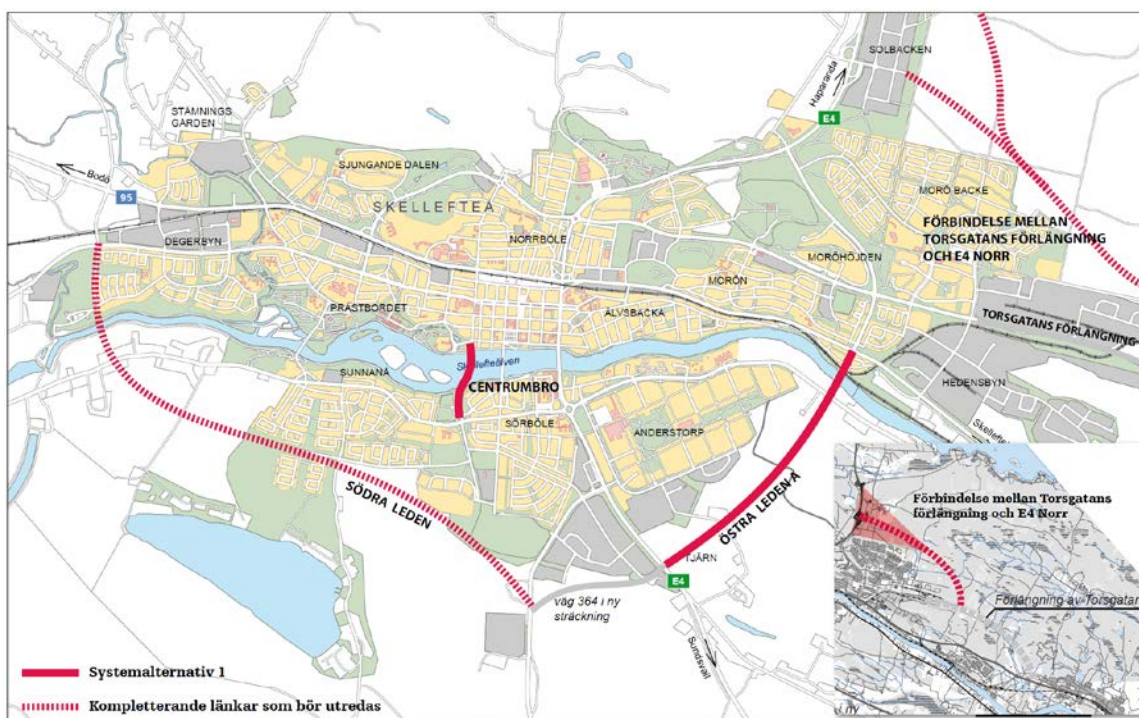
Här bedömdes att det är i första hand trafikavlastningarna Parkbron samt Lejonströmsbron som har störst betydelse, då dessa båda broar med liten trafiktålighet används av såväl biltrafik som gång- och cykeltrafik. Med mindre biltrafik på dessa broar kan säkrare och trevligare stråk för de oskyddade trafikanterna anordnas. Eventuellt kan även en avstängning av Parkbron för biltrafik övervägas.

Vid en eventuell utbyggnad av Centrumbron rekommenderades denna att förses med separata banor för gång- och cykeltrafikanterna. Centrumbron bedömdes därför att ge väsentligt förbättrade förhållanden för de oskyddade trafikanterna.

Sammanfattningsvis bedömdes Centrumbron ge en icke oväsentlig trafikavlastning av Viktoriagatan och även av Kanalgatan med flera gator och korsningar. Framför allt bedömdes en Centrumbro ge möjlighet till väsentliga förbättringar i nätet för de oskyddade trafikanterna. Centrumbron som en del i ett framtida vägnät rekommenderades därför ligga till grund för vidare studier. Som huvudalternativ för leder i nord-sydlig riktning rekommenderades att Östra leden, och förbättringar i befintlig sträckning av E4 till stadsgata, skulle studeras vidare. Som huvudalternativ i öst-västlig riktning rekommenderades en förbättring av befintlig väg 95/372 och att Södra leden eventuellt studeras vidare. Som tre kompletterande länkar angavs Sundgrundsleden, länk mellan Torsgatans förlängning och E4 i norr samt Södra leden. Målen bedömdes inte kunna nås med endast en utbyggnadsåtgärd. Åtgärderna förutsågs att kombineras i olika systemalternativ.

# SKELLEFTEÅ KOMMUN

Bygg- och miljökontoret  
Planavdelningen



Systemalternativ 1 och 2, Förstudie Skellefteåprojektet (2008).

## 15 Järnvägsutredning Norrbotniabanan (2010)

Banverket, numera Trafikverket, presenterade år 2010 sin slutrapport, *Norrbotniabanan Järnvägsutredning 120, Robertsfors–Skellefteå–Ostvik*, för utredningen om Norrbotniabanans sträckning genom bland annat Skellefteå centralort. Under arbetet med utredningen, och i yttrande över utredningen, framförde Skellefteå kommun önskemål om ytterligare studier av nedsänkning av järnvägen genom centrum inför, eller i samband med, tillåtlighetsprövningen. Järnvägens läge, nedsänkt eller i

markplan, får stora konsekvenser på vägtrafiksystemet i centrala Skellefteå och framtida korsningar med järnvägen. Banverket ansåg att en fördjupad studie om en eventuell nedsänkning av järnvägen i centrala Skellefteå måste drivas och finansieras av kommunen. Banverket bedömde att en nedsänkning, förutom att det är tekniskt mycket svårt att genomföra, innebär avsevärt högre kostnader som är svåra att motivera.

Kommunstyrelsen beslutade i maj 2012, efter kompletterande studier, att planeringsförutsättningen för Skellefteå resecentrum är att järnvägen kommer att gå i markplan.

### **16 Renare stadsluft – åtgärdsprogram (2010)**

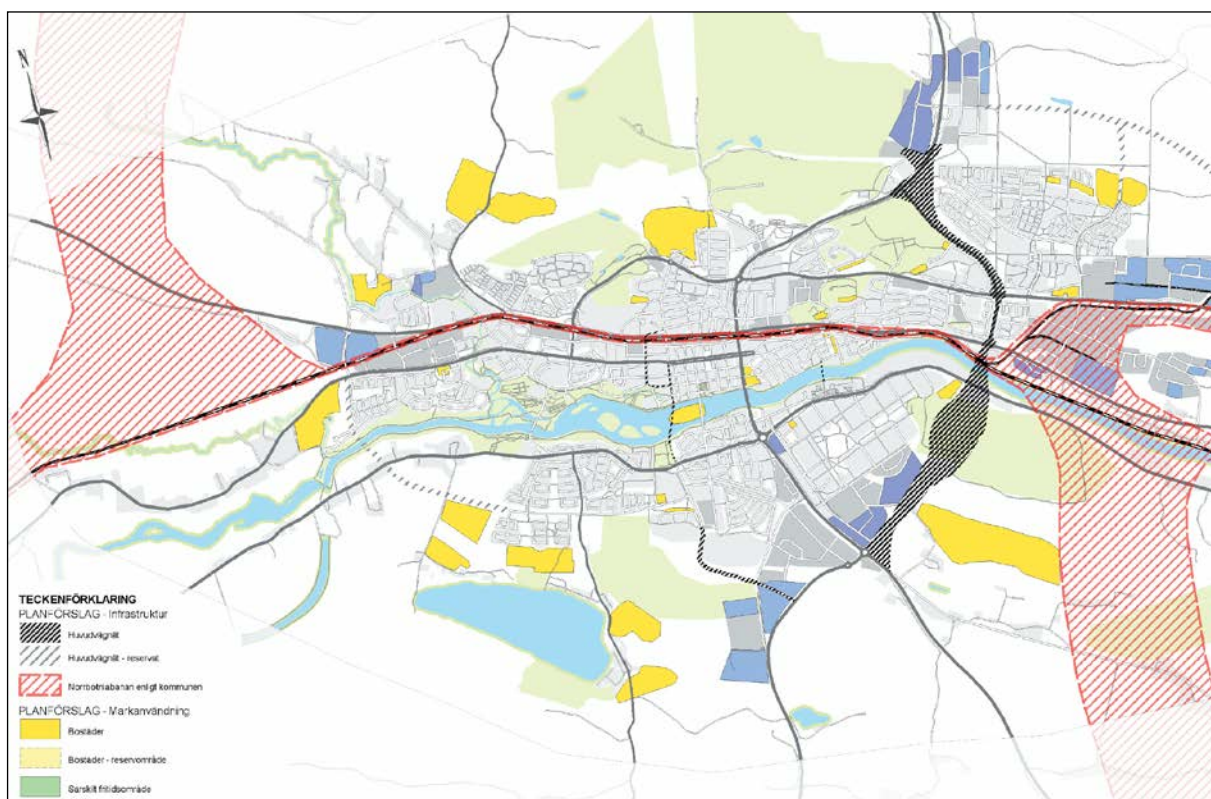
I centrala Skellefteå överskrids normerna för miljökvaliteten vid cirka 10-12 dagar om året. Det är trafiken som orsakar för höga halter av kvävedioxid. Eftersom normerna överskrids så många dagar har Skellefteå kommun därför fått i uppdrag av regeringen att ge förslag till åtgärder för att minska föroreningarna. Det kortsiktiga målet med åtgärdsprogrammet är att halterna av kvävedioxid i centrala Skellefteå ska vara under miljökvalitetsnormen senast 2015. Dessutom finns ett långsiktigt mål om att få bra luftkvalitet i hela Skellefteå kommun.

Åtgärdsprogrammets mål betyder att biltrafiken ska minska med 10 % och att antalet resor med kollektivtrafiken ska öka med 60 % från 2009 års nivå till 2015. Åtgärdsprogrammet innehåller totalt 25 åtgärder, men ingen av dessa kan ensamt minska utsläppen av kvävedioxider i sådan utsträckning att miljökvalitetsnormen underskrids. Det är den gemensamma effekten av åtgärderna som kommer att uppfylla målet. I programmet redovisas ett mängd åtgärder inom olika områden som gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik, drift och underhåll, parkering m fl. Åtgärderna omfattar såväl om- och nybyggnationer som beteendepåverkande åtgärder. Exempel på prioriterade åtgärder är stathöjande åtgärder för gång- och cykeltrafiken.

### **17 Fördjupning av översiktsplanen för Skelleftedalen (2011)**

En fördjupning av översiktsplan för Skelleftedalen antogs av kommunfullmäktige i februari 2011. Fördjupningen av översiktsplanen, som har planeringshorisonten år 2030, gäller parallellt med hela kommunens översiktsplan från 1991. Förslaget var utställt på samråd under sommaren och utställning hösten 2010. I planen redovisas strategier och förslag för stadens framtida mark- och vattenanvändning, var nya bostäder kan bli aktuella, lösningar på infrastruktur och grönstruktur.





Övergripande plankarta - utdrag ur fördjupningen av översiktsplanen för Skellefteå, 2011.

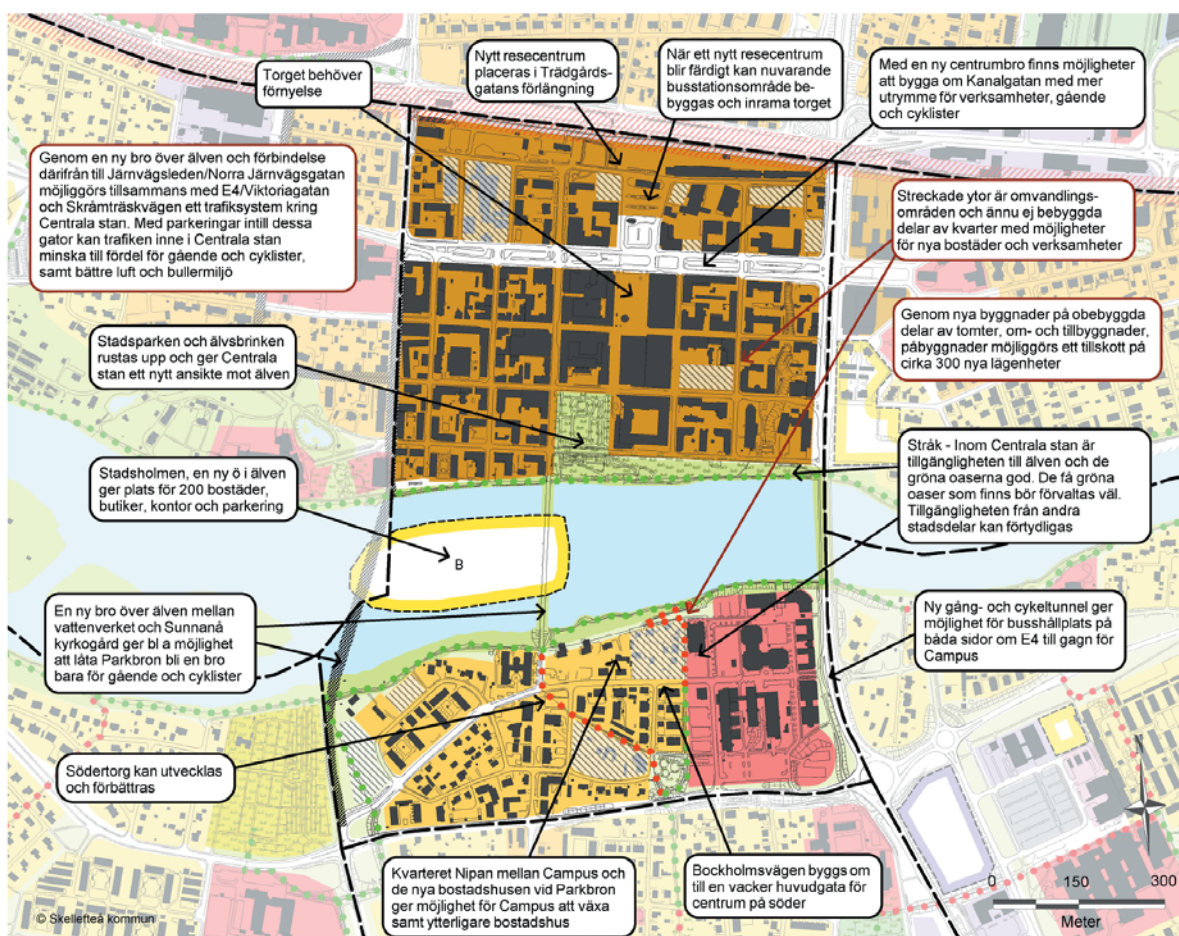
Planen redovisar ett förslag till framtida huvudvägnät. Syftet är att sprida trafiken över älven till fler strategiska platser. För att få en fungerande trafikring runt stadsdelen Centrala stan föreslås i planen en bro över älven i Södra Lasarettsvägens förlängning. Planen visar på möjligheten att i framtiden koppla en ny bro med Lasarettsvägen och Järnvägsleden/Norra Järnvägsgatan. I planen görs bedömningen att kopplingen med Norra Järnvägsgatan (väg 95/372) är beroende av om järnvägen (Norrbotniabanan) dras nergrävd genom stadsdelen eller inte. Nergrävd betyder att Lasarettsvägen kan förbindas som idag. Om järnvägen inte kan grävas ner kan valet bli en förbindelse under järnvägen i Nordlandergatan.

Centrumbron bedöms ge minskad trafik på Kanalgatan. Det skulle ge möjligheter till att skapa en ny gestaltning av gatan, antagligen med bara två körfält, vilka skulle kunna förläggas till mitten av gatan mellan trädraderna och därmed frigöra stora sidoytor för oskyddade trafikanter, men även verksamheter. Om E4 flyttas till Östra leden kan även Viktoriagatan omvandlas med en profil som motsvarar en mer utvecklad stadsgata.

Ett byggande av Centrumbron möjliggör att Parkbron kan omvandlas till en gång- och cykelbro. Därmed kan biltrafiken ledas på nämnda gator kring stadsdelen Centrala stan med parkeringsmöjligheter intill. Parkbron är gammal med nedsatt bärighet och biltrafik blir efter hand mindre lämpligt. De åtgärder som planeras innebär att biltrafik med annan målpunkt inte behöver passera genom centrum. Det medför att biltrafiken i stadsdelen Centrala stan minskar och ger fördelar för gång- och cykeltrafikanter. I planen sägs att fler åtgärder krävs om trafiken ska minska i stadsdelen och därför måste torget, parkering, resecentrum och miljözon utredas vidare i en kommande centrumutredning (fördjupad översiktsplan för Centrala stan).

# SKELLEFTEÅ KOMMUN

Bygg- och miljökontoret  
Planavdelningen



Plankarta för Centrala stan - utdrag ur fördjupningen av översiktsplan för Skellefteå, 2011.

Planen förutsätter, och ger utrymme för, fortsatt utveckling av handel i centrum, Solbacken och Anderstorp/Hammarängen och föreslår förtätning av bebyggelsen i Skellefteå utifrån hållbarhetsaspekter. En kompakt och rund stadsutveckling föreslås som ger korta avstånd till viktiga mål. Ren ny industriverksamhet föreslås placeras i huvudsak i stadsdelarna Hedensbyn, Anderstorp/Hammarängen och Degerbyn.

Gång- och cykeltrafik och en kommande cykelplan lyfts fram i planen liksom kollektivtrafikens utveckling. Cykelplanen ska förbättra strukturen på gång- och cykelvägnätet. När det gäller järnvägstrafik har Skellefteå kommun en stark ambition att skapa persontrafik på järnväg till Skellefteå. Det kan ske på befintlig bana och på en framtida kustjärnväg och Norrbottenbanan föreslås i nedsänkt läge. I centrum planeras Skellefteås resecentrum där persontrafiken på järnväg ska samordnas med kollektivtrafiken med buss, såväl regionalt som lokalt. Planen visar också på förslag till en fortsatt expansion av terminal för godshantering till järnväg vid handelshamnen i Skelleftehamn.

## 18 Cykelplan 2011 för Skellefteå kommun (2011)

Cykelplanen redovisar ett sammanhängande cykelvägnät med primära och sekundära förbindelser och riktlinjer för bland annat utformning av gång- och cykelvägnätet, cykelparkering samt drift och underhåll. Cykelplanen ska vara ett planeringsinstrument som syftar till att främja cykeltrafiken. Genom ett förbättrat gång- och cykelvägnät tillsammans med åtgärder för att motivera och informera

invånarna till förändrat beteende kan fler bilburna trafikanter övergå till cykel. I cykelplanen redovisas en möjlig utveckling av det övergripande gång- och cykelvägnätet med en ny förbindelse över älven via en Centrumbro.

## 19 Vägutredning Skellefteåprojektet (2012)

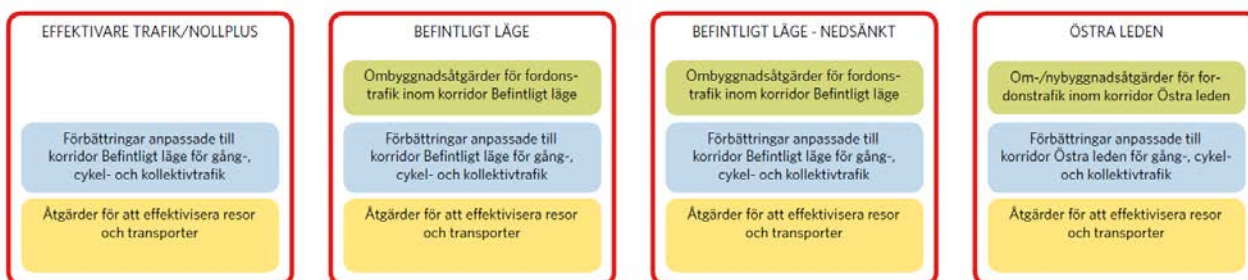
Förstudien efterföljdes av en vägutredning. Syftet med vägutredningen var att i fördjupade studier ta fram ett underlag till Trafikverkets beslut om hur trafiksituationen på och kring E4 genom Skellefteå ska förbättras. Alla infrastruktursprojekt bör bidra till ett långsiktigt hållbart transportsystem. Därför behandlar utredningen transportsystemet i hela Skellefteådalens. Utredningen tar upp åtgärder både för att minska och omfördela resandet, effektivisera nuvarande vägnät och olika om- och nybyggnadsåtgärder.

I arbetet med vägutredningen belystes brister och problem med nuvarande övergripande vägsystem i centrala Skellefteå. Bland annat påtalades att vägsystemet i centrala Skellefteå endast har en fullgod förbindelse över älven i E4 (Viktoriagatan), och med de begränsningar som Lejonströmsbron och Parkbron har, blir trafikbelastningen på Viktoriabron tidvis mycket stor. Det konstaterades även att en annan konsekvens av bristen på förbindelser över älven är ett i förhållande till tätortens storlek stort trafikarbete. En annan konsekvens av de få förbindelserna över älven är att då gång- och cykeltrafikanter är mer känsliga för vägförlängningar minskar det andelen gång- och cykeltrafik i de nordsydliga förbindelserna.

I vägutredningen påtalades även att bristen på förbindelser över älven innebär att vid hinder på Viktoriabron är möjligheterna till omledning av trafiken begränsad. Parkbron har låg kapacitet och Lejonströmsbron ligger 2 km uppströms centrum. Båda broarna har begränsad bärighet och kan inte användas för tung trafik. Cirka 6 km österut finns Bergsbybron (väg 839) och cirka 10 km västerut finns Medledammen. Båda har full bärighet men dammen/bron har begränsad bredd. Sundgrundsleden (väg 827) nära Skelleftehamn ligger cirka 13 km österut.

I studierna av olika alternativ till ny E4-sträckning gjordes bedömningar utifrån systemlösningar där funktionen i det övergripande vägnätet belystes. Under arbetets gång konstaterades att Skellefteå kommuns arbete med en ny broförbindelse i centrala Skellefteå inte kunde utgöra något alternativ till en förändring av E4.

Efter bortval av utredningsalternativen Gunsen och Tuvan återstod åtgärdsalternativ som omfattade befintlig E4 samt Östra leden. Alla om- och nybyggnadsåtgärder föreslås att kombineras med åtgärder för effektivisering av resor och transporter.



Utredningsalternativen och vilka delpaket dessa innehåller

*Utredningsalternativen med kombinationsåtgärder, Vägutredning Skellefteåprojektet (2012).*

Vägutredningens huvudsyfte var att skapa underlag för val av korridor för E4. Utredningen visar att det är Östra leden som sammantaget uppfyller projektmålen och E4s ändamål bäst. Östra leden är också det alternativ som förespråkas av Skellefteå kommun och av myndigheter. I alternativet ingår också en ombyggnad av befintlig E4 till stadsgata i avsnittet mellan Viktoriabron och trafikplats Skellefteå i söder.

Mot bakgrund av vägutredningen och inkomna yttranden gör Trafikverket bedömningen att alternativ Östra leden är det sammantaget bästa alternativet för E4 genom Skellefteå. Alternativet uppfyller samtliga mål utom målet för gestaltning respektive klimatmålet, vilket inte klaras av de andra alternativen heller. Beträffande det viktiga funktionsmålet är den samlade bedömningen att Östra leden uppfyller målet bättre än Befintligt läge nedsänkt, medan de övriga alternativen inte når tillräckliga förbättringar. Det är framförallt Östra ledens höga trafiksäkerhet genom planskilda korsningar och mitträcken, samt höga hastigheter för genomfartstrafik, som väger tungt i bedömningen av funktion. Miljömålet nås i alla alternativ. Östra leden är samhällsekonomiskt lönsam, men har lägre nettonuvärdeskvot än alternativet Befintligt läge på grund av höga anläggningskostnader. Befintligt läge når dock inte målet för funktion.

Nettonuvärdeskvot (NNK) är en beräkningsmodell för hur mycket en investering ger tillbaka per satsad krona.

Källa: Wikipedia

Med planeringsinriktningen att en ny E4 förläggs i Östra ledens förlängning minskar behovet av en Centrumbro som en del i ett trafikledsnät. Däremot bedöms Centrumbro fortfarande ha stor betydelse som lokal bro för möjligheterna att avlasta Parkbron och Lejonströmsbron och för att förbättra trafiksituationen i centrala Skellefteå. Centrumbro bedöms även skapa goda förutsättningar för ett säkrare och tillgängligare gång- och cykelvägnät.

## 20 Fördjupning av översiktsplanen för Centrala stan (2013)

Den 27 april 2011 gav kommunstyrelsen i uppdrag åt bygg- och miljökontoret att inleda arbetet med att ta fram en ny fördjupning av översiktsplanen för Centrala stan. I och med kommunfullmäktiges antagande av fördjupningen av översiktsplanen för Skellefteå i februari 2011 blev delar av den äldre Centrumplanen från 1994 inaktuell. En ny plan för stadsdelen Centrala stan är en naturlig fortsättning på det långsiktiga planeringsarbetet för utvecklingen av Skellefteå kommun, och planen ska visa hur stadsdelen kan utvecklas i symbios med de framtida förändringar i infrastrukturen som kommer att påverka staden, som exempelvis Norrbotniabanan, en flytt av E4 med mera. Samtidigt ska planen visa hur stadsdelen kan utvecklas på ett hållbart sätt utifrån att skapa en mer attraktiv stadskärna.

I arbetet med fördjupningen av översiktsplanen för Centrala stan är inriktningen, som grundar sig på fördjupningen av översiktsplanen för Skellefteå, att en ny bro över Skellefteälven i Centrala stan i Lasarettsvägens förlängning ska ha funktionen som en länk i ett lokalt trafiknät. Bron utgör en viktig åtgärd bland flera i syfte att långsiktigt förbättra trafiksituationen och miljön i centrala Skellefteå. Med hjälp av en ny bro skapas möjligheter att bland annat avlasta Kanalgatan så att det är möjligt att låta torget förlängas norrut och staden knyts samman genom att Kanalgatan omvandlas till ett grönt stråk genom stadsdelen.

# SKELLEFTEÅ KOMMUN

Bygg- och miljökontoret  
Planavdelningen

I arbetet med planen betonas vikten och betydelsen av att det är enkelt att nå staden med bil för besökare. För att minska trafikrörelserna inne i stadsdelen ska trafiken styras till väl placerade parkeringar varifrån det sedan ska vara enkelt att röra sig inne i staden. Parkeringarnas placeringar är beroende av ett väl utformat attraktivt gaturum för fotgängare.

Planarbetet pågår sedan 2011 och en samrådshandling beräknas kunna presenteras i maj 2013.

