

PM

Förutsättningar för perronger i Bygdeå och Ånäset

Slutsats av utredningen

Förvaltningen bedömer att det i dagsläget inte finns vare sig resurser eller ekonomi för att gå vidare med frågorna.

Om de 4 beslutssatserna i motionen ska utredas vidare kommer detta att innebära att nuvarande arbete med Norrbotniabanan och samhällsutvecklingsfrågor knutna till stationsläget i Robertsfors måste pausas och stora delar av förvaltningens personella resurser allokeras till dessa nya frågor. Alternativt att resurser tillförs så att mer personal kan anställas eller att konsulter köps in då förvaltningen redan idag är underbemannade när det gäller utrednings- och planeringskapacitet.

Investeringskostnader

Utifrån väldigt grova kalkyler kan kostnaden för kommunen med två stationslägen uppgå till 200 – 250 miljoner. Poängteras bör också att det vid ett genomförande helt och hållet är TRV som bestämmer om projektering, upphandling och bygge och kommunen som får stå för hela kostnaden. Om satsningen ändå ska genomföras måste tydliga beslut tas om vad som ska prioriteras bort av kommunens övriga investeringsbehov. Kommunens investeringsbehov är väldigt höga redan idag och utifrån de behov som uppstår runt resecentrum i Robertsfors. En alltför stor investeringstakt kommer att allvarligt riskera kommunens ekonomi och kärnverksamheter i framtiden då kapitalkostnaderna ska betalas.

Finansiering

De statliga stöd samt regionala som finns för dessa investeringar gäller bara Robertsfors stationsläge.

Trafikering

Även om kommunen genomför och bekosta byggnationerna är det i dagsläget inte möjligt för tågen att stanna vid dessa utifrån trafikplaneringen för sträckan

Fördjupade översiktsplaner

Utifrån uppgifter från andra kommuners arbete går det åt 1000–2000 arbetstimmar för att göra en fördjupad översiktsplan (FÖP) plus ca 4-6 miljoner kronor i konsulttimmar. Enligt Umeå kommun tar det ca 2 år att genomföra en FÖP i vanliga fall. Den i Sävar tog 5 år att genomföra då det är extra svårt då en järnvägsdragning är berörd.

För att ta fram FÖP för Bygdeå och Ånäset måste Robertsfors kommun avsätta mycket ekonomiska- och personella resurser och då måste beslut tas om vad som ska prioriteras bort i förvaltningens övriga arbete.

Bakgrund

På bägge platserna ska det enligt Trafikverket planbeskrivning (se bilagor) finnas möjligheter att genomföra framtida utbyggnad av stationer:

Bygdeå

”Banans sträckning ska möjliggöra en framtida utbyggnad av en regionalstågsstation i Bygdeå. Närhet till boende, möjlighet till pendlarparkering, anslutande vägar, ortens utbyggnadsplaner i framtiden ska beaktas.”

Ånäset

”Banans sträckning ska möjliggöra en framtida utbyggnad av regionalstågsstation i Ånäset. Närhet till boende, möjlighet till pendlarparkering, anslutande vägar, ortens utbyggnadsplaner i framtiden ska beaktas.”

Rapport Lokalisering av stationslägen längs Norrbotniabanans sträckning

Rapporten är framtagen i Nod-projektet, ett gemensamt projekt mellan Umeå-, Robertsfors- och Skellefteå kommun, för att analysera nyttoeffekter för framtida stationslägen. Studie av Bygdeå presenteras från och med sidan 21 och Ånäset på sidan 32

Enligt tabellerna skulle en resa mellan Bygdeå och Umeå gå ca 6 minuter fortare med tåg än med bil om man exkluderar eventuella byten. Till Skellefteå kortar man restid med ca 25 minuter.

I Bygdeå kan man räkna med ca 22 000 resor per år utifrån dagens befolkning

I Ånäset kortar man resan till Umeå med ca 3 minuter till Umeå med tåg i stället för bil om man exkluderar eventuella byten. Till Skellefteå sparar man ca 26 minuter

I Ånäset kan man räkna med 10 000 – 27 000 antal resor per år utifrån dagens befolkning

Synpunkter från TRV angående stationslägena

”Stationsläget” vid Bygdeå är i dagsläget något förberett med växlar och spår. En grov kalkyl på att få till ett stationsläge här är ca 80 miljoner kronor som då blir kommunens kostnad (Se bilaga Grovkalkyl TRV)

”Stationsläget” vid Ånäset saknar stora delar av den tekniska infrastruktur i järnvägen som krävs för ett stationsläge. En uppskattad kostnad här är ca 120 – 150 miljoner kronor som blir kommunens åtagande.
(Se bilaga grovkalkyl TRV)

Det finns även synpunkter på att det kan bli för trångt på spåret med två nya stationsläge, liknande synpunkter har även Norrtåg. Redan i nulägesplaneringen har TRV konstaterat att de krav på trafik som ställts på NBB inte kan uppfyllas utan man måste bygga ett extra långt dubbelspår norr om Robertsfors för att trafiken ska flyta. Detta var inte med i ursprungsplanerna. I den planering som nu görs kan planerad trafik upprätthållas med det nya dubbelspåret. Stationsläge i Bygdeå och Ånäset skulle innebära ytterligare 2 x 5 minuter extratid.

TRV är tillfrågat om dom kan göra kalkyler för de bägge stationslägena vilket dom kan göra om det kommer en beställning från kommunen till planavdelningen i Luleå på att dom ska byggas

Krav på kommunal infrastruktur

Till kostnaderna ovan tillkommer all den infrastruktur som krävs för att resenärer tar sig till och från stationsläget. Det kommer att behövas markköp, nya vägar, parkeringsplatser, busshållplatser, motorvärmare, ladd-infrastruktur mm. Alla dessa kostnader kommer att falla på kommunen.

Frågetecken finns även vem som ska bekosta till exempel säkra passager över E4 i Bygdeå och Ånäset samt kollektivtrafik till och från stationsområdena.

Som referens är en grov kalkyl för kommunal infrastruktur i stationsområdet i Robertsfors beräknad till ca 71 600 000 kronor då ingår en resecentrumbyggnad om 40 miljoner och tunnel på 7 miljoner. Dessa borträknade blir summan ca 24 600 000 kr som faller på kommunen.

För Robertsfors stationsläge kommer det att gå att söka statsbidrag på upp till 50% av total kostnaderna och det finns även avsatt ca 10 miljoner i länstransportplanen.
(Se bilaga Ansökan statsbidrag)

Synpunkter från Norrtåg (Olle Tiderman Projektledare Tågstrategi 2035)

När det gäller höghastighetsbanor (250 km/h) som Norrbotniabanan är själva poängen att komma snabbt fram mellan de stationer som anses vara berättigade utifrån perspektivet så många resande som möjligt. I detta fall har Trafikverket bestämt att Sävar, Robertsfors och Bureå är de orter med störst potential.

I dessa hastigheter kostar varje stopp ca 5 minuter och det finns en mycket uttalad målbild att, av olika skäl, klara sträckan Skellefteå-Umeå på under timmen inklusive stopp. Så min bedömning är att det är en svår förändring att motivera stopp i Bygdeå och Ånäset nu. Med detta sagt är det inte alls omöjligt i en framtid där man kan se en utvecklad regional pendeltrafik, kanske med parallella tågssystem där snabba tåg går bredvid tåg som stannar oftare. Men detta ligger långt fram i tiden.

Storleken på orterna som beskrivs kan i detta perspektiv vara intressanta att stanna vid. Men som sagt med den lösning som nu ska etableras på banan är det inte realistiskt just nu. Sedan är det förstås en faktor kring hur orterna utvecklas och vilka kommunala planer som finns. Umeå planerar ju till exempel stora investeringar i Sävar.

Bilagor

Rapport 1 Lokaliseringsalternativ nod-projektet

Planbeskrivning 1 Bygdeå

Planbeskrivning 2 Ånäset

Karta järnvägsplan Bygdeå

Karta järnvägsplan Ånäset

Ansökan om Statsbidrag

Grovkalkyl TRV