



Utredning Norrbotnia nollplus alternativ

Upprustning av sträckorna Luleå-Vännäs, Vännäs-Umeå, Piteåbanan och Skellefteåbanan

Nils Ahlm, BRNT

PM

Innehåll

1.	Sammanfattning	1
2.	Bakgrund	3
3.	Nollplusalternativet, Person + Gods	5
3.1.	PRESTANDAKRAV OCH UTREDNINGSMETODIK	5
3.1.1.	PRESTANDAKRAV	5
3.2.	UTREDNINGSMETODIK	6
3.3.	RESULTAT	6
3.3.1.	STAMBANAN GENOM ÖVRE NORRLAND	7
3.3.2.	SIDOBANORNA	9
3.3.3.	OMBYGGNAD OCH NYBYGGNAD AV STATIONER	11
3.3.4.	UPPRUSTNING BEFINTLIG BANA	11
3.3.5.	KOSTNADSBERÄKNING	11
3.3.6.	SAMMANFATTNING AV MILJÖPÅVERKANDE ÅTGÄRDER	12
4.	Nollplusalternativet, Gods	13
4.1.	PRESTANDAKRAV OCH UTREDNINGSMETODIK	13
4.1.1.	PRESTANDAKRAV	13
4.1.2.	UTREDNINGSMETODIK	13
4.2.	RESULTAT	14
4.2.1.	STAMBANAN GENOM ÖVRE NORRLAND	14
4.2.2.	OMBYGGNAD OCH NYBYGGNAD AV STATIONER	14
4.2.3.	UPPRUSTNING AV BEFINTLIG BANA	15
4.2.4.	KOSTNADSBERÄKNING	15
4.2.5.	SAMMANFATTNING AV MILJÖPÅVERKANDE ÅTGÄRDER	15

ANTAL BILAGOR: 6

Bilaga 1: Kartor över åtgärdsbehov NBB 0+

Bilaga 2: Sammanställning åtgärder NBB 0+, person + gods

Bilaga 3: Kostnadsberäkning NBB 0+, person + gods

Bilaga 4: Kartor över Riksintressen samt Natura 2000-områden

Bilaga 5: Sammanställning åtgärder NBB 0+, gods

Bilaga 6: Kostnadsberäkning NBB 0+, gods

1. Sammanfattning

Nollplusutredningen för Norrbotniabanan är utförd för att belysa åtgärdsbehovet på Stambanan genom övre Norrland för att åtgärda de brister i kapacitet och hastigheter samt tågviktsbegränsningar som en utbyggd Norrbotniabana löser.

Två alternativ har utretts, ett alternativ där brister för persontrafik och godstrafik åtgärdas samt ett alternativ där endast godstrafikens behov tillgodoses. De åtgärder som utretts är linjeomläggningar, utbyggnad och förlängning av mötesstationer, dubbelspårsutbyggnad, uppgradering av banstandard samt spårbyten.

För person + godsalternativet krävs åtgärder för ca 14,8 miljarder kronor exklusive dubbelspårsutbyggnad Luleå-Boden och ytterligare knappt en miljard kronor för dubbelspår. För godsalternativet som kräver mindre åtgärder uppgår den beräknade kostnaden till ca 10,3 miljarder kronor.

Stambanan genom övre Norrland går genom kuperad terräng vilket medför att omfattande åtgärder med stora ingrepp i miljön med tunnlar, djupa skärningar och höga bankar är nödvändiga. Järnvägen är byggd så att den korsar och på flera ställen följer vattendrag som är klassade som Natura 2000-områden och områden av riksintresse enligt Miljöbalken. Eftersom åtgärderna för uppgradering är så pass omfattande medför detta stora ingrepp i dessa områden

2. Bakgrund

Denna utredning är översiktlig och genomförd för att beskriva alternativ till Norrbotniabanan innebärande en upprustning av Stambanan genom Övre Norrland från Luleå till Vännäs samt sidobanorna Umeå-Vännäs, Piteåbanan och Skellefteåbanan.

Två alternativ har utretts, en upprustning för att klara kapacitet och hastighet för både persontrafik och godstrafik samt ett lägre alternativ där upprustningen sker främst för godstrafiken.

3. Nollplusalternativet, Person + Gods

3.1. Prestandakrav och utredningsmetodik

3.1.1. Prestandakrav

Följande krav på prestanda har ställts på Noll+ alternativet att upprusta befintlig Stambana Luleå-Vännäs samt anslutande sidobanor Umeå-Vännäs, Piteåbanan och Skellefteåbanan:

- Största tillåtna hastighet (Sth) skall vara lägst 120 km/h för tågkategori A med en största tillåtna axellast (Stax) på 25 ton vilket erfordrar en minsta radie på 700 meter.
- Rälsvikt ej lägre än 60 kg.
- Största tillåtna längslutning skall vara högst 10 promille (räknat som medellutning över en sträcka på 1000 meter) för att undvika tågviktsbegränsningar.
- Mötesmöjligheter mellan 750 m långa tågsätt med samtidig infart skall vara möjligt på samtliga mötesstationer.
- Avstånd mellan mötesstationerna på Stambanan mellan Vännäs och Luleå bör vara ca 7 km för att klara kapacitetsbehovet.

Detta skulle ge Stambanan och sidobanorna följande standard:

- Normal tågvikt
- Hastigheter 120-160 km/h för persontåg som möjliggör regionaltrafik längs befintlig bana.
- Kapacitet som klarar prognostiserad trafik samt reducerar nuvarande störningskänslighet och möjliggör framtida trafikökning.

3.2. Utredningsmetodik

Utifrån ovan angivna krav har samtliga berörda bansträckningar gåtts igenom och erforderliga åtgärder identifierats. Längden av nödvändiga ombyggnader för respektive bana eller delsträcka har uppskattats med hjälp av plan och profilritningar till en total längd per bana och delsträcka. Detta redovisas i bilagor där identifierade åtgärder är markerade i kartor.

För både Stambanan Luleå-Vännäs och sidobanorna Umeå-Vännäs, Piteåbanan och Skellefteåbanan har inventerats behovet av ombyggnader av befintliga mötesstationer samt behovet av nya mötesstationer för att klara kapacitetskravet. Där avståndet mellan befintliga mötesstationer är längre än 8 km har nya 750 m mötesstationer medtagits i beräkningarna. Dessutom ingår utbyggnad av befintliga mötesstationer till 750 m.

För delsträckor där linjeomläggningar inte erfordras ingår spårbyten från 50 till 60 kg/m räler för att klara kravet 120 km/h med 25 tons axellast.

Åtgärder innebärande endast spårjusteringar/spårhöjningar eller förlängning av övergångskurvor är ej medtagna i beräkningarna. På två partier på Stambanan – Järneträskbackarna söder om Älvsbyn och vid Brännland mellan Umeå och Vännäs finns svårigheter att finna lösningsförslag på grund av svårighet att hitta lösningar i den kuperade terrängen som dessutom kan vara acceptabla ur miljösynpunkt. För att överhuvudtaget kunna göra en kostnadsuppskattning har det antagits att ca 25 respektive 5 km linjeomläggning varav 20 % tunnel erfordras för att lösa problemen.

3.3. Resultat

Det bör observeras att det är översiktliga lösningar som har tagits fram och således inga detaljstudier gjorts vilket medför en viss osäkerhet i redovisade beräkningar. Med detaljerade studier kan linjeomläggningarna optimeras bättre, men de identifierade lösningsförslagen bedöms ge en god uppfattning av omfattningen av åtgärdsbehovet.

På översiktskartor – bilaga 1 sidor 1-11 – markeras och beskrivs grafiskt identifierade åtgärder på delsträckor.

I bilaga 2 sammanställs och uppdelas åtgärder på investering och upprustning på respektive delsträckor.

I bilaga 3 sammanställs beräknade kostnader dels totalt och dels för olika åtgärdsgrupper.

I bilaga 4 redovisas kartor över områden som är av riksintresse enligt Miljöbalken samt Natura 2000-områden.

3.3.1. Stambanan genom Övre Norrland

3.3.1.1. Stambanan genom övre Norrland, Luleå-Boden

Alt 1: Denna sträcka är den som kräver minst insatser av dom undersökta sträckorna, hastigheterna är redan med dagens bana i stort minst 120km/h och inga större lutningar finns. Endast två partier har hastighetsbegränsade kurvor, det är vid Sävast och vid infarten till Luleå som några kurvor behöver rätas ut till en beräknad längd av ca 1 km.

Nytt spår: 1 km

Alt 2: Beroende på trafikutvecklingen kommer kapacitetskraven på detta hårt trafikerade avsnitt kräva att dubbelspår byggs. Detta skulle kräva att 35 km nytt spår byggs i anslutning till det befintliga spåret mellan Luleå och Boden

Nytt spår: 35 km

Miljöpåverkan

De åtgärder som föreslås på Stambanan mellan Luleå och Boden medför inget intrång i något skyddsområde för miljö. Järnvägen går idag i utkanten av ett naturreservat vid Gammelstadsviken och ett riksintresseområde för kulturmiljö vid Gammelstad. Inget alternativ vad gäller upprustning av järnvägen påverkar dessa skyddsområden.

3.3.1.2. Boden-Nyfors

Den tillåtna hastigheten på sträckan är minst 120km/h och endast en backe är tågviktsbegränsande och behöver åtgärdas på grund av för hög lutning.

Nytt spår: 6 km

Miljöpåverkan

Banan sträcker sig idag genom ett stort skyddsområde för kulturmiljö söder om Bodens tätort. Ingen åtgärd föreslås inom eller i närheten av detta område. Strax norr om Älvsbyn går järnvägen genom ett område som är klassat både som riksintresse för naturmiljö och som Natura 2000-område. Ingen åtgärd är emellertid föreslagen inom detta område. De åtgärder som föreslås på sträckan Boden-Nyfors medför därmed inget intrång i något skyddsområde.

3.3.1.3. Nyfors-Bastuträsk

Den mest problematiska sträckan, kräver väldigt omfattande linjeomläggningar eftersom banan har långa och branta lutningar som är tågviktsbegränsande. På flera sträckor är kurvorna för snäva vilket gör att tillåtna hastigheten är begränsad. På grund av att terrängen är väldigt kuperad krävs många kombinationer av bankar/skärningar samt tunnlar för att åtgärda problemen.

På sträckan finns även Järneträskbacken som kräver en väldigt komplicerad och därmed förmodligen dyr lösning. Någon realistiskt genomförbar lösning har inte kunnat hittas eftersom mycket besvärliga byggnadstekniska lösningar på grund

av terrängen krävs. Dessutom måste stor hänsyn tas till bäckar och andra högt liggande tillflöden till Natura 2000-älvar. Istället har en uppskattning om att en linjeomläggning på 25 km blir nödvändig för att klara av dom stora nivåskillnaderna mellan Storsund och Älvsbyn.

Nytt spår: 70 km.

Miljöpåverkan

Linjeomläggningarna på sträckan Storsund-Korsträsk och Träskholm-Långträsk-Koler påverkar ett flertal områden som är av riksintresse enligt miljöbalken. Linjeomläggning på sträckan Storsund Korsträsk påverkar ett flertal tillflöden till Piteälven, som är ett Natura 2000-område, med tillhörande källsjöar och biflöden. Strax norr om Långträsk korsar stambanan Åby älv som är av riksintresse samt Natura 2000-område. Strax söder om Långträsk korsar Stambanan Byske älv som är klassat som riksintresse för naturmiljön och älven inklusive biflöden och källsjöar är ett Natura 2000-område. Älvdalen är dessutom klassat som riksintresse för friluftsliv samt Kulturmiljö av riksintresse. En linjeomläggning över Byske älv skulle dessutom göra intrång på området Byske Älv/Näsmyran som är av riksintresse för naturmiljön och ingår i det närliggande området Byske älv.

På denna sträcka är Linjeomläggningar med höga bankar och djupa skärningar nödvändiga på nästan hela sträckan Träskholm-Långträsk-Koler. Detta ger påverkan på bäckar, åar och tillflöden som ligger högt vilket kommer att medföra ett omfattande intrång på samtliga områden beskrivna ovan.

Sträckan går även genom stora kärnområden samt till viss del betesområden som är av riksintresse för rennäringen och ett flertal av linjeomläggningarna i området kommer att påverka dessa områden.

3.3.1.4. Bastuträsk-Vännäs

Denna sträckning går i kuperad terräng med många backar och snäva kurvor som är begränsande för tågvikt och den tillåtna hastigheten. Linjeomläggning krävs på större delen av sträckan med många kombinationer av bankar/skärningar samt tunnlar för att kunna räta ut kurvor och undvika branta stigningar.

Nytt spår: 49 km

Miljöpåverkan

Stambanan passerar på sträckan Yttersjön-Lubboträsk genom Krokvattnet som är ett naturmiljöområde av riksintresse samt Sävarån som är ett Natura 2000-område samt naturmiljö av riksintresse. Genom detta område krävs omfattande linjerätningar samt linjeomläggningar vilket medför påverkan på naturmiljön.

Strax norr om Hällnäs ligger Stambanan i utkanten av området Hjuksån inklusive Lappängesmyran som är en Naturmiljö av riksintresse. En identifierad linjeomläggning skär rakt genom området.

Mellan Hällnäs och Tvärålund följer stambanan Vindelälven som är ett Natura 2000-område samt naturmiljö av riksintresse. Området är dessutom fritidsmiljö- samt kulturmiljö av riksintresse. På sträckan är längre linjeomläggningar samt kortare linjerätningar nödvändiga. Speciellt strax söder om Vindeln är linjeomläggning med ny bro över Vindelälven samt tunnel är nödvändig, vilket medför miljöpåverkan på området.

Stambanan passerar genom ett flertal områden som är klassade som viktiga områden för rennäringen som kommer att påverkas negativt av omfattande linjeomläggningarna.

3.3.2. Sidobanorna

3.3.2.1. Umeå-Vännäs

För sträckan finns främst tre områden där tågviktsbegränsande lutningar och hastighetsbegränsande kurvor behöver åtgärdas och där ombyggnad kräver större insatser. Det är Vännäs till Vännäs by, Norrfors samt Brännland. Järnvägens sträckning går mellan E12 och Umeälven samt genom bebyggt område vilket försvårar linjeomläggning. Främst Brännland ställer till problem med stora lutningar och skarpa kurvor, exakt hur sträckningen genom Brännland ska lösas har inte beskrivits i denna utredning. Det krävs dock åtgärder av åtminstone 5 km ny bana för att lösa problemet. Totalt beräknas 15 km nytt spår krävas för att klara hastighetskrav och lutningskrav på sträckan.

Nytt spår 15 km

Miljöpåverkan

Stambanan korsar Vindelälven strax norr om Umeälven. Vindelälven är av riksintresse för naturmiljö, friluftsliv och kulturmiljö samt Natura 2000-område. En linjerätning skulle förmodligen medföra ett nytt broläge över Vindelälven.

Vid Norrfors krävs en omfattande linjeomläggning med djupa skärningar och höga bankar i anslutning till ett område som är klassat som kulturmiljö av riksintresse vilket beroende på hur linjeomläggningen genomförs kan påverkas. I anslutning till banan finns även ett område som är viktigt för rennäringen vilket kan påverkas av linjeomläggningen.

3.3.2.2. Piteåbanan

Banan är kurvig med många kurvor med radie <700m. Främst två partier kräver större lösningar. Km 5-9 är en sträckning med både hastighetssänkande kurvor och stora höjdskillnader där järnvägen går runt ett berg. Där skulle en tunnel genom berget göra att både stigningarna och kurvorna byggs bort. Det andra problempartiet är vid bron vid Sikfors där banan både före och efter bron gör tvära svängar som sänker Sth. Totalt beräknas att ombyggnad av ca 22km nytt spår krävs för att klara hastighetskrav och lutningskrav.

Nytt spår: 22km

Miljöpåverkan

Piteåbanan följer Piteälvdal mellan Älvsbyn och Piteå. Piteälven är riksintresse för naturmiljön och älven med tillhörande källsjöar och biflöden är riksintresse enligt Miljöbalken. Piteälven med biflöden är också ett Natura 2000-område, som utgörs av själva vattendragen.

Eftersom hela Piteåbanan förutom i anslutningarna till Älvsbyn och Piteå ligger inom naturmiljö av riksintresse samt korsar både Piteälven samt ett flertal biflöden som är ett Natura 2000-område kommer linjeomläggningar och linjerätningar att påverka dessa områden.

Linjeomläggningar skulle även till en mindre del påverka kärnområden som är av riksintresse för rennäringen. Dock skulle linjeomläggningarna endast gå igenom ett mindre område samt tangera ytterkanten på ett större område.

3.3.2.3. Skellefteåbanan

Största problemet för Skellefteåbanan är stora tågviktsbegränsande lutningar, km 9-17 och 20-33 där ca 8 + 13 km nytt spår varav ca 2.5 + 3 km tunnel är nödvändiga för att uppnå lutningar på under 10 ‰. De partier med kurvor med för snäv radie som finns på banan sammanfaller med dessa partier. Totalt krävs ca 27 km nytt spår för att Skellefteåbanan ska klara hastighetskrav och lutningskrav.

Nytt spår: 27km

Miljöpåverkan

Längs Skellefteåbanans sträckning återfinns inga områden som är klassade som riksintressen för naturmiljö eller kulturmiljö. Däremot återfinns ett antal områden som är av riksintresse för rennäringen. De linjeomläggningar som föreslås berör dock endast en mindre del av dessa.

3.3.3. Ombyggnad och nybyggnad av stationer

För att klara kapacitetskrav krävs mötesstationer med cirka 7 km avstånd på sträckan Umeå-Luleå. Detta kräver att 24 helt nya stationer byggs samt att 33 stationer förlängs för att klara 750 meter långa tåg och samtidig infart. Om en lösning med dubbelspår används mellan Luleå och Boden behövs inga nya stationer byggas/förlängas på den sträckan utan då krävs 22 nya stationer och att 29 stycken förlängs.

För kapacitetskraven för Piteåbanan krävs två nya mötesstationer och att Arnemark förlängs för att klara 750 meter långa tåg och samtidig infart.

För samma krav som stambanan ovan för Skellefteåbanan krävs två nya mötesstationer.

Totalt för att uppfylla kraven om cirka 7 km mellan stationer och 750 meters tåg med samtidig infart krävs 28 helt nya mötesstationer samt att 36 stycken av dom befintliga stationerna (26 respektive 32 stycken för dubbelspåralternativet) byggs om och förlängs. Detta är beräknat med att på vissa sträckor där linjeomläggning skett behålls det gamla spåret som partiellt dubbelspår.

Underlag för denna bedömning är de kapacitetsberäkningar och utredningar som gjordes i arbetet med framtidsplanen. Vid byggnation av en kustnära järnväg Umeå-Luleå har det antagits ca 9km mellan mötesstationerna, bland annat mot bakgrund av att det då finns två banor samt att hastigheterna är högre.

3.3.4. Upprustning befintlig bana

Förutom linjeomläggningar för att rätta ut för snäva kurvor och branta stigningar krävs även en upprustning på de avsnitt som har 50kg/m räl till 60kg/m för att klara kravet på sth 120km/h för godståg med Stax 25 ton. Dessutom krävs betongslipers med c/c 600 mm.

På sträckorna, Luleå-Boden samt redan upprustad bana mellan Vännäs och Ekträsk uppfyller redan rälen ställda krav. Övriga sträckor har 50kg/m räl med endast några kortare avsnitt med 60kg/m.

3.3.5. Kostnadsberäkning

Den totala kostnaden för NBB 0+ alternativet har uppskattats till 14.8 miljarder kronor med en osäkerhet på 30 % (4.3 miljarder) för enkelspåralternativet Luleå-Boden och ytterligare knappt en miljard för dubbelspåralternativet.

I bilaga 3 sammanställs uppskattade kostnader dels totalt och dels för olika åtgärdsgrupper.

3.3.6. Sammanfattning av miljöpåverkande åtgärder

En uppgradering av Stambanan genom övre Norrland från Luleå till Umeå samt sidobanorna Piteåbanan och Skellefteåbanan enligt Nollplusalternativet medför omfattande åtgärder med stora ingrepp i miljön med tunnlar, djupa skärningar och höga bankar. Järnvägen är byggd så att den korsar och på flera ställen följer vattendrag som är klassade som Natura 2000-områden och områden av riksintresse enligt Miljöbalken. Eftersom åtgärderna för uppgradering är så pass omfattande medför detta stora ingrepp i dessa områden eftersom de ej kan undvikas på grund av den befintliga järnvägens lokalisering.

Vid planering av en helt ny kustnära järnväg är det enklare att undvika intrång i Natura 2000-områden. Å andra sidan innebär en helt ny järnväg att en ny barriär och ett helt nytt intrång uppstår.

4. Nollplusalternativet, Gods

4.1. Prestandakrav och utredningsmetodik

4.1.1. Prestandakrav

Följande krav på prestanda har ställts på Noll+ alternativet, Gods att upprusta befintlig Stambana Luleå-Vännäs samt anslutande sidobanor Umeå-Vännäs, Piteåbanan och Skellefteåbanan:

- Största tillåtna hastighet (Sth) för tåg kategori A med tillåten axellast (Stax) 25 ton ska motsvara dagens hastighetsbegränsningar för tåg kategori A med tillåten axellast (Stax) 22.5 ton eller maximalt 120 km/h.
- Största tillåtna längslutning skall vara högst 10 promille (räknat som medellutning över en sträcka på 1000 meter) för att undvika tågviktsbegränsningar.
- Rålsvikt ej lägre än 60 kg.
- Kapacitetsförbättrande åtgärder vidtas med bangårdsförlängningar och nya mötesstationer för att klara att genomföra prognostiserad trafik enligt framtidsplanen 2004-2015

Detta skulle ge Stambanan och sidobanorna följande standard:

- Normal tågvikt
- Kapacitet som klarar prognostiserad trafik 2015 samt reducerar det höga kapacitetsutnyttjande till ca 60-65 % på dygnsnivå för dagens trafik.

4.1.2. Utredningsmetodik

Utifrån ovan angivna krav har samtliga berörda bansträckningar gått igenom och erforderliga åtgärder identifierats. Längden av nödvändiga ombyggnader för respektive bana eller delsträcka har uppskattats till en ungefärlig total längd per bana och delsträcka.

För både Stambanan Luleå-Vännäs och sidobanorna Umeå-Vännäs, Piteåbanan och Skellefteåbanan har inventerats behovet av ombyggnader av befintliga mötesstationer samt behovet av nya mötesstationer för att klara kapacitetskravet.

Där avståndet mellan befintliga mötesstationer har bedömts vara för långt har nya 750 m mötesstationer medtagits i beräkningarna.

För delsträckor där linjeomläggningar inte erfordras ingår spårbyten från 50 till 60 kg/m räler för att klara Sth kravet med 25 tons axellast.

Åtgärder innebärande endast spårjusteringar/spårhöjningar eller förlängning av övergångskurvor är ej medtagna i beräkningarna. På två partier på Stambanan – Järneträskbackarna söder om Älvsbyn och vid Brännland mellan Umeå och Vännäs – har inga lösningsförslag tagits fram utan endast uppskattats att ca 25 respektive 5 km linjeomläggning varav 20 % tunnel erfordras för att lösa problemen.

4.2. Resultat

Det bör observeras att endast översiktliga lösningar tagits fram och således inga detaljstudier gjorts vilket medför en viss osäkerhet i redovisade beräkningar.

På översiktskartor – bilaga 1 sidor 1-11 – markeras och beskrivs grafiskt identifierade åtgärder på delsträckor. De åtgärder som endast innebär åtgärdande av plangeometri (markerade med Blått i kartorna) åtgärdas dock ej i godsalternativet.

I bilaga 5 sammanställs och uppdelas åtgärder på investering och upprustning på respektive delsträckor.

I bilaga 6 sammanställs beräknade kostnader dels totalt och dels för olika åtgärdsgrupper.

4.2.1. Stambanan genom Övre Norrland

4.2.1.1. Stambanan Umeå-Luleå samt Skellefteåbanan och Piteåbanan

För godsalternativet har kravet på att den tillåtna hastigheten ska vara lägst 120 km/h för tågkategori A slopats. Detta medför att de åtgärder i nollplusalternativet, person + gods som endast vidtas för att öka den tillåtna hastigheten ej genomförs. Det innebär att ca en tredjedel av de linjeomläggningar som beräknats för nollplusalternativet ej genomförs.

Detta minskar behovet av nytt spår från totalt 190 km till 118 km för att åtgärda banan där genomsnittslutningen över 1000 meter överskrider 10 promille.

4.2.2. Ombyggnad och nybyggnad av stationer

För att klara kapacitetskraven utifrån godstrafikens krav krävs ett utökat antal mötesstationer samt att ett flertal stationer förlängs för att klara 750 meter långa tåg. Detta innebär ca 11 nya stationer och förlängning av ca 11 befintliga stationer på delen Umeå-Luleå. På Skellefteåbanan och Piteåbanan erfordras en ny station på vardera banan. Detta är en minskning av nya mötesstationer till hälften och en minskning av antalet förlängningar till en tredjedel jämfört med Nollplusalternativ, person + gods. I detta alternativ är dubbelspår för delen Boden-Luleå ej inräknat. I den befintliga långsiktiga planen, 2004-2015 ingår ungefär hälften av de åtgärder som identifierats i detta alternativ. Underlag för denna bedömning är de kapacitetsberäkningar och utredningar som gjordes i arbetet med framtidsplanen.

4.2.3. Upprustning av befintlig bana

På en stor del av Stambanan genom övre Norrland norr om Bastuträsk, sträckan Umeå-Vännäs samt på Skellefteåbanan och Piteåbanan krävs byte av både räl och slippers.

4.2.4. Kostnadsberäkning

Den totala kostnaden för godsalternativet är bedömd till 10.3 miljarder kronor med en osäkerhet på 25 % (2.6 miljarder) för hela sträckan Umeå-Luleå samt de två sidobanorna.

4.2.5. Sammanfattning av miljöpåverkande åtgärder

Godsalternativet medför att cirka en tredjedel av linjeomläggningarna ej genomförs. Detta medför att miljöpåverkan inte blir lika stor som för person + gods alternativet. Ett antal åtgärder behöver ej genomföras i områden som är klassade som riksintressen exempelvis Krokvattnet och passagen vid Sävarån samt linjerätningar och linjeomläggningar efter Piteåbanan som berör området efter Piteälven.

Däremot berörs fortfarande flertalet av dom skyddade områdena som beskrivits i föregående kapitel, till exempel av åtgärder vid och över Vindelälven mellan Vindeln och Hällnäs, samt inte minst de kanske mest komplicerade åtgärderna mellan Träskholm och Koler som innebär en påverkan på tillflöden till Byske älv och Åby älv samt Storsund-Korsträsk som innebär en påverkan på tillflödena till Piteälven.

Bilagor