

Organisation

Referensgrupp

Helen Röckner, Piteå kommun
Patrik Jansson, Piteå kommun
Gunilla Selin, Luleå kommun
Lars Magnus Eriksson, Luleå kommun
Christer Wikberg, Luleå kommun
Lars Andersson, Bodens kommun
Randolf Eriksson, Älvsbyns kommun
Karin Spansk, Länsstyrelsen i Norrbotten
Bo Erik Ekblom, Länsstyrelsen i Norrbotten
Christer Sundqvist, Länsstyrelsen i Norrbotten
Ann-Christin Burman, Länsstyrelsen i Norrbotten
Dan Lundbäck, Länsstyrelsen i Norrbotten
Tuomo Raunistola, Länsstyrelsen i Norrbotten
Karin Spansk, Länsstyrelsen i Norrbotten
Gunilla Edbom, Länsstyrelsen i Norrbotten
Anders Lundström, Vägverket Region Norr
Bengt Jonsson, Vägverket Region Norr
Erling W Stenmark, Försvaret
Kristina Falk, Norrbottenregionen



Beställare

Banverket Norra banregionen
Projektansvarig Thomas Gustafsson
Projektsamordnare Kenneth Lindén
Utredningsledare Jesper Klefsjö
Utredningsledare Nina Andersson
Informationsansvarig Hans Gothefors

Rapportnummer **BRNT 2005:07-II**

Konsult Ramböll Sverige AB
Uppdragsledare Björn Abelson
Länsstyrelsen i Norrbotten

Medverkande från Ramböll

Björn Abelson	Uppdragsledare, medverkande i Samhällsplanering och Miljö och hälsa
Mats Burström	Bitr. uppdragsledare, ansvarig för Trafik och funktion
Niklas Bergström	Bitr. uppdragsledare, ansvarig för Samhällsplanering och Rapportutformning
Carl-Johan Boke	Kvalitetssäkring
Annika Lindberg	Ansvarig Miljö och hälsa
Per Skoglund	Ansvarig Teknik och ekonomi
Anna Gemzell	Utredare
Michael Karlsson	Teknik
Joakim Nilsson	Geoteknik

Omslaget innehåller bilder från Umeå universitet, flygfoto över Skellefteå, SSAB, Piteå centrum, ett Regnatåg samt ett godståg.

Flygfoton är tagna på uppdrag av Banverket.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	5	6 Förutsättningar i utredningsområdet	46
1. Inledning	7	6.1 Områdets karaktär	46
1.1 Bakgrund	7	6.2 Berg- och jordförhållanden	51
1.2 Norrbottenabananens ändamål	7	6.3 Naturresurser	53
1.3 Planering av järnvägsprojekt	8	6.4 Riksintressen och Natura 2000	54
1.4 Syfte med förstudien	10	6.5 Naturmiljö	58
1.5 Tidigare utredningar och beslut	11	6.6 Kulturmiljö	59
1.6 Avgränsning av förstudien	12	6.7 Rekreation och friluftsliv	64
2 Nuläge	13	6.8 Befolkning och näringsliv	65
2.1 Norrbottenabanegruppen	13	6.9 Kommunal planer	67
2.2 En del av Barentsregionen	13	6.10 Övriga intressen	67
2.3 Övre Norrlandskusten	15	6.11 Klimat och hälsa	67
2.4 Historisk tillbakablick av järnvägens betydelse i Norrland	17	6.12 Risk och sårbarhet	70
2.5 Järnvägar i Norrland	20	7 Studerade alternativ	73
2.6 Gods- och resandemarknader	21	7.1 Dimensionering av ny järnväg	73
2.7 Vägtrafik	23	7.2 Gestaltning	74
2.8 Flygtrafik	24	7.3 Metod	77
2.9 Sjöfart	24	7.4 Avgränsningar	78
3 Fyrstegsprincipen	26	7.5 Målpunkter	81
3.1 Steg 1: Åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt	27	7.6 Anslutningar för etappen	90
3.2 Steg 2: Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt järnvägsnät och fordon	28	7.7 Västlig korridor	92
3.3 Steg 3: Begränsade ombyggnadsåtgärder	28	7.8 Östlig korridor	94
3.4 Steg 4: Nyinvesteringar och större ombyggnader	28	7.9 Kombinationslösningar	96
3.5 Kompletterande studier	29	7.10 Bortvalda kombinationer och alternativ	97
3.6 Slutsats/utvärdering av fyrstegsprincipen	34	8 Effekter och konsekvenser	99
4 Framtidsscenario med Norrbottenabanan	36	8.1 Trafikeffekter	99
4.1 Kommunernas visioner	36	8.2 Markanvändning	101
4.2 Trafikering på Norrbottenabanan	37	8.3 Landskap	102
4.3 Regional utveckling	41	8.4 Påverkan på Natura 2000 och riksintressen	104
4.4 Hållbar utveckling	42	8.5 Naturmiljö	106
4.5 Minskad sårbarhet	43	8.6 Kulturmiljö	106
5 Mål	44	8.7 Rekreation och friluftsliv	106
5.1 Övergripande mål	44	8.8 Klimat och hälsa	106
5.2 Projekt mål	45	8.9 Risk och sårbarhet	107
		8.10 Geoteknik	109
		8.11 Anläggningskostnad	111
		8.12 Samhällsekonomi	112
		8.13 Måluppfyllelse	113
		8.14 Samlad bedömning	116
		9 Banverkets ställningstagande	119
		Ordlista	120
		Bilagor	
		Samrådsredogörelse	

