

## 8.13 Måluppfyllelse

För att ändamålet med Norrbotniabanan ska uppfyllas skall den uppfylla såväl de trafik-politiska målen som Riksdagen har ställt upp som de mål som har formulerats för Norrbotniabanan som projekt. Graden av måluppfyllelse varierar mellan korridorerna och mellan olika alternativ inom respektive korridor.

Med systemnivå avses nedan hela Norrbotnia-banan mellan Umeå och Luleå och med regional nivå avses i detta fall delsträckan Piteå - Luleå.

### Transportpolitiska delmål

På både systemnivå och på regional nivå förväntas Norrbotniabanan bidra till en ökad uppfyllelse av samtliga de trafikpolitiska målen:

#### Systemnivå

- **Tillgängligt transportsystem:** Norrbotnia-banan förbättrar avsevärt tillgängligheten till järnvägssystemet för befolkningen längs norrlandskusten. Skellefteå och Piteå, som idag saknar persontågtrafik, får järnvägstrafik. Dessutom skapas förutsättningar för regionalstågsstationer i flera mindre orter längs sträckan.
- **Hög transportkvalitet:** Transportkvaliteten förbättras avsevärt både för person- och godstrafiken tack vare förbättrad kapacitet, terminaler och industrispårsanslutningar och förkortade res-/transporttider samt högre turtäthet.
- **Säker trafik:** Säkerheten förväntas förbättras med Norrbotniabanan till följd av att järnvägen utformas på ett så säkert sätt som möjligt. Exempelvis byggs alla korsningar mellan väg och järnväg planskilda. Järnvägstrafik är också betydligt säkrare än biltrafik. En viss andel av de transporter och resor som idag går på väg kommer att överflyttas till järnväg. Detta kommer att leda till färre olyckor och dödsfall.
- **God miljö:** En relativ ökning av transportarbetet på järnväg på bekostnad av vägtransporterna gör att resursförbrukning och koldioxidutsläpp minskar.
- **Positiv regional utveckling:** En ökad tillgänglighet till en större geografisk arbetsmarknad samt till utbildningscentra, tillsammans med förbättrade transportmöjligheter för företag, gör att förutsättningarna för en positiv regional utvecklingen förbättras avsevärt.
- **Jämställt transportsystem:** Förutsättningarna att pendla längs norrlandskusten förbättras avsevärt. Kollektivtrafiken torde därför bli ett mer attraktivt färdmedel för både kvinnor och män. Norrbotniabanan bidrar därmed till transportsystemets tillgodoseende av kvinnors och mäns transportbehov. Norrbotniabanan kommer att överbrygga de obalanser som finns mellan arbetsmarknaderna, då pendlingsmöjligheterna förbättras. Då dessa obalanser är större för kvinnor än för män, kommer effekterna att bli störst för kvinnor.

#### Regional nivå

På regional nivå kan skillnader i måluppfyllelse finnas inom samtliga de transportpolitiska delmålen. Alternativ som exempelvis knyter fler stationsorter till den nya järnvägen än andra alternativ kan eventuellt komma att medföra en ökad måluppfyllelse för de sex delmålen. Här måste dock en avvägning mellan antalet stationsuppehåll och den restid detta skapar på sträckan Piteå-Luleå göras. För många stationsuppehåll, med därtill ökande restid, kan få negativa konsekvenser för delmålen

om ökningen i restid medför att det vinner som nås genom att hämta upp resenärer på en mindre ort medför förlorade resenärer i exempelvis relationen Piteå-Luleå.

För att nå en optimerad måluppfyllelse på regional nivå måste en avvägning mellan restid och antalet stationsorter göras.

	Västlig korridor	Östlig korridor
<b>Tillgängligt transport-system</b>	Angör inte någon ort mellan Piteå och Luleå. Tillgängligheten är därför sämre än i en östlig korridor.	Möjliggör flera regionalstågsstationer. Vilket ger bättre tillgänglighet än en västlig korridor. Vilken eller vilka orter som skall få regionalstågsstation avgörs i senare skede.
<b>Hög transport-kvalité</b>	Bättre förutsättningar för godståg som inte har Luleå som målpunkt, då dessa får kortare väg. Möjliggör inte något stationsläge mellan Piteå och Luleå. Säckstation i Luleå försämrar transportkvaliteten.	Med en östlig korridor finns möjlighet för ett stationsläge vid Kallax flygplats. Genomgångslösning ger bättre förutsättningar för både gods- och persontågstrafiken.
<b>Säker trafik</b>	Korridoren går förhållandevis långt ifrån större befolkningskoncentrationer, förutom Piteå och Luleå. Konsekvenserna av en ev. olycka med farligt gods bedöms därför bli mindre. Sämre möjligheter till regionala tågresor medför mer biltrafik, vilket minskar trafiksäkerheten. Alla korsningar med väg byggs planskilda vilket ökar säkerheten.	Korridoren innefattar de flesta av de större tätorterna mellan Piteå och Luleå. Detta gör att konsekvenserna av en ev. olycka med farligt gods är större med en östlig korridor än med en västlig korridor. Bättre möjligheter till regionala tågresor medför mindre biltrafik, vilket ökar trafiksäkerheten. Alla korsningar med väg byggs planskilda vilket ökar säkerheten.
<b>God miljö</b>	Korridoren passerar inga tätorter på sträckan, varför buller, vibrationer och barriär-effekter blir mindre med en västlig sträckning. Intrång i skyddsområden är också mindre med en västlig korridor. Sämre möjligheter till regionala tågresor medför större biltrafik, vilket ger större miljöpåverkan.	Korridoren passerar i närheten av flera tätorter, vilket gör att de negativa effekterna av buller, vibrationer och barriäreffekter är större i en östlig korridor. Bättre möjligheter till regionala tågresor medför mindre biltrafik, vilket ger mindre miljöpåverkan. Eventuellt viss påverkan på Natura 2000 och riksintresseområden.
<b>Positiv regional utveckling</b>	På grund av något längre restider i jämförelse med en östlig korridor samt att inte någon ort mellan Piteå och Luleå får regionalstågsstation väntas samhällseffekterna av det utökade pendlings-utbytet bli något mindre med en västlig sträckning.	Kortare restider än en västlig korridor samt en eller flera stationer mellan Piteå och Luleå medför kraftigt förbättrade pendlingsmöjligheter. Detta får effekter på bl.a. kompetens-försörjning och effektivare arbetsmarknader, då dessa kompletterar varandra bättre.

<b>Jämställt transport-system</b>	Möjlighet att pendla förbättras i mindre utsträckning jämfört med östlig korridor, eftersom färre orter förbinds. Västlig korridor bidrar därmed inte i lika hög utsträckning till att tillgodose kvinnors och mäns transportbehov.	Förutsättningarna till arbetspendling förbättras avsevärt. Kollektivtrafiken torde därför bli ett mer attraktivt färdmedel för både kvinnor och män. Östlig korridor bidrar därmed till att transportsystemet att tillgodo-ser kvinnors och mäns transport-behov.
-----------------------------------	---	---

Tabell 8.5: Uppfyllelse av de transportpolitiska målen för den västliga respektive östliga korridoren.

## Projektmål

För Norrbotniabanan har ett projektmål med ett antal delmål ställts upp. Målet för projektet är att lokalisering och utformning av Norrbotnia-banan sker enligt ett antal punkter, dessa punkter och uppfyllelsen av dessa ses i tabell 8.6. Uppfyllelsen av dessa mål är den samma på såväl systemnivå som på lokal nivå. Den östra korridoren uppfyller samtliga projektmål i hög grad, medan den västliga korridoren har något lägre måluppfyllelse av vissa delmål.

<b>Målet för projektet är att Norrbotniabanan ska lokaliseras och utformas:</b>	<b>Måluppfyllelse</b>
På ett ändamålsenligt och lång-siktigt hållbart sätt.	Norrbotniabanan planeras och utformas med ett långsiktigt perspektiv, både vad gäller geografisk placering, miljö-hänsyn, teknisk utformning, ekonomiska konsekvenser, m.m. Detta gäller såväl lokala och regionala faktorer som systemeffekter. Målet bedöms hittills vara uppfyllt.
I enlighet med Miljöbalkens intentioner och i enlighet med nationella och regionala miljömål.	Norrbotniabanan planeras utifrån Miljöbalkens krav och enligt nationella och regionala miljömål. Målet bedöms hittills vara uppfyllt.
Med en bred samhällelig för-ankring.	Under planeringens gång har flera samråd med allmänheten hållits. Projektet har haft en öppenhet både mot media och på Banverkets hemsida. Synpunkter från allmänhet, intresseorganisationer, kommuner, myndigheter och andra intressenter har beaktats. Målet bedöms hittills vara uppfyllt.
Med god gestaltning och med stor hänsyn till optimerad anläggnings-kostnad.	Alternativ med tydligt dåliga förutsättningar vad avser gestaltning och anläggningskostnad och som inte har andra avgörande fördelar har valts bort i förstudieskedet. Urvalet av alternativ kommer att fortsätta under kommande planeringsskeden med målsättningen att optimera anläggningskostnaden med hänsyn till kravet på god gestaltning. Målet bedöms hittills var uppfyllt.

<p>Så att gods- och persontrans-porter kan ske på ett snabbt, säkert, effektivt och konkurrenskraftigt sätt.</p>	<p>Som en effekt av den kraftigt förbättrade standarden och förkortade res-/-transporttiden förbättras järnvägens konkurenskraft mot andra transportsätt. Järnvägstransporterna förbättrar trafiksäkerheten och ökar effektiviteten i godtransporterna. Målet bedöms hittills vara uppfyllt.</p>
<p>Så att regionförstoring av arbetsmarknader, kultur- och fritids-utbud samt samhällsservice längs kuststråket och stråkets influensområden främjas.</p>	<p>Med kortade restider förbättras tillgängligheten och fler ges möjlighet att ta del av städernas arbetsmarknader, kultur- och fritidsutbud samt samhällsservice, samtidigt som möjligheterna att bosätta sig i mindre tätorter med tåganslutning förbättras. Målet bedöms hittills vara uppfyllt.</p>

Tabell 8.6: Norrbottenbanans uppfyllelse av projektmålen