

8.14 Samlad bedömning

I detta och tidigare kapitel har förutsättningarna för och effekterna av en dragning av Norrbotniabanan inom respektive korridor redovisats. För att ge en mer helhetlig bild görs i detta avsnitt en sammanställning av de faktorer som är avgörande för en samlad bedömning av de olika sträckningarna.

Tabell 8.16 ger en översiktlig sammanställning av effekterna av västlig respektive östlig korridor. I tabell 8.17 finns motsvarande information för de olika alternativen för infart till Luleå.

Bedömning av korridorerna

Den samlade bedömningen för den **västliga korri-doren** är att den skapar goda förutsättningar för gods-trafiken men inte lika goda förbättringar för den regionala tågtrafiken.

Den samlade bedömningen för den **östliga korri-doren** är att den skapar goda förutsättningar för både person- och godstrafik.

Beroende på om kombinationer mellan korridorerna väljs att användas, kan en östlig korridor med västlig infart till Luleå ge en säcklösning. Medan en västlig korridor med östlig infart i Luleå kan ge en genomfartslösning.

Sammantaget bedöms den östliga korridoren bäst uppfylla ändamålet för Norrbotniabanan. Den västliga korridoren bedöms främst utgöra ett alternativ om de intrång som den östliga korridoren medför bedöms vara allt för stora att kompensera eller åtgärda.

Bedömning av ingångarna till Luleå

Fördelen med **anslutning via E4 och Gäddvik** är att godstrafik som inte har Luleå som målpunkt inte behöver passera genom de centrala delarna av stan. Detta minskar både buller och effekterna av en ev. olycka. Nackdelen är istället att det medför en säcklösning för persontrafiken.

Fördelen med **anslutning via Bergnäset** är att det är en kort sträcka som ansluter direkt till de centrala delarna av stan och att man får en genomfartslösning för persontrafiken förbi Luleå. Nackdelarna är intrång och buller för boende både i stan och på Bergnäset. Stadsbilden påverkas dessutom påtagligt.

Fördelen med **anslutning via bro över Gråsjälören** är att det möjliggör en central anslutning till Luleå och att Luleå C blir en genomgångsstation. Nackdelen är det krävs en lång och dyr bro som medför påtaglig påverkan på stadsbilden.

Fördelen med **anslutning via Hamnholmen eller Sandön** är framförallt att det möjliggör anslutning till Kallax flygplats samt en genomgångslösning vid Luleå C. Nackdelen är att det krävs bro över Svartö-sundet som kommer att påverka sjöfarten. Vid en 25 meter hög bro måste Stålpendeln från SSAB till Borlänge in mot Luleå C/Malmudden (samma område där tågen bildas idag) för att komma upp på bron över Svartö-sundet. Vid en högre bro måste tågen längre in mot Luleå C för att kunna ta sig vidare.

Vid samrådsmötena, både med allmänheten och med kommunerna, har det framkommit att många anser att det är viktigt med en anslutning till Kallax flygplats. Kallax flygplats har även bedömts som den viktigaste målpunkten på sträckan vid sidan om Piteå och Luleå.

Alternativet via Kallax går över Hamnholmen eller Sandön. För att detta alternativ skall vara aktuellt krävs att passagen över Luleälven är tekniskt och ekonomiskt möjlig. Det krävs även vidare studier för hänsyn till flyget och sjöfarten.

	Västlig korridor	Östlig korridor
Trafikeffekter Gods	Kraftigt förbättrade förutsättningar. I Luleå är en västlig korridor delvis positiv för godstrafiken, eftersom passerande trafik inte behöver passera centrala Luleå, vilket ger en kortare väg.	Kraftigt förbättrade förutsättningar. Korridoren möjliggör anslutning till Kallax. Korridoren gör även att det blir en genomgående godsbangård i Luleå vilket under-lättar för godstransporter.
Trafikeffekter Person	Korridoren möjliggör inga stations-lägen förutom Piteå och Luleå. Korridoren innebär en säcklösning i Luleå vilket innebär längre restider och sämre överblickbarhet.	Korridoren möjliggör flera stationslägen längs sträckan, vilket förbättrar förutsättningarna för regional pendling markant. Genomgående lösning vid Luleå C.
Mark-användning	Korridoren går inte genom några tätorter förutom Piteå och Luleå, vilket medför begränsat intrång för boende. Korridoren ger måttlig påverkan på skogsbruket.	Passage nära/genom tätorter innebär intrång för såväl boende som jordbruksmark. Nya möjligheter att etablera främst bostäder i orter som får regional-tågstation.
Natur- och kulturmiljö	Korridoren går främst genom skogs-områden. Det kuperade landskapet gör att bankar och skärningar kommer att behövas för att klara de tekniska kraven.	Korridoren passerar i utkanten av några viktiga områden för natur- och kultur-miljö. En dragning nära E4 behöver dock inte medföra nämnvärt ökad påverkan. Passerar också skyddsklassade våtmarker.
Påverkan på Natura 2000 och riks-intressen	Korridoren medför ingen påverkan på något Natura 2000-område riksintresse. Påverkan på föreslaget riksintresse för rennäringen söder om Norrfjärden. Intrång i riksintresse för kulturmiljö vid Gäddvik.	Korridoren passerar ett viktigt område för fågelskydd, Natura 2000-området Mörofjärden. Visst intrång i Kallaxheden som är av riksintresse för naturmiljö. Korridoren går även i utkanten av Natura 2000-områdena Tetberget och Alter-berget samt föreslagna områden för riksintresse för rennäringen.
Rekreation och friluftsliv	Förutsättningarna påverkas i liten grad. Kan innebära intrång i samman-hängande och förhållandevis opåverkade	Förutsättningarna påverkas i liten grad. Järnvägen kan tillsammans med befintlig E4 utgöra en barriär för det

	natur-områden samt ökat buller i områden som kan betecknas "tysta".	lokala friluftslivet.
Klimat och hälsa	Positiva systemeffekter då resor och transporter kommer att flyttas över från väg till järnväg. Transporter på järnväg utgör en betydligt mycket mindre belastning för klimat och hälsa än vägtrafik. Ett fåtal boende bedöms påverkas.	Positiva systemeffekter. Fler resor kommer att flyttas över från väg till järnväg, vilket ger större positiva effekter för klimat och hälsa än den västliga korridoren. Eftersom korridoren passerar bebyggt område riskerar fler jämfört med den västliga korridoren att drabbas av buller.
Risk och sårbarhet	Positiva systemeffekter. Dock mindre inverkan på vägtransporterna än med den östliga korridoren, vilket medför fler olyckor på vägarna.	Positiva systemeffekter. Korridoren passerar där befolkningen i utredningsområdet finns koncentrerad. Effekterna av en olycka riskerar därför att bli mer omfattande.
Anläggningskostnad och längd	Anläggningskostnaden beräknas till 4,19 miljarder kronor. Korridoren beräknas bli ca 63 km lång.	Anläggningskostnaden beräknas till 3,79 miljarder kronor. Korridoren beräknas bli mellan 52-61 km lång beroende av val av anslutning till Luleå.
Samhälls-ekonomi	Samhällsekonomi kompletteras till beslutshandlingen.	Samhällsekonomi kompletteras till beslutshandlingen.

Tabell 8.16: Jämförelse av effekter och konsekvenser för västlig och östlig korridor för Norrbotten mellan Piteå och Luleå.

	Gäddvik/E4	Bergnäset/Gråsjälören	Hamnholmen/Sandön
Trafikeffekter Gods	Trafik som ska passera Luleå kan göra det utan att passera de centrala delarna vilket ger kortare väg.	Möjliggör ej genomgående godsbangård.	Anslutning till Kallax flygstation. Ger en genomgående godsbangård.
Trafikeffekter Person	Ger en säcklösning.	Genomgående lösning skapar bättre förutsättningar.	Anslutning till Kallax flygstation. Genomgående lösning skapar bättre förutsättningar.

Mark-användning	Intrång i bebyggelsen vid Gäddvik.	Intrång i bebyggelsen och påverkan på stads-bilden (Bergnäset bron).	Påverkan på stadsbilden med ny bro över älven, främst vid Svartösten.
Natur- och kultur-miljö samt Natura 2000 och riks-intressen	Ev. triangelspår kan medföra påverkan på Gammel-stadsviken. Intrång i riksintresse för kulturmiljö i Gäddvik.	Kan eventuellt påverka ett område av riksintresse för kulturmiljö i Gäddvik.	Kan medföra påverkan på Kallaxhedens natur-reservat, kulturmiljön Svartösten och Sandön som ingår i riks-intresse-området "Övärlden utanför Luleälvens mynning", ev. även ett område av riksintresse för kulturmiljö i Gäddvik.
Rekreation och friluftsliv	Liten påverkan.	Bro kan påverka båttrafik. Intrång i Gråsjälören som är ett populärt friluftsområde.	Intrång i populärt frilufts-område. Bro kan påverka båttrafik.
Klimat och hälsa	Positiva systemeffekter. Ökat buller vid bebyggelsen vid bl.a. Gäddvik och Notviken	Positiva systemeffekter. Ökat buller vid bebyggelsen vid bl.a. Bergnäset och S. Hamnleden.	Positiva systemeffekter. Liten påverkan. Ökat buller vid bl.a. Svartösten.
Risk och sårbarhet	Sträckningen går nära bebyggelsen men trafik som ska passera Luleå kan göra det utan att passera de centrala delarna.	Sträckningen via Berg-näset går nära bebyggelsen.	Nära lokalisering av två viktiga infra-strukturer (flyg och järn--väg) ökar sårbarheten. SSAB utgör ett riskobjekt.
Anläggningskostnad	Anläggningskostnaden beräknas till 1,23 miljarder kronor.	Anläggningskostnaden beräknas till 1,15 miljarder kronor via Bergnäset respektive 1,42 miljarder kronor via Gråsjälören.	Anläggningskostnaden beräknas till 1,47 miljarder kronor via Hamnholmen respektive 1,60 miljarder kronor via Sandön.
Samhälls-ekonomi	Samhällsekonomin kompletteras till slutrapporten.	Samhällsekonomin kompletteras till slutrapporten.	Samhällsekonomin kompletteras till slutrapporten.

Tabell 8.17: Sammanställning av effekter och konsekvenser för Norrbottenbanans alternativa anslutningar till Luleå.

