

Sammanfattning

Norrbotniabanan är en ny järnväg mellan Umeå och Luleå. Tillsammans med Botniabanan i söder och Haparandabanan i norr knyts Norrlandskusten samman i en kustnära järnväg. Den förbättrade kapaciteten, det kustnära läget och sammanbindningen av städer och tätorter på sträckan gör att förutsättningarna för både gods- och persontrafik förbättras avsevärt.

Denna förstudie är en av tre på sträckan Umeå-Luleå: Umeå - Skellefteå, Skellefteå - Piteå samt denna förstudie som behandlar sträckan Piteå - Luleå. Förstudien är det inledande planeringsskedet som prövar tänkbara lösningar, identifierar möjliga sträckningar i form av korridorer utifrån miljöaspekter, intrång, ändamål samt ekonomiska och tekniska faktorer.

Bakgrund

Stambanan genom övre Norrland har dålig standard och kan därför inte utnyttjas till fullo för regionens så viktiga malm-, stål- och skogs-transporter. Järnvägen är inte heller ett attraktivt alternativ för persontransporter på grund av sin placering en bit in i landet. I dagsläget är persontrafiken i princip begränsad till interregional natttågstrafik. Med Norrbotniabanan beräknas restiden mellan Umeå och Luleå bli mellan 1,5 timme och 2 timmar.

Med förbättrad kapacitet på Norrbotniabanan förbättras förutsättningarna för godstrafiken.

Stambanan genom övre Norrland är enkelspårig hela vägen vilket gör järnvägen på sträckan mycket sårbar. En utbyggnad av Norrbotniabanan ger tillsammans med befintlig järnväg funktionen av ett dubbelspår och sårbarheten minskar därmed.

Sammantaget skapas goda förutsättningar för en regional och lokal utveckling av såväl samhällen som näringsliv, både längs kuststråket och i omlandets influensområden.

Norrbotniabanans ändamål

Det övergripande ändamålet för utbyggnaden av Norrbotniabanan är att den skall bidra till en hållbar samhällsutveckling. Målet har ekonomiska, ekologiska och sociala dimensioner, som är beroende av varandra och som tillsammans bidrar till en ökad hållbar utveckling.

Metod

Arbetet med förstudien och framtagandet av korridorer har skett utifrån en bred ansats där ändamålet med banan, kommunernas fysiska planering, hänsyn till riksintressen, Natura 2000-områden och andra typer av intressen och intrång varit styrande faktorer att ta hänsyn till. I tabellen nedan ses en sammanfattning av de aspekter som har varit betydelsefulla. Från ett brett utredningsområde har olika hänsynstaganden, tekniska förutsättningar, ekonomiska faktorer och ändamålsanalys lett fram till två studerade korridorer tillsammans med tre kombinationslösningar.

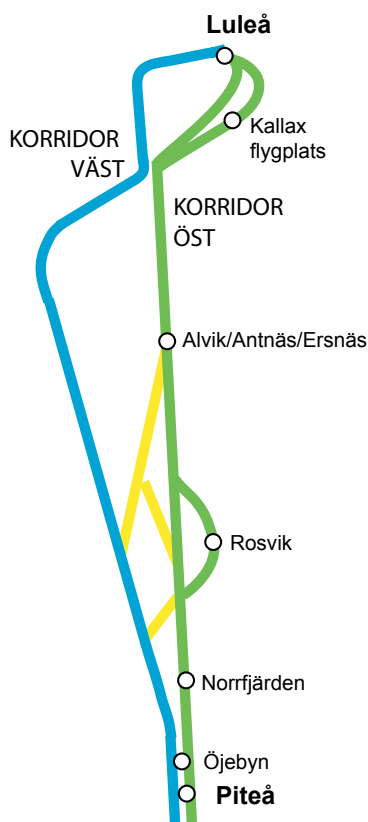
Aspekter vid urvalet av korridorer	Delaspekter som ingår i bedömningen
Järnvägens funktion	Längd och geometri
- Godstrafik	Bangårdar, terminaler och industrier med järnvägsanslutning
- Persontrafik	Målpunkter/Stationer
Geografiska förhållanden	Sjöar och vattendrag Höjdförhållanden
Kommunal planering	Gällande översiktsplaner Kommunala mål
Bebyggelse	Tätorter och områden med samlad bebyggelse Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse
Miljö	Natura 2000-områden Riksintressen Naturreservat Värdefullt odlingslandskap
Byggnadstekniska förhållanden	Höjdförhållanden Geotekniska förhållanden

Tabell: Aspekter för urval av utredningskorridorer

Studerade korridorer

Två korridorer har identifierats, en västlig och en östlig. Den västliga går främst genom obebyggda områden och innebär därför mindre intrång i bebyggelse. Däremot möjliggör sträckningen inget stationsläge förutom i Piteå och Luleå. Den östliga korridoren följer till stora delar E4. Den går nära bebyggelse och Natura 2000-området Möröfjärden med fågelskyddsområde. Korridoren passerar Norrfjärden, Rosvik, Alvik, Antnäs, Ersnäs och möjliggör stationsläge på en eller flera av dessa platser.

Anslutningen till Luleå är en av de viktigaste frågorna på sträckan. Samtliga studerade alternativ innebär intrång i bebyggelse och/eller stadsbild. En avgörande fråga är bedömningen av ev. anslutning till Kallax, Luleå flygstation. För att ansluta till Kallax har två möjliga anslutningar till Luleå identifierats: bro över Luleälv vid Hamnholmen eller Sandön. Andra identifierade ingångar till Luleå är via E4 vid Gäddvik och anslutande till befintligt spår, eller bro över Gråsjöfjärden.



Schematisk bild av korridorerna.

Samlad bedömning

Den samlade bedömningen för den **västliga korridoren** är att den skapar goda förutsättningar för godstrafiken men inte lika goda förbättringar för den regionala persontågtrafiken.

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

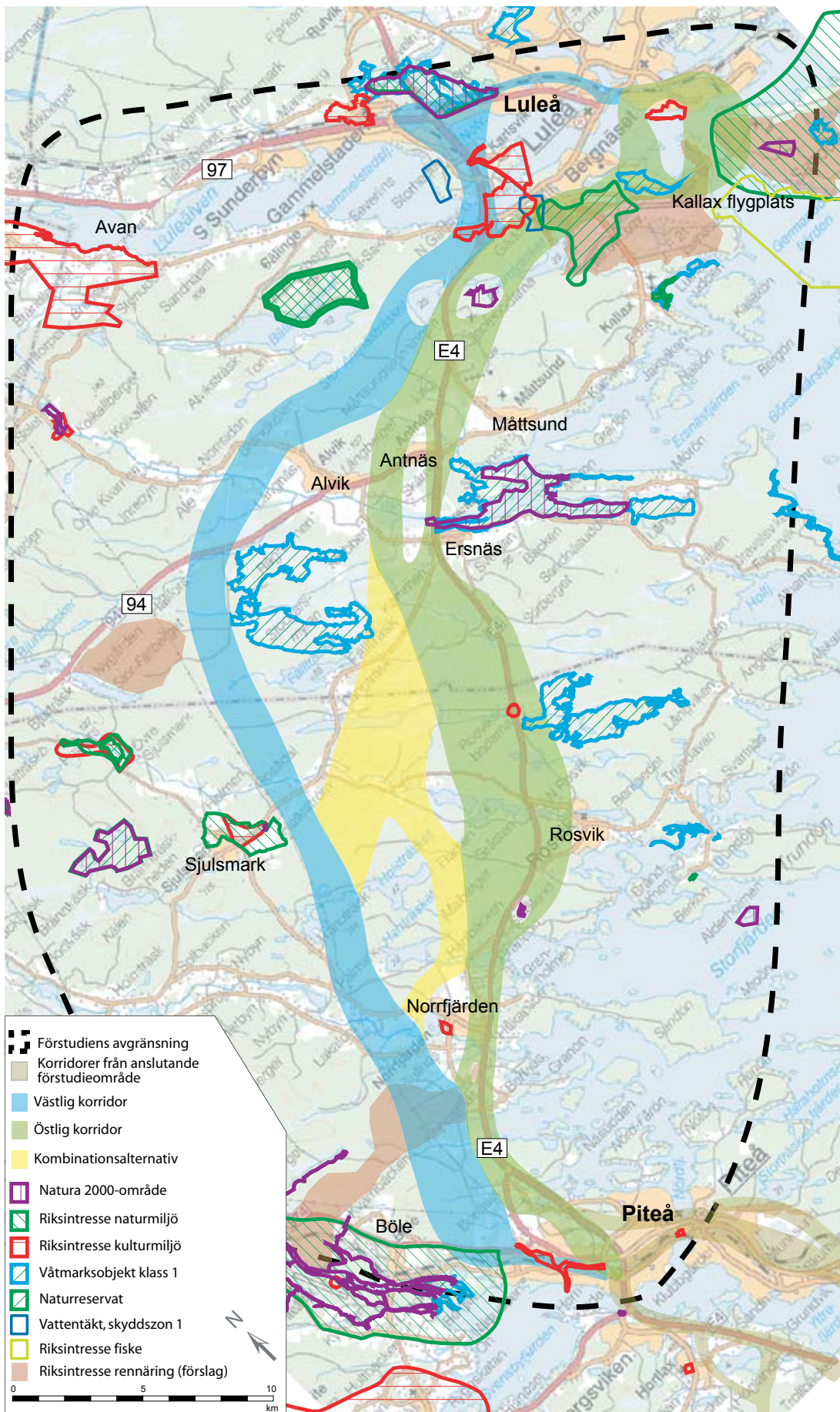
Sammantaget bedöms därför den östliga korridoren bäst uppfylla ändamålet för Norrbotniabanan. Den västliga korridoren bedöms främst utgöra ett alternativ om de intrång som den östliga korridoren medför bedöms vara allt för stora att kompensera eller åtgärda.

Fortsatt arbete

Fortsatt planering för Norrbotniabanan, delen Piteå-Luleå, skall göras i två järnvägsutredningar med indelningen:

- Piteå – Södra Gäddvik
- Södra Gäddvik – Luleå

De alternativa järnvägskorridorer som skall utredas vidare i järnvägsutredningarna är korridorerna inom alternativ Väst och Öst samt kombinationer däremellan, se karta i kap. 9.3.



Kvarstående utredningskorridorer