

9 Banverkets ställningstagande

Regeringen har givit Banverket i uppdrag att utreda förutsättningarna för en ny järnväg på sträckan Umeå-Luleå, Norrbotniabanan. I Framtidsplanen finns tre miljarder anvisade för en första etapp av Norrbotniabanan år 2010-2015. Förstudien är det första formella planeringssteget som Banverket skall utföra innan byggnationerna kan påbörjas.

9.1 Bakgrund

Byggandet av den nya järnvägen måste i likhet med alla andra järnvägsbyggen föregås av en fysisk planeringsprocess. Planeringsprocessen för byggande av järnväg är reglerad i Lagen om byggande av järnväg (LBJ 1995:1649) och Miljöbalken.

Vid planläggning och byggande av järnväg skall tillses (LBJ kap 1 §4), att järnvägen får ett sådant läge och utförande att ändamålet med järnvägen vinnns med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad, och att hänsyn tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden.

Planeringsprocessen för den nya kustnära järnvägen, delen Umeå-Luleå inleddes under hösten 2004 då Banverkets förstudiearbete påbörjades.

Stambanan genom övre Norrland är kurvig och backig och kan därför inte nyttjas till fullo för Sverige så viktiga malm-, stål- och skogstransporter. Järnvägen är inte heller ett attraktivt alternativ för persontransporter på grund av sin placering en bit in i landet. Därtill är förutsättningarna att bedriva en effektiv och snabb persontrafik försämrade till följd av Stambanans bristande läge, geometri och standard.

Stambanan genom övre Norrland är även enkelspårig hela vägen. Det finns inga alternativa körvägar i nord-sydlig riktning, vilket gör järnvägen på sträckan känslig för störningar och sårbar. Händelser som medför stopp i järnvägstrafiken får därför omfattande- och kostsamma konsekvenser med produktionsstörningar inom den industri som är beroende av t.ex. systemtågen. En utbyggnad av Norrbotniabanan ger tillsammans med befintlig järnväg funktionen av ett dubbelspår vilket ger en väsentlig förbättrad leveranssäkerhet.

9.2 Studerade alternativ som avförts eller justerats

Alternativ som avförts före delrapport förslagshandling

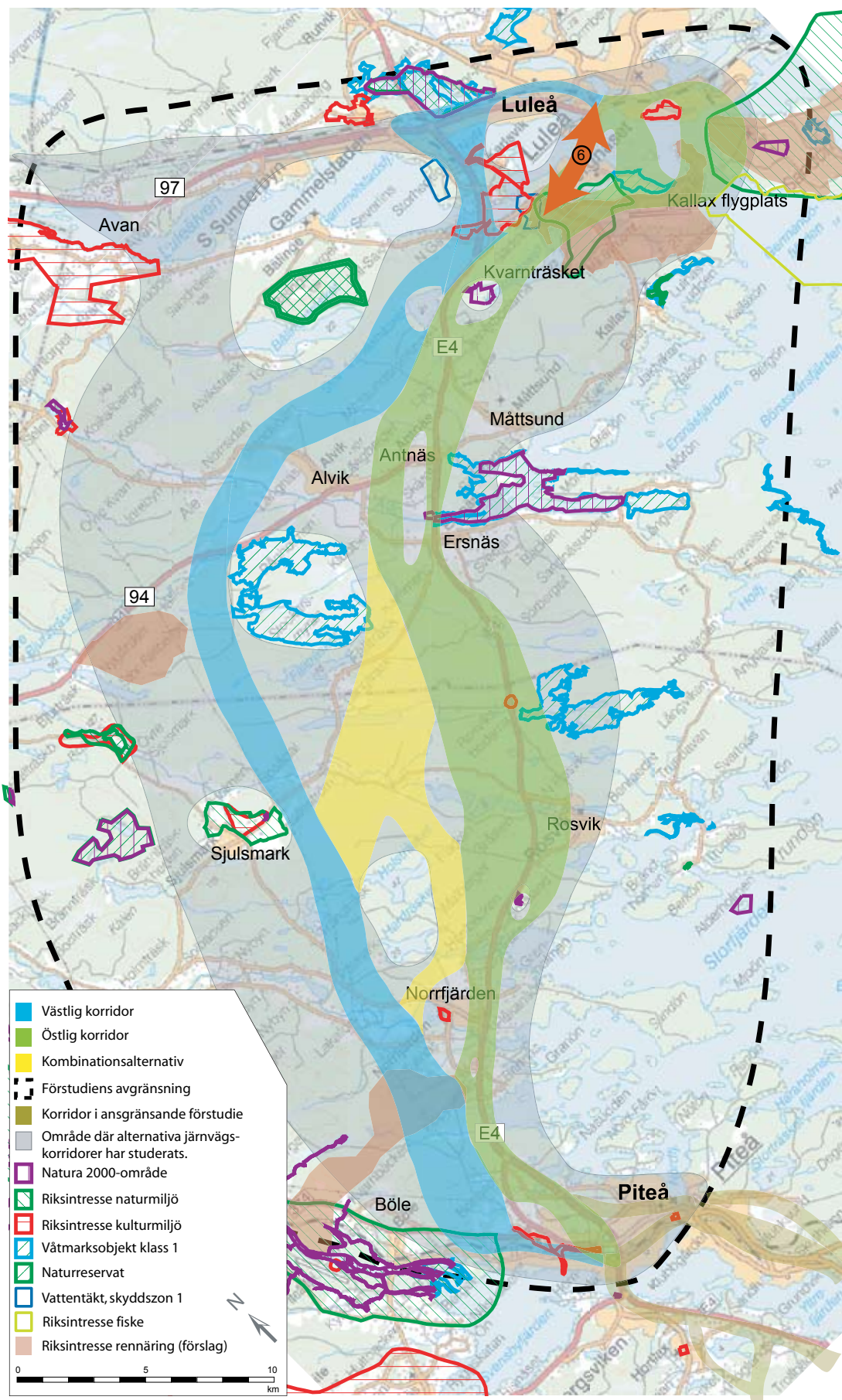
I förstudieskedet prövas alla tänkbara lösningar för en ny järnväg. Efter hand som kunskap inhämtas genom inventeringar och samråd görs ett urval av alternativ som bedöms vara möjliga att genomföra. Urvalet pågår under hela förstudieskedet. I kapitel 7 redovisas de korridorer och alternativ som valts bort tidigare under förstudieskedet, bland annat med hänsyn till inkomna remissyttranden på delrapport "Handling för tidigt samråd" i september 2005.

Alternativ som avförts efter delrapport förslagshandling

En förändring av de studerade järnvägskorridorerna har gjorts jämfört med de som presenteras i kapitel 7. Denna nedan beskrivna förändring har gjorts efter den förslagshandling som redovisades för samråd i december 2005.

Det östliga alternativet via Bergnäset in till Luleå har avförts från fortsatt utredning på grund av att det finns andra alternativ med samma trafikfunktion men med både mindre påverkan på stadsbilden i Luleå och med mindre intrång i bebyggd miljö. Barriäreffekten i södra hamnen ut mot vattnet är ytterligare en orsak till bortvalet av Bergnäsalternativet. Luleå kommun har framhävt i sitt remissyttrande gällande förslagshandlingen att de inte ser alternativet via Bergnäset som möjligt att genomföra på grund av betydande ingrepp i en befintlig bebyggd miljö. Bortvalet av Bergnäsalternativet är illustrerat i fig. 9.1 med en röd pil märkt med siffran sex.

9 Banverkets ställningstagande



Karta 9.1: Den röda pilen visar bortval av alternativet via Bergnäset.

9.3 Kvarvarande alternativ och motiv

De kvarvarande alternativen består av en östlig korridor med en sträckning som i stort följer E4 och en västlig korridor som främst går genom terräng som inte är påverkad av större infrastruktur. Mellan dessa två korridorer finns kombinationsalternativ som ansluter de två korridorerna till varandra.

Det som talar för en östlig korridor är främst att den möjliggör anslutning till flertalet av tätorterna/målpunkterna inom förstudieområdet samt att den genaste sträckning mellan Piteå och Luleå möjliggörs. Korridoren går i huvudsak genom ett landskap som redan är påverkat av E4 idag. Korridoren passerar dock nära det viktiga fågelskyddsområdet vid Möröfjärden med dess Natura 2000-område. Anläggningskostnaden för den östliga korridoren beräknas till ca 3,8 miljarder kronor.

Den västliga korridoren ses främst som ett alternativ om de intrång som den östliga korridoren medför bedöms vara allt för stora att kompensera eller åtgärda. Korridoren är längre och möjliggör inga stationslägen på sträckan mellan Piteå och Luleå vilket försämrar möjligheterna till god regionaltågtrafik på sträckan. Detta gör att ändamålet med Norrbottenbanan inte helt uppfylls på delsträckan. Anläggningskostnaden för den västliga korridoren beräknas till ca 4,2 miljarder kronor.

Piteå stad

I Piteå finns två olika möjligheter att ansluta Norrbottenbanan till staden. Det är:

- Via Öjebyn
- Via E4

Beroende på val av alternativ genom Piteå stad måste båda möjligheterna utredas vidare.

Luleå stad

Den svåraste frågan mellan Piteå och Luleå är anslutningen till Luleå stad. I Luleå stad finns tre principiella möjligheter att ansluta Norrbottenbanan till staden. Det är:

- Västlig ingång via Gäddvik / E4
- Östlig ingång via Gråsjälören
- Östlig ingång via Hamnholmen eller Sandön med möjlig hållplats på Kallax flygstation

Anslutningen via Gäddvik/E4 medför en säcklösning där trafiken tvingas göra en spetsvändning för att nå Luleå C med längre restider som följd. Anläggningskostnaden är lägst för detta alternativ och dubbelspår kommer att krävas in till Luleå C. Ett västligt alternativt innebär fördelar för de godståg som inte har Luleå som målpunkt pga av kortare avstånd. Den nya godsterminalen i Gammelstad nås också enklast med detta alternativt.

Anslutningen via Gråsjälören ger en relativt stor påverkan på stadsbilden eftersom det krävs en bro över fjärden i närheten av centrum. Med detta alternativ erhålls en genomgående lösning vilket är positivt för trafikfunktionen. Detta alternativ påverkar inte sjöfarten i samma utsträckning som alternativet via Hamnholmen eller Sandön.

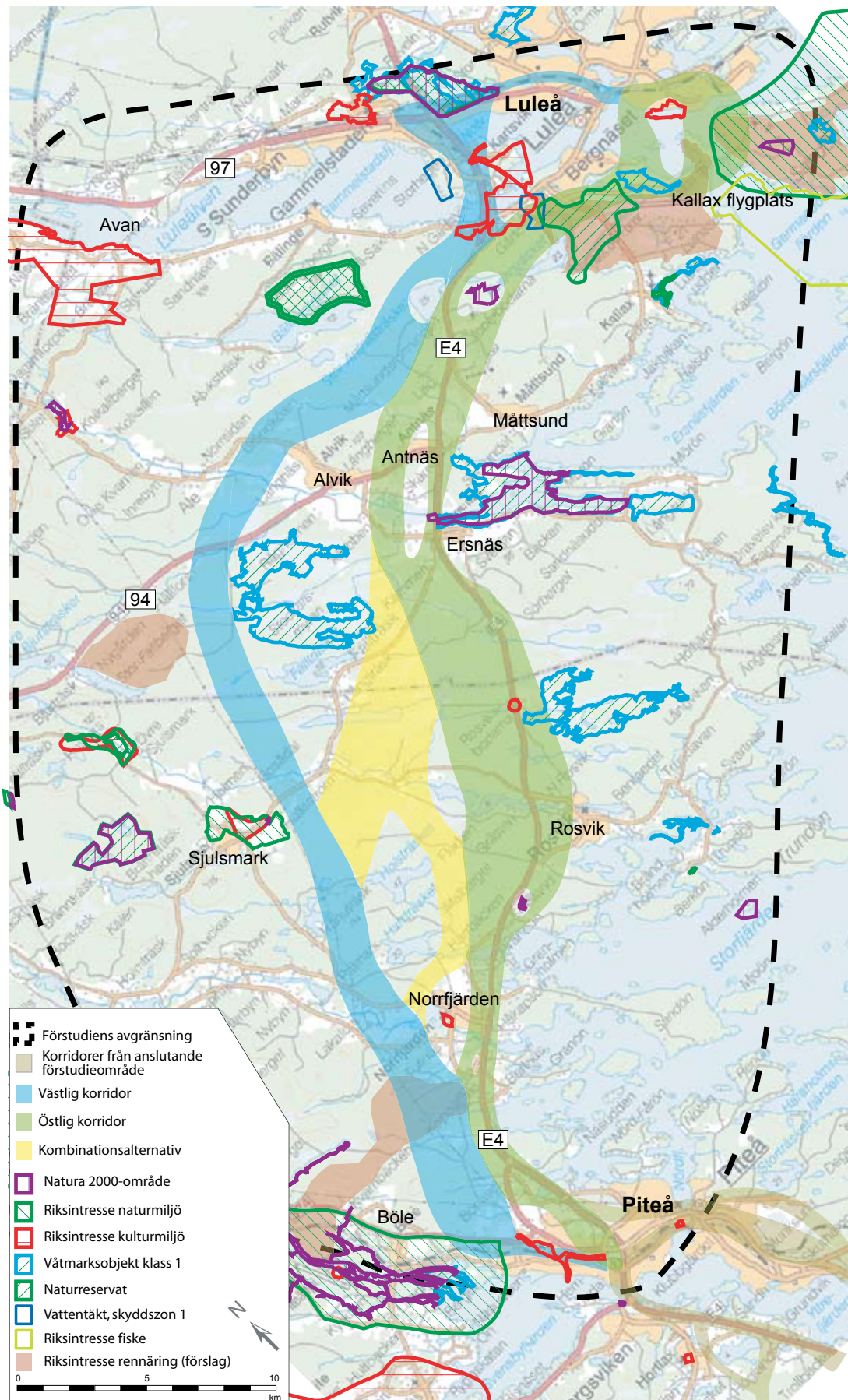
Det som talar för en sträckning via Hamnholmen eller Sandön är att de möjliggör en anslutning till Kallax flygstation. Om en bro byggs kommer krav att ställas från Sjöfartsverket att den skall göras högre än 43 meter eller öppningsbar av hänsyn till sjötrafiken. Detta tillsammans med längre bansträckning gör att den beräknade anläggningskostnaden för alternativet blir högre jämfört med de övriga alternativen.

Detta alternativ medför även en genomgående lösning av trafiken och av godsbangården i Luleå vilket underlättar godstransporter. Alternativet innebär även att godstransporterna till och från SSAB kan köra direkt söderut. Däremot kan höga broar över ca 25-30 meter medföra att anslutningen till SSAB blir komplicerad.

Samtliga ovanstående alternativ medför intrång i bebyggelse och därmed ökat buller.

Anslutningen till Luleå stad bör lämpligen utvärderas separat i särskild järnvägsutredning. Utvärderingen kan ske från en gemensam punkt/linje för både korridor väst och öst, med star söder om Gäddvik.

9 Banverkets ställningstagande



Karta 9.2: Kvarstående utredningskorridorer.

9.4 Fortsatt arbete

Med rubricerad förstudie som grund samt inkomna yttrande över projektet beslutar Banverket att:

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.

Banverkets bedömning enligt Miljöbalken kap 6 §4 samt förordning (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar 3§, bilaga 2 är att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan, vilket innebär att ett samråd ska hållas inledningsvis i järnvägsutredningsskedet med en utökad samrådsrets. Syftet med järnvägsutredningen är att utreda, konsekvensbeskriva samt utvärdera kvarvarande järnvägskorridorer utifrån aspekterna funktion (avseende gods- och persontrafik), miljö, samhällseffekter/markanvändning, geoteknik, risk och sårbarhet samt ekonomi.

I det fortsatta utredningsarbetet skall följande särskilt beaktas:

- Järnvägens påverkan på Natura 2000-området vid Möröfjärden.
- Nya järnvägsanläggningar skall utformas omsorgsfullt och med hänsyn till omgivande miljöer. De gestaltungsprinciper som presenteras i förstudien skall nyttjas i det fortsatta arbetet.
- En översiktlig inventering av naturvärden inom kvarvarande korridorer skall göras.
- Effekter och konsekvenser av samtidig exponering från flera bullerkällorsamtidigt te x från flyg- väg och tågtrafik.
- Effekter och konsekvenserna av en säckstation jämfört med en genomgående station i Luleå och betydelsen av Kallax flygstation som målpunkt.
- Bedömning av behovet av spårbyggnad i Luleå, för hantering/uppställning av både person och godståg.
- För de östliga alternativen in till Luleå stad är Luftfartsstyrelsen, Kallax flyg station, Sjöfartsverket, Luleå kommun och Luleå hamn särskilt viktiga samrådspartners.
- Möjligheterna till att anlägga tunnel i de östra alternativen in till Luleå stad.

Luleå, 24 april 2006



Björn Svanberg
Regionchef
Banverket Norra banregionen