

Slutrapport



Norrbotniabanan – ny järnväg Umeå–Luleå

Förord

Norrbotniabanan, en ny järnväg mellan Umeå och Luleå, bedöms skapa förutsättningar för en hållbar samhällsutveckling, ökad konkurrenskraft för näringslivet och en positiv regional utveckling som gagnar hela landet. Den nya järnvägen ska i första hand förstärka godstrafiken, men också möjliggöra persontrafik mellan norrlandskustens städer. Transportkostnaderna för godstrafiken kan minskas med ca 30 % och restiderna för persontrafik kan halveras. Norrbotniabanan är ett viktigt miljöprojekt då den ger ett väsentligt bidrag till att uppnå miljökvalitetsmålen för minskad klimatpåverkan och frisk luft. Norrbotniabanan bidrar också till att skapa ett hållbart transportsystem.

Banverket arbetar just nu med fyra järnvägsutredningar; Robertsfors-Skellefteå-Ostvik (JU 120), Ostvik-Länsgränsen (JU 130), Länsgränsen-Piteå (JU 140) samt Södra Gäddvik-Luleå (JU 160).

Utredningarna för delen mellan Robertsfors och Piteå presenterar sina Slutrapporter under 2010. Miljökonsekvensbeskrivningarna (MKB) för JU 120-140 godkändes av Länsstyrelsen i Norrbottens län och Länsstyrelsen i Västerbottens län under våren 2008. Arbetet med Södra Gäddvik-Luleå beräknas blir klart under 2010.

Järnvägsutredningen syftar till att ta fram en korridor för en framtida sträckning av Norrbotniabanan.

I utredningsarbetet läggs mycket resurser på att i samråd med länsstyrelser, kommuner, sakägare, näringsliv, rennäring, allmänhet och myndigheter komma fram till den bästa korridoren. Under tiden för utredningen 2006-2009 har Banverket fördjupat arbetet, vilket lett till att delar av korridorer valts bort eller smalnats av.

Efter att utredningen ställts ut tillsammans med godkänd MKB under 2008 har Banverket fått in olika synpunkter. Dessa synpunkter och Banverkets kommentarer redovisas i ett separat dokument - PM Utställning JU 140. Med anledning av några yttranden har Banverket gått vidare med några utredningsfrågor och detta arbete redovisas i denna Slutrapport samt i PM Fördjupning JU 140. Slutrapporten ska tillsammans med utställningshandlingen, inkomna synpunkter och vidare fördjupningar i utredningen utgöra underlag för regeringens tillåtlighetsprövning av projektet.

Banverket vill passa på att rikta ett stort tack till alla som varit engagerade i utredningen eller har bidragit med synpunkter på utredningens innehåll.

Luleå i mars 2010

Jöran Gärtner
Projektledare JU 140

Tomas Gustafsson
Projektansvarig Norrbotniabanan

Medverkande

Järnvägsutredning 140 Norrbotniabanan, delen länsgränsen - Piteå
Slutrapport

Organisation:

Beställare

Projektansvarig
Bitr. projektansvarig
Utredningsledare
Bitr. utredningsledare
Miljöansvarig
Teknikansvarig
Informationsansvarig

Konsult

Uppdragsledare
Bitr. uppdagsledare

Banverket

Tomas Gustafsson
Urban Eriksson
Jöran Gärtner
Malin Tornberg
Marie Eriksson
Jörgen Nyberg
Eva-Lotta Ögren

Ramböll Sverige AB

Björn Abelsson
Mats Burström

Innehållsförteckning

1	Beslut	4
2	Inledning	8
3	Motiv och riktlinjer för planeringsarbetet	9
	3.1 Bakgrund till projekt Norrbotniabanan	9
	3.2 Ändamål med projektet	9
	3.3 Tidigare utredningar och beslut	10
	3.4 Studerade alternativ i järnvägsutredningen	11
	3.5 Planer och bestämmelser som berör korridorerna	13
	3.6 Miljöpåverkan och bestämmelser till skydd för miljön	14
4	Jämförande utvärdering och bedömning av måluppfyllelse	18
	4.1 Utvärderingens fokusområden	18
	4.2 Måluppfyllelse - projektmål	19
5	Synpunkter och yttranden som kommit in	22
	5.1 Samråd	22
	5.2 Viktiga synpunkter under samråden	22
	5.3 Utställning	23
	5.4 Viktiga synpunkter under utställningen	23
6	Kompletterande utredningar efter utställning	26
	6.1 Fördjupa Idéstudie - Ny godsbangård på Pitholm (Piteå)	26
	6.2 PM Passage Piteå	28
	6.3 Fördjupad utredning JU 140	29
7	Slutsats	38
	7.1 Diskussion/motiv för slutsats	38
	7.2 Slutsats	40
8	Viktiga frågor för fortsatt arbete	41
	Bilagor	43
	Bilaga 1: Studier enligt fyrstegsprincipen	43
	Bilaga 2: Allmänna hänsynsregler, miljö kvalitetsmål och normer	45
	Bilaga 3: Utvärdering av mål för arbetsprocessen	48
	Bilaga 4: Handlingar framtagna inom järnvägsutredning 140	49
	Bilaga 5: Vald korridor JU 140	50

Datum
2010-03-22

Ert datum

Diarienummer
F 07-892/SA20

Er beteckning

Generaldirektören
Banverket
SE-781 85 Borlänge
Besöksadress:
Jussi Björlings väg 2

Telefon 0774-44 50 00
Telefax 0243-44 54 97
www.banverket.se

Kopia till:

Charlotta Brändström
Birgitta Johnson
Katarina Norén
Annica Lindström
Bengt Jonsson

Beslut

Banverkets val av alternativ efter järnvägsutredning rörande Norrbotniabanan, delen Länsgränsen AC/BD - Piteå, Piteå kommun

Banverket, Investeringsdivisionen, har genomfört en järnvägsutredning för byggnad av Norrbotniabanan, delen JU 140 Länsgränsen AC/BD – Piteå. Samråd har skett bland annat med Länsstyrelsen i Norrbottens län och Piteå kommun. De alternativ som behandlats i utredningen har vägts mot varandra med avseende på funktion, kostnad, samhällsekonomisk nytta samt påverkan på hälsa och miljö. Sammantaget har alternativet via Pitholmen bedömts vara det mest fördelaktiga.

Banverket beslutar att alternativet via Pitholmen i järnvägsutredningen skall ligga till grund för den fortsatta planeringen rörande byggnation av Norrbotniabanan.

Den korridor inom vilken nybyggnationen av järnvägen skall rymmas redovisas på en karta i Slutrapport Norrbotniabanan Järnvägsutredning 140 Länsgränsen AC/BD – Piteå, Bilaga 5 Förslag till vald järnvägskorridor.

Riktlinjer för det fortsatta planeringsarbetet

I det fortsatta arbetet med järnvägsplaner finns många detaljfrågor att lösa för det valda alternativet. Vissa komplicerade partier kan även vara lämpliga att utreda ytterligare redan innan järnvägsplanen påbörjas, bland annat för att klargöra hur järnvägen ska samordnas med kommunal planering, vägplanering och sjöfarten. Följande frågor bedöms vara särskilt viktiga att ha i åtanke inför det fortsatta arbetet:

- Lokaliseringen av industrier i centrumnära lägen, bland annat Smurfitt Kappa, innebär att Norrbotniabanan genom centrala Piteå måste anpassas i höjdded för att möjliggöra anslutning till befintliga industrispår. Järnvägen skall även anslutas till Piteå hamn.

Handläggare:
Jöran Gärtner
Tel. 0920-351 53
joran.gartner@banverket.se

- Detaljstudierna av utformning av resecentrum ska fördjupas, så att man åstadkommer en god logistik och disponering av ytor för att uppnå en god tillgänglighet. Sambanden med övriga transportslag såsom busstrafik och pendelparkering för personbilar är mycket viktiga. Stor omsorg ska läggas på att finna lösningar för gång- och cykeltrafik. Detaljutformningen ska anpassas så att störningar från tågtrafiken begränsas för de närboende.
- Anpassning av vägnätet i Piteå. Då Norrbotniabanan byggs planskild mellan väg och järnväg medför detta att ett antal korsningar måste byggas om i centrala Piteå. Förändringar av korsningar medför följdändringar i omgivande gatunät. En lämplig trafikteknisk utformning utmed Timmerleden ska studeras där tunga transporter, antal korsningar, antal cirkulationsplatser och signalreglerade korsningar prioriteras. En stor möjlighet finns till en trafikförbättring i centrala Piteå före Norrbotniabanans färdigställande genom en samplanering med Vägverket (vägutredning) och Piteå kommun, tack vare att befintliga plankorsningar (väg/järnväg) kan byggas bort.
- Omfattande förstärkningsåtgärder krävs vid Sörfjärden i centrala Piteå. Där det är viktigt att identifiera skredriskområden, klarlägga stabilitetsförhållanden och lokalisera konstbyggnader. Dragningen genom centrala Piteå kräver dessutom en utfyllnad av ny mark i Sörfjärden. Spårens läge är inte fastställt och detta påverkar storleken på utfyllnaden
- Planering av byggtiden i centrala Piteå kommer att bli komplicerad eftersom kommunikationerna i staden måste fungera även under byggtiden och utrymmena för tillfälliga anläggningar är begränsade. Detaljutformningen ska anpassas för att minska konsekvenserna under byggtiden.
- Anpassning av järnvägen så att påverkan på utsikten från Uddmansgatan, mot Sörfjärden (fjärdens vattenspegel) minimeras.
- I närheten av naturområdet Lomtjärn råder förhållandevis stora höjdskillnader. Järnvägen måste dras i djup skärning alternativt i tunnel. Val av alternativ och eventuella behov av skyddsåtgärd ska särskilt studeras för att minimera påverkan på Lomtjärn.
- Väglösningar i anslutning till Norra ringen och intrång i Öns industriområde måste detaljstuderas.
- Anpassa detaljutformningen av Norrbotniabanan genom grustäkten på Pitholmen för att möjliggöra fortsatt brytning, samt minska påverkan på framtida expansionsmöjligheter.
- Placering och utformning av öppningsbar bro över Pitsundet ska fastställas där man tillgodoser farledens intressen och tar hänsyn till de

värden som finns i området. Järnvägsbron anläggs preliminärt sydost om befintlig vägbro. Risker och påverkan av isbildning eller andra meteorologiska förhållanden ska beaktas. Bron konstrueras så att exponerade delar av anläggningen förses med bullerskyddande åtgärder för att minimera störningar på omgivningen. Fortsatta samråd kommer att hållas med SCA, Sjöfartsverkets och Transportstyrelsen i den fortsatta planeringen.

- Detaljstudera behovet av ett hållplatsläge vid Piteå havsbad inklusive utformning och påverkan på kapacitet för Norrbotniabanan. Skyddsåtgärder för att minska effekterna för Havsbadet ska särskilt studeras.
- Anpassning av placering och utformning av en kombinerad mötesstation/godsbangård på Pitholmen för att nå goda anslutningar till SCA och Piteå hamn, samtidigt som hänsyn tas till omgivningen.
- Detaljstudier av lämpliga grundläggningsmetoder för sträckan Södra Pitholmen till Strömsborg.
- Utredda behov och intresset för en samordnad gång- och cykelbro över Pitsundet där tekniska möjligheter och säkerhetsfrågor särskilt studeras.
- Sträckor som passerar områden med stora torvdjup kommer att ställa särskilda krav på utformningen av anläggningen så att en eventuell påverkan på omgivning och grundvatten blir lokal vid passage av dessa områden, därför ska dessa områden studeras vidare i järnvägsplanen. Vidare ska utformningen/genomförandet av anläggningsarbete ovanpå sand- och grusförekomster studeras i järnvägsplanen för att kunna vidta erforderliga skydds- och säkerhetsåtgärder för att minimera riskerna för föroreningar vid anläggningsarbetet.
- Behov och utformning av passager för rennäring utreds i samverkan med berörda samebyar. Fortsatt dialog med samebyn Östra Kikkejaure kommer att hållas. Utformning av järnvägens dragning på Pitholmen, som innebär samlokalisering med väg 506 (Havsbadsvägen) i så hög utsträckning som möjligt, för att minska påverkan på rennäringens riksintresse. Fortsatt samverkan med Piteå kommun angående möjligheten att i högre grad ta hänsyn till och beakta rennäringens markanvändning på Pitholmen där bland annat riksintressen, flyttleder med mera pekas ut i kommunens översiktsplan. Därigenom minskar risken för expansion av till exempel näringsverksamhet och bostäder som kan påverka det totala intrånget på rennäringen.
- Fortsatta samråd kommer att hållas med Totalförsvarets skyddscentrum.

Datum
2010-03-22

Diarienummer
F 07-892/SA20



Beslutande i detta ärende har varit generaldirektör Minoo Akhtarzand med chefen för Samhälle och planering Birgitta Hellgren som föredragande. I den slutliga handläggningen har även Göran Löfkvist deltagit.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Minoo Akhtarzand'.

Minoo Akhtarzand

Bilaga:

Slutrapport JU 140, BRNT 2006:30-IV

Järnvägsutredning 140, Länsgränsen AC/BD-Piteå, Utställningshandling inkl MKB rapport BRNT 2006:30 III

PM Studerade men bortvalda alternativ III JU 140, BRNT 2007:18-III

PM Utställning JU 140, UDN 2008:23

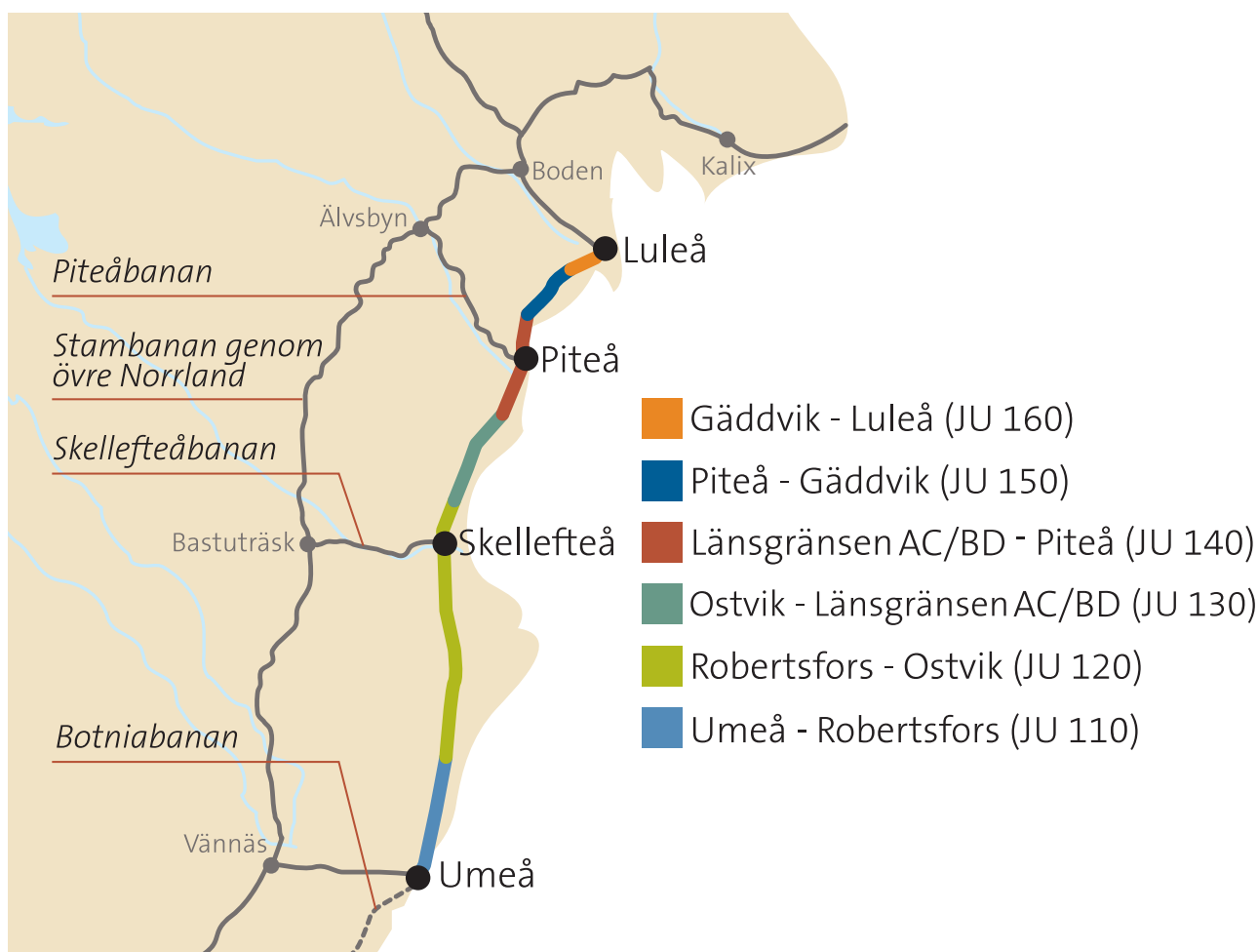
2 Inledning

Planeringen av Norrbotniabanan – en ny järnväg mellan Umeå och Luleå – är indelat i sex olika järnvägsutredningar (se figur 2.0.1). Denna slutrapport redovisar resultatet av järnvägsutredning 140 länsgränsen AC/BD-Piteå.

Projektet finns redovisat i Utställningshandling inklusive godkänd MKB, BRNT 2006:30-III. Som underlag finns ytterligare ett tiotal PM med fördjupningar inom olika områden. Dessa listas upp i bilaga 4 Handlingar framtagna inom järnvägsutredning 140.

En slutrapport tas fram för varje järnvägsutredning inom projekt Norrbotniabanan. Slutrapporten kommer att ligga till grund för Banverkets beslut om val av alternativ.

För att inte ta fokus från de viktiga motiven och slutsatserna hålls slutrapporten kortfattad och inriktar sig på det viktigaste inom studerade alternativ, samrådsprocess, samlade bedömningar och slutsatser.



3 Motiv och riktlinjer för planeringsarbetet

3.1 Bakgrund till projekt Norrbotniabanan

Stambanan genom övre Norrland är den järnvägslinje som idag ska tillgodose landets behov av järnvägstransporter genom Norrland. Banan är kurvig och brant och klarar inte tunga vikter eller höga hastigheter. Den kan därför inte nyttjas tillfredsställande för landets så viktiga malm-, stål- och skogsbrukstransporter. Placeringen av Stambanan genom Norrlands inland, gör att den varken är strategiskt placerad för industrins transporter eller för persontrafik. De flesta städerna ligger längs kusten så resenärerna får åka en stor omväg in i landet om de ska åka tåg. Restiderna är därför långa och turerna få i dagsläget.

Stambanan genom övre Norrland har ytterligare en brist och det är att hela linjen är enkelspårig. Det begränsar banans kapacitet och gör den mycket sårbar. Vid förseningar påverkas alla andra tåg på sträckan och vid fel eller underhåll av järnvägen



Figur 3.1.1 Stambanan genom övre Norrland är både backig och krokig, vilket begränsar vagnvikterna och hastigheterna

blir alla tåg stående tills banan är körbar igen. Ingen omledning till andra järnvägslinjer är möjlig.

Norrbotniabanan, en ny järnväg mellan Umeå och Luleå, bedöms skapa förutsättningar för en hållbar samhällsutveckling, ökad konkurrenskraft för näringslivet och en positiv regional utveckling som gagnar hela landet. Den nya järnvägen ska i första hand förstärka godstrafiken, men också möjliggöra persontrafik mellan norrlandskustens städer. Transportkostnaderna för godstrafiken kan minskas med ca 30 % och restiderna för persontrafik kan halveras. Norrbotniabanan är ett viktigt miljöprojekt då den ger ett väsentligt bidrag till att uppnå miljö kvalitetsmålen för minskad klimatpåverkan och frisk luft. Norrbotniabanan bidrar också till att skapa ett hållbart transportsystem.

3.2 Ändamål med projektet

Norrbotniabanans övergripande ändamål är att projektet ska bidra till en långsiktigt hållbar utveckling (i enlighet med de transportpolitiska målen) och detta har ekonomiska, sociala och ekologiska dimensioner. En hållbar utveckling förutsätter att dessa dimensioner samspelar och därför ska Norrbotniabanan, ny järnväg Umeå-Luleå, tillgodose:

- Framtidsinriktad och hållbar näringslivsutveckling.
- Samspelande arbets-, utbildnings-, och bostadsmarknader genom regionförstoring.
- Samverkande bebyggelse och transportsystem.
- God miljö och långsiktig hållbarhet.

För Norrbotniabanan redovisas ett antal projektmål som i järnvägsutredningen har konkretiserats och kompletterats för att tydliggöra vad som måste åstadkommas för att projektet ska uppnå ändamålet. Projektmålen har kopplats till de transportpolitiska målen:

- **Ett tillgängligt transportsystem:** Norrbotniabanan ska medge rationell trafikeringsmed en gen, smidig och genomgående linjeföring. Resecentra lokaliseras centralt med god tillgänglighet för alla, oberoende av samhällsgrupp, ålderskategori eller eventuella funktionshinder.

- **En hög transportkvalitet:** Norrbotniabanan ska ha en god standard som möter dagens och framtidens krav för godstrafiken. Väl utformade godstransportlösningar avseende lokalisering och utformning av anslutningar till industrispår, godsterminaler och hamnar.
- **En säker trafik:** Norrbotniabanan ska vara säker, modernt utformad med väl genomarbetade lösningar för hantering av farligt gods.
- **En god miljö:** Norrbotniabanan ska erbjuda ett miljövänligt transportalternativ för både gods- och persontransporter. Järnvägen lokaliseras med stor hänsyn till omgivningen så att negativ påverkan på människors hälsa och på miljön minimeras. Vid val av alternativ på en delsträcka ska konsekvenser för hela sträckan som utreds beaktas.
- **En positiv regional utveckling:** Norrbotniabanan ska medföra en avsevärd förkortning av restiderna för persontrafik och vara ett konkurrenskraftigt alternativ för godstransporter, väl förankrat hos de lokala industrierna.
- **Ett jämställt transportsystem:** Vid lokalisering och utformning av resecentrum ska stor vikt läggas vid att tillgodose både mäns och kvinnors transportbehov. Könsfördelning mellan resenärer är ganska jämn, men kvinnor och män värderar ofta olika aspekter av detaljutformning olika högt. Kvinnor tenderar generellt att värdera trygghetsaspekter som säkra väntrum högst medan män ofta påpekar vikten av goda parkeringsmöjligheter. Båda könen ska ha samma möjligheter att påverka transportsystemets utformning och förvaltning och deras värderingar ska ges samma vikt.
- Norrbotniabanan ska inte motverka en gynnsam bevarandestatus för Natura 2000.
- Norrbotniabanan ska utformas med stor hänsyn till stadsbilden och landskapets helhetsvärden, speciellt i boendemiljöer, kulturmiljöer och odlingslandskap.
- Järnvägen ska utformas på ett sådant sätt att den inte påtagligt försvårar rennäringens bedrivande i området.

3.3 Tidigare utredningar och beslut

Studier enligt fyrstegsprincipen

Lösningar på identifierade problem inom transportsektorn skall provas förutsättningslöst och åtgärder som nyttjar befintliga transportsystem skall alltid övervägas innan beslut om nya investeringar tas. Den så kallade fyrstegsprincipen innebär att åtgärder provas i fyra steg med beaktande av kostnadseffektivitet och långsiktig hållbarhet:

Steg 1: Åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt

Steg 2: Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt järnvägsnät och fordon

Steg 3: Begränsade ombyggnadsåtgärder

Steg 4: Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder.

Utgångspunkt för fyrstegsprincipen är det övergripande målet långsiktig hållbar utveckling. För Norrbotniabanan har en grundlig analys gjorts utifrån fyrstegsprincipen dels i idé- och förstudieskedet, dels i kompletterande studier av ett så kallat "Nollplus-alternativ", som i detta fall innebär en omfattande upprustning av Stambanan.

Slutsatserna av fyrstegsprincipen är att åtgärder enligt steg ett, två och tre är otillräckliga. För både godstrafik och persontrafik är kortare transport- och restider viktigt. Transporter på järnväg är ett miljövänligare alternativ än exempelvis väg och behovet av dessa transporter kan inte tillgodoses med enklare åtgärder. En upprustning av Stambanan skulle kräva i det närmaste lika stora investeringar som en ny järnväg längs kusten och ändå ge ett begränsat resultat bland annat eftersom banan ligger på sidan om de viktiga målpunkterna.

I *steg fyra* jämförs möjligheten att göra en satsning på Stambanan med en helt ny bana längs kusten.

Kompletterande projektmål JU 140

- Norrbotniabanan genom Piteå ska sammantaget medföra en positiv inverkan på kommunikationer och livsmiljön som helhet.
- Norrbotniabanan ska ha ett väl fungerande resecentrum i Piteå.
- Norrbotniabanan ska ha väl fungerande anslutningar till en väl lokaliserad godsbangård i Piteå.
- Norrbotniabanan ska ha väl fungerande anslutningar för godstrafiken till de större industrierna; Smurfit Kappa, Setra, SCA Timber och SCA Packaging samt till Piteå hamn.

Slutsatsen är att en ny bana längs kusten är ett långsiktigt hållbart alternativ som medför att problemen med dagens järnvägstransporter kan åtgärdas samtidigt som nya effektiva transporter kan införas. Detta har studerats vidare i järnvägsutredningarna. Se vidare i bilaga 1: Studier enligt förstegsprincipen.

En separat *ändamålsanalys* gjordes i förstudieskedet (BRNT 2005:11) och slutsatsen är entydigt att *endast en ny järnväg längs kusten kan uppfylla det övergripande målet om långsiktigt hållbar utveckling*.

Idéstudier

I mars 2003 redovisade Banverket ett regeringsuppdrag om en idé till ny järnväg på sträckan Umeå - Luleå - Haparanda. Banverket rekommenderade år 2004 sträckan Skellefteå - Piteå som en lämplig första etapp, men framhöll att förstudier bör upprättas för hela sträckan för att klargöra om utbyggnad av hela sträckan Umeå - Luleå skulle bli aktuell.

Förstudier

I förstudierna studerades alla tänkbara korridorer mellan Umeå och Luleå på en översiktlig nivå. Detta beskrivs och motiveras dels i förstudierna, dels sammanfattat för JU 140 i PM Studerade men bortvalda alternativ (BRNT 2007:18-II). Se även figur 3.4.1.

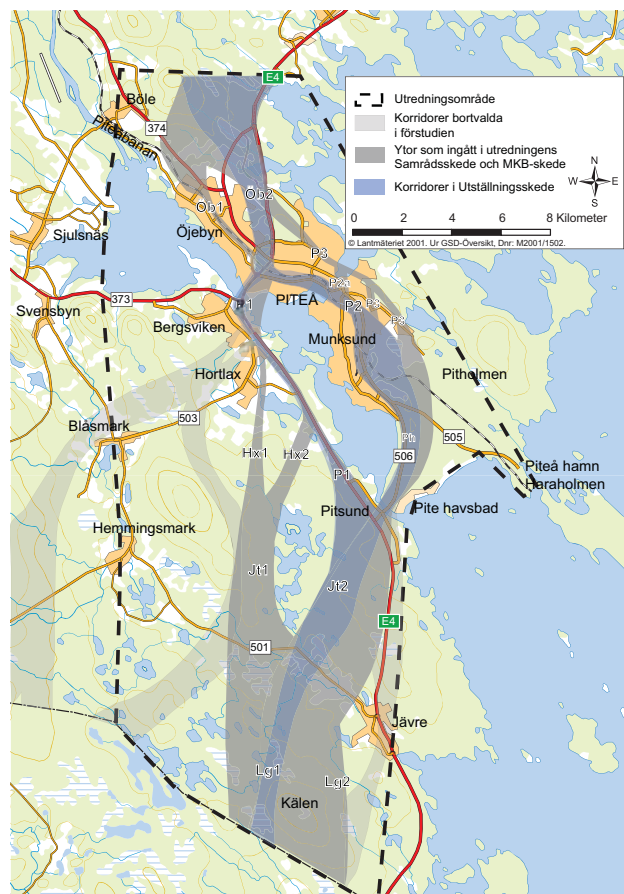
Förstudie	Rapportnummer
Umeå - Skellefteå	BRNT 2005:05-III
Skellefteå - Piteå	BRNT 2005:06-III
Piteå - Luleå	BRNT 2005:07-III

Figur 3.3.1 Rapportnummer förstudiernas slutrapporter.

3.4 Studerade alternativ i järnvägsutredningen

I utredningens inledande skede gjordes en översyn av förstudiekorridorernas olika delar. Flera av delkorridorerna har sedan valts bort. Se vidare i PM Studerade men bortvalda alternativ (BRNT 2007:18-III), samt kartan i figur 3.4.1.

Nollalternativet har studerats även i järnvägsutredningsskedet, som ett referensalternativ i miljökonsekvensbeskrivningen, se Utställningshandling inklusive godkänd MKB kapitel 9 Nollalternativet.



Figur 3.4.1 Karta över studerade alternativ och korridorer från förstudie till järnvägsutredning.

Alternativ i utställningshandlingen

Inför utställningen av järnvägsutredningen kvarstod två olika alternativ; E4-nära alternativ (P1) och Alternativ via Pitholmen (P2).

E4-nära alternativ (P1)

Söder om Jävretjärnen finns endast en dragning från länsgränsen, väster om Kälen, Lg1, kvar. Vid Jävretjärnen sträcker sig korridoren öster om sjöarna. Korridoren viker därefter av mot nordväst och korridor P1 övergår i en E4-nära sträckning.

Korridoren går parallellt med E4 i hela dess sträckning från Pitsund i söder till befintlig järnväg norr om Bergsviken. Korridoren är förhållandevis smal i syfte att samlokalisera barriäreffekterna med E4 samt för att undvika intrång i Natura 2000-området väster om Bergsviksbron. Piteälven och Bergsvikssundet passerar på en ca 1,5 km lång bro parallellt med E4. Norr om bron passerar bostadsområdet Degeränget. För att minska intrången i bostadsområdet samlokaliseras järnvägen även här med E4 så långt det är möjligt.

Norr om centrala Piteå sträcker sig korridoren öster om Öjebyn parallellt med E4 förbi Lomtjärn.

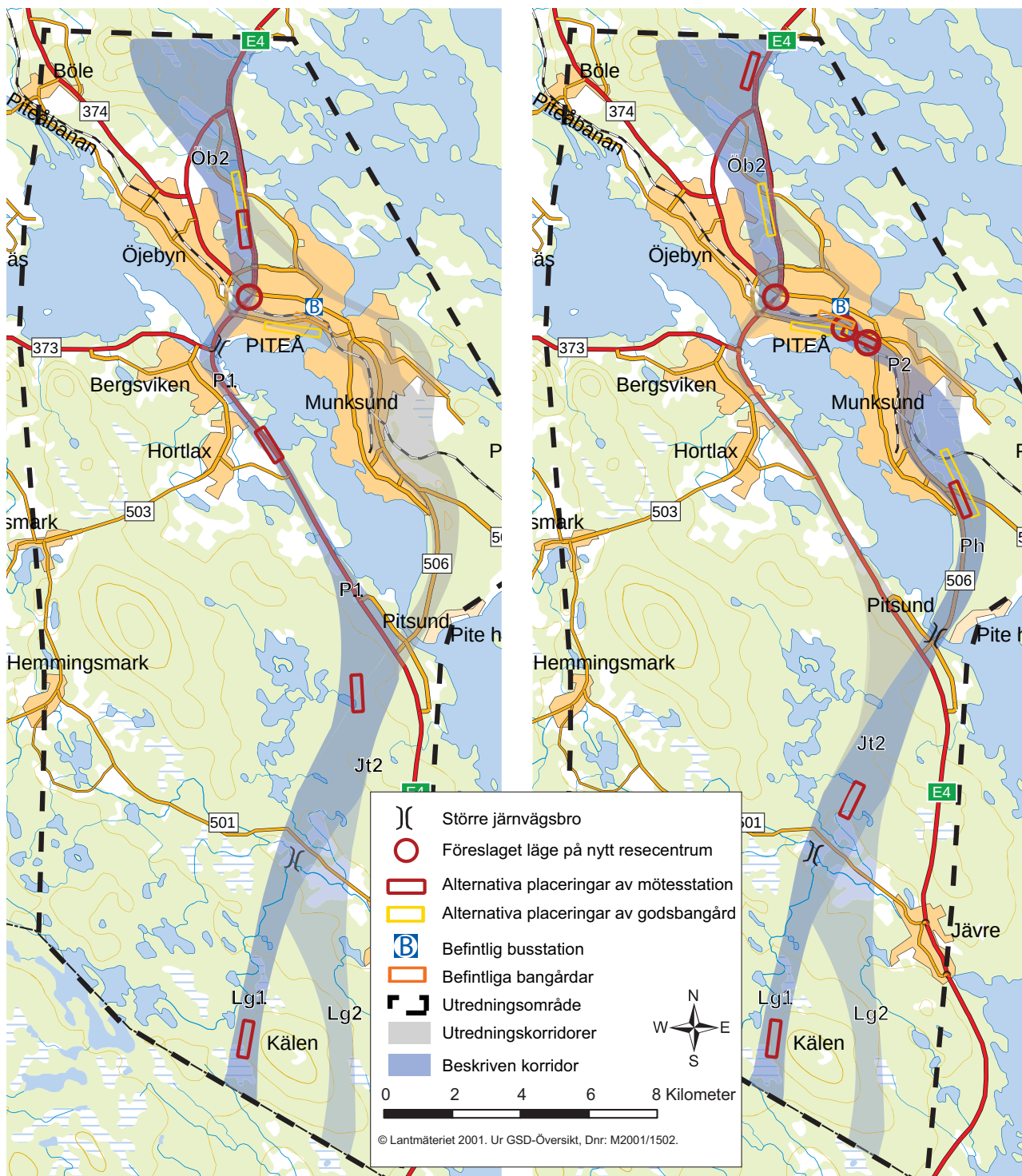
Mellan Degeränget och öster om Öns industriområde måste tre större vägpasset lösas. Det är korsningen med Timmerleden, Sundsgatan och Norra ringleden. Järnvägen går här i djup skärning. I detta alternativ kan järnvägen dras väster om Lomtjärn.

Godsbangård och resecentrum

P1 innebär inga spårförändringar i centrala Piteå och att Norrbottenbanan ansluter med triangelspår till befintlig bangård och industrispår i Piteå.

Korridor P1 medför att en eventuell ny godsbangård kan förläggas till ett **E4-nära läge**, norr om Lomtjärn.

För korridor P1 är det inte möjligt att förlägga ett resecentrum i centrala Piteå. Vid detta alternativ placeras därför resecentrum vid Lomtjärn, strax väster om E4, söder om tjärnen. Resecentrum utgörs av en trespårsstation med två plattformsspår med en mittplattform mellan spåren samt huvud-



Figur 3.4.2 Karta över E4-nära samt alternativ via Pitholmen med möjliga stationslägen och godsbangårdar.

spåret ytterst för Norrbotniabanan.

Alternativ via Pitholmen (P2)

Söder om Jävreträskan finns endast en dragning från länsgränsen, väster om Kälen, Lg1, kvar. Vid Jävreträskan sträcker sig korridoren öster om sjöarna. Korridoren viker därefter av åt nordost för passage av Pitsundet. Pitsund är en kommunal farled som idag bland annat används av industrin. Passage över Piteälven sker i nära anslutning till befintlig vägbro. En ca 500 meter lång järnvägsbro anläggs öster om befintlig vägbro där passagen över älven är på en ca nio meter hög öppningsbar bro.

På Pitholmen sträcker sig korridoren parallellt med väg 508. Området på den västra sidan av vägen består i större utsträckning av bebyggelse jämfört med området på den östra sidan av vägen. I höjd med väg 505 går sträckningen i en längre skärning.

Norr om Pitsund fortsätter korridoren nära Munksund och vidare mot de centrala delarna av Piteå. Alternativet dras i närheten av väg 506 och befintligt spår. Mellan S Pitholmsvägen och Lövholsvägen går järnvägen i skärning, därefter på bank från Durnäsvägen till Kolugnsvägen. Till följd av det centrala läget uppstår behov av anpassningar av vägnätet, genom att korsande vägar i centrala Piteå passerar under Norrbotniabanan.

Norr om centrala Piteå sträcker sig korridoren norrut, öster om Öjebyn parallellt med E4. Denna dragning medför snäva radier vid Backen och Lomtjärn. Mellan Degeränget och öster om Öns industriområde måste tre större vägpasset lösas. Det är passage av Timmerleden, Sundsgatan och Norra ringleden. Järnvägen går här i djup skärning. Timmerleden passerar under Norrbotniabanan, medan Sundsgatan och Norra ringleden passerar över järnvägen. Järnvägen kan dras väster om Lomtjärn.

Godsbangård och resecentrum

P2 innebär för bangården ett centralt läge i Piteå. Korridoren medför också att ny godsbangård kan förläggas till Pitholmen, eller E4-nära vid Lomtjärn.

Två varianter av centralt belägen bangård finns. En begränsad bangård kan anläggas/byggas om på samma plats som befintlig bangård eller på andra sidan Timmerleden, närmare Smurfit Kappas område.

Korridor P2 innebär att resecentrum förläggs centralt i Piteå vid Sörfjärden. Resecentrum utgörs

av en trespårsstation med två plattformsspår med en mittplattform mellan spåren samt huvudspåret ytterst för Norrbotniabanan.

3.5 Planer och bestämmelser som berör korridorerna

Kommunala planer

Piteå kommun deltar aktivt i planeringen av Norrbotniabanan.

I Piteå kommuns översiktsplan från 1990 finns inga korridorer för Norrbotniabanan redovisad. Översiktsplanens fördjupning för stadsbygden, antagen 2001, redovisar tre huvudlinjer för Norrbotniabanan. I samband med arbetet med fördjupning av översiktsplanen för Piteå stadsbygd gjordes en lokaliseringsstudie med syfte att studera möjliga sträckningar för Norrbotniabanan genom Piteå, "Norrbotniabanan genom Piteå stadsbygd, Lokaliseringsstudie", daterad mars 2000.

I december 2007 antogs en fördjupad översiktsplan för landsbygden. Syftet med en revidering av översiktsplanen för landsbygden är att undersöka och föreslå åtgärder för en utveckling så att kommunen på lång sikt får behålla en levande landsbygd. I planen redovisas alternativa korridorer för Norrbotniabanan samt förslag på lämpliga hållplatslägen. Någon tätort i Piteå kommun förutom centralorten bör få resecentrum och de ökade utvecklingsmöjligheter som detta medför. I översiktsplanen ingår att det ska vara möjligt att bygga hållplatser i Norrfjärden, Rosvik och eventuellt Jävre.

Norrbotniabanan kommer att beröra detaljplanlagda områden, främst inom Piteå tätort.

Övrig planering

Även Vägverket, Banverket, Luftfartsverket och andra aktörer har pågående planering som samordnas med projektet. Det gäller främst planering av utformning för Timmerleden i Piteå och åtgärder i Piteå hamn, men också upprustning och utbyggnad av flera andra anläggningar. Se vidare i PM Utställning JU140 (UDN 2008:23).

Banverkets samordningsinsatser

Banverket har genom projekt Norrbotniabanan deltagit aktivt i Piteå kommuns arbete med den kommunala översiktsplaneringen. Indirekt påverkas Norrbotniabanan av vindkraftsutbyggnaden i

Markbygden eftersom det påverkar helhetsbilden för rennärigen (samma sameby), samt av planerade exploateringar i Piteå hamn. Inom ramen för Norrbotniabananarbetet har Banverket haft regelbundna arbetsmöten med Vägverket och Piteå kommun. Möten har även hållits med Sjöfartsverket och Piteå Hamn där viktiga frågor angående den kommunala farleden till SCA och utredningen av Piteå hamn har diskuterats. Fokus har varit att hitta en bra lösning för Norrbotniabanans sträckning genom staden och hur ett resecentrum kan utformas på bästa sätt.

3.6 Miljöpåverkan och bestämmelser till skydd för miljö

En miljökonsekvensbeskrivning för järnvägsutredningen har tagits fram och godkänts av länsstyrelsen.

Utredningsalternativen har jämförts med ett *nollalternativ*. Nollalternativet innebär att inga om- eller nybyggnadsåtgärder vidtas på Stambanan. Befintlig järnväg behålls och endast sedvanligt underhåll genomförs. Det betyder att effekterna av nollalternativet i huvudsak utgörs av systemkonsekvenser, d.v.s. övergripande konsekvenser som uppstår för hela sträckan Umeå – Luleå. Lokalt för de områden som kan komma att påverkas av den planerade

Norrbotniabanan innebär nollalternativet i allt väsentligt oförändrade förhållanden jämfört med dagens situation.

Norrbotniabanan bidrar till en utveckling av ett miljövänligt transportalternativ, både för gods- och personresor. Detta bidrar till minskade utsläpp av luftföroreningar, vilket dels påverkar den lokala miljön men också klimatpåverkan i ett vidare perspektiv. En ökad trängsel på vägnätet motverkas också vilket är mycket positivt för människors hälsa och säkerhet. Järnvägen är också ett energieffektivt transportslag. Sammantaget blir de övergripande miljöeffekterna mycket positiva.

Utredningsalternativens miljökonsekvenser

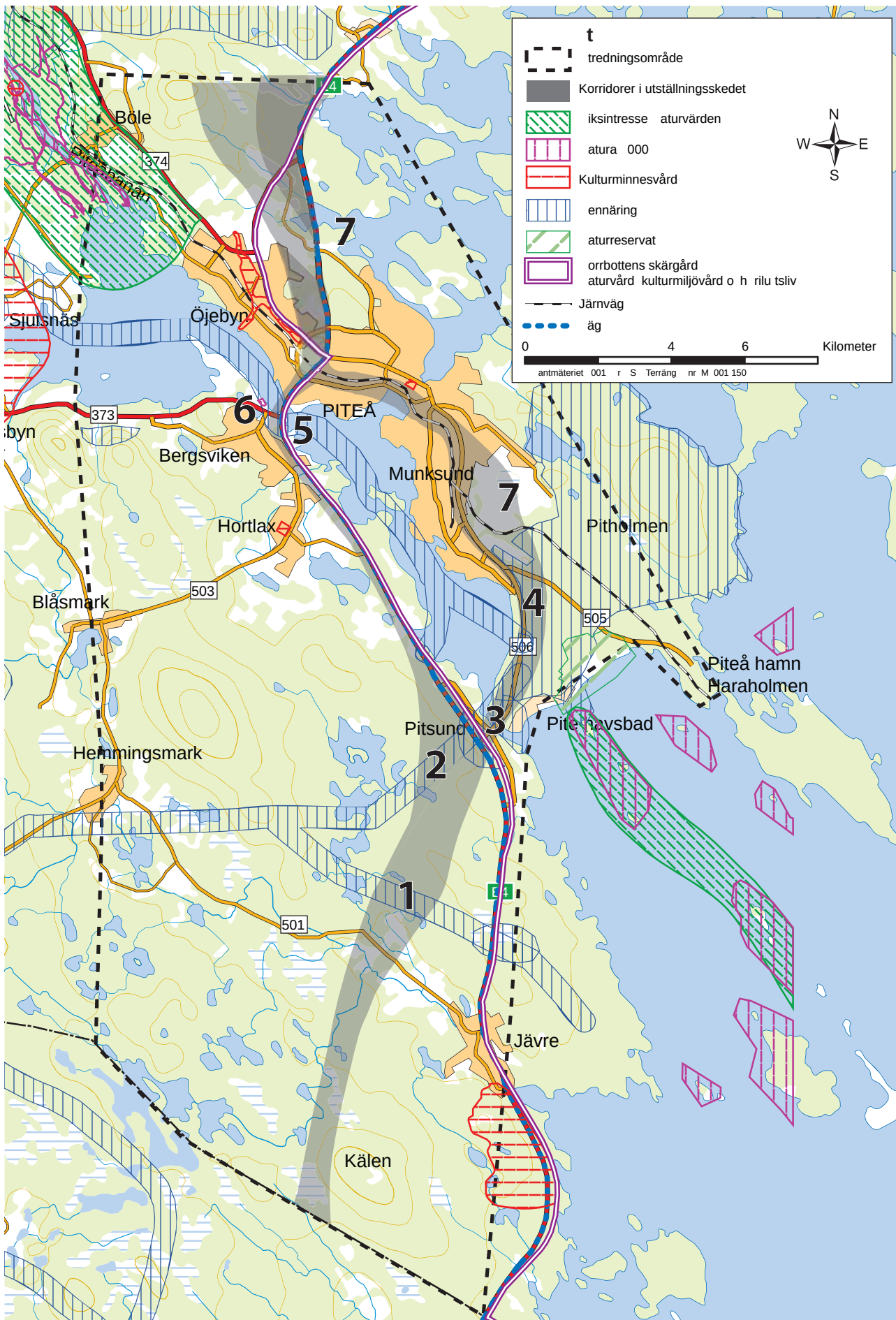
E4-nära alternativ (P1)

Alternativ P1 innebär måttliga konsekvenser för hälsa och boendemiljö. P1 följer till stora delar befintlig väg E4 och medför därför inte så stora nya barriäreffekter. P1 berör i huvudsak områden som redan är utsatta för buller.

Vid Jävreåns dalgång medför en lokalisering av järnvägen i korridorens västra del små konsekvenser för landskapsbilden, medan en placering i korri-

Riksintresse	Nr	Beskrivning/påverkan
Rennäring - flyttled av riksintresse för Ö Kikkejaure	1	Nuvarande svårigheter att flytta till fots till och från Pitholmen riskerar att förstärkas med ny järnväg.
Rennäring - flyttled av riksintresse för Ö Kikkejaure	2	Nuvarande svårigheter att flytta till fots till och från Pitholmen riskerar att förstärkas med ny järnväg.
Rennäring - svår passage av riksintresse för Ö Kikkejaure	3	Nuvarande svårigheter att flytta till fots till och från Pitholmen riskerar att förstärkas med ny järnväg.
Rennäring - kärnområde av riksintresse för Ö Kikkejaure, stängd p.g.a E4	4	Risk för ianspråktagande och fragmentering av bra vinterbete på södra Pitholm. Banans läge på Pitholmen har mycket stor betydelse för vilka konsekvenserna kan bli av en ny järnväg i korridor P2.
Rennäring - flyttled av riksintresse för Ö Kikkejaure, stängd p.g.a E4	5	Nuvarande svårigheter att flytta till fots till och från Pitholmen riskerar att förstärkas med ny järnväg.
Natura 2000 - Svensbyfjärden	6	Område med den skyddade arten Ävjepilört. Banverkets bedömning är att järnvägsbro kan anläggas mellan E4 och det skyddade området utan att på ett betydande sätt påverka miljön inom området och utan att påverka ävjepilörtens bevarandestatus negativt.
Norrbottens Skärgård, riksintresse för naturvård, kulturmiljövård och friluftsliv	7	Korridor P2 medför i första hand påverkan på Pitholmen, främst via intrång och barriäreffekter. Barriäreffekter kan också väntas norr om Piteå oavsett val av korridor.

Figur 3.6.1 Tabell över riksintressen som ligger inom eller nära kvarvarande korridorer i utställningsskedet. Numreringen återfinns i figur 3.6.2.



Figur 3.6.2 Karta över riksintressen som berörs av Norrbottenbanan JU 140. Se figur 3.6.1 för siffrornas betydelse.

dorens östra del medför måttliga konsekvenser.

Konsekvenserna för landskapsbilden vid Pite älv blir stora, där en bro byggs i ett exponerat läge, och för området norr om älven där triangelspår och resecentrum byggs med en omfattande omdaning av landskapet som följd. En lokalisering i P1 innebär att befintlig järnväg lämnas oförändrad genom centrala Piteå. För övriga delar blir konsekvenserna för landskapsbilden små eller måttliga.

Korridoren passerar i kanten av ett Natura 2000-område vid Svensbyfjärden. Gynnsam bevarandestatus för områdets värde bedöms inte motverkas.

Alternativ P1 berör inga mark- eller vattenområden med ovanliga eller värdefulla naturresurser. Konsekvenserna med avseende på mark och vatten bedöms därför bli små.

Alternativ P1 kommer att medföra behov av omfattande masstransporter. Massbalans eftersträvas inom korridoren och mängden överskottsmassor bedöms bli måttlig. Konsekvenserna bedöms bli små.

Två viktiga passager, för rennaringen, över E4 vid Pitsund och norr om Pitsund försvåras. Valet av linje och utformning av banan i förhållande till E4 har stor betydelse för konsekvenserna som bedöms bli måttliga.

Konsekvenserna under byggtiden bedöms bli störst i området från Pite älv till Lomtjärn, där omfattande störningar på trafiken på flera viktiga trafikleder kommer att uppstå under lång tid. Även boende i området samt i delar av Bergsviken och Hortlax kommer att utsättas för störningar. Sammantaget för hela korridoren blir konsekvenserna under byggtiden måttliga.

Alternativ via Pitholmen (P2)

Alternativ P2 innebär måttliga konsekvenser för hälsa, miljö och boendemiljö.

Genom Piteå medför korridoren intrång, barriäreffekter och bullerpåverkan. Eftersom P2 huvudsakligen följer befintliga vägar och i huvudsak berör områden som redan är utsatta för buller från vägtrafik och industrier bedöms konsekvenserna bli måttliga.

Konsekvenserna vid Jävreåns dalgång är måttliga.

Passagen av E4 vid Pitsund och bron över Pitsundet medför måttliga konsekvenser för landskapsbilden

förutsatt att passagen över E4 utformas som en tillräckligt lång och öppen landbro.

Vid Pitsund och på Pitholmens södra och mellersta del medför korridoren påverkan för landskapsbilden, naturmiljön och friluftslivet. Konsekvenserna blir måttliga om järnvägen kan lokaliseras i västra delen av korridoren. Vid placering av järnvägen österut i korridoren blir konsekvenserna måttliga till stora.

Från Munksund till E4 lokaliseras Norrbottenbanan i anslutning till befintlig järnväg. I Piteå påverkas stadsmiljöer som redan är påverkade av väg- och järnvägstrafik och av närheten till industri. Konsekvenserna för stadsbilden och för kulturmiljöerna bedöms sammantaget bli måttliga – stora beroende på utformning och placering av resecentrum och trafiklösningar. Samtidigt uppstår positiva konsekvenser i centrala Piteå i och med att nuvarande järnväg byggs om. Nuvarande trafiksituation med plankorsningar väg-järnväg är besvärlig. För området kring E4 mellan Öjebyn och Piteå blir konsekvenserna för landskapsbilden och naturmiljön måttliga.

Alternativ P2 berör inga mark- eller vattenområden med ovanliga eller värdefulla naturresurser. Konsekvenserna med avseende på mark och vatten bedöms därför bli små.

Alternativ P2 kommer att medföra behov av omfattande masstransporter. Massbalans eftersträvas inom korridoren och mängden överskottsmassor bedöms bli måttlig. Konsekvenserna bedöms bli små.

Pitholmsheden utgör kärnområde som är en del av samebyns marker och är av riksintresse för rennaringen och lokalisering och utformning av den nya järnvägen inom korridoren har stor betydelse för konsekvenserna. Lokalisering av järnvägen i västra delen av korridoren, nära Pitholmsvägen, medför måttliga, medan lokalisering österut i korridoren medför stora konsekvenser. En dragning som begränsar konsekvenserna bedöms möjlig. Se även kartan i figur 15.53 i Utställninghandling inklusive godkänd MKB (BRNT 2006:30-III).

Under byggtiden kommer det ske omfattande transporter vilket ger upphov till bland annat buller och damm. Anläggandet av korsningen med Timmerleden kommer att medföra omläggningar och störningar i trafiken. Genom Piteå blir konsekvenserna stora under byggtiden. Sammantaget för hela korridoren blir konsekvenserna under byggtiden måttliga.

Riksintressen och Natura 2000

Vid utformningen av korridorer har hänsyn tagits till riksintressen och Natura 2000-områden. Oavsett val av alternativ, E4-nära eller via Pitholmen, kommer projektet inte att medföra påtaglig skada på något riksintresseområde. Konsekvenser kommer dock att uppstå för ett antal riksintressen och åtgärder för att mildra eller kompensera konsekvenserna planeras.

Inga Natura 2000-områden finns inom kvarvarande korridorer och förutsatt att hänsyn tas under byggtiden till Natura 2000-området vid Svensbyfjärden kommer projektet inte att motverka en gynnsam bevarandestatus.

Nationella och regionala miljökvalitetsmål

De nationella och regionala miljökvalitetsmålen utvärderas på systemnivå (ny järnväg mellan Umeå och Luleå) eftersom miljökvalitetsmålen främst avser övergripande aspekter som luftmiljö, klimat och landskapets helhetsvärden.

Norrbotniabanan bidrar till måluppfyllelsen för målen som rör begränsad klimatpåverkan, "frisk luft" och "naturlig försurning".

För målen kopplade till landskapets värden, "god bebyggd miljö" och "grundvatten av god kvalitet", har arbetet med Norrbotniabanan inriktats på att minimera eller förhindra motverkandet av måluppfyllelsen. De miljökvalitetsmål som berör landskapets lokala värden bedöms inte motverkas i någon större omfattning. Vissa intrång kommer att ske, men Norrbotniabanan bedöms kunna byggas utan att betydande värden tar skada.

I järnvägsplaneskedet fortsätter arbetet med att minimera negativ miljöpåverkan. Övriga miljökvalitetsmål berörs inte alls. Se vidare i bilaga 2 Allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsmål och normer.

Miljökvalitetsnormer

De nu gällande miljökvalitetsnormerna har ingen betydelse för valet av alternativ sträckning. Normerna bedöms inte överskridas.

I ett långsiktigt perspektiv kan järnvägen bidra till en förbättrad luftkvalitet. Transporter och anläggningsarbeten under byggskedet kan påverka luftkvaliteten negativt, men miljökvalitetsnormer för luft beräknas inte överskridas. Normen om omgivningsbuller berör endast större städer och

järnvägar med mer trafik än vad som nu är aktuellt i dessa utredningar. Mot bakgrund av de åtgärder som föreslås i utredningen gällande nya miljökvalitetsnormer för vattenmiljö bedöms att värden enligt vattendirektivet inte påverkas negativt. Se vidare i bilaga 2 Allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsmål och normer.

Allmänna hänsynsregler

I miljöbalkens andra kapitel finns ett antal allmänna hänsynsregler. Hänsynsreglerna har genomsyrat arbetet med järnvägsutredningen, då vi ständigt sökt lösningar som uppfyller målen med så liten påverkan på miljö och naturresurser som möjligt. Se vidare i bilaga 2 Allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsmål och normer.