

Sammanfattning

Förstudien är det första formella planeringsskedet för ett järnvägsprojekt. I förstudien identifieras och prövas tänkbara lösningar med syfte att klarlägga förutsättningar och avgränsningar inför nästa planeringsskede. Samråd med berörd allmänhet, intresseorganisationer och myndigheter utgör en viktig del av förstudien.

Bakgrund

Regeringen har givit Banverket i uppdrag att utreda förutsättningarna för en ny järnväg på sträckan Umeå-Luleå-Haparanda. Norrbotniabanen omfattar en ny kustnära järnväg mellan Umeå och Luleå medan delen Boden-Haparanda, den så kallade Haparandabanen, utgör ett separat projekt. I Framtidsplanen finns tre miljarder kronor anvisade för en första etapp av Norrbotniabanen år 2010-2015.

Norrbotniabanans ändamål

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

Förstudiens syfte

Syftet med förstudien är att:

- Inleda en samrådsprocess för gemensam kunskapsuppbyggnad samt inhämtande av synpunkter avseende Norrbotniabanen.
- Avgränsa ett utredningsområde samt klarlägga förutsättningar för utbyggnad i olika avseenden.
- Identifiera och utvärdera alternativa utredningskorridorer bl a avseende funktion, miljö och kostnader.
- Föreslå utredningskorridorer som ska utredas närmare i kommande järnvägsutredning.

Nuläge

Övre Norrland och hela Barentsregionen präglas av stora naturtillgångar främst inom skogs- och gruvnäring. Närmarknaden är dock liten och näringslivet är därför beroende av kostnadseffektiva transporter för att få avsättning för sina produkter på en större marknad.

Befolkningsstrukturen i övre Norrland präglas av en pågående inflyttning till universitetsstäderna medan landsbygden och de mindre orterna avfolkas. Det finns en betydande geografisk obalans mellan tillgång och efterfrågan på arbete och utbildning, som innebär att många människor antingen måste flytta eller pendla långa sträckor.

Stambanen genom övre Norrland, som byggdes under senare delen av 1800-talet, är enkelspårig samt kurvig och brant och har idag otillräcklig kapacitet för näringslivets transporter. Banans lokalisering och dåliga standard medför också att den är ointressant för regionala persontransporter.

Sammantaget innebär den dåliga tillgängligheten och transportkvaliteten på befintlig järnväg ett stort hinder för en långsiktig hållbar utveckling i övre Norrland.

Fyrstegsprincipen

Tänkbara lösningar på nuvarande transportproblem ska sökas på ett förutsättningslöst sätt. Banverket använder den så kallade fyrstegsprincipen som innebär att åtgärder prövas och analyseras i följande steg:

1. Åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt
2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt järnvägsnät och fordon
3. Begränsade ombyggnadsåtgärder
4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder.

Mot bakgrund av tidigare analyser samt de kompletterande studier som gjorts i samband med förstudien har Banverket funnit att det krävs en ny järnväg längs kusten för att målet om en långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet ska kunna uppfyllas.

Framtidsscenario

Norrbotniabanan är ett järnvägsprojekt med stor regional, nationell och internationell betydelse. Stora vinster redan på kort sikt finns att hämta för godstrafiken, medan det för persontrafiken finns stor utvecklingspotential på längre sikt, både regionalt och på större avstånd. Med förbättrade möjligheter till regional pendling förbättras tillgängligheten till utbildning, möjligheten att söka arbete på annan ort och förutsättningarna för ett utvecklat näringsliv. Med effektivare, säkrare, snabbare och billigare transporter kan järnvägen öka sin marknadsandel genom att överta delar av de transporter som tidigare nyttjade bil, lastbil och flyg. Projektet förbättrar den långsiktiga hållbarheten i transportsystemet. Norrbotniabanan är en viktig länk i det framtida europeiska järnvägsnätet inom Nordkalotten och även inom Barentsregionen. Som en förbättrad transportlänk i såväl nord-sydlig som öst-västlig riktning får projektet inte enbart effekter inom landet. I en region med långa avstånd och därmed stort transportarbete per capita kommer Norrbotniabanan skapa förutsättningar för en fortsatt utveckling av boende, arbete, näringsliv och handel även när möjligheterna att använda fossila bränslen successivt kommer att minska.

Utvecklingen av de framtida godsvolymerorna avgörs av utvecklingen inom de regionala nyckelbranscherna järn och stål, gruvindustri, trävaror, papper och massa. Med Norrbotniabanan möjliggörs nya mer rationella trafikupplägg som gynnar industriernas transporter och gör att godstransporterna med tåg kan öka.

Förutsättningarna för persontrafik i övre Norrland kommer att förbättras radikalt med Norrbotniabanan. Restiden mellan Umeå och Luleå beräknas minska från cirka fyra timmar till 1,5-2 timmar med snabbtåg på Norrbotniabanan.

Ett av de centrala ändamålen med Norrbotniabanan är att uppnå regionförstoring längs Norrlandskusten. Med regionförstoring menas den process som består i att tidigare separata arbetsmarknadsregioner knyts ihop till en ny och större region genom ökad arbetspendling. Förbättrade pendlingsmöjligheter innebär också att tillgången till högre utbildning förbättras.

En ny järnväg mellan Umeå och Luleå kommer tillsammans med befintlig stambana att bilda ett dubbelspår genom övre Norrland, vilket minskar järnvägssystemets sårbarhet vid olyckor och andra trafikavbrott.

Mål

Det **övergripande transportpolitiska målet** är en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Det övergripande målet innefattar följande sex delmål:

- Tillgängligt transportsystem
- Hög transportkvalitet
- Säker trafik
- God miljö
- Positiv regional utveckling
- Jämställt transportsystem.

Banverkets **mål för projektet** är att Norrbotniabanan ska lokaliseras och utformas:

- På ett ändamålsenligt och långsiktigt hållbart sätt.
- I enlighet med Miljöbalkens intentioner och i enlighet med nationella och regionala miljömål.
- Med en bred samhällelig förankring.
- Med god gestaltning och med stor hänsyn till optimerad anläggningskostnad.
- Så att gods- och persontransporter kan utföras på ett snabbt, säkert, effektivt och konkurrenskraftigt sätt.
- Så att regionförstoring av arbetsmarknader, kultur- och fritidsutbud samt samhällsservice längs kuststråket och dess influensområden främjas.

Förutsättningar

Området mellan Skellefteå och Piteå karaktäriseras av de stora älvarna, Skellefteälven, Kågeälven, Byskeälven och Piteälven, med sina dalgångar och mellanliggande höjdparter. Utöver de två städerna, Skellefteå och Piteå, finns ett flertal mindre tätorter utmed kusten och i älvdalarna. Störst av dessa är Skelleftehamn, Kåge, Byske och Öjebyn.

Inom förstudieområdet finns flera värdefulla kultur- och naturmiljöer som är av nationellt och/eller internationellt intresse, bland annat Innerviksfjärdarna, Osträsket, Byskeälven, Åbyälven, Degerforsheden, Jävre, Lillpitedalen och Piteälven.

Inom förstudieområdet finns också betesmarker, uppsamlingsområden och flyttleder för rennäringen. Vissa av dessa områden är föreslagna att bli riksintressen.

Andra viktiga förutsättningar som har kartlagts och redovisas i förstudien är landskapets karaktär, berg- och jordförhållanden, naturresurser, försvarsintressen, regionala natur- och kulturmiljöintressen, intressen för friluftslivet, kommunala planer, hälsoaspekter samt risk- och sårbarhetsaspekter.

Studerade alternativ

I förstudieskedet prövas alla tänkbara lösningar för en ny järnväg. Efterhand som kunskap inhämtas genom inventeringar och samråd görs ett urval av alternativ som bedöms vara möjliga att genomföra. Urvalet pågår under hela förstudieskedet. De valda alternativen redovisas som utredningskorridorer inom vilka det finns flera möjliga bansträckningar. De utredningskorridorer som väljs i förstudien kommer att ligga till grund för nästa planeringsskede, dvs järnvägsutredningen.

Urvalet av tänkbara utredningsalternativ har börjat med att områden som är uppenbart olämpliga för lokalisering av en ny järnväg har uteslutits. Lokaliseringar som kan uteslutas utan ytterligare studier är sådana som:

- inte uppfyller ändamålet med banan,
- strider mot väsentliga förutsättningar i berörda kommuners fysiska planering,
- bedöms medföra påtaglig skada på riksintresse eller Natura 2000-område om denna skada kan undvikas med annan godtagbar lokalisering,
- saknar fördelar i jämförelse med andra likartade lokaliseringar.

Efter detta första urval av tänkbara områden har ett antal viktiga aspekter avseende urval av utredningskorridorer analyserats. Dels finns det olika typer av områden och terräng där järnvägen inte bör dras såsom sjöar, vattendrag, kuperad terräng och tätorter samt skyddade områden i form av riksintressen, Natura 2000-områden, vattentäkter med mera. Dels finns det områden där järnvägen gärna bör dras på grund av att de utgör målpunkter för tågtrafiken såsom större tätorter och industrier samt terminaler för andra trafikslag.

Med utgångspunkt från urvalet av tänkbara utredningskorridorer har en geografisk avgränsning av förstudien gjorts. Förstudieområdet omfattar alla tänkbara utredningskorridorer samt de intresseområden som har styrts urvalet av korridorer.

En avgörande aspekt för urvalet av utredningskorridorer är de målpunkter för järnvägstransporter som finns inom det studerade området. I den ändamålsanalys som har gjorts för Norrbotniabanan har målpunkterna värderats enligt följande:

Godsgenererande verksamheter

Klass 1: Kappa kraftlinor (Piteå), SCA Timber (Piteå), SCA Packaging (Piteå) och Rönnskärsverken (Skelleftehamn).

Klass 2: Skellefteå Kraft (Skellefteå), Piteå hamn och Skellefteå hamn.

Klass 3: Kuusakoski (Skellefteå).

Stationsorter

Klass 1: Skellefteå och Piteå

Klass 2: Byske

Klass 3: Skelleftehamn/Ursviken, Kåge/Ersmark, Öjebyn

Klass 4: Jävre, Pite havsbad

Med utgångspunkt från värderingen av målpunkter föreslås samtliga studerade utredningskorridorer ansluta till Skellefteå i söder och Piteå i norr. Mellan de två städerna har tre huvudalternativ studerats, Korridor Väst, Mitt och Öst. Två av dessa alternativ, Korridor Väst och Korridor Mitt, har valts bort på grund av att de:

- är längre och medför högre anläggningskostnad än Korridor Öst,
- medför sämre banprofiler med större höjdskillnader och längre lutningar än Korridor Öst, vilket är ogynnsamt vad avser gångtider och driftkostnader.
- inte möjliggör en station i Byske, som bedöms vara en viktig målpunkt för persontrafiken på Norrbotniabanan,

Den återstående utredningskorridoren, Korridor Öst, går genom den östra delen av förstudieområdet med möjliga stationslägen i Skellefteå, Skelleftehamn/Ursviken, Kåge/Ersmark, Byske, Jävre, Pite havsbad, Piteå och Öjebyn. Samlokalisering med E4 är möjlig på vissa delsträckor. Utöver denna huvudkorridor finns flera delalternativ på avsnitten genom Skellefteå och Piteå.



Studerade alternativ.

Effekter och konsekvenser

Konsekvensbeskrivningarna i förstudieskedet är översiktliga och utgör endast underlag för bedömning av vilka tänkbara lösningar som ska studeras vidare. I nästa planeringsskede kommer konsekvensbeskrivningarna att fördjupas så att de kan utgöra underlag för val av järnvägskorridor.

Trafik

I Skellefteå kan hög tillgänglighet till viktiga målpunkter för godstrafiken och bra samordning med övriga transportslag uppnås med både västlig och östlig ingång från söder för Norrbotniabanan. En eventuell ny godsterminal bör lokaliseras öster om staden. En avgörande skillnad mellan de alternativa utredningskorridorerna är möjligheten att anlägga triangelspår för anslutning av befintlig järnväg till Skelleftehamn. De bästa förutsättningarna för ett sådant triangelspår erhålls med västlig ingång från söder och utgång via Bergsbyn eller Hedensbyn. Även östlig ingång från söder via Tuvan möjliggör ett triangelspår men till betydligt högre kostnad.

I Piteå medför en dragning av Norrbotniabanan via centrum eller Nolia med godsterminal på Pitholmen bättre tillgänglighet till viktiga målpunkter för godstrafiken och samordning med sjötransporter än en dragning via E4. Samordningen med vägtransporter blir bättre om godsterminalen lokaliseras nära E4, vilket är möjligt om Norrbotniabanan dras via E4 eller centrum.

De föreslagna utredningskorridorerna möjliggör centrala lägen för resecentrum i Skellefteå, Piteå och Byske samt stationer/hållplatser i Skelleftehamn/Ursviken, Kåge/Ersmark, Jävre, Pite havsbad och Öjebyn, vilket ger goda förutsättningar för persontrafiken på Norrbotniabanan. Hög tillgänglighet till resecentrum är avgörande för att människor ska välja tåget som transportmedel för dagliga resor.

Om resecentrum lokaliseras till utkanterna av tätorterna kommer nyttan av Norrbotniabanan att bli mindre vad avser persontransporter, vilket får vägas mot eventuella fördelar av en sådan lokalisering. Framförallt skulle ett perifert resecentrum i Skellefteå medföra att stora nyttor av Norrbotniabanan går förlorade.

Miljö

De föreslagna utredningskorridorerna har utformats så att riksintressen och Natura 2000-områden i möjligaste mån undviks. Områdena Byskeälven och Åbyälven kommer dock att påverkas och områdena Innerviksfjärdarna, Jävre och Öjebyn kan komma att påverkas. Dessutom kommer föreslagna riksintressen för rennäringen att påverkas på flera ställen mellan Skellefteå och Piteå.

Områden med bebyggelse kommer att påverkas genom intrång och/eller genom buller och barriäreffekter på flera ställen inom de föreslagna utredningskorridorerna. Påverkan blir störst i Skellefteå och Piteå samt eventuellt i Byske där järnvägen kommer att dras genom tätorterna.

Anläggningskostnad

Anläggningskostnaden har beräknats för en möjlig linjesträckning inom respektive korridor. Kostnaden för hela sträckan Skellefteå-Piteå beräknas uppgå till minst 5,2 miljarder kronor ($\pm 30\%$). Beroende på vilka lösningar som väljs i Skellefteå och Piteå bedöms kostnader på ytterligare 0,5-2,5 miljarder tillkomma.

Samhällsekonomi

En så kallad differenskalkyl har gjorts för de tre studerade huvudalternativen Väst, Mitt och Öst mellan Skellefteå och Piteå. Kalkylen visar att Korridor Öst är det samhällsekonomiskt mest lönsamma alternativet vad avser monetärt värderbara effekter.

Måluppfyllelse

De transportpolitiska delmålen påverkas i första hand av hela projektet Norrbotniabanan och i mindre utsträckning av vilken utredningskorridor som väljs på respektive delsträcka. Norrbotniabanan förväntas bidra till ökad uppfyllelse av samtliga trafikpolitiska delmål på såväl systemnivå som regional nivå.

Med systemnivå avses hela Norrbotniabanan mellan Umeå och Luleå.

Med regional nivå avses i detta fall delsträckan Skellefteå-Piteå för vilken det finns skillnader i måluppfyllelse mellan olika utredningsalternativ. De största skillnaderna mellan alternativen beror på vilka stationsorter och stationslägen som möjliggörs.

Projektmålen för Norrbotniabanan sammanfaller till stor del med de transportpolitiska delmålen och uppfylls därför på samma sätt som dessa.

Banverkets ställningstagande

Kvarstående alternativ och motiv

Mot bakgrund av de överväganden som har gjorts i förstudien samt inkomna yttranden kvarstår följande alternativ, vilka kommer att ligga till grund för den fortsatta planeringen av Norrbotniabanan på delen Skellefteå-Piteå.

På **delen mellan Skellefteå och Piteå** (Kågeälven-Piteälven) har Korridor Öst valts framför övriga korridorer på grund av att den:

- är kortast och medför lägst anläggningskostnad,
- är mest samhällsekonomisk lönsam i en inbördes jämförelse,
- medför bäst banprofil med minst höjdskillnader och kortast lutningar,
- medför minst påverkan på rennäringsen.
- möjliggör en station i Byske.

Påverkan på Natura 2000-områden och riksintressen bedöms kunna undvikas med undantag för de nödvändiga passagera av Byskeälven och Åbyälven samt rennäringsens riksintressen.

På **delen genom Skellefteå** kvarstår flera utredningskorridorer beroende på att mer detaljerade studier, än vad som gjorts i förstudien, krävs för att någon av korridorerna ska kunna väljas bort. Avgörande för urvalet av korridorer har varit att de ska möjliggöra ett centralt läge för resecentrum samt bra kopplingar till godstrafikens målpunkter. De kvarstående alternativen möjliggör genomgående trafik i väst-östlig eller öst-västlig riktning med resecentrum i centrala Skellefteå med undantag för alternativet med kort västlig säckstation och utgång via sjukhuset. För godstrafiken finns flera tänkbara lägen för en eventuell ny godsterminal både väster, söder och öster om staden. Samtliga alternativ möjliggör även en väl fungerande koppling/funktion med befintlig järnväg.

På **delen genom Piteå** kvarstår flera utredningskorridorer beroende på att mer detaljerade studier, än vad som gjorts i förstudien, krävs för att någon av korridorerna ska kunna väljas bort. Avgörande för urvalet av korridorer har varit att de ska möjliggöra ett centralt läge för resecentrum samt bra kopplingar till godstrafikens målpunkter. Korridorerna via Centrum och Nolia möjliggör detta medan korridoren via E4, som är sämre från funktionssynpunkt, kvarstår beroende på att den medför lägre anläggningskostnad än övriga alternativ. Även en västlig säcklösning via E4 in till Piteå centrum, vars konsekvenser måste studeras mer i detalj i kommande skede, kvarstår. Samtliga alternativ möjliggör även en väl fungerande koppling/funktion med befintlig järnväg.



Kvarstående utredningskorridorer.

Fortsatt arbete

Fortsatt planering för Norrbotniabanan, delen Skellefteå-Piteå, skall göras i tre järnvägsutredningar med indelningen:

- **(Robertsfors) Skellefteå – Ostvik**
- **Ostvik – Länsgränsen AC/BD**
- **Länsgränsen AC/BD - Piteå**

De alternativa järnvägskorridorer som skall utredas vidare i järnvägsutredningarna är korridorerna inom alternativ Öst samt delar av Korridor Mitt.

I det fortsatta utredningsarbetet skall följande särskilt beaktas:

- Järnvägens påverkan på Natura 2000-områdena vid passagen av Byskeälven och Åbyälven samt rennäringens riksintressen.
- En översiktlig inventering av naturvärden inom kvarvarande korridorer skall göras.
- Nya järnvägsanläggningar skall utformas omsorgsfullt och med hänsyn till omgivande miljöer. De gestaltungsprinciper som presenteras i förstudien skall nyttjas i det fortsatta arbetet.
- Effekter och konsekvenser av samtidig exponering från flera bullerkällor samtidigt till exempel från flyg- väg och tågtrafik.
- Spårrombyggnad av befintliga spår med anslutningar till industrier och bedömning av behovet av, samt placering av ny godsbangård i Skellefteå och Piteå.
- För genomfarten av Skellefteå och Piteå måste alla föreslagna åtgärder analyseras avseende störningar och behov av provisorier under byggskedet för både väg- och järnvägsanläggningar samt industrin.
- För genomfarten av Skellefteå stad ska alternativet att sänka ned järnvägen/däcka över järnvägen särskilt analyseras för att utreda dess konsekvenser och kostnadsansvar.
- För alternativen in till Piteå stad via Pitsund är Sjöfartsverket, Piteå kommun och Piteå hamn särskilt viktiga samrådspartners.