



BRNT 2005:05-II
2005-11

Förstudie Norrbotniabanan ny järnväg Umeå - Luleå

Delen Umeå - Skellefteå



Förslagshandling

Organisation

Referensgrupp

Lars-Göran Boström, planeringschef, Umeå kommun

Catrin Sandström, miljö- och byggnadschef, Robertsfors kommun

Hans Andersson, teknisk chef Skellefteå kommun

Bo Öhlund, trafikingenjör, Skellefteå kommun

Göran Åström, miljöchef, Skellefteå kommun

Lars Hedqvist, planeringschef, Skellefteå kommun

Annette Atterhem, stadsarkitekt, Skellefteå kommun

Sture Eriksson, planingenjör, Skellefteå kommun

Lars Höjetun, vägingenjör, Vägverket

Birgitta Norberg, miljö- och planavdelningen, Länsstyrelsen

Karolina Adolphson, miljö- och planavdelningen, Länsstyrelsen

Kristina Falk, projektledare, Norrbotniabanegruppen

Beställare

Banverket Norra banregionen

Projektansvarige Tomas Gustafsson

Projektsamordnare Kenneth Lindén

Utredningsledare Nina Andersson
Jesper Klefsjö

Informationsansvarige Hans Gothefors

Konsult

Vägverket Konsult

Uppdragledare Thomas Söderlund

Uppdragsgranskare Hans Ek

Rapport Torgny Johansson

Järnväg Håkan Johansson

Miljö Henny Melin-Olsson

Geoteknik Stefan Eklund

Berg/Tunnel Jan Israelsson

Robusthet och säkerhet Per Löfving

Illustration Ingun Platell

GIS Malin Lindmark

Utredare Leif Wiklund

Hans Björklund

Lena Elvin

Helena Brämerson-Gaddefors

Rapportnummer BRNT 2005:5-II

Innehåll

Sammanfattning	4	7 Studerade alternativ för ny järnväg	66
1 Inledning	7	7.1 Dimensionering av ny järnväg	66
1.1 Bakgrund	7	7.2 Gestaltning	67
1.2 Norrbotniabanans ändamål	7	7.3 Metod	70
1.3 Planering av järnvägsprojekt	8	7.4 Målpunkter	72
1.4 Syfte med förstudien	10	7.5 Anslutning för etappen i Umeå och Skellefteå	78
1.5 Tidigare utredningar och beslut	11	7.6 Korridor Väst	79
1.6 Indelning och avgränsning av förstudierna	12	7.7 Korridor Mitt	80
2 Nuläge	13	7.8 Korridor Öst	81
2.1 Norrbotniabanegruppen	13	7.9 Kombinationslösningar	82
2.2 En del av Barentsregionen	13	7.10 Bortvalda alternativ och kombinationer	85
2.3 Övre Norrlandskusten	15	7.11 Kvarvarande alternativ och kombinationer	90
2.4 Historisk tillbakablick av järnvägens betydelse i Norrland	17	8 Effekter och konsekvenser	91
2.5 Järnvägar i Norrland	19	8.1 Trafikeffekter	91
2.6 Gods- och resandemarknader	21	8.2 Markanvändning	97
2.7 Vägtrafik	23	8.3 Landskap	97
2.8 Flygtrafik	24	8.4 Påverkan på riksintressen och Natura 2000	99
2.9 Sjöfart	25	8.5 Naturmiljö	99
3 Fyrstegsprincipen	26	8.6 Kulturmiljö	99
3.1 Steg 1 - Åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt	27	8.7 Rekreation och friluftsliv	100
3.2 Steg 2 - Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt järnvägsnät och fordon	28	8.8 Klimat och hälsa	100
3.3 Steg 3 - Begränsade ombyggnadsåtgärder	28	8.9 Risk och sårbarhet	100
3.4 Steg 4 - Nyinvesteringar och större ombyggnader	28	8.10 Geoteknik	102
3.5 Kompletterande studier	28	8.11 Anläggningskostnader	102
3.6 Slutsats/utvärdering av fyrstegsprincipen	34	8.12 Samhällsekonomi	103
4 Framtidsscenario med Norrbotniabanan	35	8.13 Måluppfyllelse	104
4.1 Kommunernas visioner	35	8.14 Samlad bedömning	106
4.2 Trafikering på Norrbotniabanan	36	9 Banverkets ställningstagande	109
4.3 Regional utveckling	40	Bilagor	
4.4 Hållbar utveckling	41	Bilaga 1 Översiktskarta	
4.5 Minskad sårbarhet	41	Bilaga 2 Korridorer före urval	
5 Mål	42	Bilaga 3 Kvarvarande alternativ och kombinationer	
5.1 Övergripande mål	42	Bilaga 4 Ordlista	
5.2 Projekt mål	43	Bilaga 5 Källförteckning	
6 Förutsättningar i utredningsområdet	44	Bilaga 6 Samrådsredogörelse	
6.1 Områdets karaktär	44		
6.2 Berg- och jordförhållanden	47		
6.3 Naturresurser	50		
6.4 Riksintressen och Natura 2000	52		
6.5 Natur- och kulturmiljö	54		
6.6 Rekreation och friluftsliv	58		
6.7 Befolkning och näringsliv	58		
6.8 Kommunala planer	60		
6.9 Klimat och hälsa	61		
6.10 Risk och sårbarhet	62		
6.11 Övriga intressen	65		

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 och behandlar delen Umeå-Skellefteå. De andra förstudierna behandlar delarna Skellefteå-Piteå och Piteå-Luleå. Förstudien är det inledande planeringsskedet som prövar alla tänkbara lösningar utifrån miljöaspekter, intrång, ändamål samt ekonomiska och tekniska faktorer för att kunna identifiera de lösningar som bedöms vara genomförbara. I arbetet med förstudien har stor energi lagts på att hämta in kunskap från berörda myndigheter och allmänhet och att informera och samråda kring projektet.

Bakgrund

Stambanan genom övre Norrland är kurvig och brant och kan därför inte utnyttjas till fullo för regionens så viktiga malm-, stål- och skogstransporter. Med sin placering en bit in i landet är järnvägen inte heller ett attraktivt alternativ för persontransporter. I dag är persontrafiken begränsad till interregional nattågstrafik. Med Norrbotniabanan beräknas restiden mellan Umeå och Luleå bli mellan ca 1,5–2 timmar.

Kapaciteten förbättras, genom tillkomsten av Norrbotniabanan, vilket kommer att ge bättre förutsättningar för godstrafiken.

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

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

I Banverkets framtidsplan för järnvägen 2004–2015 finns 3 miljarder kronor avsatt för att kunna inleda bygget av en första etapp, delen Skellefteå-Piteå, 2010.

Norrbotniabanans ändamål

Det övergripande ändamålet för utbyggnaden av Norrbotniabanan är att projektet ska 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.

Ändamålet för Norrbotniabanan kan sammanfattas i tre punkter där effekterna av den nya järnvägen är särskilt viktiga:

- Effektivare godstransporter

Med förbättrad kapacitet, snabbare transporter och dubbelspårsfunktion skapas möjligheter till effektivare godstransporter.

- Samarbete med Barentsregionen

Handelsutbytet med Ryssland och övriga länder i Östeuropa antas komma att utvecklas i framtiden. Norrbotniabanan utgör en del av Barentslänken som förbinder de olika delarna av Barentsregionen. Likaså utgör Norrbotniabanan tillsammans med Haparandabanan en viktig länk i den s.k. NEW-korridoren som förväntas effektivisera transporterna från Nordamerika över Nordeuropa och till Asien.

- Regional utveckling

Med en utbyggd kustjärnväg skapas förbättrade möjligheter till både långväga och regional kollektiv persontrafik. Detta utvecklar möjligheterna att pendla längs Norrlandskusten vilket leder till vidgade arbetsmarknadsregioner och bättre tillgång till högre studier. Detta leder i sin tur till en förbättrad regional 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 tre studerade korridorer och en mängd kombinationslösningar mellan dessa.

Kvarvarande alternativ och kombinationer

Bortval av alternativ och kombinationer under framtagandet av förstudien har medfört att följande alternativ och kombinationer återstår:

• Korridor Öst

Korridoren har justerats vid stationsorterna Sävar och Robertsfors och smalnats av västerut förbi Bygdeå och mellan Änåset-Bureå.

Aspekter	Delaspekter som ingår i bedömningen
Järnvägens funktion - godstrafik - persontrafik	Längd och geometri Bangårdar, terminaler och industrier med järnvägsanslutning 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 Våtmarker klass 1 Värdefulla odlingslandskap m.m.
Byggnadstekniska förhållanden	Höjdförhållanden Geotekniska förhållanden

Tabell: Metod för urval av korridorer.

• Kombination Öst-Väst (Robertsfors-Burträsk)

Dragning enligt korridor Öst på delen Umeå C-Robertsfors. Här kopplas korridor Öst till korridor Väst i Burträsk för att sedan följa korridor Väst upp till befintlig järnvägsbro över Skellefteälven och befintlig järnväg in till Skellefteå C.

• Kombination Öst-Mitt

Dragning enligt korridor Öst på delen Umeå C-Robertsfors. Norr om Robertsfors kopplas korridor Öst till korridor Mitt för att sedan följa korridor Mitt upp till Skellefteå C.

Samlad bedömning

Samtliga kvarvarande alternativ är mycket lika avseende påverkan och intrång på omgivande miljöintressen.

En genomgångslösning genom Skellefteå är att föredra framför en säcklösning. Beroende på vilken sträckning Norrbotniabanan ges till Skellefteå C från norr så medför de kvarvarande alternativen, söder om Skellefteå, helt olika förutsättningar för att kunna skapa en genomgångslösning.

- **Korridor Öst** och **kombination Öst-Mitt** skapar tillsammans med en västlig utgång från Skellefteå C mot norr en genomgångslösning i Skellefteå.



Figur: Kvarvarande alternativ och kombinationer.

- **Kombination Öst-Väst** skapar tillsammans med en östlig utgång från Skellefteå C mot norr en genomgångslösning i Skellefteå.

Den samlade bedömningen är att **samtliga kvarvarande alternativ** skapar goda förutsättningar för gods- och persontrafiken och för att nå ändamålet med Norrbotniabanan. Val av lösning genom Skellefteå och vilken restid med regionaltågstrafiken som olika lösningar inom respektive alternativ medför har dock betydelse för i vilken omfattning.

Samtliga kvarvarande alternativ bedöms även att ha möjlighet att uppfylla de projektmål som formulerats för projektet (även här har valet av lösning genom Skellefteå och vilken restid som olika lösningar inom respektive alternativ medför betydelse).

– **Korridor Öst** medför dock störst grad av optimerad kostnad för Norrbotniabanan mellan Umeå-Skellefteå.

Avvägning mellan restid, val av sträckning och antalet stopp

Vid kortare anslutningsresor till station respektive arbetsplats nås en total restid för en arbetspendlingsresa med snabbtågstrafik inom en timme vilket bedöms skapa goda förutsättningar för pendlingsutbyte orterna emellan.

All arbetspendling i relationen Umeå-Skellefteå kommer inte att kunna ske enbart med snabbtågstrafiken. Den regionala tågtrafiken har även betydelse för detta utbyte. Skillnaden i möjlig restid mellan Umeå C och Skellefteå C (utan stopp) i de olika kvarvarande alternativen är små och uppgår till ett par minuter. Den stora skillnaden i restid uppstår i vilka och hur många stationsstopp som väljs inom respektive kvarvarande alternativ. För många stationsstopp medför att den totala restiden, för regionaltågstrafiken, kan komma att ligga en bit över en timme. Detta riskerar att medföra negativa konsekvenser för pendlingsutbytet orterna emellan då benägenheten att pendla avtar med ökad restid.

Läsanvisning

Kapitel 1-5 behandlar hela Norrbotniabanan Umeå-Luleå och är gemensamma för alla tre förstudierna

I kapitel 1 gör en inledande beskrivning av ändamålet med Norrbotniabanan och planeringsprocessen. I kapitel 2 görs en nulägesbeskrivning och en historisk tillbakablick. I kapitel 3 återfinns en analys av fyrstegsprincipen och en beskrivning av nollplusalternativet. En blick mot de framtida förutsättningarna ges i kapitel 4 och i kapitel 5 redogörs för övergripande mål och projektmål.

Kapitel 6 och framåt fokuserar på delsträckan Umeå-Skellefteå

I kapitel 6 ges en beskrivning av förutsättningarna på sträckan Umeå-Skellefteå. Geologiska, natur- och kulturintressen samt olika befolkningsmässiga faktorer analyseras. Utifrån dessa beskrivs i kapitel 7 målpunkter för gods- och persontrafiken, för att sedan identifiera de alternativ som finns för lämpliga järnvägskorridorer längs sträckan. I kapitel 8 beskrivs sedan effekterna av de identifierande korridorerna utifrån de faktorer som presenterades i kapitel 6 och 7.

Utvikningsbar översiktskarta som underlättar genomläsningen av förstudien

I bilaga 1 finns en utvikningsbar översiktskarta som redovisar hela förstudieområdet. I denna karta kan läsaren orientera sig och snabbt se kopplingen mellan text och lokalisering i förstudieområdet.

1 Inledning

Den 10 december 2002 fick Banverket regeringens uppdrag att utreda förutsättningarna för en ny järnväg på sträckan Umeå-Luleå-Haparanda. Norrbotniabanan har beslutats omfatta sträckan Umeå-Luleå, medan Haparandabanan (Boden-Kalix Haparanda) byggs ut respektive upprustas i ett separat projekt. I Framtidsplanen finns 3 miljarder kronor anvisade till en första etapp av Norrbotniabanan 2010-2015. Med Norrbotniabanan skapas goda förutsättningar för en regional och lokal utveckling av såväl samhälle som näringsliv längs kuststråket. Denna förstudie utgör ett inventeringsskede inför den fortsatta planeringen. Här prövas tänkbara lösningar som ska studeras vidare i nästa planeringsskede.

1.1 Bakgrund

Stambanan genom övre Norrland är kurvig och brant och kan därför inte utnyttjas till fullo för regionens så viktiga malm-, stål- och skogstransporter. Järnvägen är inte 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 geometri och standard.

Genom Botniabanan och Norrbotniabanan skapas förutsättningar för ökad kapacitet för godstransporter, förbättrade persontransporter och tidsvinster för transporter för både personer och gods. Möjligheterna för effektivare godstransporter till och från norra Norrland kommer att förbättras markant, till följd av att dessa banor klarar en högre vagnvikt samt att de dimensioneras för högre hastigheter, men också tack vare att Botniabanan och Norrbotniabanan ligger närmare de stora städerna, industrierna och hamnarna längs Norrlandskusten.

Samtidigt skapas förutsättningar för en ökad pendling i regionen genom en utvecklad regionalstågtrafik. Exempelvis beräknas restiden för persontåg mellan Umeå och Luleå bli 1,5 till 2 timmar med snabbtåg. Norrbotniabanan skapar även förutsättningar för att utveckla såväl interregional tågtrafik och längre pendlingsresor som pendlingsresor på kortare sträckor.

Stambanan genom övre Norrland är enkelspårig hela vägen. Det finns inga alternativa körvägar i nord-sydlig riktning, vilket gör järnvägen på sträckan mycket 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 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.

1.2 Norrbotniabananens ändamål

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

En nedbrytning av de tre dimensionerna till delmål har utförts enligt följande:

Ekonomiskt hållbar utveckling

- Utvecklade godstransporter
 - Kapacitet, axellast, tågvikt
 - Tillgänglighet till terminaler
 - Systemtåg
 - Vagnslast
 - Kombi
 - Samordning med övriga transportslag
- Utvecklade persontransporter
 - Tjänsteresor
 - Kompetensförsörjning
 - Tillgänglighet till målpunkter för turismen
- Genom goda lokaliseringsförutsättningar

Socialt hållbar utveckling

- Samverkande arbets-, utbildnings- och bostadsmarknader
- Goda livsmiljöer
- Tillgång till service och kulturutbud
- Ett säkert transportsystem
- En jämställd samhällsutveckling

Ekologiskt hållbar utveckling

- De nationella miljömålen
- Naturmiljö
- Hushållning med naturresurser
- Luftkvalitet och klimat

Norrbotniabanan skapar nya förutsättningar och möjligheter att med bibehållen samhällsfunktion klara skärpta

miljö- och resurshushållningskrav. För tydlighetens skull har en fjärde dimension "Långsiktigt hållbar utveckling" lagts till och som belyser dess ändamålsuppfyllelse.

Långsiktigt hållbar utveckling

- Hållbarhet för skärpta miljö- och resurshushållningskrav
- Samverkande bebyggelse och transportinfrastruktur
- Rationell transportinfrastruktur som medger hållbar trafikförsörjning

En ändamålsanalys (Ändamålsanalys för förstudien av Norrbotniabanan, datum 051012) för förstudien av Norrbotniabanan har genomförts under år 2005. Denna utredning bidrar till urvalet av korridorer i de tre förstudierna, dvs ändamålsanalysen ska förtydliga vilka krav och funktioner de tänkbara korridorerna bör uppfylla i systemsammanhang för att de ska vara ändamålsenliga och genomförbara samt rimliga att fortsätta studera i kommande utredningsskede (järnvägsutredning).

1.3 Planering av järnvägsprojekt

Den normala planeringsprocessen består av idéskede, förstudie, järnvägsutredning och järnvägsplan. De första tre skedena syftar framförallt till att göra avvägningar mellan olika allmänna intressen. I järnvägsplanen sker avvägningar mellan allmänna och enskilda intressen. Järnvägsplaneringen är styrd av en rad lagar, både specifik lagstiftning som styr järnvägsplaneringen och

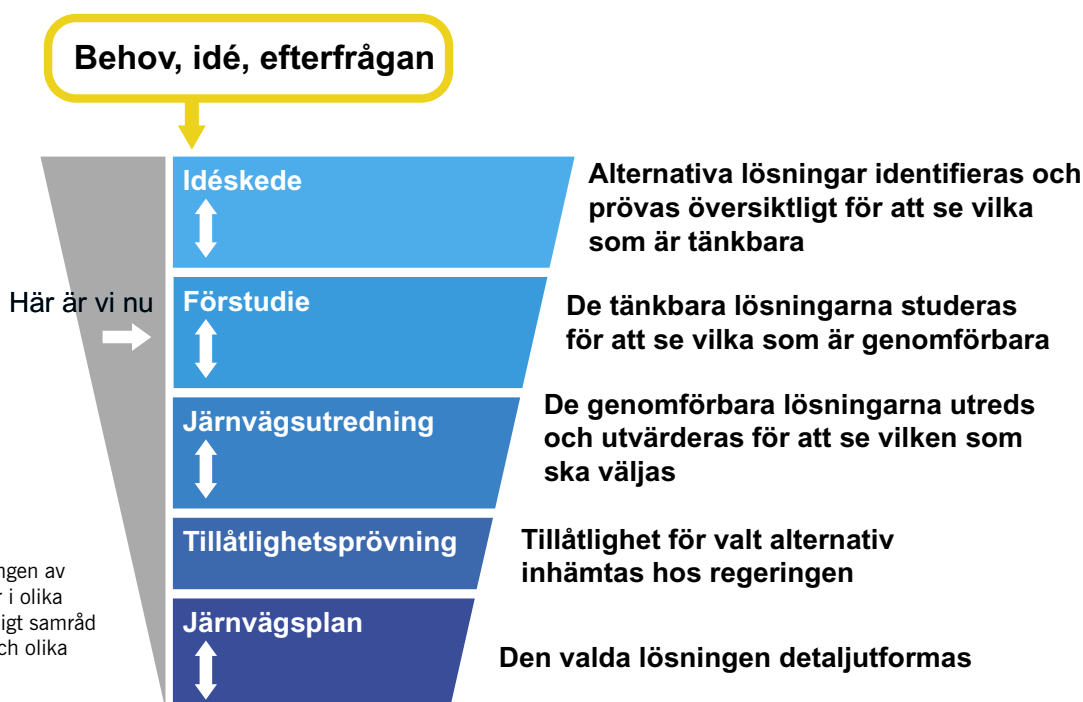
lagstiftning som behandlar allmänna intressen som t.ex. miljö samt lagstiftning för anknytande samhällsplanering.

Järnvägsplaneringens skeden

I **idéskedet** beskrivs en påtalad brist och tänkbara lösningar arbetas fram. Idéer som inte bedöms vara hållbara avförs från vidare utredning. Detta skede är inte lagreglerat, vilket de efterföljande skedena är. Analysen görs utifrån den så kallade fyrstegsprincipen, som syftar till att finna kostnadseffektiva lösningar med långsiktig hållbarhet. Fyrstegsprincipen och bedömningarna enligt denna presenteras närmare i kapitel 3.

Förstudien prövar de tänkbara lösningarna med syfte att hitta genomförbara lösningar. Förstudien belyser områdets förutsättningar och utgör en plattform för den fortsatta planeringen. Förstudien innehåller även en miljöbeskrivning, där intressen inom förstudieområdet identifieras och effekterna av planerade åtgärder beskrivs. I den tidiga miljöbeskrivningen ligger fokuseringen främst på allmänna intressen. I förstudien hålls även ett tidigt samråd. Syftet med det tidiga samrådet är att allmänhet, myndigheter och organisationer ska bidra med sin kunskap om förhållanden som är viktiga att ta hänsyn till i arbetet och att deras synpunkter ska kunna beaktas tidigt i planeringen.

Järnvägsutredningens syfte är att utgöra underlag för val av utredningskorridor och för järnvägens tekniska standard. I järnvägsutredningen studeras alternativa korridorer som jämförs mot ett nollalternativ. Nollal-



Figur 1.3:1 Planeringen av järnvägsprojekt sker i olika steg med kontinuerligt samråd med allmänheten och olika myndigheter.

alternativet innebär i detta fall att man inte bygger någon ny järnväg utan vidmakthåller befintlig järnväg. Under arbetet med järnvägsutredningen hålls samråd med offentliga instanser, olika intressegrupper och allmänheten. Järnvägsutredningen innehåller även en miljökonsekvensbeskrivning som ska godkännas av Länsstyrelsen innan järnvägsutredningen ställs ut. Under utställningen har länsstyrelse, kommun, andra berörda myndigheter, intressegrupper och allmänhet möjlighet att lämna ytterligare synpunkter, som sammanställs i en PM som utgör underlag för Banverkets ställningstagande om val av alternativ.

Tillåtlighetsprövning: Enligt miljöbalken (MB 17 kap) ska tillåtlighet inhämtas hos regeringen för byggande av bl a större järnvägsprojekt (längre än 5 km). Denna prövning görs med järnvägsutredningen som underlag och sker innan järnvägsplaneskedet. I prövningen görs en bedömning om verksamheten kan bedrivas enligt miljöbalkens grundläggande regler.

En **järnvägsplan** upprättas om projektet ges tillåtlighet. I järnvägsplanen har enskilda intressen större betydelse än i tidigare skeden. Samråd sker med allmänheten och myndigheter under arbetet med järnvägsplanen. Järnvägsplanen innehåller en mer detaljerad miljökonsekvensbeskrivning som ska godkännas av länsstyrelsen innan planen ställs ut. Under utställningen har myndigheter och berörd allmänhet möjlighet att lämna synpunkter. Inkomna synpunkter besvaras. Planen fastställs av Banverket och om inga överklaganden kommer in vinner den laga kraft. Vid eventuella överklaganden prövas järnvägsplanen av regeringen. En fastställd järnvägsplan upphör att gälla om järnvägsbygget inte påbörjats inom fem år från utgången av det år då beslutet vunnit laga kraft.

Den slutliga **bygghandlingen** tas nu fram. Här bestäms slutligen projektets tekniska utformning. Denna måste överensstämma med järnvägsplanen. Endast obetydliga avvikelser tillåts. För miljöarbetet upprättas en miljöledningsplan som sedan styr verksamheten.

Lagstiftning

Planering och byggande av järnväg regleras av en rad lagar. Huvudlagar är miljöbalken (1998:808) och lag om byggande av järnväg (1995:1649). Även plan- och bygglagen (1987:10) samt kulturminneslagen (1988:950) berör järnvägsplanering och byggande.

Miljöbalken ska tillämpas så att:

1. Människors hälsa och miljön skyddas mot skador och oegentligheter oavsett om dessa orsakas av föroreningar eller annan påverkan.
2. Värdefull natur- och kulturmiljöer skyddas och vårdas.

3. Den biologiska mångfalden bevaras.
4. Mark, vatten och fysisk miljö i övrigt används så att en från ekologisk, social, kulturell och samhällsekonomisk synpunkt god hushållning tryggas.
5. Återanvändning och återvinning liksom annan hushållning med material, råvaror och energi främjas så att ett kretslopp uppnås.

De allmänna hänsynsreglerna i miljöbalkens tillämpas i järnvägsprojekt och de miljö kvalitetsnormer som finns ska följas. I miljöbalken och lagen om byggande av järnväg regleras vad miljökonsekvensbeskrivningen ska innehålla och hur planeringsprocessen ska gå till med samråd och utställelse.

Enligt lagen om byggande av järnväg ska miljöbalkens hänsynsregler (2 kap), bestämmelserna för hushållning med mark- och vattenområden (3–4 kap) och bestämmelserna om miljö kvalitetsnormer (5 kap 3 § och 16 kap 5 §) tillämpas vid prövningen av järnvägsprojekt. I järnvägsutredningen ska således förenligheten med dessa bestämmelser särskilt beskrivas.

Lagen om byggande av järnväg föreskriver hur planeringen av järnväg ska genomföras. I lagen anges även att det vid planläggning och byggande av järnväg ska ses till att järnvägen får ett sådant läge att ändamålet med järnvägen nås med minsta möjliga intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Hänsyn ska tas till både enskilda och allmänna intressen såsom miljöskydd, natur- och kulturvärden, stads- och landskapsbild. En estetisk utformning ska eftersträvas.

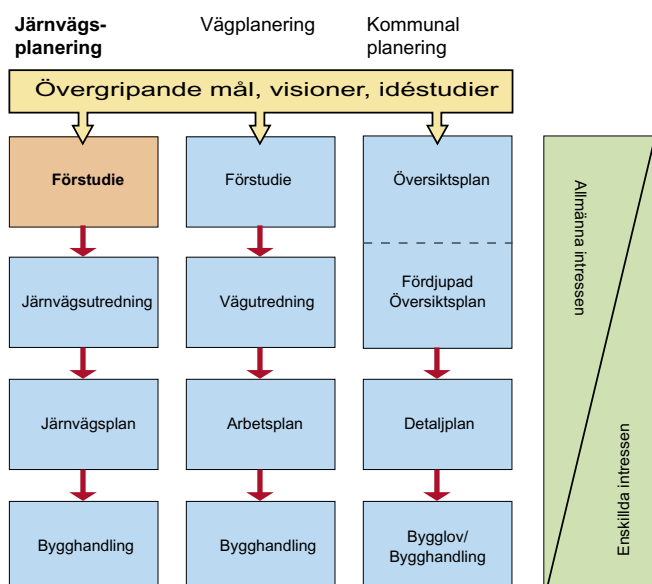
Plan- och bygglagen föreskriver järnvägens relation till kommunernas detalj- och översiktsplanering. Kulturminneslagen beskriver krav på åtgärder och skydd av värdefulla byggnader, fornlämningar och kulturminnen.

Samhällsplaneringens sammanhang

Planeringen av en ny järnväg sker inte enbart utifrån järnvägsplaneringen som beskrivs i lagen om byggande av järnväg. Planeringen hänger intimt samman med övrig samhällsplanering. Viktigast är den kommunala markanvändningsplaneringen, som föreskriver till vilka ändamål marken bör användas, framförallt i översiktsplanen. All markanvändning måste ske i enlighet med eventuella detaljplaner eftersom dessa är juridiskt bindande. Den kommunala planeringen beskrivs framförallt i plan- och bygglagen.

En planerad järnväg berör ofta befintliga vägar eller skapar behov av nya. Vägar som kräver att ny mark tas i anspråk måste därför planeras separat enligt väglagen (1971:948). Planeringsprocessen för vägar överensstämmer till stora delar med planeringsprocessen för järnväg.

Generellt för all planering kan sägas vara att den i tidiga skeden och på övergripande nivå främst sker utifrån allmänna samhälleliga intressen, t.ex. avvägning av kommunikationsintresset gentemot olika skyddsintressen (miljö-, natur- och kulturintressen). Ju mer detaljerad planeringen blir desto större inflytande från enskilda intressen och desto större hänsyn tas till dessa. Detta kan handla om intrång i enskilda fastigheter eller behov av bullerskydd.



Figur 1.3:2 Kopplingen mellan järnvägsplanering och anknyttande kommunal markanvändningsplanering och vägplanering.

1.4 Syfte med förstudien

Som tidigare beskrivet är förstudien i huvudsak ett inventeringsskede inför den fortsatta planerings- och projekteringsprocessen. I förstudien redovisas bakgrunden till projektet, befintliga förhållanden inom förstudieområdet, brister och problem med nuvarande transportsystem samt mål för projektet. Dessutom prövas tänkbara lösningar med syfte att identifiera de åtgärder som bör studeras vidare i nästa planeringsskede. Effekter och konsekvenser av tänkbara åtgärder beskrivs översiktligt och lösningar som av någon anledning anses vara olämpliga att genomföra väljs bort.

Syftet med förstudien är att:

- Inleda en samrådsprocess för gemensam kunskapsuppbyggnad samt inhämtande av synpunkter avseende Norrbotniabanan.
- 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

Förstudien ska ligga till grund för Banverkets ställningstagande till vilka korridorer som ska studeras vidare i efterföljande järnvägsutredning.

En av de viktigaste förutsättningarna för en bra och ändamålsenlig förstudie är det tidiga samrådet. Syftet med tidigt samråd är att informera om projektet, få idéer och uppslag samt inhämta kunskap om områdets förutsättningar som annars skulle ha varit mycket svåra att känna till. Vid samråd bereds externa intressenter tillfälle att påverka förstudien och den kommande järnvägsutredningens innehåll och upplägg och kan därigenom känna delaktighet i projektet. Ett nära samarbete med berörda instanser och allmänhet i förstudieskedet medför att arbetet längre fram i planeringsprocessen underlättas.

Förstudien och dess miljöbeskrivning utgör även underlag för länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

1.5 Tidigare utredningar och beslut

Banverket har tagit fram ett antal rapporter om Norrbotniabanan. Bland dessa kan nämnas :

- ”Ny järnväg Umeå-Haparanda”, rapport till regeringen och underlagsrapport till denna som rekommenderar en utbyggnad av Norrbotniabanan mellan Umeå och Luleå och utbyggnad av Haparandabanan mellan Kalix och Haparanda samt upprustning på sträckan Boden-Morjärv-Kalix.
- ”Norrbotniabanan Umeå-Luleå, studier av etapputbyggnad” som föreslår sträckan Skellefteå-Piteå som första etapp för utbyggnad.

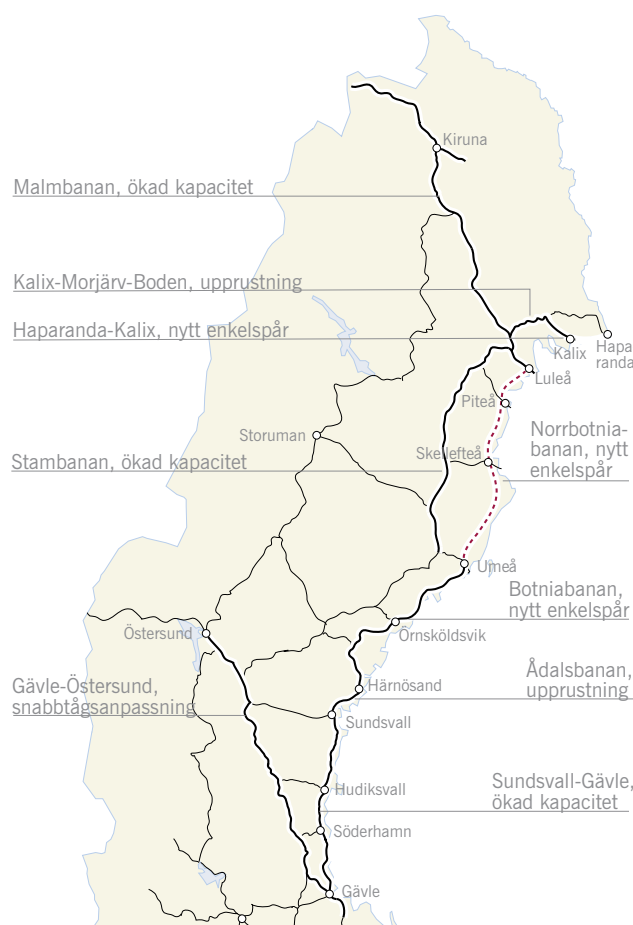
Banverket fick den 10 december 2002 regeringens uppdrag att utreda förutsättningarna för en ny järnväg på sträckan Umeå-Luleå-Haparanda. Uppdraget redovisades i mars 2003. I rapporten utvärderas två alternativa sträckningar och en uppskattning av kostnader och en samhällsekonomisk kalkyl presenteras.

I Banverkets Framtidsplan, som fastställdes av regeringen den 19 februari 2004, har 3 miljarder kronor avsatts för en inledande etapputbyggnad med en planerad byggstart 2010. I framtidsplanen formuleras en strategi för person- och godstrafiken i vilken städerna utmed Norrlandskusten, liksom Stockholm, Göteborg och Malmö, förbinds med snabba persontåg i hastigheter över 200 km/h. Enligt uppdrag i Banverkets regleringsbrev för 2004 redovisade Banverket i april 2004 förslag till etappindelning för en eventuell utbyggnad av Norrbotniabanan. Sträckan Skellefteå-Piteå föreslås som första etapp, eftersom den ger stora nyttoeffekter för godstrafiken som kan realiseras omedelbart. Skälet till detta är att standarden är lägst på Stambanan genom övre Norrland mellan Bastuträsk och Älvsbyn och för att de industrier som finns i Skellefteå och Piteå kan nyttja denna etapp innan hela sträckan Umeå-Luleå är byggd.

Utbyggnader 2004-2015

Nedan redovisas några av de pågående och planerade åtgärder i Norrland som finns med i Banverkets investeringsplaner fram till 2015:

- Botniabanan, ny järnväg mellan Nyland och Umeå.
- Ådalsbanan, upprustning.
- Ny godsbangård Umeå.
- Ny järnväg mellan Kalix och Haparanda.
- Elektrifiering och uppgradering till STAX25 på Haparandabanan, delen Boden-Morjärv-Karlsborgsbruk.
- Provtransporter med spårviddsväxlingsteknik för tåg till/från Finland.
- Inledande etapputbyggnad på Norrbotniabanan.



Figur 1.5:1 Exempel på större projekt i Framtidsplanen 2004-2015

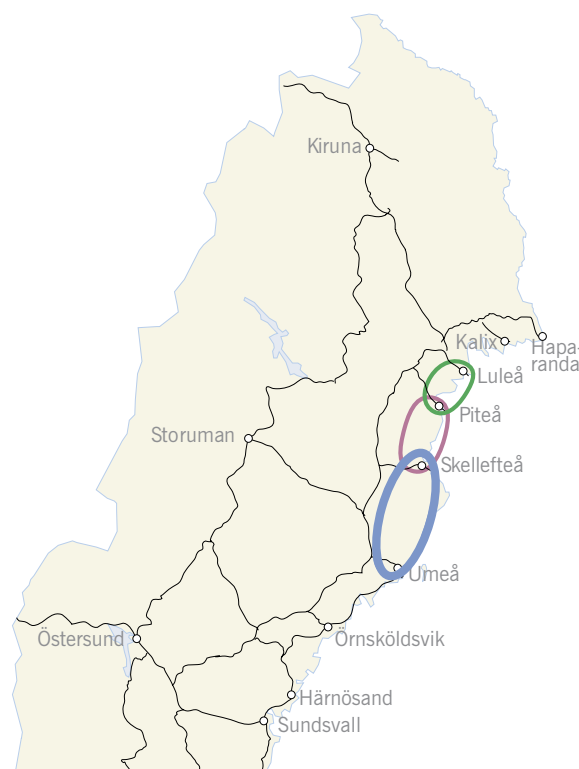
1.6 Indelning och avgränsning av förstudierna

Förstudieområdet har delats in i tre delsträckor: Umeå-Skellefteå, Skellefteå-Piteå samt Piteå-Luleå.

Denna förstudie omfattar sträckan Umeå-Skellefteå. Sträckan ansluter i söder till den kommande Botnia-banan och övrig befintlig och planerad järnväg i Umeå, och i norr till förstudien Skellefteå-Piteå.

Förstudien Skellefteå-Piteå omfattar sträckan strax söder om Skellefteå till strax norr om Piteå. Sträckan Piteå-Luleå börjar strax norr om Piteå och avslutas i Luleå där den ansluter till befintlig järnväg mellan Boden och Luleå. Dessa delsträckor beskrivs närmare i respektive förstudie.

.



Figur 1.6:1 Förstudieområdets tre delsträckor



Figur 1.6:2 Stationer för resandeutbyte är så mycket mer än bara räls. Ett resecentrum ska vara en central mötesplats mellan det lokala samhället och storregionens möjligheter till arbete, studier, kultur och service.