

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

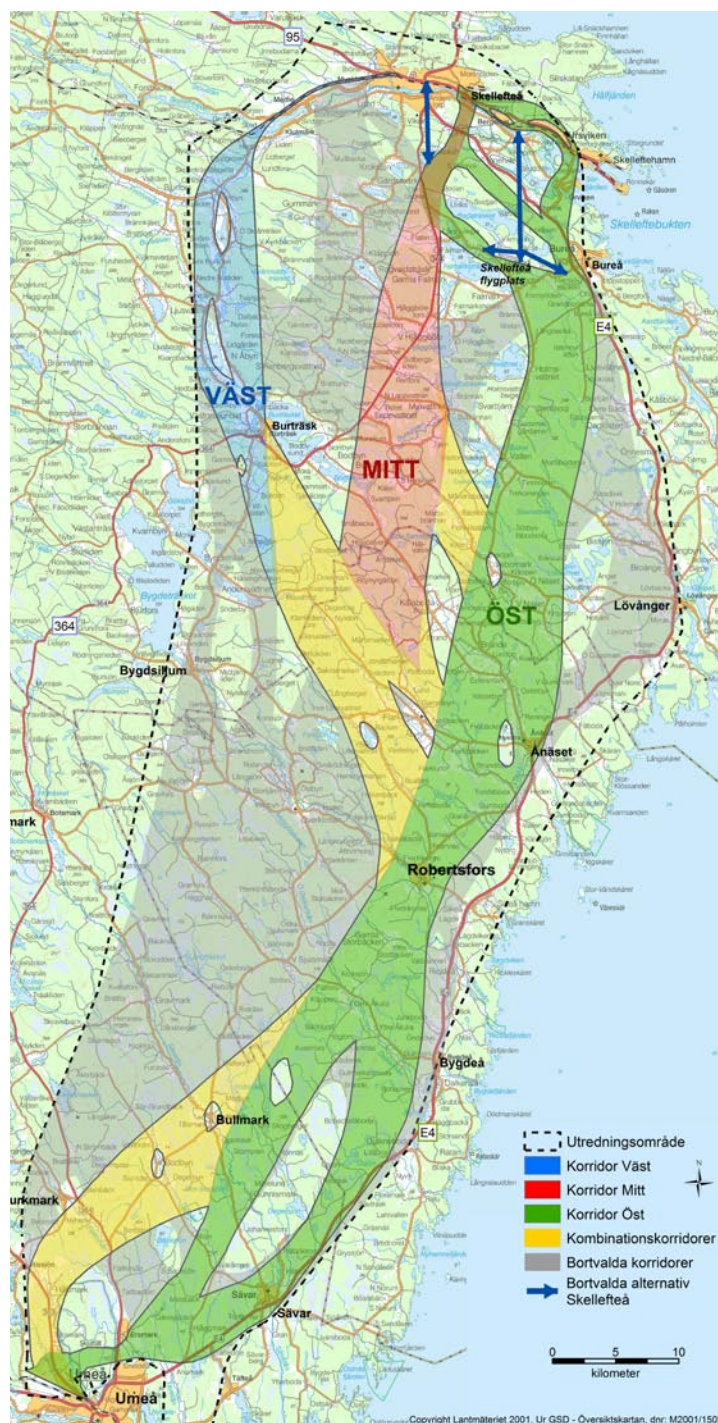
Dragning enligt korridor Öst på delen Umeå C-Robertsfors. Norr om Robertsfors kopplas korridor Öst till korridor Mitt för att sedan följa korridor Mitt upp till Skellefteå C.

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 utvickningsbar översiktskarta som redovisar hela förstudieområdet. I denna karta kan läsaren orientera sig och snabbt se kopplingen mellan text och lokalisering i förstudieområdet.