

Norrbotniabanan närmar sig Luleå

norrbotniabanan.se/lulea



region
västerbotten



REGION
NORRBOTTEN



Medfinansierat av Europeiska unionens
fond för ett sammanlänkat Europa

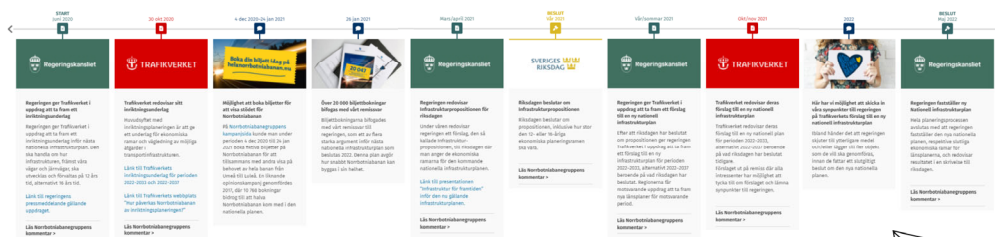


NORRBOTNIABANAN

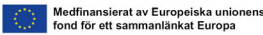
Norrbotniabanan närmar sig Luleå

En presentation för Luleås kommunstyrelse 12 april 2021

Resan mot ny nationell infrastrukturplan



norrbotniabanan.se/tidsaxel



Norrbotniabanan närmar sig Luleå
 En presentation för Luleås kommunstyrelse 12 april 2021

Idag finns Norrbotniabananans sträcka mellan Umeå och Skellefteå med i den nuvarande Nationella infrastrukturplanen som sträcker sig fram till 2029. Nu arbetas det på nästa Nationella infrastrukturplan, vilken regeringen fattar beslut om 2022.

Inom kort överlämnar regeringen infrastrukturpropositionen till riksdagen, vilken sätter de ekonomiska ramarna för nästa Nationella infrastrukturplan. När riksdagen beslutat om ramen ger regeringen i uppdrag till Trafikverket att ta fram ett förslag på hur planen ska se ut. I denna är det viktigt att Norrbotniabananans norra sträcka mellan Skellefteå och Luleå ska finnas med.



Norrbotniabanan närmar sig Luleå

En presentation för Luleås kommunstyrelse 12 april 2021

När den norra etappen av Norrbotniabanan finns med i infrastrukturplanen kan Trafikverket börja planeringen mellan Skellefteå och Luleå. Som det ser ut nu kommer Trafikverket, gällande infarten till Luleå, att gå fram med en västlig infart men håller en dörr öppen för en infart från öster.

Detta beror på att när Trafikverket stängde järnvägsutredningen 2011 kvarstod två järnvägskorridorer in till Luleå. Dels ett östligt alternativ med en fast bro via Hamnholmen och ett västligt alternativ via Notviken med en säckstation vid Luleå C där tågen får lokvända.

Länge hade det östra alternativet en större måluppfyllelse, men en fast bro via Hamnholmen ger problem för sjöfarten på så sätt att bron blockerar fartygen från att använda vändytorna inne i Gråsjälfjärden som är särskilt viktiga vintertid. Varje gång ett fartyg vänder bildas det en isrand och till slut blir isbildningen så omfattande att fartygen måste använda en alternativ vändyta.

Trafikverket kunde inte under järnvägsutredningsskedet hitta en lösning för sjöfarten och valde det västra alternativet, men behöll de båda korridorerna och bad kommunen att göra detsamma.

Trafikverkets järnvägs- utredning från 2011

"Trafikverkets beslut innebär att i första hand det västliga alternativet (V) ska ligga till grund för den fortsatta planeringen av Norrbottenbanan. Det östliga alternativet (OH) kan aktualiseras om förutsättningar för sjöfarten förändras."

"Förutsättningarna för att möjliggöra det östliga alternativet på sikt kommer inte att drivas vidare av Trafikverket, utan bör hanteras av regionala intressenter i samarbete med bl.a. Luleå hamn och Sjöfartsverket."



Norrbottenbanan närmar sig Luleå

En presentation för Luleås kommunstyrelse 12 april 2021

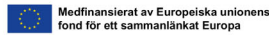
I sitt beslut skriver Trafikverket att;

"Det östliga alternativet (OH) kan aktualiseras om förutsättningar för sjöfarten förändras."

"Förutsättningar för att möjliggöra det östliga alternativet på sikt kommer inte att drivas vidare av Trafikverket utan bör hanteras av regionala intressenter i samarbete med bl.a. Luleå hamn och Sjöfartsverket".

Den regionala intressentgruppen

Hösten 2019 bildades en **regional intressentgrupp** med syftet att i samarbete hitta den starkaste regionala och lokala infrastrukturlösningen i och med Norrbottenbanans infart till Luleå. Norrbottenbanegruppen är den sammankallande parten i gruppen.



Norrbottenbanan närmar sig Luleå

En presentation för Luleås kommunstyrelse 12 april 2021

När den nuvarande Nationella transportplanen beslutades i maj 2018 fanns både Norrbottenbanans första etapp mellan Umeå och Skellefteå med samt Malmporten. Diskussionerna kunde åter ta fart och i augusti 2019 bildades en regional intressentgrupp, enligt Trafikverkets förslag, där Norrbottenbanegruppen är den sammankallande parten.

Idag består gruppen av flera intressenter inte minst för att frågan om Norrbottenbanans infart i allra högsta grad är en regional fråga även om den påverkar Luleå i stor utsträckning.

Trafikverket har idag inga medel eller uppdrag att arbeta med NBB på sträckan Skellefteå-Luleå, men de har aldrig tvekat att delta i intressentgruppens arbete. Det gör arbetet väldigt konstruktivt och effektivt. Vi återkommer ofta till vad som är gjort och vilka frågor som behöver svar där är Trafikverkets medverkan ovärderlig.

Trafikverkets järnvägs- utredning från 2011

SAMLAD BEDÖMNING MÅLUPPFYLLELSE		Fördjupning V	OH	Fördjupning OH
Funktion		God	Mycket god	Mycket god
Människa och samhälle		God	Mycket god	Låg
Miljö		God	God	God
Ekonomi	anlägg. kostnad	2,2-2,4 mdkr	2,3-2,5 mdkr	2,5-2,7 mdkr
	samhällsekonomi	0(j. alt) mdkr	-	0,2 mdkr

Samlad bedömning av måluppfyllelsen för de alternativ som utvärderats efter genomförda fördjupningar.



Norrbotniabanan närmar sig Luleå

En presentation för Luleås kommunstyrelse 12 april 2021

Om vi kikar närmare på de båda alternativen i Trafikverkets järnvägsutredning, där OH står för "Ost via Hamnholmen", ser vi att om vi bortser från problematiken med sjöfarten får det östra alternativet i den samlade bedömningen, en "mycket god måluppfyllelse" i två av tre målen. Det pekar på att det östra alternativet har större förutsättningar för den regionala utvecklingen och det är därför så många parter deltar i detta samarbete.

Den fördjupade utredningen, längst till höger i tabellen, av det östra alternativet visade dock på att ett utav målen bara gav en "låg måluppfyllelse" på grund av problematiken med sjöfarten. Därmed fick det västra alternativet en bättre samlad måluppfyllelse.



Norrbotniabanan närmar sig Luleå

En presentation för Luleås kommunstyrelse 12 april 2021

Intressentgruppen synar både de gamla förslagen till kompensationsåtgärder och söker också förslag på nya lösningar.

Hittills har intressentgruppen med Trafikverkets hjälp genomfört en så kallad osäkerhetsanalys för att få en ungefärlig siffra på hur många dagar vi kan få ett kritiskt isläge i Luleå hamn. Eftersom fartygen med tiden har blivit betydligt större visar analysen att behovet av vändytor vintertid blivit större sedan motsvarande analys genomfördes 2011. Intressentgruppen konstaterar att de föreslagna kompensationsåtgärderna 2011 därmed inte är tillräckliga.

Värt att tillägga är att hamnen hittills aldrig behövt stänga på grund av svårt isläge.



Norrbotniabanan närmar sig Luleå

En presentation för Luleås kommunstyrelse 12 april 2021

Den regionala intressentgruppen har låtit SWECO göra en studie där de fokuserar på de potentialer som skapas för Luleå hamn, inklusive närliggande verksamheter, med ett östligt alternativ.

Resultatet visar att; för de aktörer som idag är verksamma i hamnen är lokaliseringen av Norrbotniabanan i ett östligt eller västligt läge av mindre betydelse för befintlig verksamhet och planerad utveckling. De flesta aktörer ser dock positivt på ett östligt alternativ och anser att det skulle stärka deras verksamhet som helhet och kunna bidra till framtida investeringar i hamnen.

Av de intervjuer som genomförts kan slutsatsen dras att den största effekten för godsperspektivet med ett östligt alternativ är de nyttor som uppstår när spåret är på plats och för verksamheter som potentiellt vill etablera sig i Luleå. Nyttan uppstår således när systemeffekten finns på riktigt och utgör en konkurrensfördel för Luleå hamn och kringliggande verksamhetsområde, för att attrahera nyetableringar till regionen.



Norrbotniabanan närmar sig Luleå

En presentation för Luleås kommunstyrelse 12 april 2021

Under hösten 2020 hölls två stycken workshops där vi kikade på en öppningsbar järnvägsbro, en lösning som Trafikverket ställer sig kritiskt till då de få öppningsbara järnvägsbroar som finns i Sverige inte är tekniskt optimala samt att sträng kyla och isbildning blir en ytterligare och ny utmaning. Intressentgruppen har därför tillsatt en expertgrupp bestående av Sjöfartsverket, Luleå hamn och Luleå kommun för att se om det finns en framkomlig väg efter det att man bl.a. gemensamt kunnat sätta dimensioner för fartygen och deras framkomlighet. Då skulle man kunna titta på en teknisk lösning för själva bron även om Trafikverket initialt är kritisk till en sådan.

I detta arbete ingår även att kika på om farleden måste flyttas något, hur höjden på bropelarna påverkar flyget mm. För en öppningsbar järnvägsbro tillkommer en merkostnad på 400 miljoner SEK, enligt beräkningarna från 2011.

I den efterföljande workshopen kunde intressentgruppen avfärda användandet av Tjuvholmssundet som en alternativ kompensationsåtgärd till vändytor. Sundet är för grunt, med tvära girar och dessutom ligger farleden mitt i flygplanens inflygningssträcka. Rapport om detta finns att läsa.

Frågan om sänketunnel diskuterades också, men förutom en tillkommande kostnad på minst 1,5 miljarder SEK erhålls samtidigt en mycket dålig funktion för järnvägen som inte kommer upp i markplan förrän vid Luleå C. Detta innebär att all rangeringen måste ske på Luleå C då man missat godsbangården som ligger längre ut mot hamnen. Den stora kostnaden gör också att Norrbotniabanan skulle bli rejält samhällsekonomiskt olönsam.



Norrbotniabanan närmar sig Luleå

En presentation för Luleås kommunstyrelse 12 april 2021

Workshopen lyfte också möjligheterna att använda Krokabuskleden som alternativ till vändytorna genom att anlägga en så kallad travbana där fartygen kör i en slinga istället för att vända fartygen, vilket underlättar vintertid avseende isbildningen. Det fanns dock allt för många frågor kring alternativet och gruppen enades om att detta blir en fråga för den tillsatta expertgruppen. Expertgruppens arbete är förhoppningsvis klart till sommaren.



Norrbotniabanan närmar sig Luleå

En presentation för Luleås kommunstyrelse 12 april 2021

Intressentgruppen har också låtit Trivector titta på konsekvenserna av en östlig respektive västlig ingång av persontrafiken.

Man ser direkt att resandet blir 2–3 % högre i det östra alternativet, men denna beräkningsmetod underskattar dock ofta effekterna vid stora förändringar, vilket Norrbotniabananans infart till Luleå får anses vara.

Ett alternativt sätt att bedöma effekterna är att jämföra med andra likartade satsningar. Citytunneln i Malmö, som är funktionellt liknande om än i större skala, ledde efter tre år till en cirka 6-procentig ökning av det sammanlagda regionala kollektivresande i Malmöområdet. Tågresandet ökade med hela 20 %, vilket då även inbegriper överströmningseffekter från buss. I Luleå bör ett östligt alternativ kunna innebära minst lika stora procentuella ökningarna som Citytunneln gjort i Malmö.

Den viktigaste skillnaden mellan ett östligt och ett västligt alternativ är emellertid inte skillnaden i resstandarden eller antal kollektivresor utan de regionala effekterna. I ett östligt alternativ ökar förutsättningarna för fler genomgående tåg i Luleå, vilket är betydelsefullt för regionens funktionalitet. Pendling blir möjlig i omlottrelationer förbi Luleå C, t ex från Piteå till Sunderbyn eller från Boden till Kallax. Tågtrafiken blir då en avgörande del i att skapa en väl integrerad region.



Norrbotniabanan närmar sig Luleå

En presentation för Luleås kommunstyrelse 12 april 2021

Framför oss ligger nu expertgruppens arbete med de fördjupade studierna om Krokabuskleden och möjligheterna med en öppningsbar järnvägsbro. Vidare kommer vi inom kort att påbörja en studie gällande betydelsen av Norrbotniabanan kopplat till Luleå Airport.

Sammanfattningsvis

- Det östra alternativet skulle skapa bättre förutsättning för en regional utveckling om man lyckas lösa problematiken med sjöfarten.
- Det västra alternativet är något bättre för godstrafiken.
- Arbetet fortsätter så länge vi har en frågeställning att arbeta med. Trafikverket kommer, när det är dags att starta den riktiga planeringen, att se över det östra alternativet och om det finns någon ny information att ta ställning till.
- Samarbetet har varit och är mycket gott mellan alla parter.

Oavsett infart till Luleå får vi äntligen en hel kustjärnväg från Umeå till Luleå med koppling till Malmbanan och Narvik samt Haparandabanan och vidare österut via Finland.



Elisabeth Sinclair
Projektledare Norrbotniabanegruppen
elisabeth.sinclair@norrbotniabanan.se

*Norrbotniabanegruppen är den sammankallande parten till den regionala intressentgruppen.
norrbotniabanan.se/lulea*

 region västerbotten  REGION NORRBOTTEN  Medfinansierat av Europeiska unionens fond för ett sammanlänkat Europa  NORRBOTNIABANAN

Norrbotniabanan närmar sig Luleå

En presentation för Luleås kommunstyrelse 12 april 2021

Allt material finns tillgängligt på [.norrbotniabanan.se/lulea](https://norrbotniabanan.se/lulea)