



MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

till Översiktsplan Kalix avseende
kustnära järnvägssträckning mellan Luleå - Kalix

KALIX KOMMUN
NORRBOTTENS LÄN

Uppdragsgivare:
Kalix kommun

Medverkande tjänstemän:
Mats Sandqvist, uppdragsansvarig, rapport, MAF
Frida Eriksson, rapport, MAF

December 2008

MAF
ARKITEKTKONTOR AB

INNEHÅLL

INLEDNING 4

Bakgrund och syfte	4
Avgränsning	4

MILJÖKVALITETSMÅL 5

Nationella miljömål	5
<i>Begränsad klimatpåverkan</i>	5
<i>Frisk luft</i>	5
<i>Levande skogar</i>	5
<i>Ett rikt odlingslandskap</i>	5
<i>God bebyggs miljö</i>	5

FÖRUTSÄTTNINGAR 7

Befolkning	7
Näringsliv	7
Sysselsättning/pendling	7
Befintlig järnväg	7

STUDERADE ALTERNATIV 8

Nollalternativ	8
Utredningsalternativ	8

MILJÖASPEKTER 9

Riksintressen	9
<i>Rörligt Friluftsliv</i>	9
<i>Europaväg 4 och Europaväg 10</i>	9
<i>Rennäring</i>	9
<i>Analys - riksintressen</i>	10
Luftföroreningar	10
<i>Analys - luftföroreningar</i>	10
Barriäreffekter	10
<i>Analys - barriäreffekter</i>	10
Landskapsbild	10
<i>Analys - landskapsbild</i>	10
Buller och vibrationer	11
<i>Analys - buller och vibrationer</i>	11
Natur- och kulturmiljö	11
<i>Analys - natur- och kulturmiljö</i>	11

ANALYS 12

Effekter	12
<i>Restid</i>	12
<i>Persontrafik</i>	12
<i>Godstrafik</i>	12
<i>Samhällseffekter</i>	12

REFERENSER 14

Bakgrund och syfte

Vid framtagande av översiktsplan för Kalix kommun studeras utbyggnaden av Norrbotniabanans sträckning mellan Luleå och Kalix. I dagsläget saknas en sammanlänkande järnväg längs kusten mellan Luleå och Kalix varför person- och godstrafik tvingas färdas i inlandet via Boden. En utbyggnad av sträckan Luleå-Kalix skulle underlätta för såväl person- som godstrafik kommunerna emellan vilket skulle kunna bidra till positiva effekter gällande pendling mm.

Befintlig järnväg mellan Luleå och Boden är av god standard och passerar viktiga målpunkter som Gammelstads kombiterminal, Sunderby länsjukhus samt Boden. Den är dessutom ansluten till sträckan Boden-Morjärv-Kalix vilken har rustats upp under mitten av 90-talet. Nya Haparandabanan byggs för närvarande som innebär utökad kapacitet på banan samtidigt som utredning av Norrbotniabanan mellan Umeå och Luleå pågår. Som en sista etapputbyggnad kan Haparandabanan bindas samman med Norrbotniabanan, dvs sträckan mellan Luleå-Kalix. Denna järnvägssträcka ligger förmodligen långt fram i tiden. I Kalix finns dock ett starkt politiskt intresse att denna järnvägssträcka byggs.

En miljöbedömning av den angivna järnvägssträckningen utförs vilken vidare medföljer översiktsplanen och utgör beslutsunderlag för antagande av planen. Grunden ligger i EG-direktivet om bedömning av vissa planers och programs miljöpåverkan, 2004/42/EG. Syftet med direktivet är att

sörja för en hög nivå på skyddet av miljön och bidra till att integrera miljöaspekter i utarbetandet och antagandet av planer och program för att främja en hållbar utveckling.

Syftet med miljöbedömningen är dessutom att utreda huruvida den nya dragningen av järnvägen kommer att påverka miljö- och naturvärden, hur landskapsbilden kan komma att förändras samt eventuella buller- och vibrationskonsekvenser. Dessutom analyseras huruvida färdtiden förändras samt vilka effekter det kan leda till.

Som produkt av utförandet av miljöbedömningen upprättas en miljökonsekvensbeskrivning.

Avgränsning

Då någon ingående utredning eller planering inte har påbörjats beträffande den nya kustnära järnvägssträckningen kommer miljöbedömningen att utföras på en övergripande nivå. Avgränsningen bör därför vara rimlig med hänsyn till bedömningsmetoder och aktuell kunskap, översiktsplanens innehåll och detaljeringsgrad samt allmänhetens intresse.

Miljöbedömningen kommer att innefatta den del av järnvägssträckningen mellan Luleå och Kalix som ligger inom Kalix kommun. En relativt grov uppskattning av sträckningen kommer att ske och hänsyn kommer att tas till rådande mark- och vattenanvändning med särskilda intressen samt hur dessa i stora drag kommer att påverkas. Utredningen bör dessutom analysera huruvida persontrafiken påverkas samt vilka konsekvenser dragningen kommer att leda till framöver.

MILJÖKVALITETSMÅL

Nationella miljömål

Rikstaden har beslutat om sexton miljö kvalitetsmål samt ett sextiotal delmål. Målen beskriver de kvaliteter vår miljö måste ha för att vara miljömässigt hållbar på lång sikt. Dessa skall uppnås inom 2020 medan de flesta av delmålen skall vara uppnådda redan 2005 samt 2010. I vissa fall integreras miljömålen i en kommuns översiktsplaneringen, vilket också är fallet för Kalix kommun.

Av de sammanlagt sexton miljömålen anses fem beröras av en eventuell järnvägsdragning, varför dessa redovisas närmare.

Begränsad klimatpåverkan



"Halten av växthusgaser i atmosfären ska i enlighet med FN:s ramkonvention för klimatförändringar stabiliseras på en nivå som innebär att människans påverkan på klimatsystemet inte blir farligt" (Nationellt miljömål).

Kalix kommun verkar för ett ökat användande av förnyelsebar energi, både lokalt och regionalt. Koldioxidutsläppen kommer bl a från trafiken och sedan 2002 använder sig Kalix kommun av ett antal etanolbilar i en bilpool samt har utvecklat lokaltrafiken i tätorten för att uppnå en minskning av just biltrafiken.

Frisk luft



"Luften ska vara så ren att människans hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas" (Nationellt miljömål).

Kalix kommun har som mål att minska effekterna från biltrafiken, då det genom mätningar av luftkvaliteten i kommunen visat sig att höga värden av svaveldioxidhalter till stor del beror på långväga transporter. Nationellt uppsatta mål för luftkvaliteten skall uppfyllas och följas upp kontinuerligt.

Levande skogar



"I Norrbotten ska skogslandskapet förvaltas så att förutsättningarna för alla dessa arter förbättras. Skogen ska brukas uthålligt så att naturvärden, kulturmiljövärden, sociala värden och friluftslivet värnas samt att rennäringens förutsättningar förbättras" (Regionalt miljömål).

Skogsbygden dominerar den största delen av Kalix kommun där vissa arealer skyddas genom olika bestämmelser. Skydd i form av nyckelbiotoper förekommer på flertalet ställen och innebär ett skogsområde där man kan förväntas hitta hotade växter eller djurarter. Skyddet utförs av Skogsvårdsstyrelsen och inom Kalix kommun finns drygt 140 klassade nyckelbiotoper.

Ett rikt odlingslandskap



"Det norrbottniska odlingslandskapet ska ha ett aktivt lantbruk som uthålligt producerar livsmedel och andra biologiska råvaror av hög kvalitet samtidigt som biologisk mångfald och kulturhistoriska värden bevaras och stärks" (Regionalt miljömål).

Kalix kommun har som mål att vid den fysiska planeringen sträva mot att bevara odlingsmarken vid förändringar av bebyggelse, infrastruktur och anläggningar. Odlingsmarkerna i kommunen finns främst längs älvarna och vid kusten. Dock tenderar den odlade arealen att minska. Ett antal värdefulla områden i odlingslandskapet har av länsstyrelsen klassats in i olika bevarandeklasser samt ekologiskt jordbruk med KRAV-märkta produkter främjas.

God bebyggd miljö



"I Norrbotten ska städer, tätorter och annan bebyggd miljö utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Natur- och kulturvärden ska tas tillvara och utvecklas. Byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktig god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas" (Regionalt miljömål).

I Kalix kommun skall all bebyggelse kännetecknas av god lokalisering, omsorgsfull utformning samt god och trygg social miljö.

Under de senaste 50 åren har bilismen gett stora belastningar på vår hälsa och på miljön, något som måste åtgärdas.

Haparandabanan som för närvarande byggs är en av de största investeringar som gjorts i Kalix kommun. Den antas desutom få stora positiva effekter ur många perspektiv.

FÖRUTSÄTTNINGAR

Befolkning

Längs den 34 mil långa järnvägssträckan Luleå-Boden-Haparanda-Torneå-Kemi-Uleåborg bor det ca 300 000 personer.

Näringsliv

Näringslivet kring Barentsregionen i norra Sverige, Finland, Norge och Ryssland är i hög grad exportinriktat och fokuseras på de stora naturtillgångarna som finns i området.

Gruvverksamheten är stor med LKAB:s gruvor i Kiruna och Gällivare. Även på den ryska sidan finns gruvor på Kolahalvön och i Karelska Republiken. Malmen fraktas bl a till Luleå där den förädlas vid SSAB för att sedan skickas vidare såväl norr- som söderut.

Samarbetet inom Barentsregionen pågår och kommer på sikt att få ökad betydelse. Kontakter med Murmansk ökar ständigt och i norra ishavet finns enorma olje- och gasfyndigheter. I hela Barentsregionen finns dessutom skogsråvara och pappersbruk samt sågverk lokaliserade längs både den svenska och finska kusten. Även tillverkningsindustrin är stark i regionen med företag som SSAB och Scania i Luleå, Nokia i Uleåborg samt Outokumpu i Torneå m fl.

Etableringen av IKEA i Haparanda har bidragit till förstärkta kontakter mellan svenska och finska kustkommuner och en ökning av snabba och lättillgängliga kommunikationer

mellan länderna kan bidra till ett ökat handelsutbyte samt större integration länderna emellan. Målsättningen är att skapa ett nätverk för ett livskraftigt och långsiktigt regionalt samarbete, vilket är beroende av goda kommunikationsmöjligheter.

Sysselsättning/Pendling

Ca 150 000 personer arbetar längs Bottenvikskusten från Luleå till Uleåborg. Den offentliga sektorn står för ca 40% av sysselsättningen och tillverkningsindustrin för ca 25%. Luleå och Uleåborg är dessutom studentstäder med universitet med ca 12 000 respektive 15 000 studenter.

I Bottenviksregionen pendlar varje dag många till och från arbetet. För närvarande pendlar ca 200 personer in från Luleå till Kalix varje dag medan ca 550 personer pendlar ut från Kalix till Luleå. En utbyggnad av kuststräckan mellan dessa två städer skulle innebära en ökning av pendlare i vardera riktning men även möjlighet för övrig befolkning längs Bottenviken att färdas längs kusten.

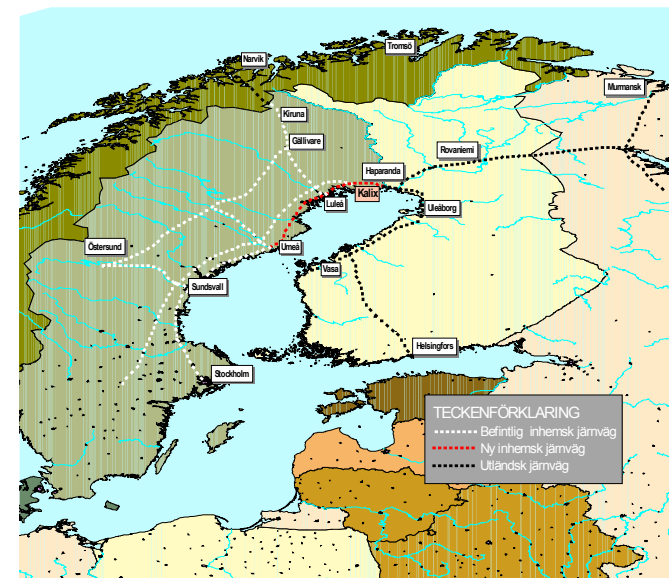
Befintlig järnväg

Järnvägen från Boden via Morjärv och Karungi till Haparanda benämns som Haparandabanan. Banan är en viktig länk mellan östra Norrbotten och Finland, via Torneå. Persontrafiken lades dock ned 1992 varför Haparandabanan idag endast används för godstransporter. Haparandabana

är dock i mycket dåligt skick och för närvarande byggs nya Haparandabanan som ersätter gamla sträckan Morjärv-Karungi-Haparanda.

Järnvägen mellan Morjärv och Karlsborg är en länsjärnväg och benämns som Kalixbanan. Banan används mest för godstransporter till och från Karlsborgs bruk och har aldrig trafikerats med persontåg.

Morjärv utgör i dagsläget knutpunkten där Kalixbanan ansluter till Haparandabanan. Vidare från Morjärv leder järnvägen till Boden för att sedan ansluta till Luleå.



STUDERADE ALTERNATIV

Nollalternativ

Nollalternativet utgör ett jämförelsealternativ mot det utredningsalternativ som miljökonsekvensbeskrivningen formulerar. Nollalternativet beskriver den framtida situationen för Kalix kommun och det angivna området om den nya järnvägsdragningen ej genomförs, och är således inte en beskrivning av nuläget.

Nollalternativet förutsätter att Norrbotten mellan Umeå och Luleå byggs och att Haparandabanan byggs ut via Haparanda-Kalix-Morjärv och Boden. Nollalternativen innebär alltså att den sista järnvägsleden mellan Luleå och Kalix inte byggs.

Pågående markanvändning består. Natur och kulturvården och landskapsbild påverkas inte. Jord och skogsbruk påverkas inte.

Om den kustnära järnvägen inte knyts samman mellan Luleå och Kalix försvåras arbetspendlingen och ingen regionsförstoring kommer att ske. Töre som idag har en vikande befolkningsutveckling fortsätter att minska i storlek. Arbetspendlingen mellan Kalix och Luleå sker även fortsättningsvis med huvudsakligen bil vilket påverkar miljön negativt. Kalix kommun kan relativt angränsande kommuner minska i attraktivitet om inte järnvägsleden mellan Luleå-Kalix byggs ut.

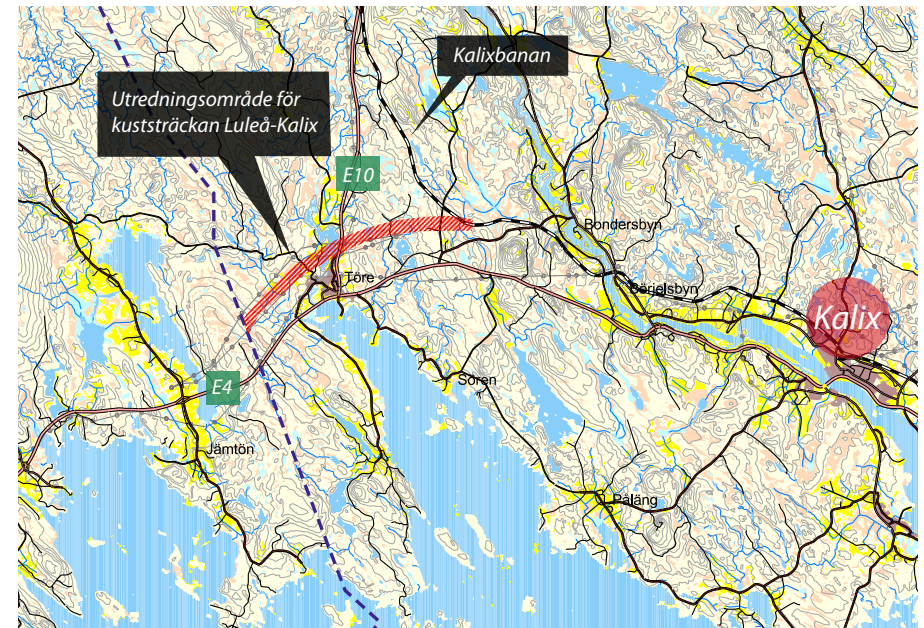
Utredningsalternativ

Utredningsalternativet utgör det alternativ som miljökonsekvensbeskrivningen formulerar. Alternativet innefattar således att en ny järnväg anläggs på sträckan mellan Luleå och Kalix och bidrar till en sammanhållen Norrbotten längs kusten mellan Umeå-Luleå-Kalix och vidare mot Haparanda.

Översiktsplanen för Kalix kommun förordar att den angivna järnvägssträckningen genomförs. Kommunens bestämda uppfattning är att Norrbotten längs kusten, hela sträckan, dvs också länken mellan Luleå-Kalix, eftersom restiderna mellan de båda kommunerna då skulle bli väsentligt kortare. Pendling inom den kustnära regionen i Norrbotten skulle underlätta och öka förutsättningarna för ett vidare samarbete och utbyte mellan orterna.

För att en sträckning mellan Luleå och Kalix skall bli intressant bör den ansluta till Kallax flygplats. Genom detta erhålls en genomgående linje där Luleå inte kommer att bli en säckstation. För Kalix skulle en tågförbindelse direkt med Kallax flygplats bidra till att höja tillgängligheten till kommunen och därmed bidra till att öka kommunens attraktivitet.

Ett utredningsområde för den kustnära järnvägsdragningen Luleå-Kalix anges i översiktsplanen. Området är ej exakt och bör vid kommande järnvägsplanering utredas mer ingående. Om en järnvägutredning genomförs kommer flera järnvägssträckningar att studeras. Översiktsplanens järnvägskorridor uttrycket endast kommunens viljeinriktning att järnvägslinjen mellan Kalix och Luleå skall byggas. Korridorens bredd och läge i översiktsplanen är därför inte särskilt noggrant studerat, varför korridoren endast visas i liten skala på nedanstående karta.

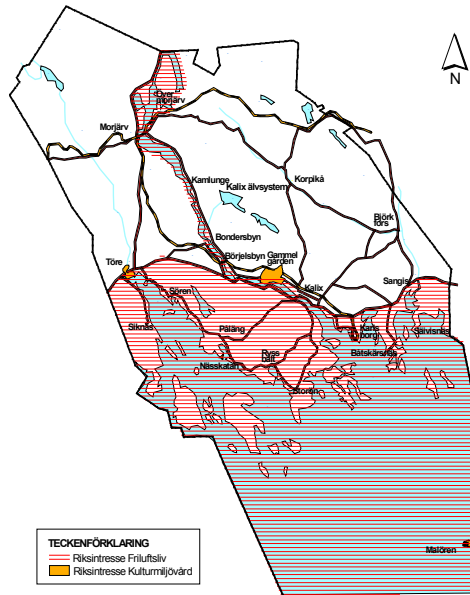


MILJÖASPEKTER

Riksintressen

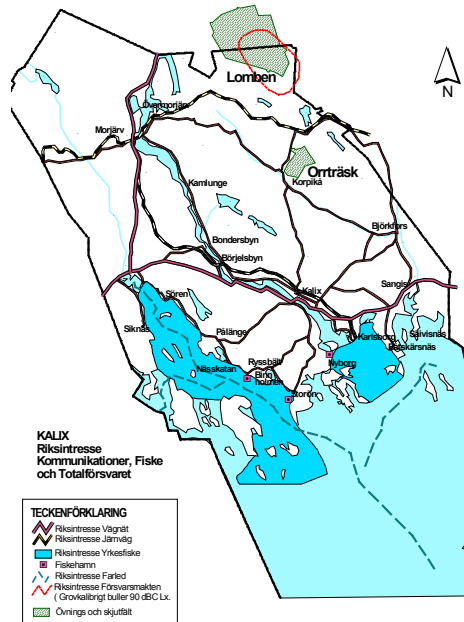
Rörligt friluftsliv och kulturmiljö

Inom Kalix kommun berörs hela kust- och skärgårdsområdet samt hela Kalix älvdal upp till gränsen mot Överkalix av riksintresse enligt Miljöbalken 4 kap 1§, 2§ och 6§. Exploateringsföretag och andra ingrepp i miljön får endast komma till stånd om det kan ske på ett sådant sätt att det inte påtagligt skadar områdenas natur- och kulturvärden. Turismen och främst det rörliga friluftslivets intressen skall främjas.. Törefors Bruk är av riksintresse för kulturmiljö. Bruket är en av länkarna till Norrbottens betydelsefulla gruv och brukshistoria. Området ligger i Töre samhälle vid älven. lämningar från bruksperioden.



Europaväg 4 och Europaväg 10

E 4 och E10 ingår i EU TEN nätverk (Trans European Network) som är av riksintresse för Vägverket. Stamvägnätet består av ett rikstäckande vägnät med särskild betydelse för landets ekonomiska tillväxt och välfärdsutveckling. På detta vägnät prioriteras trafiksäkerhet och god framkomlighet. Vägverket investerar kontinuerligt i detta vägnät för att höja standarden, bygga bort trafikfällor, öka framkomligheten och minska miljöbelastningen. Intill dessa vägar gäller ett utökat byggnadsförbud på 30 meter från vägområdet. Vägverket är mycket restriktivt mot nya väganslutningar till dessa vägar.



Rennäring

Riksintresse för renskötseln syftar till att säkerställa att näringen har tillgång till områden som är grundläggande för varaktig renskötsel samt platser och funktioner som behövs för att renskötseln skall klara de nödvändiga förflyttningarna. Riksintressena består av kärnområden, svåra passager, huvudflyttleder samt rastbeten längs dessa flyttleder. Samtliga intressen redovisas på kartan nedan. Kalix finns fyra huvudflyttleder där E4:an i vissa fall utgör en barriär för renarna. Sydväst om Töre finns en svår passage i samband med E4:an vilken även bör beaktas vid eventuell ny järnvägsdragning.



Analys - riksintressen

Sträckningen kommer med största sannolikhet att passera utanför området av riksintresse för det rörliga friluftslivet. Därmed bedöms detta ej påverkas.

Då korsning med E10:an kommer att bli aktuell kommer en planskild sådan att krävas.

Rennäringen kommer att påverkas negativt av den nya järnvägen. Minimering av barriäreffekterna bör studeras vid kommande järnvägsplanering. Vid järnvägsplaneringen bör det gå att ta stor hänsyn till bruksområdet så inte riksintresset för kulturmiljö påverkas negativt.

Luftföroreningar

Med luftföroreningar avses ämnen och föroreningar i luften som är skadliga för hälsa, klimat samt natur- och kulturmiljön.

Analys - luftföroreningar

Vid utbyggnad av en ny järnväg skulle mängden luftföroreningar kunna minska eftersom en överföring kommer att ske av transporter från lastbil till tåg.

Barriäreffekter

Med barriäreffekt menas järnvägens inverkan på trivsel och framkomlighet och därav följande effekter på förflyttningsvanor och kontaktmönster. Såväl banan och banvallen som trafiken på denna kan utgöra barriäreffekter.

Den föreslagna sträckningen kommer att passera Töre men går i övrigt till stor del genom skogsmark. Dock kommer kärnområden för rennäringen att beröras samt en flyttled där svåra passager kan komma att uppstå. Barriäreffekten kan även påverka det rörliga friluftslivet och djurlivet.

I samband med passager i anslutning till boendemiljöer är det oerhört viktigt att bibehålla befintliga kopplingar och kontaktmönster. Planskilda passager för gående och cyklister är ett krav i samband med Norrbotniabanan.

Analys - barriäreffekter

En ny järnväg kommer att medföra barriärer i landskapet. Störst påverkan kommer mest sannolikt att ske i samband med rennäringen då en av kommunens flyttleder kommer att korsa järnvägen. Vid planering av järnvägen skall lokalisering av ekodukter eller landskapsbroar studeras.

Inom Töre tätort riskerar järnvägen att utgöra ett flertal barriäreffekter. Planskilda korsningar för samtliga trafikslag samt gestaltungslosningar av olika slag kan bidra till att reducera upplevelsen av dessa barriäreffekter.

Landskapsbild

Landskapsbilden utgör den visuella upplevelsen av landskapets beståndsdelar och uppbyggnad. Den kan även beskrivas som en struktur som följer ett historiskt skeende. Upplevelsen av landskapet är till stor del subjektiv men vissa generella och allmänna bedömningsgrunder finns, därav variationsrikedom, skala och struktur etc.

Landskapet längs utredningsområdet består främst av skogsmark. Järnvägen kommer dessutom att passera den gamla medeltida kustbondebyn Töre, bestående av gamla kulturhistorisk bebyggelse, bruksområden samt nyttillkommen villabebyggelse mm.

Analys - landskapsbild

Landskapsbilden bedöms inte påverkas i alltför stor grad under stäckningen i skogslandskapet. Vid eventuella kraftiga lutningar kan schaktningar och fyllningar behöva göras vilket kan påverka landskapsbilden negativt.

Vid anläggning av järnvägen inom Töre tätort kommer påverkan på landskapsbilden att ske. Då Töre är av riksintresse för kulturmiljövården kommer detta att regleras genom lag, gällande planer och program. Då planläggning av järnvägen blir aktuell kommer flera utredningsalternativ genom Töre att studeras. För närvarande saknas kunskap för att kunna bedöma effekterna på landskapsbilden inom Töre.

Buller och vibrationer

Med buller avses oönskat ljud och fastställda riktvärden finns framtagna för buller från spårbunden trafik. Buller mäts i decibel, dB(A). Vid järnvägsplanering tillämpas riktvärden för *maximal ljudnivå - den högsta ljudnivå som uppstår vid en enstaka passage*. Riktvärdet vid nybyggnad av järnväg är för utomhusbuller 70 dB(A) max, och inomhus 45 dB(A) max.

Då riktvärden överskrids skall åtgärder vidtas. Bullerdämpande åtgärder utgörs av exempelvis vallar, skärmar eller fasadisolering.

Med vibrationer avses svängningar som fortplantar sig i mark. Beroende på vilka markförhållanden som råder kommer risken för vibrationer att variera. Vibrationer mäts i millimeter per sekund (mm/s). Riktvärden för nybyggnad och väsentlig ombyggnad är inomhusvärden överstigande 0,4 mm/s.

Det är framför allt i områden med finkornigt material som lera och silt eller organiskt material som risken är som störst för vibrationer.

Analys - buller och vibrationer

Inom skogslandskapet bedöms buller och vibrationer ej utgöra något stort problem. Vid angöring inom Töre tätort bör en närmare bullerutredning utföras och beaktning tas till olika slag av bebyggelse.

Natur- och kulturmiljö

Naturmiljön avser skydd och vård av värden i naturlandskapet. För att främja den biologiska mångfalden bör bevarandet av naturmiljöer så långt som möjligt ske och skyddas med hjälp av Miljöbalken.

Med kulturmiljö avses miljöer som tydligt speglar vår historia och som berättar om mänsklig verksamhet i områden från en lång tid tillbaka. Skyddsvärda kulturmiljöer bör så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada kulturmiljön.

Byn Töre, som kommer att passeras och med stor sannolikhet även att beröras av den nya järnvägen, utgörs av en medeltida kustbondeby. Här finns ett stort antal kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer. Området innefattar en mängd olika fornlämningar som vittnar om en lång historia.

Utredningsområdet består till största del av skogsmark och innefattar relativt få och små områden av sumpskogar samt nyckelbiotoper.

Fornlämningar är lagskyddade enligt lagen om kulturminnen 2 kap (SFS 1998:950).

Analys - natur- och kulturmiljö

Då järnvägen till största del kommer att passera genom oskyddad skogsmark bedöms påverkan av naturmiljön vara

relativt liten. Annat gäller om sträckning genom område av riksintresse för Kalix kust och skärgård blir aktuell.

Inom Töre tätort bedöms dock kulturmiljön påverkas av järnvägen. Stor beaktning bör därför tas vid vidare planering där hänsyn tas till att så långt som möjligt bevara de kulturhistoriska värden som finns.

Effekter

Restid

En kustnära sträckning Luleå-Kalix kan förkorta restiderna kraftigt från Haparanda och Kalix till Luleå. Dessutom förbättras förutsättningarna för den gränsöverskridande persontrafiken. Pendling mellan Luleå och Haparanda skulle vara högst möjligt. En uppskattning av restiderna mellan Umeå och Haparanda redovisas i tabellen nedan.

De nya restiderna beräknas halveras jämfört med dagens expressbussar. Även i relation till bilåkande blir restiderna klart snabbare.

STATION	SNABBTÅG	REGIONALTÅG	NATTÅG
UMEÅ Ö	0	0	0
UMEÅ C	2	2	2
Sävar		15	
Robertsfors	25	29	32
Skellefteå flygplats		52	
SKELLEFTEÅ	54	01:01	59
Byske		01:16	
PITEÅ MITT	01:23	01:34	01:39
Öjebyn		01:40	
Kallax flygplats		02:00	
LULEÅ C	01:49	02:04	02:12
Notviken		02:09	
Råneå		02:29	
KALIX		02:50	02:48
HAPARANDA		03:22	03:21

Till följd av de förkortade restiderna kommer troligtvis övrig trafik att påverkas. Exempelvis kommer bussarna mer få funktionen att mata till tågtrafiken. En god samverkan trafikslagen emellan kommer att resultera i en effektiv trafik.

Persontrafik

Den kustnära sträckningen motiverar fler turer mellan Luleå och Haparanda, där hälften av dessa antas förlängas till Uleåborg. Dagspendling kommer i större utsträckning att bli aktuell längs den svenska och finska kusten.

Godstrafik

Godstrafiken skulle öka marginellt i samband med en kustnära sträckning Luleå-Kalix. Exempelvis skulle Billerud i Karlsborg förväntas att överföra ca 10 000 årston pappersprodukter och ca 50 000 årston vedråvara, som idag fraktas med lastbil ned till Hallsberg, till järnväg. Diskussioner har även förts angående malmtransporter från Gällivare till Finland på järnväg. Dock krävs andra infrastrukturella åtgärder i Finland för att sådana transporter kan bli aktuella på järnväg.

Den kustnära sträckningen skulle medföra att vagnvikten kan höjas. Vidare minskar avstånden samtidigt som hastigheten höjs.

Samhällseffekt

Den förbättrade tillgängligheten längs Norrbottenkusten innebär att fler personer kan arbetspendla till befintliga jobb. Kommuner med ökad tillgänglighet kommer dessutom att bli mer attraktiva vilket i sin tur kan leda till ökad inflyttning och sysselsättning.

I takt med att arbetsmarknaderna vidgas kommer den dessutom att bli mer konkurrensutsatt, något som kommer att kräva en förbättrad matchning på arbetsmarknaden. En sådan matchning leder till att produktiviteten ökar.

Större arbetsmarknader tenderar även leda till att befolkningens och näringslivets struktur förändras, med ökad specialisering som följd. Även detta bidrar till ökad produktivitet.

Förutsättningar för samverkan mellan näringslivet längs den svenska och finska kusten antas öka väsentligt samt mellan universitetsstäderna Luleå och Uleåborg. Den ökade tillgängligheten anses även ge ökade sociala effekter.

Hälsa och säkerhet

En utbyggd järnväg innebär att persontrafiken minskar samt att del av godtransporterna som idag sker på vägarna flyttas över till järnväg. Mängden luftföroreningar minskar. Buller kan uppkomma vid järnvägen men om rätt åtgärder sätts in blir det en liten påverkan på omgivningen. Boendemiljöerna i Töre kan påverkas eftersom en centralt

belägen järnvägsstation bör finnas. Risker kan uppkomma såväl under byggskedet som under driftskedet. Under byggskedet kan ras, skred kollaps, vattengenombrott, grundvattensänkning. Under driftskedet kemikalieutsläpp, explosion, brand trafikolyckor, tågurspårning mm inträffa. Risken för olyckor bedöms allmänt som liten. I nuvarande situation när inte korridoren är utredd är det kanske inte intressant att göra någon djupare studie i hälso och säkerhetsfrågorna kring denna järnvägssträckning.

REFERENSER

- *Kalix Översiktsplan*
Under utarbetning, december 2008.
- *Kalix - Haparanda, Kustnära järnväg, Förstudie.*
Banverket, norra banregionen, oktober 1999.
- *Ny järnväg Umeå - Luleå - Haparanda,
kompletterande studie ny bana Luleå - Kalix.*
Banverket, 2003-04-14.
- *Kartunderlag - GIS*

