**Allmänt om Norrbotniabanans dragning genom Piteå,
kopplat till det beslut om val av korridor som fattades 2010.**

TRV beslutade år 2010, alltså för 14 år sedan, men utredningar/samråd som var beslutsunderlag, påbörjades redan år 2007. En hel del beslutsunderlag är alltså 17 år idag redan och kommer vara ca 35 år när första tåget rullar, ca år 2042.
I beslutsunderlaget finns uppgifter om att banan skulle vara i drift år 2020-2021.
Så blev det uppenbarligen inte.

År 2007-2010 hade man ingen aning om de nu pågående stora industrietableringarna som är på gång i Norrbotten och Västerbotten som ger upphov till stora mängder järnvägstransporter med 750 m långa godståg, vissa med farligt gods. Godståg med hastigheter upp till 120 km/h som, enligt det fattade beslutet, skall passera genom centrala Piteå. Dessutom vid stans enda centrala kontakt med vattnet. Flertalet av dessa tåg kommer bara åka rakt genom vår stad utan att stanna. Inom överskådlig framtid kommer inte en enda ny järnvägstransportkrävande industri att etableras i Piteå. Ej heller har någon sådan etablerats sedan beslutet fattades.

 Tunga motiv till dragningen genom centrala stan var:

1. *Haraholmen kommer att öka sitt transportbehov enormt.* Idag har vi facit, den enkelspåriga järnvägen har elektrifierats, byggts om till Sverigestandard när det gäller bärighet, men ökad järnvägstrafik har uteblivit. Ansvariga erkänner att spåret är underutnyttjat. Idag c:a ett tåg/dygn. (ett enkelspår klarar upp till 80 tåg/dygn enligt TRV) Idag hanterar hamnen 1,5 miljoner ton gods per år, men endast 70 000 ton fraktas på järnväg.

Ingen ny tung industri har etablerats sig på den 70 hektar stora industritomten på Haraholmen. Piteå Kommun har nu erkänt att man misslyckats så nu ändras strategin Man försöker få småindustrier till det stora industriområdet. Dessa småindustrier är ofta underentreprenörer/leverantörer till de stora industrisatsningar som görs i grannkommunerna i Skellefteå, Luleå och Boden. Det kommer troligen att utnyttja befintlig järnväg minimalt. Enligt branschen är det ej ekonomiskt att använda järnvägstransporter på avstånd mindre än 30 mil. Fordonstransporter på väg är billigare upp till 30 mil. Det som också har hänt, men var okänt år 2010, är att hamnen i Luleå byggs ut från att idag hantera årligen 8 milj ton gods till 32-40 milj ton. Detta skulle reducera sjötransportkostnaderna med ca 30%. De bygger en jättelik allvärdeshall för tre fartyg. De ska alltså rymmas att lasta/lossa under tak samtidigt. Skellefteå bygger ut sin hamn för att kunna hantera 2,5 milj ton. Slutsatsen är att år 2042, då första tåget rullar på Norrbotniabanan, så har hamnarna i Luleå och Skellefteå (enligt plan klara ca år 2030) sedan lång tid tillbaka etablerat sig och dominerar mest troligt all sjöfraktstrafik i norra Sverige.

1. *De stora träindustrierna SCA, Smurfit Kappa och Stenvalls (dåvarande Setra) kommer att öka avsevärt sitt behov av järnvägstransporter.*

Nu har vi facit. Fakta är att den befintliga järnvägen idag klarar av dessa industriers behov med c:a 6 tåg/dygn, som dessutom framförs med bara 30 km/h inom stadsområdet. Det finns inget behov av stängsel och dessa järnvägstransporter genererar betydligt mindre buller än tåg med farter upp till 250/120 km/h.

Problemen finns på: Stambanan, som begränsar tonnage, brister hos tågoperatör att få tag i lokförare, vagnar, och att kunna erbjuda punktlighet. När NBB byggs och nuvarande järnväg ansluts till denna vid E4:an/Lomtjärn, kan lasterna ökas från 1000 ton/tåg till 1700 ton/tåg hastigheten ökas till 120 km/h.

Alla eventuella kommande ökningar av järnvägstransporter från dessa industrier kommer att tillfredsställande när Piteåbanan ansluts i Lomtjärn mot Norrbotniabanan vilket med förmån kommer att byggas utefter E4:an.

Industrierna i Piteå kommer naturligtvis att öka sitt transportbehov på järnväg, eller?

Idag råder vedråvarubrist för samtliga vedförbrukande industrier i Sverige. De flesta importerar upp till 20 % av sitt behov från Baltstaterna och Ryssland (Ryssland har fallit bort pga Ukrainakriget) Två stora industrier, här uppe i norr, har år 2023 utökat sin produktion avsevärt, Obbola i Umeå, till 700 000 ton och Metso i Kemi till 1,5 miljoner ton. Dessa industrier ökar sina inköp av vedråvara i norra Sverige, konkurrensen ökar betydligt. Sammanfattningen är att någon enorm ökning av järnvägstransporter till/från våra industrier i Piteå är osannolik.

**KOSTNAD**

Kalkylen för Norrbotniabanans dragning från Umeå till Luleå var år 2010, 29 miljarder.
År 2021, 40 miljarder och kommer år 2042 att ligga på minst 60 miljarder, allt enligt TRV:s egna uttalanden.

Vi har alla, bara nu under år 2023, sett hur kostnadsökningarna skenar. Norrbotniabanan får tävla med alla entreprenörer/leverantörer som skall bygga all de gröna industrierna om tillgängliga resurser. Det är högst realistiskt att kostnaderna ökar betydligt. Regeringen har krävt att TRV till september 2023, skall ta fram en ny utredning med fokus på kortare tidplan och lägre kostnad fullt rimligt med tanke på den massiva kritik som Riksrevisionen framför till TRV och deras hantering av ett flertal projekt.

Tidplanen för att första tåget rullar mot Luleå var då utredningen gjordes år 2020. Vid omstart av projektet siktades mot full drift år 2030. Nu vet vi mer och prognosen är nu att Norrbotniabanan ska vara klar till Skellefteå blir år 2032 om finansieringen löses. Prognosen för att nå Luleå pekar mot år 2042, om finansieringen löses.

Beslutad korridor medför ett antal onödiga och orimligt höga kostnader. Dessutom är kalkylerna som gjordes före beslutet 2010 rent felaktiga. Som exempel finns i kalkylen för Pitsundsbron endast upptaget 620 miljoner kr. För en liknade bro i Göteborg finns en kalkyl från år 2019 på 4,5 miljarder kronor. E4 dragningen är 3 km kortare måste vara betydligt billigare, t.ex. för alla de fastigheter som måste lösas in i centrumalternativet. Dessa har minst dubblerat sitt värde sedan utredningen gjordes inför beslutet 2010. Ifjol när avdelningschefen Ali Sadeghi arbetade på TRV sade han: ”Vi vet av erfarenhet att när man bygger i stadsmiljöer krävs stora komplexa konstruktioner som är kostnadsdrivande… utanför stadsmiljöer blir kostnaderna lägre, rälsen rakare och restiden kortas...” Självklart är det så.

Sammanfattningsvis måste E4 dragningen bli flertal miljarder billigare än centrumdragningen när banan byggs klart på 2040-talet.

**Längden och tiden**

TRV säger att NBB byggs i första hand för godstrafik, men ger också möjlighet till persontrafik. Kraven från industrierna och tågoperatörerna ökar på att få snabb och stabil godstrafik och därmed att banan är rakare och 3 km kortare i E4-alternativet.

**Lomtjärn går snabbare att bygga**

TRV säger själva, i sina uttalanden, att det är snabbare och billigare att bygga utanför stadsmiljö. Sedan hänvisar man till Samhällsnyttan är så mycket bättre för centrumalternativet. Den utveckling som har skett sedan utredningen genomfördes, visar att det finns inga bärande motiv för att bygga den genom centrum. Hamnen i Piteå och industrierna i Piteå kommer absolut enkelt att komma ut till Norrbotniabanan och dra nytta av den med snabbare och billigare godstransporter även om den byggs efter E4:an. Avstånden till Norrbotniabanan vid E4:n är, för Smurfit Kappa ca 1 km, för SCA ca 6 km och för hamnen i Piteå ca 14 km. Att jämföra med Skelleftehamn som har 14 km till Norrbotniabanan och Holmsund i Umeå som har 11 km till Norrbotniabanan.

Industrierna klarar sig idag med 6 tåg/dygn och kan framöver öka tonnaget från 1 000 ton/tåg till 1 700ton/tåg eller öka antalet tåg från 6 till 7-8 tåg per dygn, och därmed med lätthet klara av ett eventuellt ökat behov av järnvägstransporter av gods.

En öppningsbar bro över Pitsund har bara den en byggtid på 5-7år. Den skapar för all framtid ett fast hinder för all tågtrafik och ger ett stopp på ca 30 minuter, dvs lika lång tid som en tågresa till Luleå kommer att ta.

När det gäller persontrafiken så ligger Lomtjärn betydligt bättre till än en centrumplacering av ett Resecentra.

Till området vid Lomtjärn ansluter sju stora vägar och gott om utrymme finns för parkering, busshållplats och taxistation. Beslut finns nu på att etablera ett handelsområde i Lomtjärnsområdet Detta planeras ta form inom ett par år bara och är fullt utvecklat för länge sedan, när första tåget rullar på den nybyggda Norrbotniabanan ca år 2042.

Med fördel och med stor sannolikhet utvecklas området till en plats även för idrottsanläggningar, kanske konferensanläggningar, boende och hotell m.m. Vi vet att det flesta, ca: 80%, i arbetsför ålder som utgör de tänkbara frekventa arbetspendlarna, bor utanför centrum i Piteå Kommun. Piteå kommun är en av Sveriges egnahemstätaste kommuner, speciellt sett till alla de byar och bybor som finns i Piteå. Sedan utredningen år 2007-2009, inför beslutet 2010, har inflyttning till centrum ökat av befolkning i icke arbetsför ålder (+65). Enligt TRV utgör dessa sällanresenärer, det är inte dessa personer som kommer att fylla persontågen.

**Fler fastigheter drabbas samt Samerna**

Över 400 fastigheter påverkas i centrumalternativet, i E4-alternativet endast ett fåtal. Det betyder en mängd överklagande från privatpersoner.

Samernas renbetesmarker, som är ett riksintresse, kommer att överklaga centrumdragningen till högsta instans, och stödja sig på den nya lagen konsultationsförordningen från år 2022. Detta kommer att ge förseningar, eller till med ett stopp byggnationen. I E4-alternativet slipper vi största delen av dessa problem.

**Värdering blir lägre vid inlösen**

Fakta är att de fastigheter som ligger inom korridoren har redan sjunkit i värde och har ej hängt med i den uppgång som varit på fastighetsmarknaden. De 25% som läggs på vid inlösen motsvarar ej den höjning som har skett på fastighetsmarknaden. Sen måste de drabbade fastighetsägarna ut och skaffa ny bostad och där betala det pris som finns på den uppvärderade fastighetsmarknaden. Slutsatsen blir att fastighetsägaren drabbas av en förlust.

**Det blir bullerplank överallt**

TRV kalkylerar, i sin utredning JU140, med 2 500 meter bullerplank i centrum.

Kraven har ökat på godkända buller- och vibrationsnivåer sedan år 2007. Idag tillåst max 55 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus. Bullernivån på en storstadsgata är 75 dB, men en godsjärnväg genererar en bullernivå på 85 dB, vilket uppfattas som dubbelt så högt av det mänskliga örat. För att reducera buller effektivt, används mjuka absorberade material, absolut ej släta hårda glas/plastrutor. Att åtgärda vibrationer/buller i befintlig miljö är mycket svårt och kostsamt. Folkhälsomyndigheterna visar att både buller och vibrationer påverkar människan både på kort och lång sikt, orsakar sömnstörningar, psykiska besvär, kan ge hjärtproblem och till och med framkalla en för tidig död. Forskning visar att vi påverkas ännu mer negativt när vi ligger ned, alltså på natten.

 **Södra hamnen måste fyllas ut och strandpromenaden försvinner**

TRV säger: ”Omfattande förstärkningsåtgärder krävs…Planeringen under byggtiden i centrala Piteå blir komplicerad… utsikten från Uddmansgatan får ej begränsas… minst 400 m långa ock raka spår vid perronger...”

Det är inte så enkelt som det låter. När man bygger en banvall för 1 700 ton tunga tåg så måste underbyggnaden dimensioneras för dessa återkommande tunga lasterna och vibrationer, och även klara av de krafter som uppstår när ett godståg i 120 km/h nödbromsar ned till 0 km/h.

På grund av resecentras centrala placering... Det är krav från TRV att perrongen skall vara 400 m lång. Det innebär att det trespåriga spårområdet kommer att sträcka sig en bra bit ut i Södra fjärden. Varför måste det vara tre spår undrar någon kanske. Jo, därför att det ska vara ett spår för godståg/passerande tåg samt två spår för söder/norrgående persontåg. Totalt sett betyder detta att man på sjöbotten måste gräva bort allt ”smäck” (var deponeras detta miljöfarliga avfall?) under fler år göra omfattande pålningsarbeten (hög ljudnivå), gjuta fundament, påbyggnad av banvall m.m. Allt detta skall ha en slutlig höjd, ej högre än befintlig strandkant. Utmed byggs alltid en transportväg under byggtiden, parallellt med den nya trespåriga banvallen. En bro (den åttonde bron) över den förlängda Strömsundskanalen måste byggas, vara öppen för båttrafik, men även för genomströmning av vatten mot Norra fjärden, annars växer norra fjärden igen. Normalt tillåter bara Vattendomstolen arbete i vatten endast vinterhalvåret för att undvika störningar i vattenkvalitet och djurliv. Det blir en enorm påverkan av Södra fjärden både under minst 3 år byggtid, samt för all framtid byggs en barriär efter vattenspegeln med dubbla 2,5 m höga stängsel som på en del av sträckan utgörs av bullerplank. Man kommer naturligtvis bygga elstolpar med överliggare, elledningar, transformatorstationer för elmatning etc också. TRV har i sin kalkyl med kostnaden för 2 500 m bullerplank i centrala Piteå. Stängsel/bullervall måste placeras 5 m från spåret på båda sidor så att möjligt utrymme finns för TRV:s underhållspersonal att med fordon kunna passera under drift. Alltså tre parallella spår med ytterligare 5 m på vardera sidan, totalbredd på hela barriären blir således ca 25 meter.

Under denna byggtid är risken stor att Västra kajens camping med sina 30 000 gästnätter ej kan fortsätta sin verksamhet. Vem vill semestra på en byggarbetsplats? Kommunen och handelsmännen i stan går miste om c:a 500 miljoner per år på dessa uteblivna centrala semesterfirare. Och alla trevliga skärgårdsdagar i Västra kajen riskerar naturligtvis också försvinna. Visst kan man bygga en strandpromenad utanför denna tre-spåriga 25 m breda barriär, men vem vill strosa på den, eller sitta på en parkbänk och se ut över vattenspegeln, när minst tre tåg i timmen rusar förbi?

I Piteå kommuns mål kan man läsa: ”Tydlig småstadskaraktär med grönt och trivsamt centrum... minska buller, avgaser, och barriäreffekter, undvik farligt gods genom centrum”

 Utdrag från TRV:s direktiv 2016:148 som gäller från år 2016: ”...bygg ej ny järnväg i anslutning till tätbebyggda områden... samhällsplanera så att inte uppförande av avgränsande skyddsåtgärder behövs... det minst ogynnsamma alternativet skall väljas.”

Sammanfattning, släpp prestigen och förstör ej centrala Piteå med dess unika vattennära läge för all framtid.

**Kommunen får stora kostnader**

Ja, så blir det. Som jämförelse beräknade Skellefteå kommun sina kostnader till 600 Mkr. (i 2021 penningvärde)

**Utredningen är nu över 14 år. Det har hänt mycket sedan dess…**

Ja absolut, och förändringarna fortsätter i snabb takt fram till första tåget rullar år 2042. När utredningen gjordes, fanns nästan inga elbilar, inga ellastbilar eller elbussar. Snart har vi självkörande fordon som laddas efter speciella laddskenor utefter vägen, elflyget är under full utveckling m.m. Vätgasbilar är under stark och snabb utveckling. Begreppet ”jobba hemifrån” fanns ej. Allt detta kommer att konkurrera med persontrafik på tåg.

Ett konkret exempel från industrin. Om någon skulle lägga fram en utredning med en 14 år gammal kalkyl, på en 60 miljarders investering skulle nog den personen snabbt vara tvungen att söka sig ett nytt jobb. Men här envisas TRV och majoritetsstyrande i Piteå Kommun med att vi kan lita på vår gamla utredning med motiveringen att inget har förändrats sedan utredningen gjordes och att vi såg alla förändringar komma i vår ”kristallkula” redan år 2007… Tyvärr är detta ett verklighetsfrämmande och orimligt resonemang och dessutom skrämmande och ansvarslöst med hänsyn till den framtida påverkan detta kommer ha för människor och miljö för all framtid.

**Enligt kalkylerna 22 godståg 44 persontåg per dygn genom centrala Piteå**

Ja tyvärr och med väldigt hög ljudnivå tyvärr.

Åk gärna till Älvsbyn eller vilken annan stad som helst där tåg passerar i hög fart och lyssna och känn vibrationerna. Prata med människor som bor där, eller med någon som ej har stått ut och flyttat därifrån. Idag färdas endast ca 4 godståg/dygn med 30 km/h genom Piteå centrum, tågen från Smurfit Kappa passerar ej genom centrum.

Med en centrumdragning kommer, enligt beräkningarna, minst 22 godståg, 750 m långa, många lastade med farligt gods i hastigheter upp till 120 km/h och hög ljudnivå, passera genom centrala Piteå utan att stanna.

För att 44 persontåg skall vara lönsamma för en tågoperatör, måste dessa vara fyllda med passagerare, annars lägger man ned linjen. Det betyder att hela min dagliga pendlingsresa till exempelvis Luleå, från dörr till dörr, måste vara både billigare och snabbare, än resa med ett eget fossilfritt fordon (elbil kanske), även inräknat tågbiljett, biljett till anslutningsbuss samt parkerings avgift vid resecentrat. Om inte kommer de flesta välja ett eget fossilfritt fordon och kanske till och med samåker med någon.

Alla entreprenörer kommer även i fortsättning att använda sin firmabil, som innehåller nödvändiga verktyg och material, kommer ej att åka tåg.

Framtida turister som kommer till Piteå är nu och kommer troligtvis även i framtiden att i huvudsak vara (el?)-bilburna, med husbil eller husvagn.

**Räddningstjänsten måste rivas**

Ja, i centrumalternativet kommer den nu fungerande byggnaden för räddningstjänst, polislokal, busslokaler att rivas. Nya lokaler måste uppföras, och TRV ersätter troligen endast nuvärdet på den befintliga byggnaden. Dvs att avdra kommer göras för slitage och ålder etc. TRV ersätter ej en eller flera nya byggnader som måste uppföras, som sannolikt är betydligt dyrare.

**I Luleå får de välja alternativ**

Om TRV nu väljer den östliga dragningen förbi Kallax och bygger en jättebro över Lule-fjärden, då faller beslutet och alla samråd, myndighetskontakter, Sjöfartsverket, Länsstyrelsen, försvaret, MKB, arkeologiska undersökningar måste göras på nytt, m.m. Då det gäller Luleå säger TRV att det inte är nått problem att göra om/ändra en delsträcka.

Men i Piteå Kommun är det bara sträckningen från Jävre till Lomtjärn som man måste ändra, allt det andra är ju oförändrat, och det finns samma utredning och djupdykning i JU 140 för båda delsträckorna. P1, dvs E4- sträckningen och P2, dvs Centrum-sträckningen. Den riktiga detaljerade järnvägsplanen för Piteå Kommun är ej påbörjad ännu. Det som finns är de gamla utredningarna från åren 2007-2009.

Lars Bergdahl på TRV säger att beslut om tillåtlighet ligger 2-4 år framåt. Piteå Kommun sitter på planmonopolet och kan säga stopp för centrumalternativet. Han säger att då måste man se över sträckningen i hela kommunen, trots att det gäller bara en del av sträckning och att P1-E4 är utredd lika mycket som centrumalternativet.

Varför behöver TRV inte göra om utredningen om hela sträckningen i Luleå om man där ändrar inriktning på en delsträcka? Eller tvärt om varför behöver man göra om utredningen i Piteå? Inget planarbete är ännu påbörjat.

**”Kaarles förslag”, planfria korsningar, nya bostäder i centrum**

Detta förslag finns att beskåda på denna hemsida. <https://norr.bothnian.se/>

Det som påstås i er text är helt felaktigt. Sträckan från Öjebyn-rondellen fram till i höjd med Bygma, är exakt som TRV:s förslag, samma sträckning, samma kurvradie och höjdskillnad.

I vårt förslag passeras timmerleden i höjd med Bygma och Piteå Såg och Hyvleri, följer i nära anslutning till Timmerleden på västra sidan förbi Räddningstjänsten och ansluter till befintligt spår efter korsningen vid Västergatan. Detta enkelspår innehåller inga felaktiga kurvradier eller höjdskillnader, den placeras inom samma område som där TRV tänker placera tre spår. Anslutningen med triangelspår mot Norrbotniabanan vid Lomtjärn är exakt som TRV:s förslag i P1-E4 alternativet. I detta förslag byggs, i anslutning till Räddningstjänsten, en fyrspårig 800 m lång växlingsbangård, som i huvudsak kommer att användas för godståg till Smurfit Kappa. Samtliga industrier har krav på en växlingsbangård i närheten av sin industri.

Det finns inget behov av växlingsbangård någon annanstans, exempelvis Pitholm som det kalkyleras med i TRV´s centrumförslag.

Fördelarna med vårt förslag är att Västermalmsområdet (nuvarande gamla stationsområdet) friställs för byggande av bostäder/affärer nästan omgående.

Plankorsningar väg/järnväg försvinner vid, Industrigatan, långa korsningen vid Västergatan, järnvägen över timmerleden ut mot Smurfit Kappa. Räddningstjänsten behöver ej rivas/flyttas.

Ytterligare fördelar är att alla dessa externa långa och tunga godståg, en del lastade med farligt gods behöver ej passera med hög hastighet genom vårt centrum. Vi kan nyttja befintlig spår och försörja hamnen, SCA och Stenvalls med c:a 4 tåg/dygn som passerar med max 30 km/h.

Nästa fördel är att detta projekt kan påbörjas direkt och vara klart inom några år och Västermalm friställs för byggande. Ovan nämnda vägar blir planskilda från järnvägsövergångar. Vi behöver ej vänta till år 2042 när Norrbotniabanan är klar.

Stenvalls byggde 2 km järnvägsspår under en 3 månaders period sommaren 2022.
Detta är ungefär samma längder plus en växlingsbangård.

Hur finansiera detta 300 Mkr projekt? Tillsammans med TRV, Smurfit Kappa och Piteå Kommun bör det finnas en lösning. Det finns gemensamma intressen hos alla de tre parterna och att se fördelarna med lägre kostnader, samt snabbare och bättre lösningar bör vara skäl nog för att hitta gemensamma lösningar. Tex behöver TRV ej ersätta Piteå Kommun för ny räddningstjänst och har totalt sett en betydligt billigare lösning. Smurfit Kappa kommer att dra en hel del snabbare och logistiska fördelar av lösningen och Piteå Kommun kan sälja tomter på Västermalm och betydligt snabbare börja utveckla detta område samt kommer drabbas av mindre kostnader totalt sett.

Politikerna bör sätta sig in i detaljerna i detta projekt och redan nu, alltså 15-20 år tidigare, få de fördelar som man ser framför ca 2042 då Norrbotniabanan byggs och inte bara vifta bort det. Vi ställer gärna upp med mer information.

**Kommunen har planmonopol**

Ja, enligt Plan och Bygglagen 2010:900, och Lars Bergdahl på TRV säger att om kommunen ändrar sig så går man inte mot kommunens vilja.

**Vad säger Trafikverket egentligen?**

TRV säger att det är möjligt att ändra beslutet för den korta delsträckan i Piteå Centrum men då hotar TRV samtidigt med att då blir ej NBB banan av. Väldig konstig härskarteknik, när han säger att en betydligt större , längre, dyrare förändring i Luleå inte förändrar något ???

**/ Lomtjärnsgruppen**