

Norrbotniabanan

Planeringsarbetet pågår för Norrbotniabanan – 27 mil ny järnväg mellan Umeå och Luleå. Norrbotniabanan ska i första hand förstärka gods- trafiken i landet, men också möjliggöra persontrafik mellan norr- landskustens städer. De positiva effekterna är mycket stora: Transportkostnaderna för godstrafiken kan minskas med ca 30 % och restiderna för persontrafik kan halveras. Norrbotniabanan bedöms skapa förutsättningar för en hållbar samhällsutveckling, ökad konkurrenskraft för näringslivet och en positiv regional utveckling som gagnar hela landet. Norrbotniabanan ger som helhet stora klimat- och miljövinster. Exempelvis beräknas utsläppen av koldioxid minska med ungefär 114 000 ton per år.

Utredningsprocessen

Syftet med en järnvägsutredning är att studera flera alternativa placeringar av en ny järnväg och komma fram till den bästa järnvägskorridoren. I järnvägsutredningen ingår en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som är godkänd av Länsstyrelsen.

Järnvägsutredningen har varit utställd och synpunkter har kunnat lämnas till Banverket. Utställningshandlingen, tillsammans med inkomna synpunkter, utgör underlag för Banverkets val av korridor, som tillåtlighets- prövas av regeringen. Efter tillåtlighets- prövningen kan arbetet med järnvägsplanen starta. Då detaljutföras den valda princip- lösningen och underlag för ritningar och bygghandlingar tas fram.

Kontaktpersoner

Jöran Gärtner, projektledare Ostvik-länsgränsen AC/BD (JU 130)
Jörgen Menmark, bitr. projektledare Ostvik-länsgränsen AC/BD (JU 130)
Tomas Gustafsson, projektansvarig Norrbotniabanan
Urban Eriksson, bitr projektansvarig Norrbotniabanan
Samtliga nås via Banverkets växel 0774-44 50 50



Norrbotniabanan Umeå-Luleå

Järnvägsutredning 130, Ostvik-länsgränsen AC/BD

2009-05-07

Norrbotniabanan Umeå-Luleå

Järnvägsutredning 130, Ostvik-länsgränsen AC/BD

Banverket kan nu redovisa det preliminära resultatet av Norrbotniabanans järnvägsutredning för sträckan Ostvik – länsgränsen AC/BD (JU 130)

Utställning av JU 130

Järnvägsutredningen var utställd under tiden 30 juni-19 september, 2008. Norr och söder om Byske bedömer Banverket att det bara finns en utredningskorridor som uppfyller ändamålet för sträckan och som ansluter på ett bra sätt med järnvägsutredningarna norr och söder om JU 130. I själva Byske delar sig korridoren i två alternativ; E4-alternativet och Havsbadsalternativet. Med fokusområdena; Funktion, Ekonomi, Människa och samhälle samt Miljö som grund har Banverket utvärderat alternativen. Båda alternativen uppfyller de transportpolitiska målen på ett bra sätt. På grund av E4-alternativets högre anläggningskostnad bedöms Havsbadsalternativet bättre uppfylla de ekonomiska målen med den nya banan. Sammantaget är Havsbadsalternativet det mest fördelaktiga alternativet i Banverkets utredning.

Synpunkter på järnvägsutredningen

Under utställningstiden inkom ytt- randen från myndigheter, organisa- tioner föreningar privatpersoner.

Skellefteå kommun anser att E4- alternativet skulle försvåra den fort- satta utvecklingen av Byske och att Havsbadsalternativet ska fastställas. Kommunen ser i Havsbadsalternati- vet en möjlighet att utveckla Byske i riktning mot havet. Skellefteå kom- mun menar att Havsbadsalternativet förutsätter en landbro genom Byske med plattform, för resandeutbyte, placerat på bron.

Länsstyrelsens bedömning är att järnvägen kan påverka miljön i Natura 2000-områdena Byske älv, Åby älv samt Ostträsket, oavsett alternativ, och att en tillståndspröv- ning enligt Miljöbalken ska göras för att klara ut förhållandet och vilka eventuella åtgärder som behövs för att klara kraven på en god miljö.

Kompletterande utredning

Efter utställningen av järnvägsutred- ningen har det framkommit osäker- heter kring den vattenförande åsen i Ostvik. Järnvägsutredningen har uppdaterat bl a PM Geoteknik som beskriver förhållandet för en passage genom åsen. För att undvika grundvat- tensänkning i omgivningen har olika åtgärder studerats, bl a tät duk och ett vattentätt tråg. Det senare innebär dock ökade kostnader och utred- ningens kalkyl har därför reviderats och visar på ökade kostnader med i genomsnitt cirka 100 miljoner kronor.

Banverkets slutsats

Både E4-alternativet och Havsbad- salternativet har en mängd för- och nackdelar som inom många områden väger ganska jämt. Både med E4- alternativet och Havsbadsalternati- vet kan Banverket i de kvarvarande korridorerna bygga en tekniskt bra järnväg med god miljöhänsyn, bra kapacitet och gynnsamma restider. Anläggningskostnaderna skiljer sig mellan E4- och Havsbadsalternati- vet. Skillnaden grundar sig till stor del på behovet av en lång tunnel för E4-alternativet.

Skillnader i kostnader och påverkan på den fysiska miljön beror även på behoven av omfattande ombygg- nader av trafikplatser och vägar i E4-alternativet.

Skellefteå kommun förordar, liksom många andra, Havsbadsalternativet, vilket också stämmer överens med kommunens program för fördjupad översiktsplan.

Sammanfattningsvis har Havsbads- alternativet bäst måluppfyllelse, med hänsyn till att anläggningskostna- den är betydligt lägre samtidigt som övriga aspekter är relativt likvärdiga eller bättre.

Fortsatt arbete

I det fortsatta arbetet med järnvä- gens planering finns detaljfrågor att lösa för det valda alternativet. I Byske behöver bland annat järn- vägen utformas så att tillgänglig- heten för boende blir god och störningarna från tågtrafiken begränsas för närboende. Detalj- studier för utformning av rese- centrum kommer att fördjupas i samverkan med Skellefteå kommun. Kompletterande studier behöver genomföras för att klarlägga för- hållanden i vattenförande områden. Inför tillåtligheten kommer kom- pletterande inventeringar att behöva göras vid bropassagen i Byske älv.

Förslag till vald järnvägskorridor

