

BRN 04-752 / SA 20

Banverket

Samrådsredogörelse

**Förstudie, Norrbotniabanan
Delen Piteå – Luleå**

2006-04

Innehållsförteckning

Innehållsförteckning	2
1. Planeringsprocessen och tidigt samråd	3
2. Samrådets bedrivande	3
2.1 Samråd med allmänheten	3
2.2 Samråd med myndigheter och organisationer	4
3. Samråd med allmänheten	4
3.1 Inledande samråd.....	4
3.2 Tidigt samråd.....	5
3.3 Skriftligen framförda synpunkter från allmänheten	6
4. Samråd med myndigheter och organisationer	9
5. Skriftliga yttranden	9
6. Sändlista: ”Handling för tidigt samråd”, förstudie Norrbotniabanan	21
Sändlista med handling för tidigt samråd	21
Utskick: meddelande.....	22
Intern sändlista för kännedom.....	23
7. Sändlista: ”Förslagshandling”, förstudie Norrbotniabanan	24
Sändlista förslagshandling	24
Utskick: meddelande.....	24

1. Planeringsprocessen och tidigt samråd

Utbyggnaden av järnvägar är reglerad i Lag om byggande av järnväg, 1995:1649, (LBJ) samt Miljöbalken (MB). I 2 kap 1 § LBJ anges att den som planerar att bygga en järnväg ska genomföra en förstudie. I förstudien ska förutsättningarna för den fortsatta planeringen klargöras och det ska anges om en järnvägsutredning enligt 1a § behöver genomföras innan järnvägsplanen upprättas.

I förstudieskedet ska samråd ske enligt 6 kapitlet 4 § Miljöbalken med berörda länsstyrelser, kommuner och ideella föreningar som enligt sina stadgar har till ändamål att ta tillvara natur- skydds- eller miljöskyddsintressen samt med den allmänhet som kan antas bli särskilt berörd (2 kapitlet 1 § LBJ).

I samrådsredogörelsen sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter och yttranden som kommit in från allmänhet och myndigheter samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från det tidiga samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen kommenteras också de inkomna synpunkterna och yttrandena.

Samtliga inkomna synpunkter och yttranden samt upprättade minnesanteckningar och protokoll finns diarieförda på Banverket under diarienummer BRN 04-752/SA 20 för delsträckan Piteå-Luleå samt BRN 04- 768/BY10 för övergripande frågor om Norrbotnia-banan, Umeå-Luleå.

2. Samrådets bedrivande

2.1 Samråd med allmänheten

Två omgångar med samråd med allmänheten har hållits. Ett inledande samråd för att informera om att projektets syfte och vilket förstudieområde som berörs och ett påföljande samråd för att informera om förstudiearbetets resultat och vilka korridorer som studeras.

Det inledande samrådet hölls den 19-20 april 2005 i Luleå och Norrfjärden med öppet hus och efterföljande presentation. Nästa samrådsomgång genomfördes 19-21 september i Luleå, Ersnäs och Norrfjärden med öppet hus och efterföljande presentation. Dessa presenteras närmare under avsnitt 3.1 och 3.2.

Allmänhetens frågeställningar och synpunkter är ett viktigt underlag som Banverket tar med sig i den fortsatta processen. Banverket ser en bra dialog och en öppenhet mot allmänheten som ett viktigt verktyg för att åstadkomma bra lösningar som har hög acceptans. På grund av det tidiga utredningsskedet har inte enskilda intressen som exempelvis intrång på fastigheter kunnat bemötas fullt ut. Ju längre in i planeringsprocessen projektet kommer desto tydligare svar kommer allmänheten att kunna ges.

2.2 Samråd med myndigheter och organisationer

Arbetet med Banverkets förstudie för Norrbottenbanan, delen Piteå – Luleå, påbörjades i februari 2005. Under arbetets gång har samrådsmöten genomförts med representanter för Luleå kommun, Piteå kommun, Länsstyrelsen i Norrbottens län, Norrbottenbanegruppen, Vägverket, berörda Samebyar, Försvarsmakten, Luftfartsverket och Luftfartsstyrelsen. Referensgruppsmöten har hållits vid tre tillfällen där projektläget redovisats och framtagna järnvägskorridorer diskuterats. Underhandskontakter har även hållits med myndigheter, organisationer med telefonsamtal och personliga sammanträffanden.

Banverkets Förstudie *Norrbottenbanan, delen Piteå-Luleå*, skickades (se avsnitt 6) till kommuner, Länsstyrelse, myndigheter m.fl. för tidigt samråd den 5 september 2005. Yttrandet önskades Banverket tillhanda senast den 10 oktober 2005. Sammanställning av dessa yttranden återfinns i avsnitt 5.

Banverkets förstudie *Norrbottenbanan, delen Piteå-Luleå*, delrapport Förslagshandling skickades (se avsnitt 7) till kommuner och Länsstyrelse för yttrande den 2 december 2005. Yttrande önskades Banverket tillhanda senast den 17 januari 2006. Sammanställning av dessa yttranden återfinns i avsnitt 5.

3. Samråd med allmänheten

	Plats	Datum	Deltagare (ca)	Dokumentation
Inledande samråd	Luleå, Stads- hotellet	2005-04-19	Totalt 60 (varav 10 kvinnor)	Minnes- anteckningar
Inledande samråd	Norrfjärden, EFS	2005-04-20	Totalt 120 (varav 40 kvinnor)	Minnes- anteckningar
Tidigt samråd	Luleå, Norr- bottensteatern	2005-09-19	Öppet hus: 70 (varav 20 kvinnor) Presentation: 60 (10)	Minnes- anteckningar
Tidigt samråd	Ersnäs, skolan	2005-09-20	Öppet hus: 35 (10) Presentation: 65 (21)	Minnes- anteckningar
Tidigt samråd	Norrfjärden, EFS	2005-09-21	Öppet hus: 100 (30) Presentation: 160 (45)	Minnes- anteckningar

3.1 Inledande samråd

Den 19-20 april 2005 genomförde Banverket inledande samråd i Luleå respektive Norrfjärden. Samrådsmötena med öppet hus genomfördes den 19 april på Stadshotellet i Luleå och den 20 april på EFS i Norrfjärden. Inför de allmänna samrådsmötena togs en informationsfolder samt utställningsmaterial i form av utställningsmontrar fram. Banverket anordnade också en särskild barnhörna med aktiviteter som filmvisning, spel och ritmaterial. Banverket bjöd även på kaffe med tilltugg.

Utställningarna var öppna mellan kl. 15.00 och till ca 21.00 båda dagarna. Uppskattningsvis besöktes utställningen av 180 personer under öppet hus och presentationen totalt båda dagarna. På plats vid utställningsmontrarna fanns personal från Banverket och Ramböll för att informera, svara på frågor och lyssna på allmänhetens tankar och idéer om det pågående plan-

eringsarbetet. Vid montrarna fanns också särskilda synpunktsblanketter för att underlätta för de som ville lämna skriftliga synpunkter. Öppet hus avslutades med presentation mellan kl. 18.30 och ca kl. 21. Vid presentationerna gavs möjligheter att framföra såväl muntliga som skriftliga synpunkter. De skriftliga synpunkterna kunde lämnas i en särskild synpunktsbrevlåda i lokalen för öppet hus eller skickas brevledes, per fax eller via e-post till Banverket.

Inbjudan till de inledande allmänna samrådsmötena skedde via Banverkets hemsida samt annonser i Norrbottens Kuriren (NK), Norrländska Socialdemokraten (NSD) och Piteå Tidningen (PT) ungefär en till två veckor innan mötena. Intresseorganisationer har också inbjudits via brev att delta på mötena.

Skriftliga synpunkter från allmänheten önskades Banverket tillhanda senast 18 april 2005. Två skriftliga synpunkter från allmänheten inkom samt tre från intresseorganisationer, dessa finns sammanfattade under avsnitt 3.3. Minnesanteckningar från mötena finns sammanställda, dessa finns tillgängliga hos Banverket (diarienummer: BRN 04 752/SA20).

3.2 Tidigt samråd

Den 19-21 september 2005 genomförde Banverket möte för tidigt samråd i Luleå, Ersnäs respektive Norrfjärden. Samrådsmötena med öppet hus genomfördes den 19 september på Norrbottensteatern i Luleå, den 20 september i skolan i Ersnäs och den 21 september på EFS i Norrfjärden. Inför samrådsmötena togs en informationsfolder samt utställningsmaterial i form av utställningsmontrar fram. Banverket anordnade också en särskild barnhörna med aktiviteter som filmvisning, spel och ritmaterial. Banverket bjöd även på kaffe med tilltugg.

Utställningarna var öppna mellan kl. 15.00 och till ca 21.00 båda dagarna. Uppskattningsvis besöktes utställningen sammanlagt av ca 450 personer under öppet hus presentationen. På plats vid utställningsmontrarna fanns personal från Banverket och Ramböll för att informera, svara på frågor och lyssna på allmänhetens tankar och idéer om det pågående planeringsarbetet. Vid montrarna fanns också särskilda synpunktsblanketter för att underlätta för de som ville lämna skriftliga synpunkter. Öppet hus avslutades med presentation mellan kl. 18.30 och ca kl. 21. Vid presentationerna gavs möjligheter att framföra såväl muntliga som skriftliga synpunkter. De skriftliga synpunkterna kunde lämnas i en särskild synpunktsbrevlåda i lokalen för öppet hus eller skickas brevledes, per fax eller via e-post till Banverket. Efter samrådsmötets avslutande fanns det även möjlighet att lämna enkätsvar till Banverkets utvärdering av samrådsmötenas upplägg.

Inbjudan till de tidiga allmänna samrådsmötena skedde via Banverkets hemsida samt annonser i Norrbottens Kuriren (NK), Norrländska Socialdemokraten (NSD), Piteå Tidningen (PT), Norra Västerbotten (VK), Västerbottens Kuriren (VK) och Västerbottens Folkblad (VF) ungefär en till två veckor innan mötena. Intresseorganisationer har också inbjudits via brev att delta på mötena.

Skriftliga synpunkter från allmänheten önskades Banverket tillhanda senast 10 oktober 2005. Arton skriftliga synpunkter från allmänheten inkom, dessa finns sammanfattade under avsnitt 3.3. Minnesanteckningar från mötena finns sammanställda, dessa finns tillgängliga på Banverket (diarienummer: BRN 04 752/SA20).

3.3 Skriftligen framförda synpunkter från allmänheten

Nedan sammanfattas de skriftliga synpunkter som framkommit i samband med samråden. Totalt inkom till Banverket två skriftliga synpunkter från allmänheten och tre från föreningar i samband med det inledande samrådet. I samband med det tidiga samrådet inkom 18 skriftliga synpunkter från allmänheten.

Synpunkterna har sorterats efter innehåll och kommenteras tillsammans med liknande synpunkter, se nedan:

Synpunkter rörande infarten till Luleå

Sveriges Segelfartygsförening, Sektion Luleå: Anmanar en segelfri höjd på 43 meter. Den klarar 85% av alla segelfartyg utom de allra största i A-klassen. Kopplingen till Kallax är viktig och föreslår att det kan lösas med att tågen går till Kallax och backar tillbaka för att ansluta till Luleå via Bergnäbron eller Gäddvik. Förordar lägre broar längre västerut, t.ex. via Gråsjälören. Påtalar Hamnholmen som ett fint fritidsområde som man bör ta hänsyn till.

Björn Zetterberg, Luleå: Varje sträckningsalternativ över Stadsfjärden kommer att möta ett massivt motstånd från båtägare, skoterägare, friluftsfolk, m.fl. Förespråkar alternativ via Gäddvik.

Anna Keisu, Luleå: Synpunkt på dragningen över Sandön.

Lars Andersson, Luleå: Positiv till NBB. Förespråkar östlig dragning och Hamnholmen-alternativet, dragning nära E4 vid Ersnäsfjärden så att Aleåns tillflöde är intakt av naturvårdsperspektiv. Påminner om höga natur- och kulturlandskapsvärden för betesmarken mellan Skäret, Aleån och E4 som motiverar att järnvägen placeras omedelbart öster om E4. Vid Kallaxheden bör järnvägen dras vid befintlig vägkorridor eller genom ungsöksområden.

Banverkets kommentar:

Anslutningen till Luleå är komplicerad. En avvägning kommer att göras mellan bl.a. trafikeringsfunktion, intrång och kostnad. Samtliga alternativ har både för- och nackdelar. Ställningstagande om vilket alternativ Banverket förordar in till Luleå görs i nästa skede dvs. järnvägsutredning.

Synpunkter rörande Sörbyarna

Allan Larsson, Luleå: Hållplats mellan Antnäs och Alvik!

Ingrid Degerlund, Elsa Isaksson och Stig Gustavsson, Antnäs: Förespråkar dragning mellan Antnäs och Alvik. Farhågor om intrång på egna fastigheten vid dragning öster om E4.

Banverkets kommentar:

I förstudieskedet studeras flera alternativa korridorer på en övergripande nivå. Först i kommande järnvägsutredning kommer en av dessa korridorer att väljas ut och specificeras. Den exakta dragningen inom järnvägskorridoren avgörs först i järnvägsplanen. Först då vet man vilka intrång den nya järnvägen gör. Järnvägskorridorerna förbi Antnäs och Alvik, såväl mellan byarna som väster eller öster om E4, kommer att studeras vidare i nästa skede.

Synpunkter rörande Norrfjärden och Rosvik

Av de lämnade skriftliga synpunkterna förespråkar 4 den västliga korridoren förbi Norrfjärden, en förespråkar en dragning genom de centrala delarna med station och 6 förespråkar en dragning nära E4, varav flera anser att en station bör placeras vid OK/Q8. En förespråkar station i Rosvik.

Torbjörn Johansson, Norrfjärden: Anser att det inte är lämpligt med en dragning alldeles intill E4 p.g.a. risken för att tågen bländar bilisterna. Påtalar också campingen som finns belägen nära E4.

Per Andersson, Norrfjärden: Förordar en östlig dragning förbi Norrfjärden, så nära E4 som möjligt. Gärna station nära OK/Q8.

Roland Backman, Norrfjärden: Förordar en station i Norrfjärden, väster om E4 i anslutning till OK/Q8, dragning från Öjebyn via riksväg 13 och väster om Kopparnäs och sedan vidare mot Rosvik och station även där.

Magnus Häggblad, Norrfjärden: Järnvägen skall gå genom Norrfjärden inte förbi. Skall man än ändå bli ”utsatta” är det bättre att den går genom de centrala delarna med en station.

Jim Malmlöf: Förespråkar en dragning förbi Norrfjärden öster om E4 men negativ till en dragning genom byn och redogör för ett antal skäl till detta. Anser att korridoren bör minskas runt Norrfjärden till endast öster om E4.

Karin och Olov Schelén, Kopparnäs: En station i Norrfjärden bör placeras så att flest antal kan gå eller cykla till stationen, dvs. i centrum av Norrfjärden på västra sidan av E4. Farhåga om sämre kollektivtrafik gällande buss för sträckan Norrfjärden-Luleå med ev. järnväg.

Anneli och Bert-Ola Jonsson, Norrfjärden: Förordar en dragning på den östliga sidan om E4 med station vid OK/Q8 eftersom det redan är en knutpunkt för resor och att det skulle innebära minst buller för flest boende. En dragning via kraftledningen skulle dela byn.

Karin Lidström, Norrfjärden: Förespråkar den västliga korridoren med station väster om byn. Negativ till en dragning genom byn.

Thomas Lundberg, Norrfjärden: Förespråkar västlig korridor. Framför att det finns fornlämningar och kulturhistoriska miljöer som skulle skadas vid en dragning genom/nära Kopparnäs.

Bo Åkerström, Norrfjärden: Förespråkar östlig korridor.

Jenny Eriksson: Man bör bygga järnvägen där så få som möjligt blir drabbade. Alternativet mitt genom Norrfjärden är helt förkastligt utan någon vinning. Vill man ha en station i Norrfjärden (som inte är nödvändigt) bör den ligga längst ifrån samhället. Alternativet i inlandet är att föredra.

Leif Wikman, Jönsbyn: Framför en rad argument mot en dragning genom eller i närheten av Jönsbyn. Förespråkar istället en dragning nordväst om E4 och nordväst om Norrfjärden/Porsnäsjärden och Rosvik och en passage mot Kallax norr om Antnäs. Ett stationsläge skulle kunna placeras i utkanten av någon av dessa orter med s.k. park-and-ride parkeringar.

Therese Sandsten för Rosviks byautvecklingsförening: Tycker att en station mellan Piteå och Luleå bör ligga i Rosvik. Det är många som pendlar till Luleå. Säkrare och miljömässigt bättre transporter kanske kan locka fler att bosätta sig i Rosvik.

Banverkets kommentar:

Ett av Norrbotniabanans ändamål är att förbättra persontrafiken och den regionala kollektivtrafiken. För att detta ändamål skall uppfyllas strävar Banverket efter att möjliggöra ett eller flera stationslägen (åtminstone på lång sikt) på sträckan mellan Piteå och Luleå. Norrfjärden och Rosvik har prioriterats högre för en station, eftersom de i dagsläget har sämre kommunikationer till Luleå jämfört med Sörbyarna. Vid planering av ny infrastruktur tas det hänsyn till en rad faktorer, bl.a. intrång och störningar för boende intill den nya järnvägen. Detta vägs mot andra faktorer som t.ex. tillgänglighet. För att järnvägen skall bli ett attraktivt färdmedel bör det finnas ett stationsläge som är lättillgängligt för ett flertal boende på orten, helst på ett avstånd som gör det möjligt att gå eller cykla till tåget. Detta kommer i konflikt med målet att minimera intrång och negativ påverkan. Med anpassning av utformningen och olika typer av åtgärder (t.ex. byte av fönster) försöker Banverket att minimera påverkan av exempelvis buller. I förstudieskedet studeras flera alternativa korridorer på en övergripande nivå. Först i kommande järnvägsutredning kommer en av dessa korridorer att väljas ut. Den exakta dragningen inom järnvägskorridoren avgörs först i järnvägsplanen. Först då vet man vilka intrång den nya järnvägen gör. Järnvägskorridorerna väst och öst förbi Norrfjärden och Rosvik kommer att studeras vidare i nästa skede.

Övriga synpunkter

Peter Andersson, Luleå: Anser att flygplatsen tvingas flyttas om militären lägger ned verksamheten på Kallax.

Banverkets kommentar:

Banverket bedömer att det inte är troligt att det civila flyget på Kallax kommer att flyttas även om det blir förändringar av militärens verksamhet på Kallax.

Tord Söderberg, Norrfjärden för Piteå Snöskoterklubb: Tänk på skoteröverfarter i Piteå kommun. Det måste finnas möjlighet att korsa Norrbotniabanen vid skoterkörning. Vid planering kan man kombinera skoteröverfarter t.ex. med GC-väg eller annan överfart som skogsväg, mindre byaväg eller liknande.

Banverkets kommentar:

Banverket kommer i senare skede, när den exakta dragningen är vald, planera för de vägar, skogsvägar, GC-vägar och skoterleder som berörs av Norrbotniabanen så att det finns möjlighet att korsa järnvägen. För att förbättra trafiksäkerheten byggs Norrbotniabanen helt med planskilda korsningar. Det kommer under den kommande planeringen finnas fortsatt möjlighet till att lämna synpunkter och delta i samråd.

4. Samråd med myndigheter och organisationer

Under arbetets gång har Banverket genomfört följande särskilda samrådsmöten.

Samråd med	Plats	Datum	Dokumentation
Försvarsmakten	Militärdistriktsstab N, Boden	2005-03-16	-
Samråd med Luftfartsstyrelsen och Försvarsmakten	Banverket Norra Banregionen	2005-04-26	Minnesanteckningar
Samråd med Luftfartsstyrelsen, Kallax flygstation, Skellefteå flygplats och Försvarsmakten	Banverket Norra Banregionen	2006-02-10	Minnesanteckningar
Luleå kommun & Piteå kommun	Banverket Norra Banregionen Piteå kommun	2005-05-10 2005-09-27	Minnesanteckningar Minnesanteckningar
Berörda Samebyar	Hotell Laponia, Arvidsjaur	2005-10-07	Minnesanteckningar
Länsstyrelsen i Norrbottens län	Länsstyrelsen, Luleå	2005-05-24	Minnesanteckningar
Referensgruppsmöten (Vägverket, Försvarsmakten, Luleå, Boden, Älvsbyn & Piteå kommun, Länsstyrelsen i Norrbotten, Norrbotniabanegruppen)	Banverket Norra Banregionen Banverket Norra Banregionen Luleå kommun	2005-03-31 2005-06-03 2005-10-05	Minnesanteckningar Minnesanteckningar Minnesanteckningar

5. Skriftliga yttranden

Handling för tidigt samråd har distribuerats enligt sändlistan i kap 6. Nedan listas de remissinstanser som lämnat skriftliga yttranden på det tidiga samrådet, från det inledande samrådet samt på förslaghandling.

Instans	Inkom
Bodens kommun	2005-10-14
Försvarsmakten Norra Militärdistriktet	2005-09-16; 2006-01-17
Krisberedskapsmyndigheten	2005-09-23
Luleå kommun	2005-10-17; 2006-01-26
Luftfartsstyrelsen	2006-03-20
Länsstyrelsen i Norrbottens län	2005-10-31; 2006-02-01
Naturskyddsföreningen i Luleå	2005-05-15; 2005-10-04
Naturskyddsföreningen i Norrbotten	2005-05-18
Norrbotniabanegruppen	2005-10-21; 2006-01-25
Norrbottens ornitologiska förening	2005-05-19
Piteå kommun	2005-11-04; 2006-03-16
Räddningsverket	2005-10-11
Vägverket Region Norr	2005-10-14
Älvsbyn kommun	2005-11-01
Svenska samernas riksförbund	2006-02-16
Sirges sameby	2005-10-08
Skogsvårdsstyrelsen Norrbotten	2006-01-13
Sjöfartsverket	2006-01-16

Bodens kommun

Bodens kommun framhåller ett dragningsalternativ via Boden – Sunderby Sjukhus – LTU – Kallax – Piteå eftersom detta alternativ ger förutsättningar för ett rationellt persontrafiksystem och en effektiv samverkan med Malm- och stambanan. Anser att det är viktigt att i detta läge inte välja bort alternativa sträckningar eftersom aspekter som anläggningskostnader och samhällsekonomisk bedömning inte har behandlats. Förväntar sig en sträckning som bidrar till en förstärkning av länets utvecklingsaxel Boden-Luleå-Piteå.

Banverkets kommentarer:

Kallax flygstation är den målpunkt som värderas högst mellan Piteå och Luleå. För att alternativen förbi Kallax flygstation skall vara aktuellt krävs att passagen över Luleälv är tekniskt, ekonomiskt och miljömässigt möjlig. Det krävs därför vidare studier med hänsyn till flyget och sjöfarten intressen. Ett alternativ via Kallax kommer att finnas med i kommande järnvägsutredning och där belysas grundligt.

Försvarsmakten Norra Militärdistriktet

Yttrande 2005-09-16: Försvarsmakten har i samband med samrådsmöte 2005-03-08 överlämnat underlag för var försvarsmakten har sina intressen belägna. Övriga synpunkter är: På sträckan Piteå-Luleå finns det trånga passager för västra och mellersta korridoren samt för alternativ järnvägskorridor. Det är försvarsanläggningar som är orsak till hindren. Försvarsmakten föreslår ett utökat samråd när det är klarlagt vilken korridor som kommer att väljas. Den östliga korridorerna som passar nära Kallax flygstation kräver särskild analys tillsammans med F21, LFV och LFS.

Yttrande 2006-01-17: Försvarsmakten har delgett Banverket underlag som redovisar vilka hinder som föreligger för respektive korridor och påtalar vikten av fortsatt samråd.

Banverkets kommentarer:

I nuläget förefaller försvarets anläggningar inte utgöra några planeringshinder för järnvägen mellan Piteå och Luleå. I det fortsatta arbetet kommer samråd med försvaret att initieras av Banverket dels för sträckan mellan Piteå och Luleå samt med alternativet som passerar nära Kallax flygstation. För alternativet nära Kallax flygstation kommer även F21, LFV och LFS samt Kallax flygstation att kallas för att tillsammans komma fram till den bästa dragningen.

Krisberedskapsmyndigheten

Avser inte att lämna några synpunkter.

Luftfartsstyrelsen

Luftfartsstyrelsen har inget att erinra mot de föreslagna järnvägskorridorerna tas med i den kommande järnvägsutredningen.

Som förutsättning för konstaterandet ligger dock att representanter för Luftfartsverket, Luleå flygstation samt Luftfartsstyrelsen bereds tillfälle att medverka i arbetet. Bakgrunden till ovan angivna förutsättningar härstammar dels ur Bestämmelser för Civil Luftfart, BCL-F, dels ur Förordningen, SFS 1957:601, om elektriska stråkströmsanläggningar med också ur Svensk Standard, SS 447 10 12, Skyddsavstånd för luftfartsradiosystem mot aktiva och passiva störningar från anläggningar för elektrisk kraftöverföring och tågdrift samt Samarbetsavtal mellan Försvaret och Luftfartsstyrelsen.

Banverkets kommentar: *Fortsatt samråd med Luftfartsverket, Luleå flygstation samt Luftfartsstyrelsen kommer att ske under hela planerings- och projekteringsprocessen.*

Luleå kommun

Yttrande 2005-10-17:

Norrbotniabanan är det långsiktigt viktigaste infrastrukturprojekt som berör Luleå kommun, järnvägen bedöms få mycket stor betydelse för näringslivet och samhällsutvecklingen. I Luleå kommuns översiktsplan finns ett reservat för kustjärnväg, en dragning via Hamnholmen, Sandön eller parallellt med E4 stämmer med översiktsplanen. I Sörbyarna finns ett reservat parallellt med E4 alternativt öster om Ersnäs. Önskemål om illustration av befolkningskoncentrationerna längs kusten.

Påtar att järnvägen planeras för ett långsiktigt perspektiv och att det hade varit önskvärt med någon form av framtidsscenarier. Likaså framförs att hänsynstagandet till natur- och kulturmiljövärden bör göras med stort tidsperspektiv eftersom de hinner förändras på 30-50 år.

Bevarandevärdena inom Kallaxhedens naturreservat bör nyanseras, värdekärnorna bör ev. kunna preciseras ytterligare. Kommunen har i ett yttrande till Länsstyrelsen avstyrkt att bl.a. Kallaxheden utpekas som riksintresse för rennäringen. Naturreservatet Bälungeberget är ombildat och mindre till ytan än vad som framgår av redovisningen. Odlingslandskapet väster om Möröfjärden är ett mycket viktigt fågelområde som hör samman med fjärden öster om E4. I kommunens naturvårdsplan finns fler objekt redovisade än vad som framgår av förstudien.

Inom kommunen pågår en översyn av skyddsområden för vattentäkter. Avgränsningen av skyddsområdena i Norra och Södra Gäddvik kommer sannolikt att förändras innan en järnvägsplan är framtagen.

Om en östlig ingång till Luleå förordas bör hållplatsen i Notviken inrymmas i sträckningen för Norrbotniabanan eftersom tillgängligheten till LTU är av stor regional betydelse. De korridorer som redovisas i Luleå skulle också kunna medge ett kombinationsalternativ med både en östlig sträckning och en västlig som ansluter till den östliga i Södra Gäddvik. Ett sådant alternativ skulle kunna ge miljömässiga fördelar även om kostnaderna ökar betydligt.

Passagen genom Sörbyarna förefaller problematisk. Om järnvägen mer fysiskt kommer att beröra byarna bör en förutsättning vara att det anläggs en station i området. Finns det möjligen fler alternativa korridorer som kan ge mindre intrång. Kartan över Sörbyarna bör även omfatta Måttsunds by.

Det finns anledning att fundera över namnet Norrbotniabanan eftersom det kan uppfattas som en järnväg som endast betjänar Norrbotten.

Bifogade synpunkter från Näringslivsbolaget: Framhåller viktiga knutpunkter som måste vara tillgängliga med järnvägen: hamnen, kombiterminalen, Luleå central, universitet, Sunderby sjukhus samt Kallax flygplats. Anser att sträckningarna E4/Notviken samt Kallax/Hamnholmen/Sandön bör finnas kvar för fortsatt utredning medan sträckningarna över Bergnäset och Gråsjälören bedöms som orealistiska.

Yttrande 2006-01-26:

Luleå kommun påpekar projektets betydelse. Kommunen anser att det är angeläget att kommuner som direkt kommer att beröras av transportsystemet ges möjlighet att lämna synpunkter på val av järnvägskorridorer för övriga delsträckor. Luleå kommun är inte beredda att godta att sträckan Piteå-Luleå kommer att genomföras som sista etapp, kommunerna bör ges möjlighet att lämna synpunkter på förslag till fortsatt etapputbyggnad.

Framför att det finns värdefulla områden som inte redovisas eftersom de inte har beteckningen som riksintresse, Natura 2000, naturreservat el. dyl. Även dessa bör redovisas för att ge en heltäckande bild av natur- och kulturvärden. Exempelvis: odlingslandskapet längs Aleån mellan E4 och Alvik samt Stora Anträsträskets skogsområde (blivande naturreservat). Även områden som utpekats av länsstyrelsen som bevarandevärda odlingslandskap bör ha samma dignitet som objekt i våtmarksinventeringen, t.ex. Ersnäs-Alviksområdet, Gäddvik och Tallbo vid Bälinge.

Avsnittet om effekter och konsekvenser bör kompletteras med en beskrivning av de ekologiska konsekvenserna av järnvägen i stort i landskapet, t.ex. barriäreffekter och fragmentering. Det förutsätts att den mer heltäckande naturinventering genomförs för de korridorer som kommande järnvägsutredning omfattar.

Luleå kommun anser att det finns uppenbara fördelar med en dragning via Kallax flygplats men en bro får dock en stor påverkan på landskapsbilden och påverkar Luleå som hamnstad. Området utgör riksintresse för friluftsliv, i synnerhet båtlivet har stor betydelse för Lulebornas rekreation. Det är en viktig tillgång att kunna nå Luleå centrum med båt. Kommunen förutsätter att den östliga korridoren inrymmer en rörlig bro över älven.

Kommunen har svårt att se fördelarna med alternativen parallellt med Bergnässon och via Gråsjälsören. I synnerhet dragningen parallellt med Bergnässon skulle innebära betydande ingrepp i en befintlig bebyggd miljö såvida inte ett tunnelalternativ blir aktuellt.

En västlig ingång innebär att Luleå blir en säckstation. Kommunen bedömer att det finns stora tekniska svårigheter vid ett genomförande av en västlig ingång.

Alternativen via Kallax och parallellt med E4 har stöd i översiktsplanen, andra alternativ kräver ändring av översiktsplanen. För kommunen är det viktigt att en korridor parallellt med E4 finns kvar även om en genomgående lösning väljs. En länk mellan Notviken och Södra Gäddvik skulle ge miljömässiga fördelar av godstrafik som inte behöver passera centrum.

Om en östlig ingång till Luleå förordas bör Notviken/LTU vara slutstation. I det fortsatta arbetet bör ev. hållplatslägen mellan städerna ingående beläggas och konsekvensbeskrivas. Passagen genom Sörbyarna kräver ingående studier eftersom hållplats där prioriteras lågt trots passage. Frågan om regional tågtrafik bör beläggas djupare kopplat till val av hållplatslägen och val av sträckning.

Hela järnvägen mellan Nyland och Luleå bör benämnas Botniabanan.

Trots de olika alternativens för- och nackdelar är stadsbyggnadskontoret i dagsläget inte berett att stryka något annat alternativ inför fortsatt järnvägsutredning än Bergnässonalternativet.

Banverkets kommentarer:

I detta skede har endast de mest värdefulla skyddsintressena beaktats. I kommande skeden kommer hänsyn att tas även till mer lokala skyddsintressen och det är värdefullt att kommunen redan nu överväger hur starka dessa skyddsintressen är.

Hållplatsen i Notviken ingår inte i detta projekt utan hanteras i annan ordning. Troligen kommer en mötesstation med möjlighet till resandeutbyte att byggas i Notviken innan det blir aktuellt att bygga Norrbotniabanan.

Ett kombinationsalternativ med både en västlig och en östlig ingång in till Luleå kan kanske bli aktuellt på väldigt lång sikt men det är inte aktuellt i detta projekt. Det kan dock vara viktigt att Luleå kommun tar höjd för ett sådant alternativ i sina Översiktsplaner så att möjligheten finns kvar i framtiden.

Passagen vid Sörbyarna är en av de svårare passagerna på delsträckan. Även om det vid öppnandet av banan inte blir aktuellt med en station här kan det dock på längre sikt ändå vara mycket värdefullt med en sträckning som medger en station i en framtiden. En sträckning genom Sörbyarna är den genaste mellan Piteå och Luleå men kommer att innebära intrång och påverkan på både miljön och de boende i området. Intrång blir det även i alternativ väst förbi Sörbyarna. I det fortsatta arbetet måste trafikfunktion, ekonomi, miljöpåverkan samt intrång studeras närmare och vägas mot varandra.

Namnet Norrbotniabanan är i dag så inarbetat att det inte i dagsläget bedöms lämpligt att ändra det.

Alla alternativ in till Luleå innebär olika för och nackdelar samt intrång både avseende för boende och för miljön. En stor skillnad är att de östliga alternativen medför en genomgående lösning genom Luleå vilket är att föredra ur trafikfunktion för järnvägen. För att alternativen förbi Kallax flygstation skall vara aktuellt krävs att passagen över Luleälv är tekniskt och ekonomiskt möjlig. Det krävs även vidare studier för hänsyn till flyget och sjöfarten. En avvägning mellan de olika intressena kommer att göras i kommande järnvägsutredning.

Valet att inleda den fortsatta planeringen på sträckan Skellefteå-Piteå avgörs av att det är på denna sträcka störst vinster finns att hämta redan på kort sikt. Banverket har dock inte för avsikt att påbörja byggnation av järnvägen på denna sträcka förrän en utbyggnad på hela sträckan Umeå-Luleå är beslutad.

Länsstyrelsen i Norrbottens län**Yttrande 2005-10-31**

Länsstyrelsen tillstyrker den att fortsatta planeringsprocessen kan ske med utgångspunkt i den redovisade samrådshandlingen. Det är viktigt att inte begränsa antalet alternativ påtagligt i tidigt skede. Handlingen bör redovisa och motivera tunnelalternativ även om det är komplicerat och dyrt.

Länsstyrelsen framför en rad konkreta synpunkter på förändringar av och förslag på kompletteringar på innehållet i samrådshandlingen, exempelvis beskrivningen av olika skyddsområden, friluftsintrasse, beskrivning av kulturmiljö, målpunktsanalys, m.m.

Ur jordbrukssynpunkt är det viktigt att så långt som möjligt undvika sträckningar som innebär barriäreffekter eller ofördelaktiga avstyckningar av jordbruksmark.

Vid en östlig dragnings samlokalisering av järnväg och E4 är det bl.a. ur kulturmiljösynpunkt viktigt att studera konsekvenserna för dessa alternativ, t.ex. bebyggelse och odlingsmark i Kopparnäs-Håkansö, Alvik, Antnäs och Ersnäs.

Förstudieområdet är beläget inom ett relativt hårt exploaterat området med få sammanhängande renbetesområden. Det är viktigt att studera bieffekter, d.v.s. nya vägar, grustäkter, mm. Ur rennäringssynpunkt är det mest fördelaktigt att välja det alternativ som ger minst intrång på renbetesmarkerna och minsta barriäreffekt. Samlokalisering av järnväg och E4 är troligen att föredra.

Yttrande 2006-02-01

Länsstyrelsen tillstyrker att den fortsatta planeringsprocessen kan ske med utgångspunkt i den redovisade förstudien och framför ett antal punkter som bör beaktas i det fortsatta arbetet och vid upprättande av MKB. Järnvägsutredningen skall tydligt visa skillnaderna mellan de olika korridorerna tillsammans med en bedömning av effekter och konsekvenser. Lst för fram ett antal faktorer som bör beaktas: nyckelbiotoper, biotopskyddade områden, Luleå kommuns naturvårdsplan och Piteå kommuns naturinventering, våtmarksobjekt med lägre klassning än klass 1, ekoparken vid Rosfors, bevarandevärda odlingslandskap samt riksintresset kustområdet och skärgård i Norrbotten. Kommande MKB bör bl.a. innehålla en naturvärdesbedömning av de områden inom korridorerna som inte tidigare är kända. Redovisningen av Natura 2000 och riksintressen bör utvecklas i kommande MKB.

Länsstyrelsen föreslår att kartmaterialet över skyddade områden blir mer överskådligt om det presenteras i tre separata kartor för reservat och biotopskydd, områden med höga naturvärden utan skydd samt riksintressen och Natura 2000.

Figur 6.4 (karta över skyddsområden) är inte fullständig och bör kompletteras med riksintresset Kustområdet i Norrbotten från Bondöfjärden till riksgränsen mot Finland. Figur 2.6 (karta över godsgenererande verksamheter) bör kompletteras med massa- och pappersfabriken Billerud i Karlsborg och sågverket Setra i Seskarö.

Jordbruksverket fastställde i december riksintressen för rennäringen. I förstuden finns tre områden som felaktigt pekats ut om riksintresseområden: söder och norr om Rosvik samt sydost om Ersnäs. För rennäringen bör så lite betesmarker som möjligt tas i anspråk och barriäreffekten minimeras. Verksamhet under byggtiden bör planeras så att påverkan på renskötsel minimeras. Den mest störande verksamheten för rennäringen bör genomföras under sommarhalvåret. Det östliga alternativet är att föredra för rennäringen.

Natura 2000-området Backen har föreslagits utgå, regeringen har ännu inte beslutat i frågan.

Ur hälsoskyddssynpunkt bör de ökade risker för komfortstörningar och medicinska effekter till följd av buller beaktas i den fortsatta processen.

Ur naturressurssynpunkt är det viktigt att beakta och redovisa material- och täktbehov, grushushållning, deponeringsbehov samt dricksvattentäkter.

Ur jordbrukssynpunkt förefaller den östliga korridoren minimera intrång och barriäreffekt.

Beskrivningen av det östliga alternativets svåra passager bör kompletteras med effekter ur kulturmiljösynpunkt, främst byastruktur och odlingslandskap. En korridor i anslutning till E4 medför intrång i de ur kulturmiljösynpunkt känsliga områdena vid Kopparnäs-Håkansön, Alvik, Anträs och Ersnäs. Det är inte givet att en samlokalisering med E4 är den bästa lösningen ur kultur-, natur och landskapsbildssynpunkt eftersom det skapar ett bredd och visuellt ödsligt stråk genom landskapet. Beskrivning av de kommunala kulturmiljöintressena enligt Piteås kulturmiljöprogram presenteras inte och värdefulla odlingslandskap saknas i kartorna. Kapitlet om effekter och konsekvenser bör redovisa vilka av kulturmiljövårdens riksintressen som kan komma att påverkas. Den västliga korridorens påverkan bör kompletteras med Sjulsmark. Den östliga korridorens påverkan bör kompletteras med Svartöstan, Rosviks fåbodar och Norrfjärden.

Redovisningen av påverkan utifrån den transportpolitiska målet ”god miljö” har inte bedömt påverkan på kulturmiljöerna. Bedömning av kombinationsalternativen saknas. I tabell 8.16 (Effekter och konsekvenser av västlig och östlig korridor) saknas påverkan på natur- och kulturmiljö för den västliga korridoren och för den östliga korridoren bör beskrivningen utvecklas då den går rakt igenom flera värdefulla odlingslandskap.

För Öjebyn, dragningen genom Piteå, den västliga infarten via E4 mot Luleå, de östligaste dragningarna mot Luleå bör effekter redovisas gällande t.ex. anläggande av bullerplank, ledningar, vägar, m.m. då banan går genom en värdefull kulturmiljö.

Banverkets kommentarer:

I förstudieskedet studeras flera alternativa korridorer på en övergripande nivå. Först i kommande järnvägsutredning kommer en av dessa korridorer att väljas ut och specificeras. I detta skede har endast de mest värdefulla skyddsintressena beaktats. I kommande skeden kommer hänsyn att tas även till mer lokala skyddsintressen och det är värdefullt att länsstyrelsen redan nu överväger hur starka dessa skyddsintressen är. Det är därför svårt att svara på ev. intrång och barriäreffekter eftersom det ännu inte är avgjort var banan kommer att gå.

Banverket avser ej att ändra uppdelningen och redovisningen av olika intressen i förstudien.

En redovisning gällande naturgrussynpunkt, anläggande av bullerplank, ledningar, vägar mm kommer att behandlas i nästa skede.

Övriga synpunkter på konkreta förändringar i förstudiehandlingen har beaktats.

Naturskyddsföreningen i Luleå

Yttrande 2005-05-18: Är positiva till byggande av Norrbotniabanan men anser att det är viktigt att banan bygg med minsta möjliga påverkan på värdefull natur. Förespråkar en dragning vid befintlig infrastruktur vid E4 för att ge möjlighet till stationer och för att inte sprida bullret till de sammanhängande ostörda områdena. Framhåller ett antal områden som särskilt skyddsvärda.

Yttrande 2005-10-04: Stöder projektet. Stöder östliga alternativet eftersom det gynnar ett regionalt miljövänligt pendlande. Det är inte bra om den yttre delen av Ersnäsfjärden berörs. Stöder en dragning nära E4 som samlar störningarna i en korridor. Viktigt att betesmarken vid Skäret inte förstörs, p.g.a. kulturlandskapsvärden och naturvärden med rastande och häckande fåglar. Förespråkar därför dragning direkt öster om E4 med rejäl bro så att vattenflödet inte

minskar. Förespråkar dragning via befintliga vägkorridorer över Kallaxheden så att minimalt med gammal skog avverkas, föreslår dragning genom ungskogarna.

Banverkets kommentarer: Se nedan under Norrbottens ornitologiska förening

Naturskyddsföreningen i Norrbotten

Ställer sig positiva till projektet Norrbotniabanan. Önskar att den nya järnvägen byggs så nära befintlig infrastruktur som möjligt, för att undvika nya korridorer som bildar hinder för vilt.

Banverkets kommentar: Se nedan under Norrbottens ornitologiska förening

Norrbottens ornitologiska förening

Tycker att Norrbotniabanan skall byggas så nära befintlig infrastruktur som s möjligt. Framför ett antal områden av fågelskyddsintresse där de anser är viktiga att undvika eller minimera påverkan.

Banverkets kommentar:

Att samlokalisera infrastruktur t.ex. vägar och järnvägar kan vara positivt och detta kommer att studeras vidare i de kommande skeden. Banverket delar i huvudsak ovanstående synpunkter. Dock måste intrången i fågelskyddsområdet vägas mot störningar för de människor som bor i Sörbyarna samt andra miljöintrång och trafiktekniska aspekter för järnvägen. I detta skede bedömer Banverket att det är möjligt att hitta en sträckning där störningarna i fågelskyddsområdet och för boende kan begränsas. Frågan är mycket viktig i kommande skede.

Norrbotniabanegruppen

Yttrande 2005-10-21: Samrådsprocessen har bedrivits med stor öppenhet. Indelningen i tre delstudier gör att man till viss del tappar kopplingen till systemfunktionen, vilket bör uppmärksammas i det fortsatta arbetet. Hänvisar till Norrbotniabanegruppens pågående gods- trafik- och resecentrumstudier. Anser att det är svårt att ta ställning till bortval av korridorer eftersom ändamålsuppfyllelse, anläggningskostnad och samhällsekonomisk bedömning saknas i handling för tidigt samråd. Vissa korridorer eller korridordelar torde kunna väljas bort. Det är dock av största vikt att inte ha alltför brått att välja bort eller smalna av korridorerna. I vissa fall finns det risk för att korridorerna är för smala eller att kombinationsalternativ ej beaktas i tätorterna. Detta bör ses över till förslagshandlingen.

Yttrande 2006-01-25: Mycket informativ och gedigen förslagshandling. Handlingarna är en bra plattform för den fortsatta planeringen. Uppdelningen i tre delstudier gör att kopplingen till systemfunktionen förloras i viss grad. Detta bör uppmärksammas i det fortsatta arbetet. Resecentrum- och godterminalplacering är av central betydelse. Det är av största vikt att korridorer inte väljs bort eller smalnas av allt för snabbt. Smala korridorer i samhällena riskerar att göra att kombinationsalternativ inte beaktas i tätorterna. Norrbotniabanegruppens Godstrafikstudie pekar på att näringslivet välkomnar NBB och att de bedömer att järnvägsflödet kan öka upp till 50%. En Resecentrumstudie håller på att tas fram. Det är av största vikt att utredningsarbetet kan bedrivas i ändamålsenlig takt för en planerad byggstart 2010.

Banverkets kommentarer:

Syftet med förstudien är att identifiera alla tänkbara järnvägs korridorer och sedan översiktligt beskriva effekter och konsekvenser av dessa. Resultatet av förstudien är att utifrån alla tänkbara järnvägskorridorer föreslå vilka som är så pass intressanta att Banverket vill

studera dessa vidare i nästa planeringsskede. Inga alternativ kommer att väljas bort utan att det finns tydliga motiv och goda skäl till det. Den fortsatta planeringen fortskrider i den takt som möjliggörs av erforderliga beslut och finansiering, med målsättningen att byggstart skall vara möjlig 2010.

Piteå kommun

Yttrande 2005-11-04

Kommunen ser mycket positivt på planerna på en ny kustjärnväg och de positiva effekter det medför för kommunen och regionen. Järnvägsbyggande är en mycket långsiktig investering. Vid val av korridor samt läge för resecentrum och godsbangård bör fokus ligga på att uppnå en helhetslösning med bästa möjliga funktion och störst nytta, inte på var man kortsiktigt undviker flest problem.

Anser att det är mycket viktigt att Norrbotniabanan dras med god tillgänglighet till Piteå centrum och ett bangårdsläge med god tillgänglighet för Haraholmens hamn och de större industrierna med egna industrispår. Anser att det är viktigt att nå orter som Rosvik och Norrfjärden men kommande utredningsarbete och beslut får dock utvisa om samhället anser sig ha råd och hur kostnadseffektivt det är att kollektivtrafikförsörja dessa orter. Snabba komfortabla förbindelser med Kallax flygstation är av stor vikt.

Ett nytt resecentrum skall placeras så centralt som möjligt, detta gäller för samtliga resecentra som avses att anläggas längs banan. Bangårdens lokalisering är mycket viktigt, ett läge på Pitholmen verkar bäst. Avgörande för stadens utveckling och kapacitet att bangården flyttas från centrum.

Banans systemeffekter lyfts fram på ett förtjänstfullt sätt, önskvärt att detta görs även i kommande järnvägsutredningar och järnvägsplaner. Att minimera oönskade barriäreffekter blir en av de stora utmaningarna i den kommande planeringen.

Diskussion om bullers påverkan. Generellt bör mycket större vikt än idag läggas vid att dämpa bullret vid källan, inte minst för att komma till rätta med de höga bakgrundsnivåerna. Norrbotniabanan har goda förutsättningar att kunna medverka till detta.

Yttrande 2006-03-16

Piteå kommun anser att det är mycket viktigt att Norrbotniabanan dras på ett sätt som ger god tillgänglighet till Piteå centrum och ett bangårdsläge med god tillgänglighet för Haraholmens hamn och de större industrierna med egna industrispår.

Att med Norrbotniabanan nå orter som Rosvik och Norrfjärden, där en mycket hög andel av den förvärvsarbetande befolkningen pendlar till arbete, är en angelägen del av ett långsiktigt hållbart samhällebyggande. Kommunen anser att det är viktigt att man i järnvägsutredningen strävar efter att både Norrfjärden och Rosvik nås för persontrafiken. Att nå minst en av dessa med ett resecentrum ska vara en utgångspunkt för järnvägsutredningen.

Piteå kommun anser att snabba komfortabla förbindelser med Kallax flygstation är av stor vikt för såväl person- som godstrafik. Att på ett smidigt sätt angöra Kallax flygstation med Norrbotniabanan har därför hög prioritet för Piteå i det fortsatta planeringsarbetet.

Luleå tekniska universitet är en regionens absolut viktigaste målpunkter. Att skapa god tillgänglighet till detta såväl från Luleå C som från ett resecentrum i Notviken är en mycket viktig uppgift som skall tas på stort allvar i det fortsatta planeringsarbetet.

Banverkets kommentarer:

I kommande järnvägsutredning kommer en järnvägskorridor att väljas där aspekter som exempelvis tillgänglighet och intrång kommer att beaktas. Detta gäller tillgänglighet för såväl godstransporter som persontransporter. Tillgängligheten är särskilt viktigt för placering av resecentra. Barriäreffekter och buller är andra viktiga aspekter som kan hanteras förutom vid placering av själva banan även kan påverkas vid detaljprojekteringen med hjälp av olika typer av åtgärder såsom utformning och bullerbegränsande åtgärder.

Räddningsverket

Hänvisar till yttrande för övriga delsträckor. Påpekar att underlaget behöver kompletteras vad gäller industrier som kan innebära risker för järnvägen. För den östliga korridoren känner Räddningsverket tre s.k. Sevesoverksamheten förutom SSAB Tunnpå AB, som inte nämns. Dessa är AGA Gas AB, Shell Transport AB och Svenska Statoil AB, samtliga inom Svartö industriområde i Luleå.

Banverkets kommentarer: Hänsyn har tagits till synpunkten och nämnda verksamheter finns inarbetade i förstudien.

Svenska samernas riksförbund SSR

Samebyarna var vid samrådsmötet i oktober eniga om att det bästa alternativet är att banan följer E4:ans sträckning. E4 är idag en barriär mellan olika betesområden och en östlig dragning är därför att föredra från rennäringens sida. En västlig dragning kommer att få mycket stora konsekvenser för de olika samebyarna, som ger direkta effekter som betesförluster och problem att förflytta sig samt indirekta effekter som riskerar att andra områden måste användas intensivare. Det är viktigt att säkerställande av rennäringens fortsatta tillgång till betesmarker grundligt analyseras.

I kommande MKB är det mycket viktigt att helheten av näringens förutsättningar belyses på ett relevant sätt och att samebyarna själva får möjlighet att delta i arbetet. Rekommenderar att Jordbruksverkets skrift ”MKB för rennäringen vid gruvetablering” används i det fortsatta arbetet. Påpekar att Sametinget har ett särskilt ansvar gällande samhällsplanering som rör samiska intressen och att Banverket därför bör ta kontakt.

Banverkets kommentarer:

Samråd med berörda myndigheter och berörd allmänhet kommer att ske under hela planeringsprocessen. I kommande järnvägsutredning kommer en järnvägskorridor att väljas där aspekter som exempelvis tillgänglighet och intrång kommer att beaktas. Då beskrivs effekter och konsekvenser på mycket mer utförligt sätt. En miljökonsekvensbeskrivning kommer att tas fram som Länsstyrelsen skall godkänna. MKB:n behandlar bl.a. rennäringsperspektivet. Därefter tar Banverket sitt ställningstagande om val av alternativ.

Skogsvårdsstyrelsen Norrbotten

Ser fram emot fortsatt samarbete med Banverket för att säkerställa att befintliga skogsbilvägar på ett effektivt sätt kan byggas om till säkra överfarter. Har inga krav på ena eller andra sträckningen vad gäller landskapet. Det är naturligt att ett järnvägsbygge grundas på befintliga knutpunkter som städer och samhällen. De markområden som tas i bruk för bygget är till

största delen privat mark. De befintliga skogsbilvägarna samägs av en mängd markägare, vilket komplicerar det hela. Skogsvårdsstyrelsen/Skogsstyrelsen vill i enighet med sitt sektorsansvar medverka till att skogsbrukets transporter skall bli så miljömässigt effektiva och säkra som möjligt.

Banverkets kommentarer:

Samråd med berörda myndigheter och berörd allmänhet kommer att ske under hela planeringsprocessen.

Sirges Sameby (Magnus Kuhmunen)

En dragning på västra sidan av E4 vid Rosvik är att föredra ur rennäringsperspektiv. En dragning öster om E4 påverkar beteslandets kärnområden så negativt att det nästan omöjliggör ett nyttjande av hela området öster om E4 mellan Ersnäs – Rosvik. Markerade områden i karta för betesområdet som saknas i karta.

Banverkets kommentarer:

Järnvägskorridor öst förbi Rosvik innefattar sträckningar både väster och öster om E4 vid Rosvik. En sträckning öster om E4 vid Rosvik är aktuell, om ett stationsläge vid Rosvik ska kunna åstadkommas. Alternativ öst kommer att finnas kvar till kommande skede. Då beskrivs effekter och konsekvenser av detta alternativ mycket mer utförligt samt en miljökonsekvensbeskrivning kommer att tas fram som Länsstyrelsen skall godkänna. MKB:n behandlar bl.a. rennäringsperspektiv Därefter tar Banverket sitt ställningstagande om val av alternativ.

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket förutsätter att nytt yttrande kommer att kunna avges när banans slutliga sträckning fastställs. För ett ställningstagande om ”område för sjötrafik” och ev. krav på segelfria höjder måste den slutgiltiga sträckningen presenteras. Alterälven är inte sjökartlagt område men kan ändå ha viss betydelse för fritidsbåttrafik och det rörliga friluftslivet.

Vad gäller de alternativa korsningarna över Luleå hamnområde kommer krav att ställas på 43 meter segelfrihöjd, dvs. underkant på bron innehållen en höjd av minst 43,5 meter inom segelbar bredd vid medelhögvattenytan. I hamnområdet trafikerar handelsfartyg på upp till 110 000 ton Dw, även Sjöfartsverkets fyra stora isbrytare är stationerade i Luleås inre hamn. En etablering av en järnvägsbro (öppningsbar eller inte) måste därför ur sjösäkerhetssynpunkt föregås av simuleringar och beräkningar vad avser framkomlighet, bankeffekter, påseglingskydd, m.fl. Ytterligare en alternativ korsning finns vid E4:ans sträckning. Detta alternativ är från sjöfarts- och sjösäkerhetssynpunkt att föredra. Ingen handelssjöfart förekommer vid denna korsning. Vattenområdet är inte sjökartlagt av SjöV men väl av kommunen. Erinrar om att SjöV inte står för några kostnader i samband med projektet.

Banverkets kommentar: *Samråd med berörda myndigheter och berörd allmänhet kommer att ske under hela planeringsprocessen.*

Vägverket Region Norr

Med hänsyn till de breda korridorer som redovisas i förstudien är det i detta läge svårt att ha någon uppfattning om hur de olika alternativen påverkar vägtransportsystemet. Ser fram emot ett fortsatt samarbete i planeringsprocessen.

Banverkets kommentar: *Samråd med berörda myndigheter och berörd allmänhet kommer att ske under hela planeringsprocessen.*

Älvsbyns kommun

Kommunen har ingen erinran mot framtagna förstudie som omfattar Norrbotniabanan och förslag på åtgärder på befintlig järnväg som berör kommunen.

Banverkets kommentar: Förstudien innefattar inga förslag på åtgärder på befintlig järnväg. De åtgärder som redogörs för i kapitel 8 (Åtgärder på befintlig järnväg) i Handling för tidigt samråd är jämförelsealternativ, de så kallade nollalternativet och nollplusalternativet. Dessa alternativ illustrerar effekterna av att Norrbotniabanan inte byggs där nollalternativet är effekterna av att Stambanan genom övre Norrland vidmakthålls med enbart sedvanligt underhåll och nollplusalternativet är effekterna av begränsad upprustning av Stambanan genom övre Norrland, såsom kurvvrättning och bärighetsförbättrande åtgärder.

6. Sändlista: "Handling för tidigt samråd", förstudie Norrbotnia-banan.

Diarienummer: BRN 04-768/BY10

Sändlista med handling för tidigt samråd

Utskickat 2005-09-05

Boden kommun
961 86 BODEN

Piteå hamn
Box 716
94 128 PITEÅ

Krisberedskapsmyndigheten
Box 599
101 31 STOCKHOLM

Piteå kommun
941 85 Piteå

Luftfartsstyrelsen
Thomas Enell
Vikboplan 7
60229 NORRKÖPING

Piteå kommun
Läsexemplar till receptionen
941 85 PITEÅ

Luleå flygstation
Lars Karbin
Flygstationsv. 4
97254 LULEÅ

Räddningsverket
651 80 KARLSTAD

Luleå hamn
Leif Åberg
Strömörv. 9
97 437 LULEÅ

Sjöfartsverket
Tage Edvardsson
Infrastrukturenheten
601 78 NORRKÖPING

Luleå kommun
971 85 Luleå

Skogsvårdsstyrelsen Norrbotten
Box 50 123
973 24 LULEÅ

Luleå kommun
Läsexemplar till receptionen
971 85 Luleå

Vägverket Region Norr
Box 809
971 25 LULEÅ

Länsstyrelsen i Norrbotten
971 86 Luleå

Älvsbyn kommun
942 85 ÄLVSBYN

Norra Militärdistriktet
Norrbottnegruppen samt F21
Erling W Stenmark
Box 9101
961 19 BODEN

Norrbotniabanan
Piteå kommun kommunledningskontoret
941 85 Piteå

Utskick: meddelande

Skickat 2005-09-05

Haparanda kommun
953 85 HAPARANDA

Kalix kommun
952 81 KALIX

Branschföreningen Tågoperatörerna
Box 16105
103 22 STOCKHOLM

CargoNet
Sjöviksbacken 26
117 43 STOCKHOLM

Connex Tåg AB
Box 1820
171 24 SOLNA

Green Cargo AB
Box 39
171 11 SOLNA

Jernhusen AB
Box 703
851 21 SUNDSVALL

Länstrafiken i Norrbotten AB
Box 183
956 23 ÖVERKALIX

Länstrafiken i Västerbotten AB
Box 134
921 23 LYCKSELE

TGOJ Trafik AB
Gredbyvägen 3-5
632 21 ESKILSTUNA

Botaniska föreningen Västerbotten
Växtholm 242
905 95 UMEÅ

Maskaure Sameby, Peter Larsson
Skomakaregatan 3
930 90 ARJEPLOG

Mausjaure Sameby, Mikael Jonsson
Järnvägsgatan 81
933 33 ARVIDSJAUR

LRF Norrbotten
Köpmangatan 29
972 33 LULEÅ

LRF Västerbotten
V.Esplanaden 19
903 25 UMEÅ

Naturskyddsförening Norrbottens län
Kvartsgränd 2
945 34 ROSVIK

Naturskyddsförening Västerbottens län
V. Hökmark 225
93010 LÖVÅNGER

Luleå Naturskyddsförening (SNF)
Box 344
971 09 LULEÅ

Piteå Naturskyddsförening (SNF)
Ålvsbyvägen 1210
941 91 PITEÅ

Robertsfors Naturskyddsförening (SNF)
Bergmästargatan 5
915 31 ROBERTSFORS

Skellefteå Naturskyddsförening (SNF)
Västra Hökmark 232
930 10 SKELLEFTEÅ

Umeå Naturskyddsförening (SNF)
Box 7028
907 30 UMEÅ

Norrbottens Ornitologiska Förening
Stapelgränd 2
973 41 LULEÅ

Västerbottens Ornitologiska Föreningen
Ferievägen 66
918 32 SÄVAR

Gran Sameby, Anders Skum
Box 107
9020 75 AMMARNÄS

Malå Sameby, Börje Stenlund
Släppträsk 11
93070 MALÅ

Semisjaur-Njargs Sameby, Sven Anders
Fjällås
Fiskarvägen 31
930 90 ARJEPLOG

Rans Sameby, Olle Larsson
Bergnäs 127
922 91 VINDELN

Ståkke Sameby, Roland Larsson
Hemvärnsgatan 11
933 33 ARVIDSJAUR

Umbyns Sameby, Oleg Omma
Box 24
920 66 HEMAVAN

Svaipa Sameby,
Leif Anders Blind
Box 95
930 90 ARJEPLOG

Vapstens Sameby, Lars Jonas Omma
Bångvägen 61
921 32 LYCKSELE

Loukta-Mavas Sameby, Mikael Juuso
Drottninggatan 38E
930 90 ARJEPLOG

Vilhelmina Norra Sameby, Karin Baer
Lappudden
910 94 DIKANÄS

Västra Kikkejaure,
Olof Nilsson
Allejaur 1444
930 90 ARJEPLOG

Vilhelmina Södra, Leif Larsson
Box 2069
910 89 KLIMPFJÄLL

Östra Kikkejaure, Håkan Nyström
Box 24
930 86 MOSKOSEL

Intern sändlista för kännedom

Södra och mittenetappen skickades 050713, norra etappen 050905

1 exemplar till:

BV/HK – Bibliotek, Borlänge	2005-07-13, 2005-09-05
BV/HKF, Borlänge	2005-07-13, 2005-09-05
BV/HKM, Borlänge	2005-07-13, 2005-09-05
BV/HKS, Borlänge	2005-07-13, 2005-09-05
CTDN, Boden	2005-07-13, 2005-09-05
BRN Receptionen (läsexemplar), Luleå	2005-07-13, 2005-09-05
BRNA- Diarium, Luleå	2005-07-13, 2005-09-05
BRNA – Bibliotek, Luleå	2005-07-13, 2005-09-05
CBRN, Luleå	2005-07-13, 2005-09-05
CBRNA, Luleå	2005-07-13, 2005-09-05
CBRNB, Luleå	2005-07-13, 2005-09-05
CBRNE, Luleå	2005-07-13, 2005-09-05
CBRNP, Luleå	2005-07-13, 2005-09-05
CBRNT, Luleå	2005-07-13, 2005-09-05
CBORN, Luleå	2005-07-13, 2005-09-05

7. Sändlista: "Förslagshandling", förstudie Norrbotniabanan.

Diarienummer: BRN 04-768/BY10

Sändlista förslagshandling

Utskickat 2005-12-02 respektive 2005-12-13 (markerat med *)

Luleå kommun

971 85 Luleå

Länsstyrelsen i Norrbotten

971 86 Luleå

Norrbotniabanan

Piteå kommun kommunledningskontoret
941 85 Piteå

FRA *

Att. Clarens Gröhn.
Box 301
16126 Bromma

Piteå kommun

941 85 Piteå

Armetekniska kommandot *

Att. Fysisk planering
Box 660
751 28 Uppsala

Norra Militärdistriktet

Norrbottengruppen samt F21
Erling W Stenmark
Box 9101
961 19 BODEN

Norrbottens Flygflotilj *

Att. Per- Arne Johansson
971 73 Luleå

Utskick: meddelande

Skickat 2005-12-02

Boden kommun

961 86 BODEN

Connex Tåg AB

Box 1820
171 24 SOLNA

Haparanda kommun

953 85 HAPARANDA

Green Cargo AB

Box 39
171 11 SOLNA

Kalix kommun

952 81 KALIX

Jernhusen AB

Box 703
851 21 SUNDSVALL

Älvsbyn kommun

942 85 ÄLVSBYN

Länstrafiken i Norrbotten AB

Box 183
956 23 ÖVERKALIX

Krisberedskapsmyndigheten

Box 599
101 31 STOCKHOLM

Länstrafiken i Västerbotten AB

Box 134
921 23 LYCKSELE

Luftfartsstyrelsen

Thomas Enell
Vikboplan 7
60229 NORRKÖPING

TGOJ Trafik AB

Gredbyvägen 3-5
632 21 ESKILSTUNA

Luleå flygstation

Lars Karbin
Flygstationsv. 4
97254 LULEÅ

Luleå hamn

Leif Åberg
Strömörv. 9
97 437 LULEÅ

Piteå hamn

Box 716
94 128 PITEÅ

Räddningsverket

651 80 KARLSTAD

Skellefteå flygplats

Robert Lindberg
Östra Falmark
93192 SKELLEFTEÅ

Skellefteå hamn

Järnvägsleden 81
93233 SKELLEFTEHAMN

Skogsvårdsstyrelsen Norrbotten

Box 50 123
973 24 LULEÅ

Skogsvårdsstyrelsen Västerbotten

Box 284
901 06 UMEÅ

Sjöfartsverket

Tage Edvardsson
Infrastrukturenheten
601 78 NORRKÖPING

Umeå hamn

Umeå Uthamn
91332 HOLMSUND

Vägverket Region Norr

Box 809
971 25 LULEÅ

Branschföreningen Tågoperatörerna

Box 16105
103 22 STOCKHOLM

Botaniska föreningen Västerbotten

Växtholm 242
905 95 UMEÅ

**Lokalt utvecklingscentra för Bullmark,
Gravmark & Gunnismark**

Enar Jonsson
Flodavägen 1
918 92 BULLMARK

**Kontakt nät för lokala utvecklingsgruppen
inom Umeå kommun**

Birgitta Eriksson
Krokbäck 23
918 91 SÄVAR

LRF Norrbotten

Köpmangatan 29
972 33 LULEÅ

LRF Västerbotten

V.Esplanaden 19
903 25 UMEÅ

Naturskyddsförening Norrbottens län

Kvartsgränd 2
945 34 ROSVIK

Naturskyddsförening Västerbottens län

V. Hökmark 225
93010 LÖVÅNGER

Luleå Naturskyddsförening (SNF)

Box 344
971 09 LULEÅ

Piteå Naturskyddsförening (SNF)

Älvsbyvägen 1210
941 91 PITEÅ

Robertsfors Naturskyddsförening (SNF)

Bergmästargatan 5
915 31 ROBERTSFORS

Skellefteå Naturskyddsförening (SNF)

Västra Hökmark 232
930 10 SKELLEFTEÅ

Umeå Naturskyddsförening (SNF)

Box 7028
907 30 UMEÅ

CargoNet
Sjöviksbacken 26
117 43 STOCKHOLM

**Gran Sameby,
Inger Hellman**
1184 Kraddsele
902 70 SORSELE

**Jåhkågaska Tjiellde,
Lars-Åke Spiik**
c/o Samebyarnas kansli
Åsgatan 26
962 31 JOKKMOKK

Loukta-Mavas Sameby, Mikael Juuso
Drottninggatan 38E
930 90 ARJEPLOG

**Malå Sameby,
Jonas Larsson**
Sorseelevägen 3
930 70 MALÅ

Maskaure Sameby, Peter Larsson
Skomakaregatan 3
930 90 ARJEPLOG

**Mausjaure Sameby,
Mikael Jonsson**
Järnvägsgatan 81
933 33 ARVIDSJAUR

**Rans Sameby,
Olle Larsson**
Bergnäs 127
922 91 VINDELN

**Semisjaur-Njargs Sameby, Sven Anders
Fjällås**
Fiskarvägen 31
930 90 ARJEPLOG

Norrbottens Ornitologiska Förening
Stapelgränd 2
973 41 LULEÅ

Västerbottens Ornitologiska Föreningen
Ferievägen 66
918 32 SÄVAR

**Sirges Sameby,
Bertil Kielatis**
Västergatan 24
962 33 JOKKMOKK

Ståkke Sameby, Roland Larsson
Hemvärnsgatan 11
933 33 ARVIDSJAUR

**Svaipa Sameby,
Leif Anders Blind**
Box 95
930 90 ARJEPLOG

**Tuorpon Sameby,
Nils-Petter Pavval**
Tårrajaur 1075
962 99 JOKKMOKK

**Udtja Sameby,
Rune Stokke**
Box 41
962 05 KÅBDALIS

**Västra Kikkejaure,
Jörgen Persson**
Gitton 1548
930 90 ARJEPLOG

**Östra Kikkejaure,
Håkan Nyström**
Box 24
930 86 MOSKOSEL

**Svenska Samernas Riksförbund,
Malin Brännström**
Storgatan 28C
901 26 UMEÅ

Intern sändlista för kännedom:

1 exemplar till:

BV/HK – Bibliotek, Borlänge	2005-12-02
BV/HKF, Borlänge	2005-12-02
BV/HKM, Borlänge	2005-12-02
BV/HKS, Borlänge	2005-12-02
BRN Receptionen (läsexemplar), Luleå	2005-12-02
BRNA- Diarium, Luleå	2005-12-02
BRNA – Bibliotek, Luleå	2005-12-02
CBRN, Luleå	2005-12-02
CBRNA, Luleå	2005-12-02
CBRNB, Luleå	2005-12-02
CBRNE, Luleå	2005-12-02
CBRNP, Luleå	2005-12-02
CBRNT, Luleå	2005-12-02
CBORN, Luleå	2005-12-02