

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

Magnus Nilsson, projektledare Robertsfors-Skellefteå-Ostvik (JU 120)
Monica Sandsten, bitr. projektledare Robertsfors-Skellefteå-Ostvik (JU 120)
Tomas Gustafsson, projektansvarig Norrbotniabanan
Urban Eriksson, bitr projektansvarig Norrbotniabanan
Samtliga nås via Banverkets växel 0774-44 50 50



Norrbotniabanan Robertsfors-Skellefteå-Ostvik

Järnvägsutredning 120, Robertsfors-Skellefteå-Ostvik

2009-05-07

Norrbotniabanan Umeå-Luleå

Järnvägsutredning 120, Robertsfors-Skellefteå-Ostvik

Banverket kan nu redovisa det preliminära resultatet av Norrbotniabanans järnvägsutredning för sträckan Robertsfors – Skellefteå - Ostvik (JU 120).

Utställning av JU 120

Järnvägsutredningen var utställd under tiden 30 juni-19 september, 2008. Sammantaget är alternativ Öst med varianterna Ö2-1 och Ö2-2 det mest fördelaktiga i Banverkets utredning. Banverket bedömer att både alternativ Öst och alternativ Väst, med varianterna S3 och S4, uppfyller ändamålet för sträckan. Med fokusområdena Funktion, Ekonomi, Människa och Samhälle samt Miljö som grund har Banverket utvärderat alternativen. Både Öst och Väst uppfyller de transportpolitiska målen på ett bra sätt. Men på grund av det västliga alternativets högre anläggningskostnad bedöms det östliga alternativet uppfylla de ekonomiska målen med den nya banan på ett bättre sätt.

Synpunkter på järnvägsutredningen

Under utställningstiden inkom yttranden från myndigheter, organisationer, föreningar och privatpersoner.

Skellefteå kommun förordar det östliga alternativet. De framhåller att det är viktigt att anslutningen mot Skellefteå centrum och Skellefteå hamn får en bra utformning. Kommunen anser att en nedsänkt järnväg i centrala Skellefteå behöver utredas ytterligare.

Länsstyrelsen anser att både alternativ Öst och Väst är acceptabla med

hänsyn till hälsa, miljö och hushållning med naturresurser. Samtliga alternativ ger förhållandevis små negativa miljökonsekvenser. Länsstyrelsen anser att Ö2-1 är mest fördelaktig då det är kortare och ger något färre miljökonsekvenser. I sitt remissvar säger länsstyrelsen att Banverket ytterligare bör utreda lösningar för triangelspåret mot hamnen i Skellefteå och att lokvändning i centrala Skellefteå bör undvikas.

Kompletterande utredning

Banverket har i samråd med kommunen, industrin och tågoperatörerna gjort fördjupade studier i centrala Skellefteå för att tydligare visa hur anslutningarna mot Skelleftehamn och den befintliga järnvägen kan lösas på ett bra sätt. Bakgrunden är de många synpunkter som kom in i samband med utställningen. Slutsatsen i fördjupningen är att det är möjligt att bygga endast en bro över Skellefteå älv, istället för två som föreslogs i utställningen. Triangelspåret läggs då på land vid Hedensbyns industriområde, istället för över älven.

Banverkets slutsats

Både alternativ Öst och Väst har en mängd för- och nackdelar som inom många områden väger ganska jämt. Sammanfattningsvis har alternativ Öst bäst måluppfyllelse, med hänsyn till att anläggningskostnaden är betydligt lägre samtidigt som övriga aspekter är relativt likvärdiga.

Skellefteå kommun, liksom många andra, förordar det östliga alternativet. Den kompletterande utredningen påverkar inte Banverkets val av alternativ, den östra korridoren är fortfarande det mest fördelaktiga alternativet. Banverket förespråkar markplan genom centrala Skellefteå men utifrån kommunens yttrande kommer detaljerade studier att behöva göras gemensamt med kommunen som aktiv part.

Fortsatt arbete

I det fortsatta arbetet med järnvägens planering finns detaljfrågor att lösa för det valda alternativet.

- Detaljstudier för utformning av resecentrum kommer att fördjupas i samverkan med Skellefteå kommun.
- Utformningen av järnvägen ska anpassas så att närboende störs så lite så möjligt.
- Ytterligare samordning krävs med planeringen av E4 och kommunens planarbete.
- Vid åsen vid Ostvik måste detalj-utformningen samordnas med planeringen för sträckan norrut (JU 130).
- Nedsänkning av järnvägen i centrala Skellefteå.

Förslag till vald järnvägskorridor

