

4.5 Riksintressen och Natura 2000-områden

4.5.1 Natur

Innerviksfjärdarnas naturreservat utgör ett riksintresse för naturvård.

4.5.2 Rennäring

Inga riksintressen för rennäringen finns inom eller nära järnvägsplanen.

4.5.3 Kommunikationer

Utredningskorridor för Norrbotniabanan är riksintresse för kommunikationer.

Väg E4 är riksintresse för kommunikationer.

Väg 827 är riksintresse för kommunikationer, vägen utgör en anslutning till en hamn av riksintresse.

Influensområdet för Skellefteå flygplats utgör riksintresse för kommunikationer.

4.5.4 Totalförsvaret

Inga riksintressen för Försvarsmaktens finns inom eller nära den plane-rade järnvägsanläggningen.

4.6 Generellt biotopskydd och strandskydd

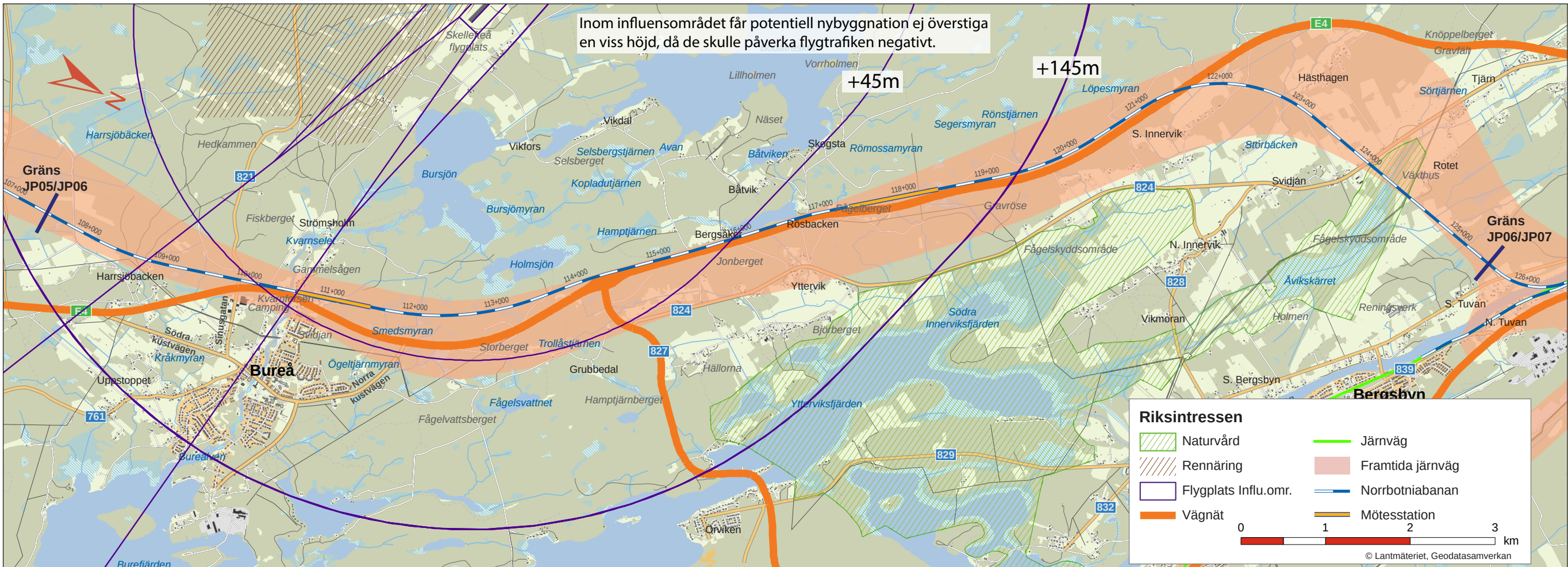
Småvatten och stenmurar i jordbruksmark, åkerholmar och alléer är några av de små mark- och vattenområden som är så viktiga för att bevara den biologiska mångfalden att de är skyddade med generella biotopskydd i hela landet. Dessa typer av biotoper har minskat starkt till följd av rationaliserad markanvändning i de öppna jordbrukslandskapen.

De biotoper som fortfarande finns kvar utgör ofta värdefulla livsmiljöer för växt- och djurarter i ett i övrigt påverkat landskap. Dessa är skyddade enligt 7 kap 11 § miljöbalken. Inom järnvägsplanen har tre småvatten i jordbruksmark och två alléer identifierats. Samtliga är lokaliserade inom jordbrukslandskapet kring Södra Innervik och Tjärn. De generellt skyddade biotoperna beskrivs ytterligare i kapitel 6.8.

Strandskyddet regleras i 7 kap 13 § miljöbalken och syftar till att långsiktigt bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten samt säkerställa allmänhetens tillgång till vattenmiljön. Runt samtliga stränder vid havet, insjöar och vattendrag gäller generellt 100 meter strandskydd från strandkanten. Utökningar och undantag kan dock finnas. I den aktuella järnvägsplanen omfattas Bureälven och Båtvikstjärnen av strandskydd.

Tabell 3.4:1 Riksintressen som järnvägen passerar eller går i nära anslutning till.

Riksintresse/Natura 2000	Samhällssektor och lagrum i Miljöbalken	Ansvarig myndighet
Innerviksfjärdarnas naturreservat	Naturvård	Naturvårdsverket
E4 och väg 827	Kommunikationer, 3 kap 8 §	Trafikverket
Skellefteå flygplats flyghinder influensområde	Kommunikationer, 3 kap 8 §	Trafikverket
Utredningskorridor för Norrbotniabanan.	Kommunikationer, 3 kap 8 §	Trafikverket



Figur 4.5:1 Riksintressen som järnvägen passerar eller går i nära anslutning till järnvägssträckningen.

5 Beskrivning av projektet

5.1 Den planerade järnvägens lokalisering med motiv

Motiv till val av lokalisering har grundats på tekniska förutsättningar och bedömning av konsekvenser för aspektområdena funktion, miljö och ekonomi samt måloppfyllelse för såväl projektspecifika mål som övergripande ändamål för Norrbottenbanan som helhet.

Aktuell järnvägssträckning har valts med hänsyn till att den medför positiva effekter med hänsyn till funktion, innebär minst påverkan på miljön och bedöms vara den mest fördelaktiga med hänsyn till funktion, miljö och ekonomi. Den valda sträckningen är den sträckning som på bästa sätt uppfyller projektmålen för sträckan Grandbodarna-Södra Tuvan samt Norrbottenbanans övergripande ändamål om att bidra till en långsiktigt hållbar utveckling.

Den planerade järnvägen går från Grandbodarna, strax söder om Bureå, till Södra Tuvan. Den totala sträckan är ca 18 kilometer (se figur 5.1:1). Linjens sträckning har anpassats i plan och profil för att undvika intrång i Hedkammens naturreservat, kända kulturmiljövärden vid Harrsjöbacken samt för att undvika påverkan på grundvattenförekomsten i Skellefteåsen.

Vid Bureå dras banan väster om, och nära intill, E4. I Bureå planeras en regionalstågsstation och driftplats. Regionalstågsstationen placeras på norra sidan Bureälven. Föreslagen stationsutformning är en trespårsstation med en mellanplattform för resandeutbyte. Två av spåren är längre för att möjliggöra möten mellan godståg. Det tredje spåret som är lite kortare används för persontåg och förläggs längst österut, mot E4. Profilläget är till stora delar styrt av topografin söder och norr om Bureå, samt att driftplatsen behöver en lång plan sträcka. Bron över Bureälven blir totalt cirka 200 meter lång.

Norr om Bureå stiger spårprofilen med lutning på tio promille och går därefter mellan E4 och Båtvikstjärn. Linjen passerar strax norr om en gård med odlingsmark vid Bergsåker. En driftplats läggs norr om Båtvikstjärnen i ett skogsområde. Driftplatsen har två spår med mötesfunktion och samtidigt för 750 meter långa tåg.

Linjen fortsätter därefter väster om E4 för att i så liten utsträckning som möjligt påverka det öppna odlingslandskapet och bebyggelse i Södra Innervik. Järnvägen korsar E4 på bro strax söder om Hästhagen och svänger samtidigt norrut i riktning mot Skellefteå älv. För att ta så lite

mark som möjligt i anspråk och minska barriäreffekten av järnvägen har bron förlängts så att den även innefattar vattendraget Hundtjärnbäcken vilket innebär att den delvis är en landskapsbro över det öppna landskapet.

Järnvägens planerade sträckning därefter har valts för att inte påverka det värdefulla kulturmiljölandskapet i Tjärn (ladlandskap) och en kompromiss mellan att inte påverka bostadsbebyggelse i så hög grad och att minska påverkan på naturreservatet tillika våtmarksområdet i Innervik har gjorts. Påverkan på våtmarksområdet kan inte helt uteslutas, men kan mildras genom att en bro över våtmarken anläggs. Även läget för en bro över Skellefteå älv har till viss del inverkat på linjens placering söder om älven.

Som en följd av det intrång järnvägen orsakar kommer hus att lösas in i Bureå samt söder om Innerviksfjärdarna. I Bureå berörs fem till tio fastigheter och söder om Innerviksfjärdarna en fastighet. En del fastigheter kommer även att lösas in som en följd av buller vilket beskrivs i avsnitt 6.5.



Figur 5.1:1 Järnvägsplanens omfattning.

5.1.1 Bortvalda lokaliseringsalternativ

I arbetet med att ta fram den optimala sträckningen för Norrbottenbanan har ett antal alternativa lokaliseringar studerats. De alternativa lokaliseringarna har valts bort med hänsyn till att de medför för stora konsekvenser för en eller flera aspekter och/eller inte uppfyller Norrbottenbanans projektmål.

Bortvalsprocessen har varit en stegvis process där mer övergripande studier av olika korridorer övergått till studier av ett fåtal smalare korridorer och slutligen till studier av linjer inom vald korridor. Alternativa lokaliseringar för Norrbottenbanan har studerats i samband med förstudier, järnvägsutredningar och linjestudier.

I följande avsnitt sammanfattas alternativa lokaliseringar för aktuell del av Norrbottenbanan samt motiven till bortval. En utförligare beskrivning av bortvalsprocessen finns att läsa i förstudien för sträckan Umeå-Skellefteå, järnvägsutredningen för sträckan Robertsfors-Ostvik (JU 120), PM studerade men bortvalda alternativ (BRNT:207:16III) samt PM linjestudier Ytterbyn-Skellefteå C.

Förstudie

I förstudien för sträckan Umeå-Skellefteå från 2006 studerades flera tänkbara korridorer på en översiktlig nivå. I förstudien övergick studier av flera breda korridorer till studier av ett fåtal smalare korridorer (se figur 5.1:2). På sträckan Robertsfors-Skellefteå identifierades tre tänkbara korridoralternativ (se figur 5.1:3):

- Västlig korridor via Burträsk och västlig ingång i Skellefteå.
- Korridor Öst 1. Korridoren går väster om Ånäset och sedan vidare norrut via Skellefteå flygplats. Korridoren innebär östlig ingång i Skellefteå.
- Korridor Öst 2 via Ånäset och vidare norrut via Bureå alternativ via Skellefteå flygplats. Korridoren innebär östlig ingång i Skellefteå.

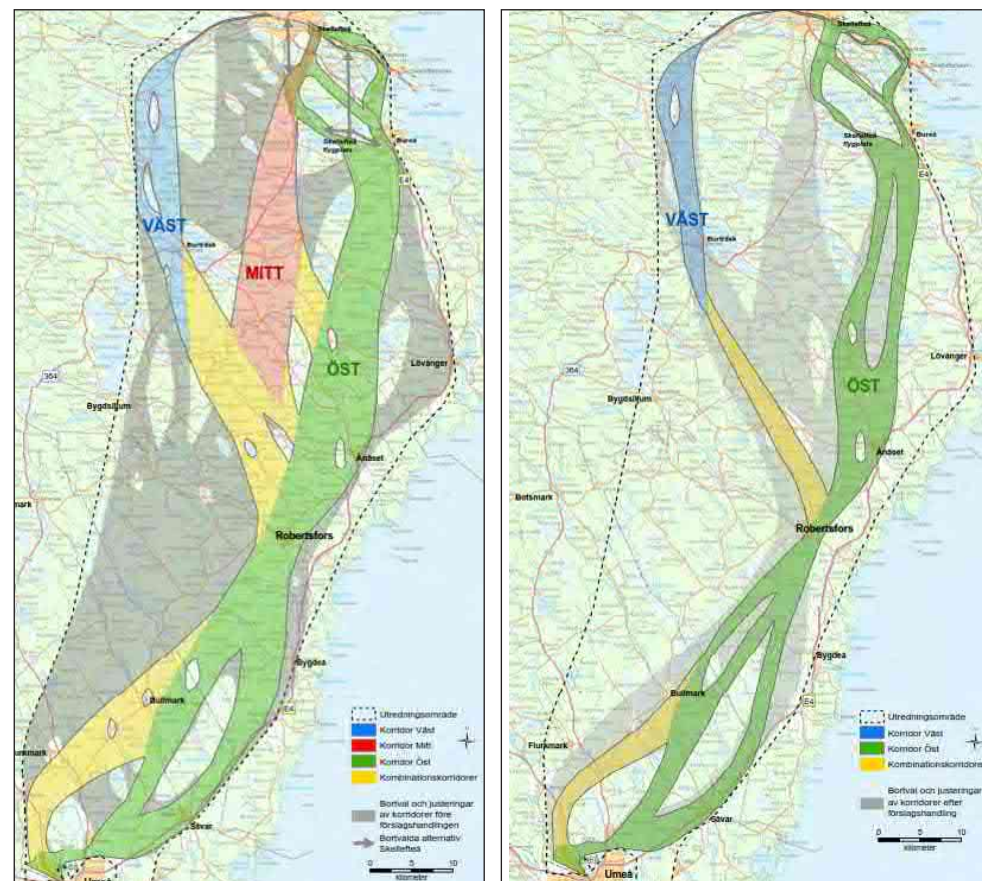
Järnvägsutredning

I järnvägsutredningen JU 120 för sträckan Robertsfors-Ostvik från 2010 studerades de två kvarstående korridorerna från förstudien. Under arbetet med järnvägsutredningen skedde viss omarbetning av alternativet. Avsmalningar genomfördes på några ställen samtidigt som den östra korridoren utökades med ett till alternativ, Öst 2-2 (se figur 5.1:4).

Alternativ Öst 1 valdes bort i ett tidigt skede av järnvägsutredningen. Motivet är att alternativet är avsevärt dyrare än Öst 2 samtidigt som alternativet ej medger hållplats i Ånäset.

Alternativ via Örviken valdes bort med motiveringen att alternativet innebär en betydligt lägre sträcka än via Innervik samtidigt som stora negativa konsekvenser i Örviken och i Ursviken.

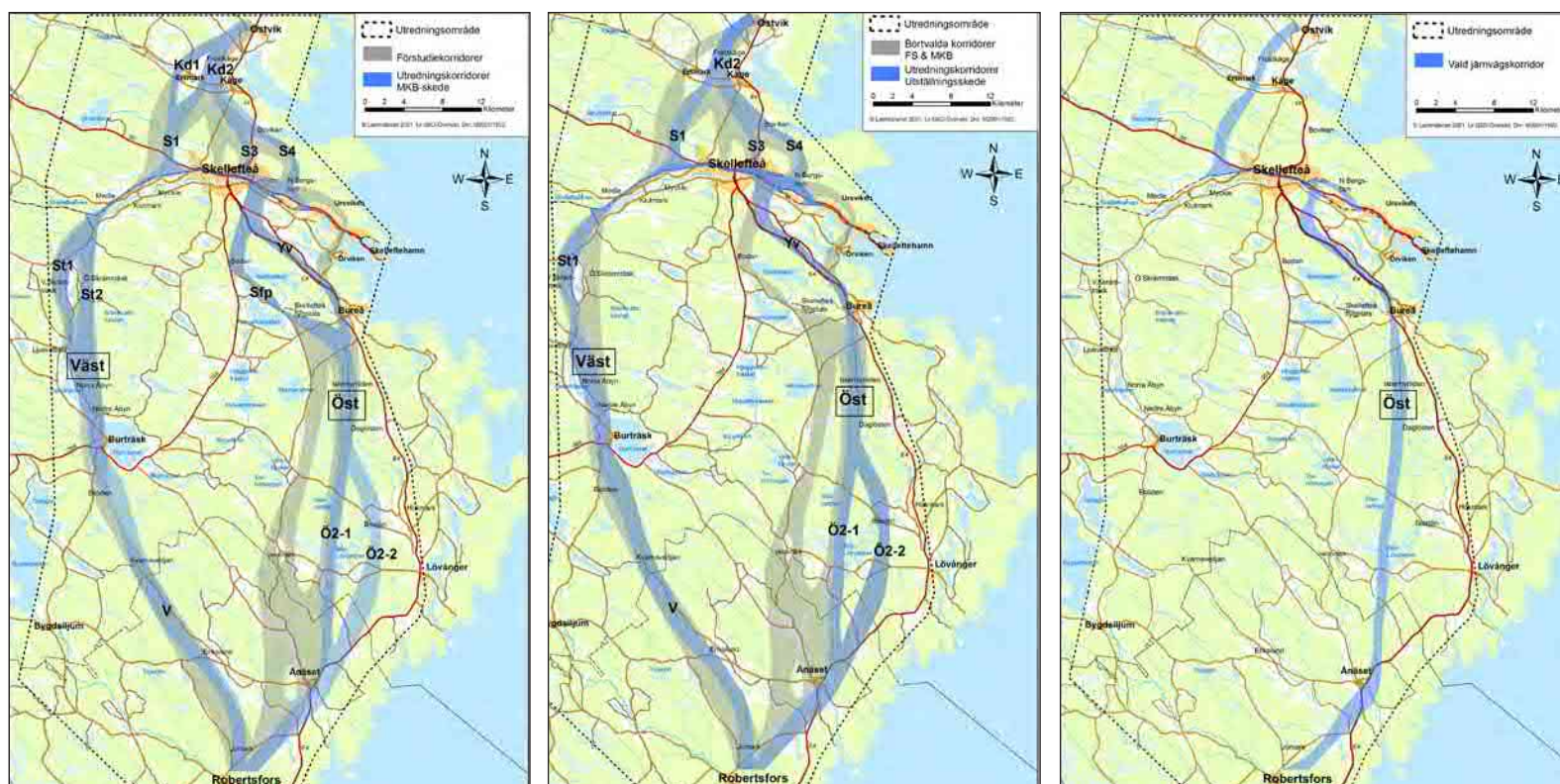
Korridoren via Skellefteå flygplats har i utvärderingen valts bort med motiveringen att en regionaltågsstation i Bureå bedöms som viktigare att möjliggöra, samt att byggnadstekniskt och kulturmiljömässigt innebär alternativet stora utmaningar.



Figur 5.1:2 Studerade korridoralternativ i förstudien för Umeå-Skellefteå. Studier av flera breda korridorer (se karta till vänster) övergick till ett fåtal smalare korridorer (se karta till höger).



Figur 5.1:3 I förstudien identifierade korridoralternativ på sträckan Robertsfors-Skellefteå.



Figur 5.1:4 Bortvalsprocessen i järnvägsutredningen för sträckan Robertsfors-Ostvik (JU120). Vald korridor, alternativ Öst, redovisas längst till höger.

Västlig korridor valdes bort med motivering att denna sträckning innebär en väsentligt högre anläggningskostnad. Detta beror bland annat på behov av tunnlar med hänsyn till topografin.

Avseende korridor Öst 2-2 ansåg ett flertal remissinstanser att Öst 2-1 var mest fördelaktigt och detta bidrog till att Öst 2-2 valdes bort.

Banverket beslutade 2010-0202 att alternativ Öst, se figur 5.1:4, skulle ligga till grund för den fortsatta planeringen rörande byggnation av Norrbottenbanan.

Linjestudie

Linjestudier, delen Grandbodarna-Södra Innervik

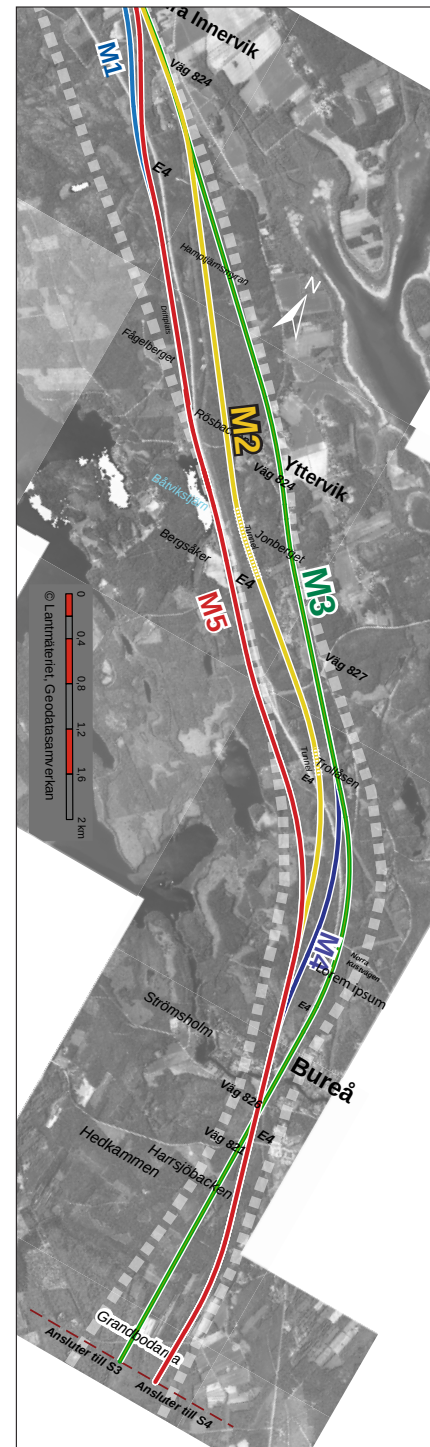
På sträckan mellan Grandbodarna-Södra Innervik har fem alternativa linjer studerats, se figur 5.1:5. Utvärderingen av alternativ visar att:

- Alternativ M3 gav ett något fördelaktigare, mer tätortsnära läge för en regionalstågsstation i Bureå jämfört övriga alternativ. I övrigt förknippades M3 med jämförelsevis stor negativ påverkan avseende barriärverkan och fragmentering samt avseende intrång i naturvärden med hög skyddsklass. Alternativet kunde ej ansluta till vald linje för JP05 på ett bra sätt (söder om denna järnvägsplan).
- Alternativ M4 och M5 gav lägst kostnad. Alternativ M4 innebar däremot stor negativ påverkan avseende barriärverkan och större delning av landskap och samlad bebyggelse.
- Alternativ M2 gav avsevärt högre kostnad jämfört övriga alternativ.
- Alternativen M1 och M5 bedömdes i huvudsak som likvärdigt goda avseende måluppfyllelse för funktion och miljö. Alternativ M5 hade dock fördelen av lägre anläggningskostnad.
- De trafikala och tekniska förutsättningarna bedömdes i stort sett lika för samtliga alternativ.

Alternativ M5 föreslogs ligga till grund för fortsatt projektering och övriga alternativ avfördes från fortsatta studier. Motivet för det är att M5 var det enda alternativ som genomgående ger mycket god/god måluppfyllelse. Alternativet kan på ett optimalt sätt ansluta till linje N20 norr om aktuell sträcka och till JP05 i söder.

Linjestudier Södra Innervik-Älvspassagen

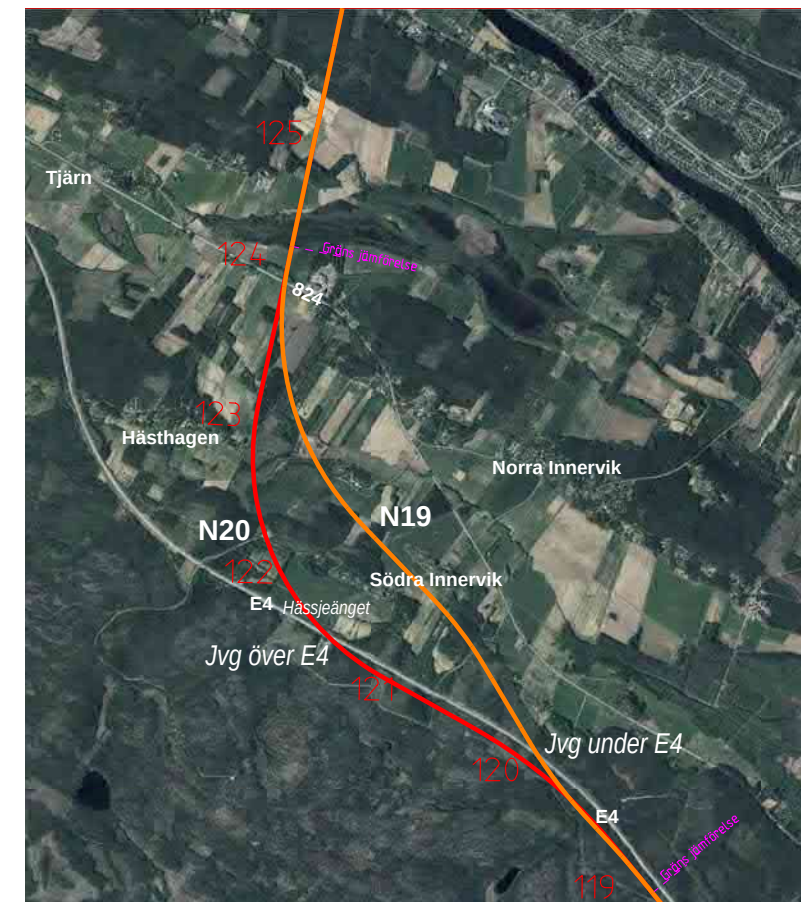
Sträckan mellan Södra Innervik och älvspassagen har en bred utredningskorridor som går genom ett känsligt område. Totalt har 20 linjealternativ studerats och utvärderats, se figur 5.1:6. En orsak till den omfattande linjestudien var dessutom det studerats lösningar med en eller två järnvägsbroar över Skellefteälven. Studierna visade att lösningar med en bro var samhällsekonomiskt förelägg. I linjestudien föreslogs N19 utgå alternativ för fortsatta studier (PM Linjestudier, Ytterbyn-Skellefteå C, 180126). Efter samråd boende i området så har Trafikverket föreslagit en variant som följer E4 en längre sträcka och har en mindre barriärverkan och påverkan på Södra Innervik, se figur 5.1:7. Alternativ N20 föreslogs ligga till grund för fortsatt projektering och övriga alternativ avfördes från fortsatta studier (PM Alternativ linje vis Södra Innervik, 180814).



Figur 5.1:5 Stoderade alternativ på sträckan Grandbodarna-Södra Innervik. Den valda sträckningen, M5, illustreras som röd linje.



Figur 5.1:6 Totalt har ett 20-tal linjealternativ studerats inom korridoren mellan Södra Innervik och älvspassagen.



Figur 5.1:7 Efter samråd med bland annat boende i området kring Södra Innervik och Hästhagen har Trafikverket studerat och föreslagit en linjesträckning N20 som följer E4 en längre sträcka och som bland annat ger en mindre barriärverkan än det tidigare föreslagna alternativet N19.

5.2 Den planerade järnvägens utformning med motiv

Vid val av utformning har Trafikverkets tekniska krav samt påverkan på järnvägens funktion, samhälle, miljö, genomförande, ekonomi och projektmål varit styrande. Utgångspunkten har varit att, till en skälig kostnad, finna en lösning som är så bra som möjligt ur de flesta aspekter. Avvägningar har gjorts när olika aspekter stått mot varandra.

5.2.1 Generell utformning

Järnvägen kommer att anläggas med enkelspår.

Stängsel kommer att sättas upp för att förhindra att människor och djur tar sig in till järnvägsanläggningen. Trädsäkring, det vill säga avverkning av träd, kommer att ske som minst 20 meter från spårmittpå vardera sidan om järnvägen.

Järnvägsmarkens utbredning varierar mellan cirka 40–100 meter beroende på vilka åtgärder som görs. Järnvägsmarken är som smalast där järnvägen går på låg bank samt där inga ytkrävande åtgärder som bullerskyddsvallar eller tryckbankar anläggs. (Tryckbank är fyllning med

jord på naturlig mark på sidan av järnvägen eller vägen för att motverka stabilitetsproblem).

I figurerna 5.2:1–2 redovisas en översikt av järnvägens utformning.

Från starten vid Grandbodarna vid cirka km 107+500, där Järnvägsplan 06 (JP06) angränsar till Järnvägsplan 05 (JP05) fram till cirka km 108+600 går järnvägen på bank vars höjd varierar mellan 5–8 meter. Längs den här sträckan passerar järnvägen Harrsjöbacken på bro vid km 107+841 och på bro över enskild väg vid cirka km 108+450. Cirka 160 meter öster om järnvägen vid km 108+470 planeras en ny vägbro för enskild väg över Harrsjöbacken.

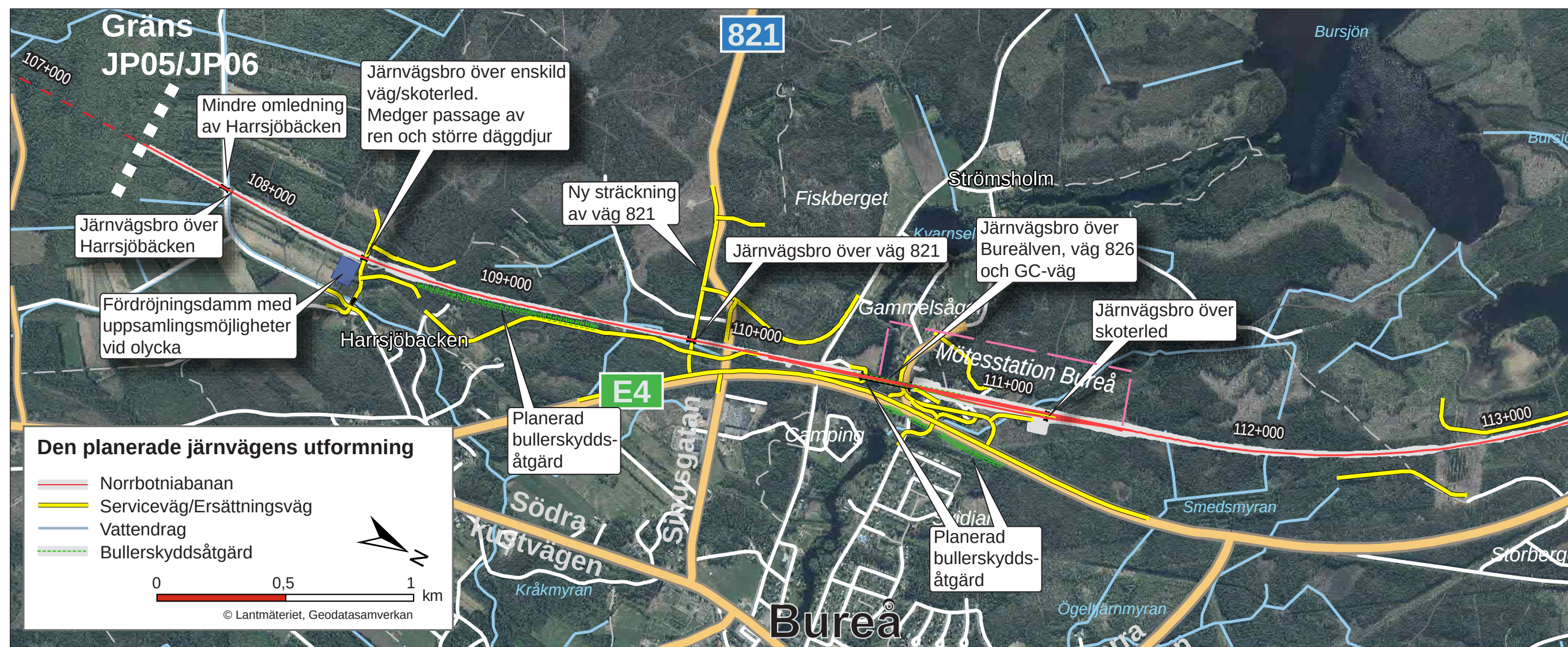
Därefter mellan cirka km 108+600–109+300 går järnvägen ömsom på låg bank eller i liten skärning som varierar i höjd och djup mellan 1–3 meter. Efter det följer en cirka en kilometer lång sträcka, fram till cirka km 110+200, där järnvägen ligger på en cirka fem meter hög bank. På den sträckan, vid km 109+765 går järnvägen på bro över allmän väg 821.

Från 110+200–110+700 går järnvägen fortfarande på bank, på nivåer som varierar mellan cirka 5–8 meters höjd. På den sträckan så kommer

järnvägen passera Bureälven. Över Bureälven planeras en balkbro i fem spann, som förutom älven även ska passera allmän väg 826, Strömsholmsvägen och en planerad gång- och cykelväg norr om älven. Bron kommer att sträcka sig från ca km 110+445–110+632 (från ändstöd till ändstöd) och vara ca 14 meter bred för att inrymma två parallella järnvägsspår. Bron kommer att medge fri passage av vilt och rörligt friluftsliv på båda sidor om Bureälven. På ovan beskriven sträcka så kommer järnvägen in i västra delen av samhället Bureå, där en regionalstågsstation planeras. Se även avsnitt 5.2.4 Regionalstågsstation.

Från cirka km 110+700–111+300 fortsätter järnvägen att gå på bank med höjder som varierar mellan 5–8 meter över befintlig marknivå. Cirka 120 meter öster om järnvägen i höjd med km 110+744 planeras en ny vägbro på E4 över en ny gång- och cykelväg. Passage för skoter under järnvägen kommer att ordnas vid ca km 111+180.

Efter km 111+300 övergår järnvägen i en 2–5 meter djup skärning fram till cirka km 112+000. Därpå följande 500 meter följer järnvägen terrängen väl och ligger ömsom på mycket låg bank (1–2 meter hög) eller i mycket liten skärning (1–2 meter djup). Från ca km 112+500 följer ett kortare parti där en djupare skärning (2–5 meter) följs av en 3–5 meter



Figur 5.2:1 Den planerade järnvägens utformning.

hög bank. Mellan cirka km 112+900 till 113+800 går järnvägen mestadels på en lägre bank som varierar mellan 1–4 meters höjd.

Därefter följer en sträcka fram till cirka 114+900 där järnvägen ömsom skär genom terrängen på 2–5 meters djup för att däremellan anläggas på bank med höjder på mellan 4–8 meter över befintlig terrängnivå. Vid km 114+290 kommer en järnvägsbro över en enskild väg samordnad med skoterled att anläggas. Efter det följer en kortare sträcka där järnvägen går på 0,5–3 meter hög bank som övergår till en djupare skärning med 5–8 meters djup vid cirka km 115+500.

Förbi Båtvikstjärn i höjd med Yttervik följer en längre sträcka mellan cirka km 115+800–117+400 där järnvägen går på bank med höjder som varierar mellan ca 3–10 meter. Vid km 115+924 och km 116+781 anläggs järnvägsbroar över korsande enskilda vägar. Bron vid km 116+781 har anpassats för att underlätta passage för renar under järnvägen. Vid ca km 116+250 anläggs en järnvägsbro för att korsa vattendraget Kvarnbäcken. Strandpassager för mindre däggdjur kommer att anordnas på bägge sidor om Kvarnbäcken.

Vid cirka km 117+400–117+800 kommer järnvägen att skära genom terrängen med 3–12 meters djup. Därefter följer en sträcka fram till km 119+000 där järnvägen växelvis går på låg bank med 2–4 meters höjd och liten skärning med 1–2 meters djup.

Mellan ca km 119+000–119+450 kommer järnvägen att skära genom terrängen med 2–5 meters djup och därefter följer en sträcka på cirka 500 meter fram till ca km 119+950, där järnvägen går på en ca 5–10 meter hög bank. Vid km 119+731 anläggs en järnvägsbro över en korsande enskild väg.

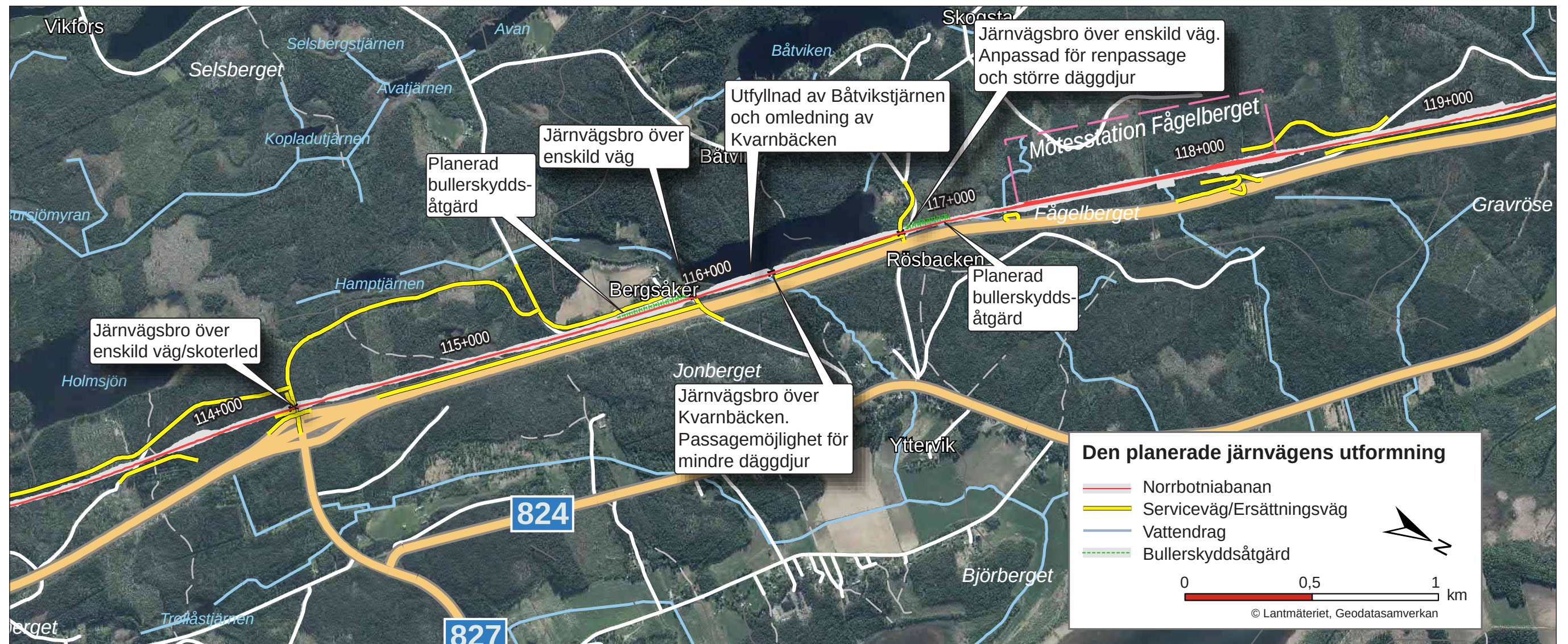
I höjd med Södra Innervik planeras järnvägen i ett område som är väldigt kuperat. Mellan ca km 119+950–120+750 skär järnvägen genom terrängen med 5–15 meters djup, för att därefter anläggas på en 5–8 meter hög bank i cirka 200 meter för att därpå, mellan ca km 120+850–121+350, återigen gå i en djup skärning, upp till 15 meters djup. Vid km 120+710 anläggs en järnvägsbro över en korsande enskild väg.

Mellan ca km 121+350–121+430 anläggs järnvägen på en cirka fem meter hög bank för att därpå ansluta till en järnvägsbro som planeras mellan

km 121+430–121+974 över E4 och Hundtjärnbäcken. Bron utförs som en balkbro i 14 spann. En del av bron, cirka nio brospann, på den norra delen, utgör en landskapsbro över åkermark och Hundtjärnbäcken. Att anlägga en del av bron över det öppna landskapet medger fri rörlighet för människor och större däggdjur, men även för tillgänglighet för jordbrukare till åkermarken kring bron. Därefter följer en kortare sträcka där järnvägen går på en cirka 3–8 meter hög bank fram till ca km 122+200.

Vid ca km 122+200–122+400 kommer järnvägen att skära genom terrängen med cirka fem meters djup. På sträckan anläggs en vägbro för enskild väg över järnvägen vid km 122+246.

Därefter följer en lång sträcka, mellan ca 122+400–124+900, där järnvägen planeras att ligga på bank, ca 2–10 meter över befintlig terrängnivå. Vid km 122+748 anläggs en järnvägsbro över Storbäcken och vid km 122+966 över en enskild väg. I anslutning till bron över Storbäcken anordnas även passage för större däggdjur. Vid ca km 124+033 anläggs en järnvägsbro över allmän väg 824. Mellan km 124+277–124+567 föreslås en landskapsbro över Tjärnbäcken och anslutande våtmarksområde. Bron utförs som en balkbro i sju spann och de två norra brospannen



Figur 5.2:2 Den planerade järnvägens utformning.

Därefter, fram till järnvägsplanens slut vid km 125+500, föreslås järnvägen anläggas i en skärning med ca 5-12 meters djup. På sträckan anläggs en järnvägsbro över en korsande enskild väg vid km 124+835 och en vägbro för en enskild väg vid km 125+200. Vägbron vid 125+200 kombineras med en viltpassage.



5.2.2 Regionaltågsstation Bureå

Förutsättningar

Tillgängligheten, närheten till Bureå, och möjligheten till anslutningsvägar till stationen är en viktig aspekt för placeringen av Bureå regionaltågsstation. Stationen föreslås att utformas som en kombinerad regionaltågsstation för resandeutbyte och en mötesstation för godståg. Placeringen och utformningen av stationen ska uppfylla de tekniska kraven, bland annat för lutning och att växlar ska läggas i rakspår. Placering av mötesstationer längs med Norrbotniabanan har valts utifrån beräknat kapacitetsutnyttjande (antal tåg och trafikering, med mera), järnvägens plan- och profil samt att mötesstationer behöver anläggas med ett visst avstånd (8-12 km avstånd). Bureå är därför en lämplig placering för en ny mötesstation samlokaliserad med en regionaltågsstation.

Samråd om lokalisering av stationen har skett med Skellefteå kommun. De har förordat en placering på norra sidan om älven eftersom det är på den sidan Bureå ska växa enligt Skellefteå kommun. Placering av järnvägsbron över Bureälven och sträckning av järnvägen möjliggör en ny framtida koppling till Skellefteå flygplats. Detta är en fråga för den kommunala planeringen.

Trafikverket ansvarar för spåranläggningen inklusive perrong (plattform), trapphus/hisschakt (ta sig till/från plattform), anslutningar till stationsområdet och servicevägar till/från järnvägsanläggningen. Det är Skellefteå kommun som kommer att ansvara för utformning av resecentrum, det vill säga en eventuell stationsbyggnad, kringtytor för parkeringar, bussangöring med mera.

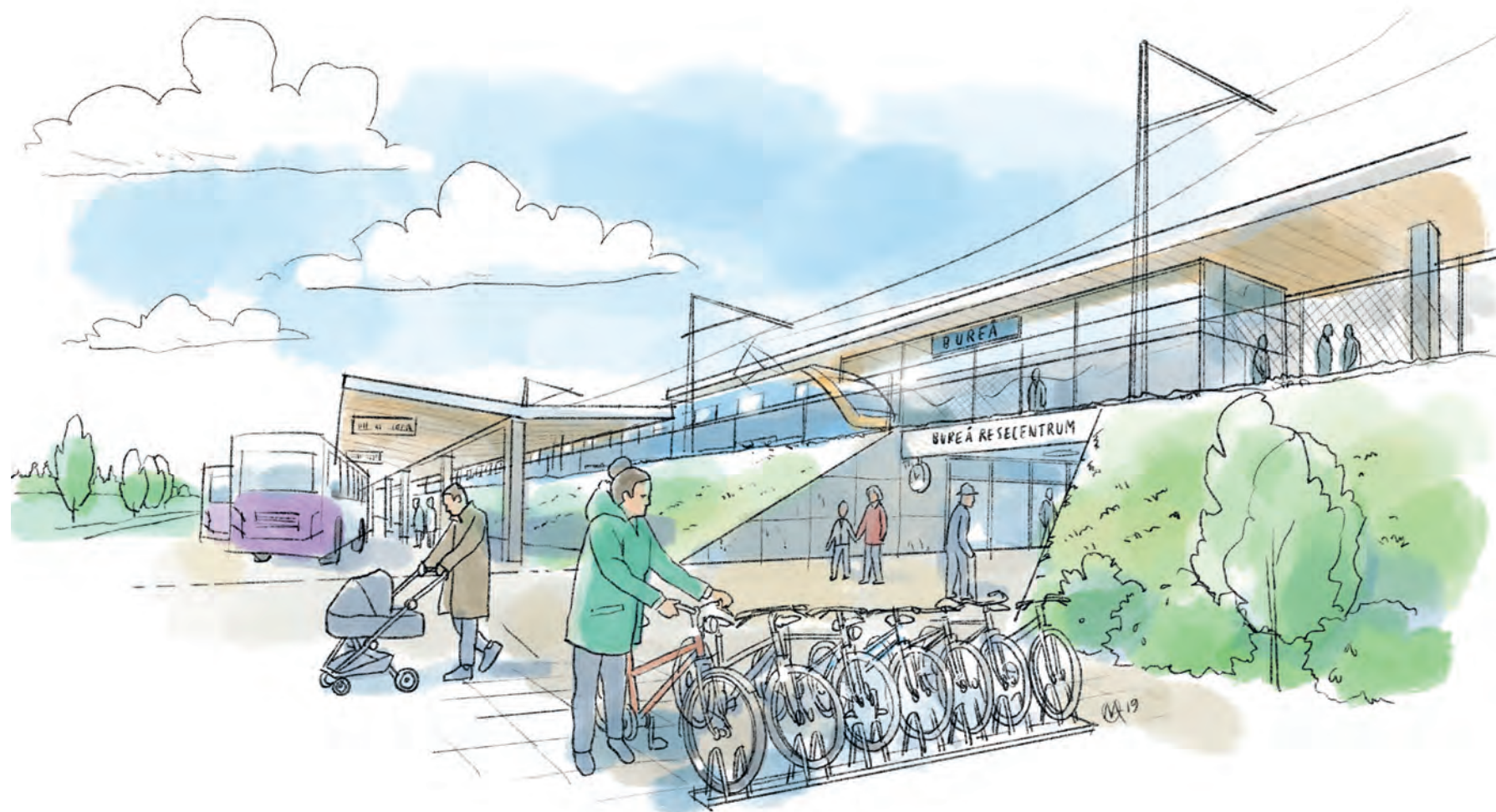
Utformning

Placeringen av regionaltågsstationen väster om E4 är styrd av linjevalet (se avsnitt 5.1.1). Sett till Bureås möjliga framtida utveckling är en placering norra sidan av älven fördelaktig. Bostadsbebyggelse är möjlig och planerad av kommunen på norra sidan av älven. Den södra sidan av älven är påverkad av restriktioner på grund av flygtrafiken på Skellefteå flygplats.

En regionaltågsstation föreslås att anläggas i Bureå på norra sidan av Bureälven, strax väster om E4. Föreslagen stationsutformning är en trespårsstation med en mellanplattform för resandeutbyte. Två av spåren är längre för att möjliggöra möten mellan godståg. Det tredje spåret som är lite kortare används för persontåg och förlägs längst österut, mot E4.

På bron över Bureälven anläggs två järnvägsspår. Bron blir 14 meter bred och cirka 200 meter lång. Norr om älven, på östra sidan, anläggs ett tredje kortare spår, bredvid finns också plats för att anlägga en eventuell stationsbyggnad. Intill föreslagen placering av en eventuell stationsbyggnad finns ytor för bussangöring och parkeringar.

Längden på det mittersta och det västra järnvägsspåret är 980 meter, vilket möjliggör möten mellan 750 meter långa godståg. Det tredje spåret på östra sidan, närmast stationsbyggnaden, blir 520 meter långt. Det mittersta och östra spåret nyttjas för mötesmöjligheter för persontåg och resandeutbyte. En 175 meter lång, 8,2 meter bred plattform placeras mellan det mittersta spåret och det östliga spåret. För åtkomst till plattformen anläggs trappor och hiss. I dagsläget är det oklart om tak anläggs över plattformen.



Figur 5.2:5 Skiss på Bureå station. Källa: Skellefteå kommun, illustratör: Nils Arvidsson

Anläggandet av Norrbotniabanan med en regionaltågsstation i Bureå innebär att vägar i området behöver anpassas. Den befintliga korsningen E4/Strömsholmsvägen (väg 826) föreslås utgå. Anslutningen förslås flyttas cirka 200 meter norr om befintlig korsning E4/Norra Ågatan. Anslutningens nya placering möjliggör även åtkomst till regionaltågsstationen. För oskyddade trafikanter föreslås en fyra meter bred gång- och cykeltunnel under E4 som knyter an till regionaltågsstationen från Bureås centrala delar och sammanbinder östra och västra Bureå, se figur 5.2:6. Gång- och cykelvägen föreslås i övrigt bli tre meter bred och ansluter till stationsområdet samt passerar under järnvägen och vidare till den västra delen av Bureå.

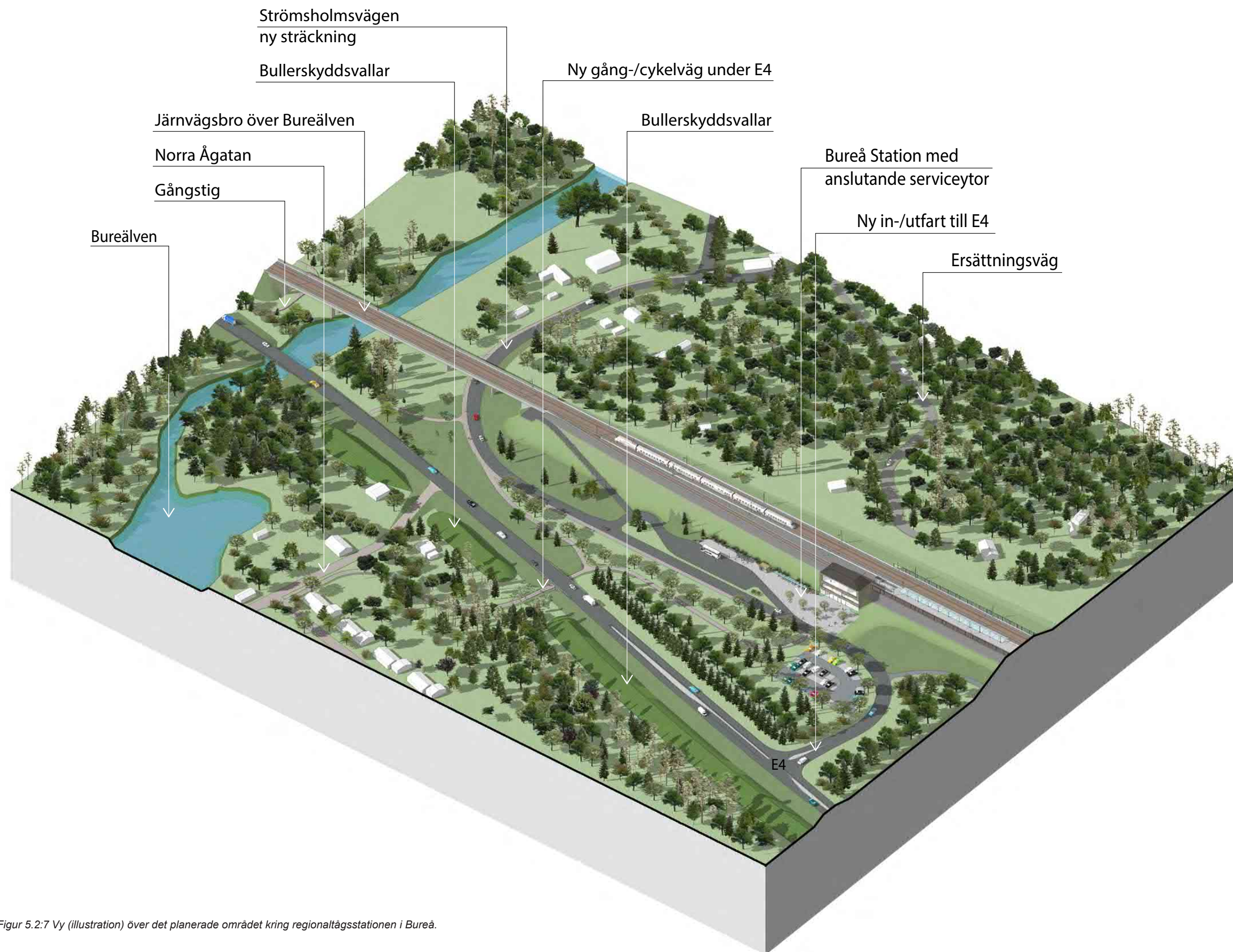
Strömsholmsvägen anläggs parallellt med järnvägen, på östra sidan, för att sedan passera under järnvägen i den södra delen av stationen.

Servicevägar för åtkomst till järnvägsanläggningen för drift och underhåll anläggs vid växellägen samt vid bron.

I figur 5.2:7 visas en vy (illustration) över stationsområdet och föreslag på anslutningsvägar.



Figur 5.2:6 Illustration på planerad gång- och cykelväg under ny bro på E4 vid Bureå.



Figur 5.2:7 Vy (illustration) över det planerade området kring regionaltågsstationen i Bureå.