

BRN 04 - 751/SA20

Bilaga

2006-04

Banverket

Samrådsredogörelse

Förstudie, Norrbotniabanan

Delen Skellefteå-Piteå

# Innehållsförteckning

Innehållsförteckning	I
1. Planeringsprocessen och tidigt samråd	2
2. Samrådets bedrivande	2
2.1 Samråd med allmänheten	2
2.2 Samråd med myndigheter och organisationer	2
3. Samråd med allmänheten och föreningar	3
3.1 Inledande samråd	3
3.2 Tidigt samråd	4
3.3 Skriftliga synpunkter från föreningar	4
3.4 Skriftliga synpunkter från allmänheten	8
4. Samråd med myndigheter och organisationer	18
5. Skriftliga yttranden avseende Samrådshandling	19
6. Skriftliga yttranden avseende Förslagshandling	27
7. Sändlista: "Handling för tidigt samråd", förstudie Norrbotniabanan	34
Sändlista Handling för tidigt samråd	34
Sändlista Meddelande	34
Intern sändlista	34
8. Sändlista: "Förslagshandling", förstudie Norrbotniabanan	37
Sändlista Förslagshandling	37
Sändlista Meddelande	38
Intern sändlista	40

# I. 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 klarläggas 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 naturskydds- 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 04-751/SA 20 för delsträckan Skellefteå-Piteå samt BRN 04-768/BY10 för övergripande frågor om Norrbotniabanan, 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 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 1, 2 och 9 mars 2005 i Skellefteå, Piteå respektive Byske med öppet hus och efterföljande presentation. Nästa samrådsomgång genomfördes 30 och 31 augusti samt 1 september på samma platser med öppet hus och efterföljande presentation. Samråden 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 Norrbotniabanan, delen Skellefteå-Piteå, påbörjades i november 2004. Under arbetets gång har samrådsmöten genomförts med Skellefteå kommun, Piteå kommun, Länsstyrelsen i Västerbottens län, Länsstyrelsen i Norrbottens län, Norrbotniabanegruppen, Vägverket, Försvarsmakten, Luftfartsverket, Luftfartsstyrelsen och berörda samebyar. Referensgruppsmöten har hållits vid fyra tillfällen där projektläget redovisats och framtagna järnvägskorridorer diskuterats. Underhandskontakter har även tagits med myndigheter, organisationer med flera via telefonsamtal och personliga sammanträffanden.

Banverkets Förstudie Norrbotniabanan, delen Skellefteå-Piteå, skickades till kommuner, länsstyrelse, myndigheter m.fl. för tidigt samråd den 13 juli 2005. Yttranden önskades Banverket tillhanda senast den 6 september 2005. Sammanställning av dessa yttranden återfinns i avsnitt 5.

Banverkets förstudie Norrbotniabanan, delen Skellefteå-Piteå, delrapport Förslagshandling skickades (se avsnitt 8) 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 6.

### 3. Samråd med allmänheten och föreningar

	Plats	Datum	Deltagare (ca)	Dokumentation
<b>Inledande samråd</b>	Skellefteå, Expolaris	2005-03-01	Under dag: 100, varav 10 kvinnor Presentationen: 80, varav 5 kvinnor	Minnesanteckningar
<b>Inledande samråd</b>	Piteå, Nolia	2005-03-02	Under dag: 80, varav 5 kvinnor Presentationen: 60, varav 4 kvinnor	Minnesanteckningar
<b>Inledande samråd</b>	Byske skola	2005-03-09	Under dag: 100, varav 15 kvinnor Presentationen: 80, varav 14 kvinnor	Minnesanteckningar
<b>Tidigt samråd</b>	Skellefteå, Expolaris	2005-08-30	Under dag: 80, varav 15 kvinnor Presentationen: 100, varav 20 kvinnor	Minnesanteckningar
<b>Tidigt samråd</b>	Byske skola	2005-08-31	Under dag: 90, varav 15 kvinnor Presentationen: 110, varav 20 kvinnor	Minnesanteckningar
<b>Tidigt samråd</b>	Piteå, Nolia	2005-09-01	Under dag: 100, varav 20 kvinnor Presentationen: 140, varav 30 kvinnor	Minnesanteckningar

#### 3.1 Inledande samråd

Den 1, 2 och 9 mars 2005 genomförde Banverket möten för inledande samråd i Skellefteå, Piteå respektive Byske. Samrådsmötena med "öppet hus" genomfördes den 1 mars på Expolaris i Skellefteå, den 2 mars på Nolia i Piteå och den 9 mars i Byske skola. 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. Uppskattningsvis besöktes utställningarna av sammanlagt cirka 280 personer. På plats vid utställningsmontrarna fanns personal från Banverket och WSP för att informera, svara på frågor och lyssna på allmänhetens tankar och idéer om det pågående planeringsarbetet. Vid montrarna fanns också särskilda blanketter för att underlätta för de som ville lämna skriftliga synpunkter. "Öppet hus" avslutades med en 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 brevlåda i lokalen för öppet hus eller skickas brevlades, per fax eller via e-post till Banverket.

Inbjudan till de inledande allmänna samrådsmötena skedde via Banverkets hemsida samt annonser i Västerbottens Folkblad (VF), Norra Västerbotten (Norran) och Piteå Tidningen (PT) ungefär en till två veckor innan mötena.

Intrasseorganisationer har också inbjudits via brev att delta på mötena.

Skriftliga synpunkter från allmänheten önskades Banverket tillhanda senast 11 april 2005.

23 skriftliga synpunkter från allmänheten samt sju från intrasseorganisationer inkom. Synpunkterna finns sammanfattade i avsnitt 3.3 och 3.4. Minnesanteckningar från mötena finns sammanställda och tillgängliga på Banverket (diarienummer: BRN 04-751/SA 20).

## 3.2 Tidigt samråd

Den 30 och 31 augusti samt 1 september 2005 genomförde Banverket möten för tidigt samråd i Skellefteå, Byske respektive Piteå. Samrådsmötena med ”öppet hus” genomfördes 30 augusti på Expolaris i Skellefteå, den 31 augusti i Byske skola och den 1 september på Nolia i Piteå. Inför samrådsmötena togs en informationsfolder samt utställningsmaterial i form av utställningsmonstrar 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. Uppskattningsvis besöktes utställningarna av sammanlagt ca 350 personer. På plats vid utställningsmonstrarna fanns personal från Banverket och WSP för att informera, svara på frågor och lyssna på allmänhetens tankar och idéer om det pågående planeringsarbetet. Vid monstrarna fanns också särskilda blanketter för dem som ville lämna skriftliga synpunkter. ”Öppet hus” avslutades med presentation mellan kl. 18.30 och ca kl. 21.00. Vid presentationerna gavs möjligheter att framföra såväl muntliga som skriftliga synpunkter. De skriftliga synpunkterna kunde lämnas i en särskild brevlåda i lokalen för öppet hus eller skickas brevlades, per fax eller via e-post till Banverket.

Inbjudan till de tidiga allmänna samrådsmötena skedde via Banverkets hemsida samt annonser i Norrbottens Kuriren (NK), Norrländska Socialdemokraten (NSD), Piteå Tidningen (PT), Norra Västerbotten (Norrn), 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 27 september 2005. 20 skriftliga synpunkter från allmänheten samt tre från intresseorganisationer inkom. Synpunkterna finns sammanfattade i avsnitt 3.3 och 3.4. Minnesanteckningar från mötena finns sammanställda och kommer att finnas tillgängliga på Banverket (diarienummer: BRN 04-751/SA 20).

## 3.3 Skriftliga synpunkter från föreningar

### Samrådsperiod våren 2005

#### Bodans byamän, Mats Berglund och Olle Arvidsson

Bodans Byamän motsätter sig starkt en eventuell dragning av Norrbottenabanan genom byn Skellefteå - Bodan. Man förklarar att Skellefteå - Bodan är en idyllisk by med god sammanhållning och en 3000-årig historia. Vidare är det en aktiv jordbruksbygd med en rik flora och fauna. Här finns en stor, djup sjö med möjlighet att fiska gös, vilket är en ovanlig fisk i Västerbotten. I Småkroksjöarna har röding inplanterats som Skellefteborna kan fiska vintertid. Fågellivet är rikt och kring Bodatrasket finns flera fågelarter som exempelvis storspov, trana, svan, tornfalk, fiskgjuse, sparvhök, ormvråk, grönspepp, tjäder och orre.

Bodans byamän föreslår en alternativ västlig dragning via Burträsk och Myckle, vilken skulle innebära flera fördelar:

Buller, vibrationer och farligt godstransporter genom stadskärnan kan undvikas.

Det borde bli billigare att inte dra spåret genom stan.

Burträsk borde ha större nytta av persontågtrafik än Bureå eftersom det är dubbla avståndet till Skellefteå. Dessutom pendlar många gymnasieelever mellan Burträsk och Skellefteå och den vägen är sämre än E4:an.

Med en västlig lösning blir transporterna genom länet snabbare eftersom dragningen blir rakare både söder och norr om Skellefteå.

Föreningen är tveksam till vilken betydelse ett resecentrum vid flygplatsen skulle få. Avståndet till Skellefteå är inte så stort och de flesta resande skulle troligen inte välja tågtransport till flyget om de har möjlighet att åka bil eller flygbuss. Om järnvägen till stor del ska användas för godstransporter verkar det mindre lämpligt med farligt gods i närheten av en flygplats.

**Banverkets kommentar:**

*Det finns flera alternativa utredningskorridorer söder om Skellefteå varav korridoren via Skellefteå flygplats är en. Flera alternativ kommer att studeras vidare i kommande järnvägsutredning, vilken ska utmytna i att en av korridorerna väljs. Vid valet av korridor kommer alla för sambället viktiga konsekvenser att beaktas, bland annat påverkan på bebyggelse och natur.*

**Östra Falmarks Byaförening**

Östra Falmark blev uppmärksammas som årets by i Skellefteå år 2004 för sin livaktighet och framåtanda. I byn finns cirka 50 hushåll, dels kring väg 774, dels efter Falmarksträskets strand. I den unga och livaktiga byn finns ett flertal föreningar och 35 barn och ungdomar samt ett antal barn och ungdomar som under utredningstiden bor i en av kommunen ordnad bostad för asylsökande barn. Man känner ett mycket stort hot om att byn ska splittras och att den gemenskap som idag finns ska utplånas om planerna på en dragning av Norrbotniabanan förbi Skellefteå flygplats och rakt genom byn skulle bli verklighet. Ett stort antal fastigheter kommer att beröras om banan dras genom byn med rekommenderade kurvradier. Byn är en gammal jordbruksby där brukandet av jord och skog avsevärt skulle försvåras då de flesta gårdarna och ägorna skulle skäras av från varandra vid en järnvägsdragning för snabbtåg genom byn.

Föreningen har mycket kritiska synpunkter på hur Botniabanans styrgrupp varit sammansatt under alla år som utredningen har pågått och ser bara att ekonomiska och tekniska instanser varit med och påverkat i fråga om tilltänkta bansträckningar. Likväl har man valt att arbeta med sträckningar som innebär att banan förordas att dras genom den absolut smalaste korridoren som berör flertalet boende som ryms inom området. Föreningen ser att bandragningen är så pass svår genomförd i en sån trång korridor att radierna klart understiger normerna. Banan bör enligt utredningsuppgifter byggas med en horisontell radie av 5000–7200 meter, men måste enligt samma utredningsresultat minskas till 3280 meter, vilket utredningsgruppen själv menar ligger klart under riktvärdet för hastigheten 200 km/timme.

Föreningen anser det självklart att representanter från byns boende och från samebyar som bedriver sin renskötsel i det planerade området skall finnas med i styrgruppen. Vid detaljstudier av det material som har tagits fram framgår det att styrgruppen haft stora brister i detaljkunskap om området. Ingenstans i utredningsmaterialet framgår att det område som förordas utgör renbetesland. Det omtalas heller inte i detalj att i just detta smala område är Bureälven strömmande och isfri stora delar av året och därför speciellt värtid mycket fågelrik. Det berörs inte heller att inom älvmrådet genom byn har arkeologisk verksamhet förekommit där man gjort drygt 3000 fynd från boende som levte här 3000 år f. Kr. Stora delar av området har ännu inte utgrävts.

Sammanfattningsvis vill Östra Falmarks Byaförening kämpa för att påverka berörda instanser att se till att Norrbotniabanan dras öster om Skellefteå Flygplats för att de ska få bo kvar i byn och slippa se ett flertal fastigheter beskäras eller försvinna och att byn delas i två delar. Vidare föreslår föreningen en dragning via Bureå för att förbättra nyttjandet av regionbannätet och för att uppnå en rakare och snabbare bana för snabbtåg och godståg på ett spår draget utan onödiga omvägar. Föreningen vill att Banverket följer de riktlinjer och kriterier som satts upp i de fördjupningsstudier som upprättats för bandelen, vilket talar för att ta till vara natur- och miljövärden som lätt kan gå förlorade för all framtid om viktiga fakta förbises, och att ta all möjlig hänsyn till människors boende runt planerat byggområde.

**Banverkets kommentar:**

*Synpunkterna på "Botniabanans styrgrupp" berör lobbyorganisationen Norrbotniabanegruppens utredningsarbete som har pågått under många år och där en sträckning via Skellefteå Flygplats har förordats. Banverket förordar i detta skede inte något alternativ. Det finns flera alternativa utredningskorridorer söder om Skellefteå varav korridoren via Skellefteå flygplats är en. Flera alternativ kommer att studeras vidare i kommande järnvägsutredning, vilken ska utmytna i att en av korridorerna väljs. Vid valet av korridor kommer alla för sambället viktiga konsekvenser att beaktas, bland annat påverkan på bebyggelse och natur. Anspråket på att delta i Norrbotniabanegruppens arbete har vidarebefordrats till projektledare Kristina Falk.*

### Skellefteå Golfklubb, Tage Hellgren

Styrelsen i Skellefteå golfklubb meddelar att golfbanan i Rönnbäcken ligger i den korridor som angetts söder om Skellefteå. Anläggningen respekterar ett värde om cirka 100 miljoner kronor i dagens penningvärde, förutom kostnaden för marken och det goodwillvärde som nuvarande bana har.

#### **Banverkets kommentar:**

*I detta planeringsskede är de redovisade utredningskorridorerna utanför tätorterna mycket breda med tanke på att bansträckningen ska kunna optimeras i senare planerings- och projekteringskedan. Golfbanan ingår i en av korridorerna, men i detta planeringsskede går det inte att säga om golfbanan kommer att beröras på något sätt.*

### Byske PRO, Roland Haglund

Byske PRO-avdelning har i sin öppna studiegrupp för samhällsfrågor inlett en diskussion om Norrbotniabanan, med tyngdpunkt på Byskeområdet. Studiegruppen saknar redovisning av överväganden och mål för Norrbotniabanan. Gruppen förutsätter att näringspolitiska behov och intressen ska prioriteras och ser med tillfredsställelse fram emot järnvägen.

Av säkerhetsskäl är det viktigt att räddningstjänst med flera lätt kan nå en eventuell olycksplats, vilket talar för att lägga bansträckningen nära E4. Långtgående miljöhänsyn måste tas vid planeringen av den nya järnvägen. Angående järnvägens utläggning i Byskeområdet är gruppens bedömning att det är uteslutet att förlägga järnvägen öster om E4, med hänsyn till bebyggelse och naturvärden. Däremot är det rimligt att hitta en lösning väster om E4, antingen väster om kyrkan eller väster om Byskebyn.

Gruppen har inte uppfattat om Norrbotniabanan är tänkt att ha direkt persontrafik till orter som exempelvis Byske. Om detta är tanken förutsätter det att ett spår går in i centrala Byske med god tillgång till parkeringsplatser. Gruppen motsätter sig detta eftersom det skulle medföra allvarliga störningar i bebyggelsen och risk för rivning av fastigheter. Å andra sidan skulle inte en järnväghållplats väster om Byskebyn eller kyrkan ha någon avgörande lockelse på bilburna byskebor, inte ens med generösa parkeringsplatser. Däremot kunde det vara intressant att utvärdera möjligheten till snabbgående pendeltåg mellan Skellefteå-Byske-Piteå, som använder Norrbotniabana men gör avstickare till centrala Byske. Hållplats förläggs vid nuvarande busstation. Pendeltåg med 5-8 turer i vardera riktningen per dag skulle minska eller eliminera behovet av nuvarande busstrafik, särskilt "Norrlandskusten".

#### **Banverkets kommentar:**

*Byske bedöms vara en viktig målpunkt för persontrafiken på Norrbotniabanan. En sträckning genom Byske med ett centralt stationsläge är därför önskvärd men även sträckningar väster om Byske kommer att studeras i det fortsatta planeringsarbetet. För att skapa utrymme för en järnväg genom centrala Byske kan även en flyttning av E4 till ett nytt läge utanför tätorten övervägas.*

### Föreningen Byskebyns Framtid, Anders Lundberg

Angående förslag till sträckning av Norrbotniabanan genom Byske anser föreningen att om det blir aktuellt med persontrafik måste spåret ligga så nära centrum som möjligt samt parallellt med E4. Detta blir den bästa lösningen för att slippa transportera resenärer med buss till eventuell station. Om det blir för litet underlag kommer dessutom busstransfer förmodligen att ställas in. Lösningen innebär vidare att ingen odlad mark kommer att tas i anspråk, ingen näringsidkare behöver flyttas och ingen extra delning av samhället tillkommer.

#### **Banverkets kommentar:**

*Se kommentar till synpunkter från Byske PRO ovan.*

## Jägarnas riksförbund

Jägarnas riksförbund framför att det enda förnuftiga alternativet är Alternativ Syd<sup>1</sup> med järnvägsbro vid Bergsviksbron och ett resecentrum mellan Piteå och Öjebyn. Där finns stora ytor för parkeringar, taxi- och busshållplatser mm. En majoritet av Piteborna vill ha Alternativ Syd eftersom det av kommunfullmäktige förordade Alternativ Mitt<sup>2</sup> är dyrt och kan genom den centrala dragningen äventyra människors liv och hälsa samt skapa problem med buller och vibrationer. Biltrafiken i området har ökat kraftigt och ett resecentrum skulle förvärra situationen ytterligare. Närheten till massa- och pappersbruket Kappa Kraftliner, med illaluktande kemiska utsläpp, kommer att utgöra ett problem då vinden ofta ligger på från väst, mot det tänkta resecentret vid södra hamnen.

Även med avseende på viltvård och jakt är det bästa alternativet att järnvägen dras parallellt med E4. En järnväg mellan Piteå och Skellefteå som placeras två mil från E4 innebär minst 12 kvadratmil inhägnat område med viltstängsel. Detta skulle hejda högviltets vandringar och medföra risk för inavel hos åtminstone björnarna, som är skygga och svåra att styra till viltgenomgångar.

### **Banverkets kommentar:**

*Den östliga huvudkorridoren har valts för vidare studier på delen Kågeälven - Piteälven. För genomgången i Piteå stad kommer flera alternativ, bland annat via E4 och Pitsundet, att studeras i kommande järnvägsutredning.*

## Pitholms Byamän, Göte Gabrielsson

Pitholms Byamän förordar Alternativ Syd<sup>1</sup> och ställer sig frågande till varför politiker fortsatt talar om mittenalternativet<sup>2</sup> som det bästa, trots Pitebornas annorlunda åsikt. Klubben anser att invånarna bör få rösta och säga sin mening.

Följande synpunkter framförs mot Alternativ Mitt<sup>2</sup>: Hög bro över Pitsundet och hög bank över delar av Pitholmsheden, sträckning genom yttre skyddszon av Klubbens vattentäkt med Piteås bästa vatten där markägare till och med avråds från att köra traktor (skyddsföreskrifter från länsstyrelsen bifogat), stora kostnader för framdragning över Ängestrasket samt för korsningen vid Lillåkersvängen - Södra Pitholmsvägen, stora störningar på Strömsborg och Klubbgården om banan fortsätter efter befintligt spår, resecentrum på den så kallade västra kajen innebär försämring av den vackra båtinfarten mot Piteå och begränsar genomströmningen av friskt älvvatten i kanalen mellan södra och norra fjärden, stora risker med att transportera farligt gods genom staden.

Följande synpunkter framförs för Alternativ Syd<sup>1</sup>: Intrång och inlösen av fastigheter blir mindre än i Alternativ Mitt<sup>2</sup> och en lågbro över Pite älv är betydligt billigare än bro över Pitsundet, E4:an kan genom sin närhet delvis fungera som basväg under byggnationen, sydalternativet har stöd av en majoritet av Piteborna.

### **Banverkets kommentar:**

*Se kommentar till synpunkter från Jägarnas riksförbund ovan.*

## Samrådsperiod hösten 2005

### Ostvik byamän, Gunnar Wiksten

För Ostviks del har vi upplevt konsekvenserna av en E4-ombyggnad. Det har inneburit stora intrång på våra marker och sämre tillgänglighet. För att slippa ytterligare intrång förordar vi en västlig dragning av banan enligt alternativ Väst eller Mitt. Om en östlig dragning blir aktuell anser vi att minsta intrånget sker om banan mellan Ostvik och Byske dras öster om E4 i direkt anslutning till E4. Då undviks också de problem som kan uppstå i samband med passage av Ostträsket, Gammelboliden och Storlidtjärn. Vi hoppas att våra synpunkter beaktas!

<sup>1</sup> Alternativ Syd enligt Piteå kommuns lokaliseringsstudie för Norrbotniabanan, vilket i stort överensstämmer med Banverkets Alternativ Mitt med ingång via E4 från Pitsund.

<sup>2</sup> Alternativ Mitt enligt Piteå kommuns lokaliseringsstudie för Norrbotniabanan, vilket i stort överensstämmer med Banverkets Alternativ Öst med genomgång via centrum.



**Banverkets kommentar:**

*Utredningskorridorerna Väst och Mitt har valts bort under arbetet med förstudien. I det fortsatta planeringsarbetet kommer den bästa bansträckningen att sökas inom korridor Öst. Konsekvenser avseende intrång i bebyggelse och påverkan på naturmiljöer kommer då att beaktas och vägas mot andra intressen.*

### Högsböle byaförening, Lars Lundberg

Högsböle byaförening önskar att eventuell banutbyggnad inte sker med bro via Pitsundet. Pitsundet har redan en öppningsbar vägbro. En kompletterande järnvägsbro skulle bli mycket lång och hög och skulle starkt förfula området samt skapa bullerproblem.

**Banverkets kommentar:**

*Den redovisade utredningskorridoren via Pitsund kommer, tillsammans med flera alternativa korridorer in till Piteå, att studeras vidare i kommande järnvägsutredning. Olika utformningar av bron, bland annat högbro alternativt låg öppningsbar bro (i nivå med vägbron) kommer då att analyseras.*

### Hortlax viltvårdsområde

Vad vi förstår är de två främsta syftena med en kustnära järnväg minskade transportkostnader och halverade restider för persontrafiken. Det innebär att den optimala linjesträckningen för Norrbotniabanan är sådan att både näringslivet/industrins behov tillgodoses och att stationer för persontrafik blir tillgängliga för så många som möjligt. Utifrån samhällsnyttans perspektiv finns det bara en tänkbar korridor och det är den östliga.

Vi förordar därför sträckningen i anslutning till eller nära E4:an från Byske, station vid Jävve, via en öppningsbar bro över Pitsund, station på Pite havsbad, godsbangård på Pitholmsheden och anslutning till den befintliga järnvägen in mot centrala Piteå, där ett resecentrum kan placeras.

Som vi ser det är det östliga alternativet det absolut mest fördelaktiga sett utifrån de viktigaste syftena för projektet. Det vore en stor miss att dra banan utanför Piteå, då faller hela idén med Norrbotniabanan för Piteås del och då kan hela projektet ifrågasättas.

**Banverkets kommentar:**

*Den östliga huvudkorridoren har valts för vidare studier på delen Kägeälven - Piteälven. För genomgången i Piteå stad kommer flera alternativ, bland annat en sträckning via centrum, att studeras i kommande järnvägsutredning.*

## 3.4 Skriftliga synpunkter från allmänheten

På grund av den stora volymen synpunkter har Banverket valt att inte kommentera varje enskild synpunkt. Synpunkterna är sorterade efter geografiskt område och efter vilken period de inkommit till Banverket, våren eller hösten 2005.

### Skellefteå

Av totalt nio inkomna synpunkter förespråkar fyra en sträckning via flygplatsen och två vill inte att järnvägen ska dras via flygplatsen. Fyra förordar en sträckning via Skellefteå centrum och två vill att järnvägen dras väster om staden via Myckle.

## Samrådsperiod våren 2005

### Sture Hedström, Skellefteå

- Dra banan vid norra delen av Skellefteå flygplats. Bygg en gångtunnel under fältet till en station på motsatt sida flygterminalen. Fortsätt sedan mot Skellefteälven vid Hedensbyn. Här byggs en kombinerad väg- och järnvägsbro som leder in på befintlig järnväg mot Skellefteå stad. Kostnaden för den kombinerade bron kan delas mellan Vägverket och Banverket. En ny dragnings av E4 utanför Skellefteå har länge varit på tal för att avlasta vägarna genom stan. Fortsättningsvis följs befintlig järnväg mot väster för att vika av mot Kåge, mellan Degerbyn-Kåge där bebyggelse saknas. Spår och station förläggs söder om samhället i Kåge. På sträckan Kåge-Byske följer järnvägen strax väster om E4 där mycket lite bebyggelse finns. Banan fortsätter sedan strax väster om bebyggelsen i Byske och även här byggs en station. Banan fortsätter sedan mot Jävre.

### Jarle Marklund, Innervik

- Hur nära intill fastigheterna kan spåret läggas utan att dessa måste rivas? Norrbotniabanan och ett resecentrum genom de centrala delarna av Skellefteå kommer att störa de närmast boende. Hur redovisar Banverket luftföroreningar, buller, vibrationer, ljus och andra slags störningar? Vilka riktvärden för buller gäller och kommer tågtrafiken att stoppas om dessa överskrids? Hur kommer farligt gods i tätortsområde att hanteras? Finns det risk för att olägenheter med Norrbotniabanan "mörkas" för medborgarna, liksom har gjorts i tidigare liknande fall? Genomförs projektet på korrekt utredningsmaterial? Tjänstemän och politiker talar för projektet, Norrbotniabanan och samhällsnyttan, men hur är det med medborgarna? Extra bevakning krävs för att inte splittra sammanhängande bebyggelse och byar med undantag, där resecentra planeras. Förslag till sträckning: Skellefteå flygplats-Myckle-Ersmark-Piteå.

### Tore Gabrielsson, Lövänger

- Det är viktigt med ett kommunikationsnav vid Skellefteå flygplats för näringslivet, turism mm. Ett resecentrum vid flygplatsen blir en tillväxtfaktor för kommunen, till exempel genom att förutsättningar för företagsbyar skapas. Det är viktigt att järnvägsutredningen blir snabbt klar så att ett beslut kan tas angående ett resecentrum centralt i Skellefteå.

### Sune Eriksson, Skellefteå

- Jag förstår markägarna, fågelskådare och alla andra olika intressen, men man måste tänka mer långsiktigt och på kommande generationer. Boende i Norrland i framtiden föredrar troligen att ha sina gods- och persontransporter på räls, vilket är säkrare, billigare och mer praktiskt. Man bör gå till skolorna och fråga och inte bara tänka på markägare och fågelbestånd.

### Nilsson, Skellefteå

- Det är helt avgörande att resecentrum placeras ovanför busstationen i Skellefteå för att det ska bli på bästa sätt. Förslag till sträckning: Umeå-Bygdsiljum-Burträsk-Skellefteå Flygplats-Skellefteå C-Medle-Kåge-Piteå.

### Erna Berglund, Bodan

- Jag bor i Skellefte-Bodan och har stuga vid Bodanträsket och tycker det skulle vara katastrofalt om spåret drogs genom en av Skellefteås vackraste byar. Har Banverket varit i byn och sett den? Har det undersökts i vilken mån tåg till och från flygplatsen skulle utnyttjas? Flygbussarna går i dagsläget i princip tomma, eftersom Skelleftebor föredrar bil. Tåg skulle knappast bli mer populärt som kommunikationsalternativ. Med buss finns åtminstone möjligheten att göra stopp vid de större hotellen, men tåg måste kombineras med taxi för att ta sig hela vägen fram. Vidare blir tåget dyrare än buss. Man kan se hur det är på resandet mellan Arlanda och Stockholms central, de gånger jag har åkt har det varit gott om plats på tåget jämfört med flygbussarna. Sträckan mellan Skellefteå flygplats och centrum är inte så lång att en tågförbindelse är motiverad. Jag ber er att noga överväga innan ett beslut tas om denna sträckning. Finns det verkligen behov av den?

## Bo Lindberg, Östra Falmark

Vi som bor här i Östra Falmark är rädda för att behöva flytta på grund av att Norrbotniabanan läggs för nära byn. Vi är oroliga för att byn ska delas upp med viadukter. Olycksrisken för barn måste beaktas. Hur kommer naturen att påverkas, inklusive badplatser, promenadstråk och småvägar där ryttare håller till? Norrbotniabanan kan förläggas avsides från byn så att byborna får behålla sin fina by och att denna får bevaras till nästa generation.

## Samrådsperiod hösten 2005

### Hannes Andersson, Kåge

- Välj den västliga korridoren och placera Skellefteås järnvägsstation i närheten av Myckle och fortsätt sedan i princip rakt söderut. På sätt slipper man dra järnvägen genom Skellefteå centrum och sträckningen blir förmodligen den kortast möjliga mellan Piteå och Umeå. Vidare skulle en sådan sträckning gå genom i stort sett obebodda trakter.

### Erik Lundström, Skellefteå

- Om en tågstation vid någon av flygplatserna Kallax och Falmark blir aktuellt, borde Kallax vara att föredra. Stationslägena i de fyra viktigaste orterna bör vara så centrala som möjligt, för att lättast möjligt kunna samordnas med lokaltrafik mm. Banverkets skisser är bra. Många planerade småstationer som Sävar, Bureå, Kåge, Byske, Norrfjärden med flera ligger så nära de högprioriterade orterna att de inte kan få styra linjedragningen alltför mycket. I alperna finns det lastbilståg. Tåg som fungerar som färjor. Man kör upp sin långtradare på en tågagn som dras genom alperna och sedan kör man av på andra sidan. Man kanske skulle kunna anlägga en sådan linje mellan Mälardalen och Norrbotten. Det skulle kunna bli "långtradarfärjor" från exempelvis Byske till Knivsta utanför Stockholm. Lastbilsvagnarna tas på släp efter vanligt passagerartåg och lastbilsföraren åker i tåget som vanligt.

### **Banverkets kommentar:**

*I förstudieskedet studeras flera tänkbara utredningskorridorer på översiktlig nivå med syfte att föreslå vilka korridorer som ska utredas vidare i kommande järnvägsutredning. En sträckning via Skellefteå flygplats är ett av flera utredningsalternativ söder om Skellefteå. Det är i nuläget inte möjligt att besvara frågor avseende specifika bansträckningar eller påverkan på enskilda byar eller fastigheter. I kommande järnvägsutredning kommer konsekvenserna av de föreslagna utredningskorridorerna att analyseras och beskrivas mer i detalj. Därefter kommer en av korridorerna att väljas för fortsatt projektering. Den exakta bansträckningen avgörs först i järnvägsplanen.*

*Alternativet att lokalisera ett resecentrum utanför Skellefteå har valts bort på grund av att stora nyttor av Norrbotniabanan då skulle förloras och ändamålet för banan uppnås ej. Skellefteå är den största staden i Sverige som idag inte har persontrafik på järnväg. Underlaget av arbetsplatser och befolkning inom acceptabla gång- och cykelavstånd skulle reduceras kraftigt jämfört med ett centralt beläget resecentrum. I kommande järnvägsutredning kommer konsekvenserna av de föreslagna utredningskorridorerna att analyseras och beskrivas mer i detalj.*

*Under järnvägsutredningen kommer fortsatta samråd att hållas med allmänheten, intresseorganisationer, kommuner och myndigheter. Banverket eftersträvar en öppen planeringsprocess så att Norrbotniabanan kan få en bred samhällelig förankring.*

*I de fall där bostäder kommer att utsättas för buller och vibrationer över gällande riktvärden för järnvägar kommer skyddsåtgärder att vidtas så att riktvärdena inte överskrids.*

## Kåge/Ersmark/Byske

Av totalt 10 inkomna synpunkter förespråkar fem en sträckning väster om Byske tätort. En av dessa synpunkter utgörs av ett upprop som har undertecknats av 52 personer. En person, som företräder boende i Byske by förordar en sträckning genom Byske tätort.

### Samrådsperiod våren 2005

#### Alf Häggström, Kåge

- Jag bor på jordbruksfastigheten Storkåge 20:3 och är inte någon ivrare av en eventuell Norrbotniabana. Jag vet inte hur tungt mina synpunkter väger, men jag önskar vara med och påverka planeringen så att banans sträckning kommer så långt ifrån fastigheten som möjligt. Jag önskar ha en dialog med Banverket i ett tidigt stadium och önskar bli informerad om eventuella planer som berör fastigheten.

#### Håkan Wihberg, Byske

- Om det beslutas att järnväg dras genom Byske förordar jag det västra alternativet. Det östra alternativet genom Byske centrum utefter E4 skulle dela upp samhället och bullret skulle bli svårt att bygga bort. Jag vill framför allt påverka placeringen av en gods- och/eller tågstation och bifogar en skiss med förslag till stationsområde. Stationen bör placeras norr om Fällforsvägen och inte inne i byn. Vidare bör bansträckningen gå utanför Byskes äldsta område.

#### Karl-Erik Johansson, Kåge

- Undertecknad ägare av fastigheten Ostvik 11:6, 11:8 - Gammelboliden, belägen väster om E4 norr Ostrträsket, har synpunkter på dragningen av Norrbotniabanan. Avståndet mellan bostadshuset och parallellvägen väster om E4 är 37 meter, vilket innebär att det inte finns något utrymme för järnvägen på denna plats. Strax söder om fastigheten ligger Ostrträskets naturreservat som är ett Natura 2000 område med en av Västerbottens bästa fågelsjöar. Naturskyddsområdets östra gräns går nära parallellvägen väster om E4 och det är högst olämpligt med en bansträckning här. När projektet presenterades på informationsmötet i Byske 050309 framfördes synpunkter på en eventuell hållplats i Byske. Av den anledningen vore det önskvärt att dra Norrbotniabanan så nära E4 som möjligt och att få den så rak som möjligt. Om en hållplats ska byggas i Byske bör den förläggas väster om samhället, av miljöskäl och för att störa så lite som möjligt. Detsamma gäller en eventuell station i Kåge. Jag har inga planer på att flytta från min fastighet som har funnits i familjen i flera generationer. Jag motsätter mig projektering öster om Ostrträsket och hoppas att en lösning väster därom går att genomföra, med så lite störningar som möjligt. Jag motsätter mig också eventuell inlösen av fastigheten och är inte beredd att ändra ståndpunkt i ärendet.

### Samrådsperiod hösten 2005

#### Alf Häggström, Kåge

- Tyngdpunkten på dragningen av banan har i det senaste skedet förlagts till den östra delen av min fastighet Storkåge 20:3 samt närmare Kåge samhälle. Detta alternativ är att föredra för min del då ett skogsområde avskärmar från banan. Jag har även besökt Skellefteå kommun och lagt fram mina synpunkter. Jag vill upprepa mitt önskemål om att i ett tidigt stadium bli informerad om en dragning av banan skulle beröra min fastighet.

#### Erik och Maj Marklund, Ersmark

- Det verkar mest logiskt att Norrbotniabanan följer kusten, i princip efter E4. Där finns både industrierna och människorna som kan nyttja tåget. Dessutom är miljön redan störd utefter E4.

#### Peter Brännström, Byske

- Sämsta alternativet är en sträckning genom centrala Byske längs E4. Anledningarna är bland annat hög bullernivå i hela byn och ett stort antal inlösningar av K-märkta fastigheter.

### Lars Furberg, Byske by

- Som vi i Byskebyn tidigare har beskrivit tycker vi att tåget skall gå genom Byske tätort. Om en dragning genom Byske by skulle bli aktuell är en sträckning nära tätorten bäst. Då behöver antagligen inga fast boende flytta. Vi har visat en sådan tänkt linje på medskickad karta. Det är också tänkbart att flytta E4 till samma linje.

### Karl-Erik Johansson, Kåge

- Jag är ingen förespråkare av det aktuella projektet, men våra folkvalda politiker har ju beslutat att det ska förverkligas. Jag har besökt båda informationsmötena i Byske och projektet presenterades på ett mycket positivt sätt. Vad som inte belystes speciellt mycket var de negativa konsekvenser som ett så stort företag innebär. Projektet innebär ett mycket omfattande ingrepp i vår natur och ett flertal människor kommer att drabbas på olika sätt. Förändringarna kommer vi att få leva med i all framtid. Personligen tycker jag att sjöfarten borde utnyttjas för godstransporter istället. Jag är inte förespråkare av korridor Öst, eftersom jag bor här. Mitt hus ligger cirka 50 meter väster om E4 och jag säger definitivt nej till en dragning av järnvägen på väster sida av E4 vid Ostvik. Om det skulle vara så illa att korridor Öst blir aktuell är det bästa alternativet att lägga järnvägen öster om E4 från Björkhammar och norrut mot Byske. Mellan min fastighet och Byske, på västra sidan av E4, finns en mindre sjö på ett backkrön. Avståndet mellan sjön och E4 är endast cirka 30 meter och där ryms ingen järnväg. Omfattande skärningar för att uppnå lutningskrav på järnvägen innebär stor risk att den omtalade sjön på backkrönet töms på sitt vatten. Jag anser att korridor Väst eller Mitt är långt bättre än korridor Öst. Vad jag kan förstå stör alternativ Väst minst av de tre. Jag kommer aldrig att godta någon form av inlösen av mitt bostadshus, om det skulle bli aktuellt.

### Upprop (52 namnunderskrifter)

- Samtliga undertecknade av detta upprop ställer sig positiva till såväl byggandet av Norrbotniabanan som till att placera en tågstation för resenärer till och från Byske. Vi anser att en väl genomtänkt dragning av banan samt en god placering av stationsbyggnad med tillhörande parkeringsplatser etc. skulle öka attraktionskraften för bygden och att detta på sikt kan medföra att nya invånare flyttar till Byske. Tågbanan kommer dock i huvudsak trafikeras med tung godstrafik, vilket kommer att medföra olycksrisker och miljöproblem i form av buller och vibrationer. Vi anser det därför mycket olämpligt att dra banan genom centrala Byske parallellt med E4, enligt ett av de två förslag som presenteras av Banverket. En central dragning skulle ytterligare bidra till att dela det lilla samhället, vilket E4 gör redan idag. En kombination av såväl omdragning av E4 och en västlig placering av Norrbotniabanan vore det optimala för Byske samhälle. Fastigheterna längs Bankgatan utgör en genuin och historisk sekelskiftesmiljö, som är den enda kvarvarande i Byske samhälle. Flertalet av dessa fastigheter är q-märkta och unika i sitt slag. Skellefteå museum ställer sig därför också bakom protesten mot en central dragning av Norrbotniabanan genom Byske (se bilaga). Vi förordar en västlig dragning av Norrbotniabanan genom Byske by istället för en central dragning genom Byske samhälle.

### Claes, Monika och Gunnel Arwidson, Byske

- Varför dra järnvägen genom samhället när huvudargumentet för att bygga järnvägen är att betydligt tyngre godståg än på stambanan ska kunna köras. Det finns ingen industri i Byske som kommer att använda järnvägen. Det finns ingen undersökning som visar på om passagerarunderlaget kommer ge kommersiell bärkraft för pendeltåg mellan Byske och Skellefteå. Saknas den kommersiella bärkraften kommer inga tåg att stanna i samhället. Detta kan innebära att en järnväg dras genom samhället med mycket kraftig negativ miljöpåverkan som följd utan att Byskeborna får del av de fördelar som en tågförbindelse kan innebära. Vi ifrågasätter starkt den fördel som anges med pendling via tåg. Sträckan Byske-Skellefteå är bara 29 kilometer och den nya fyrfiliga vägen har kraftigt förbättrat kommunikationerna in till staden. Ett resecentrum i centrala Byske skulle ta mycket mark i anspråk och ett stort antal fastigheter skulle få lösas in. Detta motsäger argumentet att man ska bo nära järnvägen för att man ska idas ta tåget. Förtätningen i centrum kommer att minska om alla familjer längs Bankgatan eller Gårdmyrgatan ska flytta. Fastigheterna längs Bankgatan utgör en genuin och historisk sekelskiftesmiljö som är den enda kvarvarande i Byske

samhälle. Flertalet av dessa fastigheter är q-märkta och unika i sitt slag varför Skellefteå museum lär ha en del att erinra vid en eventuell central dragning av järnvägen. En placering av en station väster om kyrkan ser vi som fullt naturlig då där finns plats att bygga ett resecentrum som kan utformas fritt för att ge bästa möjliga service. En matarbus till tåget som förslagsvis startar nära havsbadet och går upp genom samhället förbi busstationen borde vara en mycket attraktiv lösning. Om man på allvar från Skellefteå kommun och Banverket vill bidra till en positiv utveckling i Byskeområdet finns goda möjligheter. Flytta nuvarande E4 väster om samhället och bygg den längs den västra dragningen av Norrbotniabanan.

### Kjell Jonsson, Björklund (Tåmeträsk)

Följande punkter kan vara bra för Banverket att känna till inför det fortsatta arbetet:

- Ol-Vippersamyran norr om Vitsjön är odikad och bör undvikas.
- Stor-Trutmyran sydväst om Vitsjön är dikad och därför inte så känslig.
- Inre-Trutmyran sydväst om Vitsjön bör undvikas på grund av häckande fåglar.
- Flarkmyran sydöst om Tåmeträsk är sank och cirka fem meter djup och bör därför undvikas.
- Källmyran väster om Tåmeträsk bör undvikas på grund av mycket dåliga markförhållanden.

#### **Banverkets kommentar:**

*På sträckan Kåge-Byske föreslås en bred korridor, som i princip följer E4 och möjliggör stationer i Kåge/Ersmark och Byske. Inom korridoren finns flera möjliga bansträckningar vilka kommer att studeras i det fortsatta planeringsarbetet, närmast i järnvägsutredningen. Byske bedöms vara en viktig målpunkt för persontrafiken på Norrbotniabanan. Ett centralt stationsläge i Byske samt ett läge väster om samhället kommer att studeras. För att skapa utrymme för en ny järnväg genom centrala Byske kan även en flyttning av E4 till ett nytt läge utanför tätorten övervägas.*

## Piteå/Hortlax/Öjebyn

Av totalt 23 inkomna synpunkter förespråkar 15 en sträckning via E4 genom Piteå. Fyra förordar en dragning via centrum och en via Nolia.

## Samrådsperiod våren 2005

### Alf Eliasson, Piteå

- Efter diskussioner inom bekantskapskretsen har vi enats om följande synpunkter på de olika alternativen: Dragningen mellan Skellefteå-Piteå bör göras i närheten av E4 där topografin är mest gynnsam. Även om järnväg är ett säkert transportmedel kan olyckor inträffa. Närheten till vägar för snabbt ingripande av utryckningsfordon och undsättning bör väga tungt. Angående Alternativ Nord och Alternativ Mitt<sup>2</sup> är det inte vettigt att passera Pitsundet, då en sådan bro skulle bli alldeles för lång. Ljudet över trädtopphöjd blir ett stort miljöproblem, jämför med befintlig vägbro som har en fri höjd av cirka 15 meter. Man undrar om en station för av- och påstigning vid Pite havsbud 40 meter över marknivå är rimligt. Vidare undrar man om det är realistiskt med en klaffbro. Fartygen som passerar har inte exakt tidtabell och behöver en lång stoppsträcka, varför öppningstiden kan bli lång. Bron över innerfjärden kommer att skapa bullerproblem, omöjliggöra omtyckta besök av segelskutor till södra hamnen samt menligt inverka på fritidsbåtlivet. Av kommunens 40 000 invånare bor cirka 10 000 i de centrala delarna. Resecentret behöver inte ligga i stadskärnan utan kan med fördel placeras i området vid Lomtjärn. Lokaltrafik med bussar och taxi löser

<sup>1</sup> Alternativ Syd enligt Piteå kommuns lokaliseringsstudie för Norrbotniabanan, vilket i stort överensstämmer med Banverkets Alternativ Mitt med ingång via E4 från Pitsund.

<sup>2</sup> Alternativ Mitt enligt Piteå kommuns lokaliseringsstudie för Norrbotniabanan, vilket i stort överensstämmer med Banverkets Alternativ Öst med genomgång via centrum.

transporterna till och från resecentret. Alternativ Syd<sup>1</sup> är det bästa och mest realistiska alternativet med fördelar ur ekonomi- och miljösynpunkt. Denna uppfattning delas av de flesta kommunmedborgare, vilket klart framgick av en undersökning som utfördes i en artikelserie i Piteå-tidningen år 2003. En enda järnvägsbro i Bergsviken behöver byggas, vilken inte begränsar framkomligheten i Piteälven mer än befintliga broar.

### **Carina Sandström, Piteå**

- Det bör eftersträvas så lite tung godstrafik som möjligt genom bebodda områden, med tanke på konsekvenserna vid en eventuell kemikalieolycka. Räddningsverket och andra berörda instanser måste vara med och samråda angående farligt gods. Vidare måste kostnaderna minimeras, vilket bland annat innebär så få vattenöverfarter som möjligt. Alternativet med en bro (en överfart i Bergsviken, parallellt med befintlig vägbro) är ett bättre och sannolikt billigare alternativ än det med två broar (en högbro i Pitsund med en ytterligare vattenöverfart i centrala stan). Sträckningen parallellt med E4:an innebär att buller, vibrationer, avstängningar och överfarter koncentreras till en och samma korridor. Boendestrukturen i Piteå kommun, med en relativt liten stadskärna, talar för att resecentret bör förläggas vid Lomtjärn och inte i Piteå centrum. Med ett resecentrum vid E4 kan både tåg- och långbussresenärer enkelt ta sig in till centrum med exempelvis en busspendel. Vid Lomtjärn finns också gott om plats för parkering, avfarter och bangård. Det bör finnas möjligheter för av- och påstigning i Byske och Jävre om Norrbotniabanans sträckning blir sådan att detta möjliggörs. En station vid Pite havsbad är omotiverat.

### **Peter -, Piteå**

- Av de tre alternativen Nord, Mitt och Syd är enligt min mening Alternativ Syd<sup>1</sup> att föredra. Alternativet går inte in i centrala stan och därmed besparas negativa konsekvenser i form av buller, bilköer, järnvägsövergångar och farligt gods. En järnvägsstation vid Lomtjärn vore ett mer centralt läge även för övriga kommuninvånare. Vidare innebär Alternativ Syd minst antal vägövergångar och är det kortaste och billigaste alternativet att bygga.

### **Birger Wiklund, Piteå**

- Jag föredrar den södra dragningen, Alternativ Syd<sup>1</sup>, som ger minst miljöpåverkan i stadskärnan. Vidare påverkas topografin mindre eftersom stigningen blir lägre. Landsvägsbro finns redan över Piteälven och därmed blir påverkan på naturen liten.

### **Curt Lindström, Piteå**

- Bygg billigt för snabb trafik. Godstrafiken är viktigast med riskfaktorer med farligt gods. Dra järnvägen utanför stan, enligt Alternativ Syd<sup>1</sup> - Bergsviken vid E4. Persontrafik kräver matningstrafik på grund av hela Norrlands glesbygd. Bevara djupet i farleden till södra hamnen.

### **Karl-Erik Backman, Piteå**

- Med Alternativ Mitt<sup>2</sup> påverkas friluftsområdet Pitholmsheden negativt. Alternativ Mitt passerar Klubbenåsen som är vattenförande och innehåller ett av landets bästa dricksvatten. Alternativet innebär också ett stort antal vägövergångar (13 st) där E4:an korsas på två ställen. Järnvägstrafik och farligt gods i tätorten innebär stora risker och bilköer vid järnvägsövergångar. Tåget blir inte särskilt snabbt om det ska finnas stationer vid både pappersbruket, Pite Havsbad och Öjebyn. Alternativ Syd<sup>1</sup> är att föredra. En station vid Lomtjärn skulle betjäna 10 000 invånare från Piteå stad samt 30 000 invånare från Hortlax, Infjärden och Norrfjärden. Antalet vägövergångar i det södra alternativet är endast sju stycken och E4:an korsas på ett ställe. Vidare är alternativet rakare, kortare och billigare.

<sup>1</sup> Alternativ Syd enligt Piteå kommuns lokaliseringsstudie för Norrbotniabanan, vilket i stort överensstämmer med Banverkets Alternativ Mitt med ingång via E4 från Pitsund.

<sup>2</sup> Alternativ Mitt enligt Piteå kommuns lokaliseringsstudie för Norrbotniabanan, vilket i stort överensstämmer med Banverkets Alternativ Öst med genomgång via centrum.

### Margareta Lindström, Piteå

- Järnvägen bör absolut inte dras genom Piteå centrum. Snabba godstransporter med miljöfarligt gods genom stan vore vansinne. Vidare skulle det bli problematiskt med bland annat omlastning inne i stan. Ett resecentrum centralt i stan skulle innebära ökad biltrafik och ökade parkeringsbehov. Lämpligt vore att lokalisera ett resecentrum i Öjebyn - Lomtjärn enligt Alternativ Syd. Då fås närhet till stationen för stans invånare samt Öjebyn med omnejd. Norrbotniabanans huvudsyfte och bästa ekonomi måste ligga i att transportera gods. Busstransfer någon kilometer kan inte vara något problem. Dessutom säkras miljön i tätbebyggda områden. För att möjliggöra höga hastigheter och kortare restider blir det viktigt att bygga banan plan, rak och snabb utan "resursavdrag".

### Katrine Aslaksrud Lundström, Piteå

- Jag vill lämna mina synpunkter mot Alternativ Mitt<sup>2</sup>. En järnväg genom stadskärnan är riskabelt med tanke på konsekvenserna vid en eventuell urspärning. Pitholmsheden är idag ett uppskattat rekreationsområde för bland annat hund- och hästägare. 30-40 hästägare nyttjar idag området för träning. Norrbotniabanan i en sträckning enligt Alternativ Mitt skulle begränsa dessa aktiviteter då hästar är lättskrämda, vilket innebär olycksrisker för ryttarna. Vidare skulle hästbetet för 12 hästar gå förlorat och det är svårt att hitta nya betesmarker i området.

### Lars Renberg, Piteå

- Jag tycker att "Pitsunds" alternativet<sup>2</sup> är smartast. Det innebär mindre trafik på det befintliga spåret genom centrala Piteå, eftersom SCA:s frakter kan ske direkt till det nya spåret utan att passera stan. Vidare kan stationen för persontrafik byggas nära centrum och alternativet torde bli det billigaste.

### Rolf Wikberg, Hortlax

- Jag föreslår att bansträckningen inte dras genom centrala Piteå, utan i utkanten bredvid E4 och med station i Lomtjärn.

### Stig Söderberg, Norrfjärden

- Jag anser att Lomtjärnsområdet är den bästa platsen för ett resecentrum. Det skulle bidra till att på ett positivt sätt binda samman Piteå stad med Öjebyn. Banans sträckning bör gå över älven vid nuvarande Bergviksbron.

### B. Berg, Öjebyn

- För att förhindra framtida utveckling av sjötransporter till befintliga industrier är det södra alternativet<sup>1</sup> att föredra.

### Urban Renlund, Öjebyn

- Så nära E4 som möjligt fram till Pitsund och därefter norra alternativet<sup>2</sup> via Nolia genom Piteå.

## Samrådsperiod hösten 2005

### Ewa Isakson, Piteå

- Jag förordar det östligaste alternativet. Tänk att kunna ta tåget till Luleå från Piteå centrum och förstås även söderut. Man kan tänka sig att de som arbetspendlar skulle föredra att kunna åka tåg, det spar luftföroreningar.

<sup>1</sup> Alternativ Syd enligt Piteå kommuns lokaliseringsstudie för Norrbotniabanan, vilket i stort överensstämmer med Banverkets Alternativ Mitt med ingång via E4 från Pitsund.

<sup>2</sup> Alternativ Mitt enligt Piteå kommuns lokaliseringsstudie för Norrbotniabanan, vilket i stort överensstämmer med Banverkets Alternativ Öst med genomgång via centrum.



### Torkel Lundkvist, Roknäs

- Det tveklöst billigaste alternativet är att följa E4 norrut från Jävre, via en låg bro vid Bergsviken alldeles bredvid befintlig landsvägsbro. Följ om möjligt det gamla spåret genom Öjebyn, alternativt höger sida om E4 vid Degerängen.

### Birger Wiklund, Piteå

- Jag förordar den östra sträckningen från Skellefteå fram till Pitsundsbron där banan svänger av och följer E4 fram till Bergsviken och överfarten Bergsviksbron fram till Lomtjärn som blivande järnvägsstation. Då undviks den ökande trafiken i centrala Piteå.

### Lars-Gunnar Marklund, Hortlax

- Markförhållandena runt sjön Avan i Hortlax är inte de bästa för upptagning av vibrationer, vilket påverkar alternativ Mitt. En bansträckning i närheten av Avan kommer med största sannolikhet skapa problem för ett stort antal villaägare då vibrationerna sprids. Ersättningskrav och flyttning av hus blir en större operation och skapar större problem än om bansträckningen går på fastare mark där vibrationer inte fortplantar sig lika lätt. Alternativ Mitt vid Hortlax är inte särskilt bra ur rekreationssynpunkt. Strövmråden, ridvägar och skogsområden som bevistas frekvent kommer att skäras mitt itu av banvallen. En bansträckning som följer alternativ Öst, men som läggs på E4 från Pitsund till Bergsviksbron ser jag som ett alternativ om man inte väljer att gå över Pitsund och in på Pitholmen. Försvarets Radioanstalt, FRA, bör kontaktas som remissinstans. Antennfälten i området kommer säkerligen att störas av elektromagnetiska fält från elledningarna och räls.

### Arnold Stenman, Lars-Erik Wiklund, Kurt Sandberg och Björn Berglund, Piteå

- Inriktningen i Banverkets utredningar är att Norrbotniabanan i första hand ska tillgodose industrins behov. Detta innebär att en östlig korridor är mest naturlig då flest centralorter, där industrierna finns, passeras i denna korridor. Vad gäller de tre förslagen till anslutning till Piteå får Alternativ<sup>2</sup> betraktas som det absolut sämsta alternativet. En sydlig anslutning till Piteå som följer E4 med bro över älven vid den befintliga Bergsviksbron och en station vid E4 mellan Piteå och Öjebyn är det absolut bästa alternativet. Detta alternativ berör bara ett fåtal boende, högre persontågshastigheter kan hållas, obegränsade utrymmen finns för buss, taxi, bilar osv. Vårt förslag är utan tvekan Kommunens alternativ Syd<sup>1</sup> för anslutning till Piteå. Vår uppfattning är också att en majoritet av människorna i kommunen är för alternativ Syd, vilket har framkommit i en artikel i Piteå tidningen.

### Gun-Britt Wiksten, Hortlax

- Om man ser utifrån samhällsnyttans perspektiv, vilket borde vara avsikten med Norrbotniabanan, finns det bara en tänkbar korridor och det är den östliga. Följ nära E4 från Byske, station vid Jävre, via en öppningsbar bro över Pitsund, godsbangård på Pitholmsheden och anslut på den befintliga järnvägen in mot centrala Piteå, där ett resecentrum kan placeras. Fördelarna med denna dragning är bland annat att man kommer nära våra stora industrier samt centrala Piteå, Pite havsbad och musikhögskolan. Om man ska göra en sån här enorm satsning på en Norrbotniabana måste det vara av största vikt att tänkta syften uppnås. För Piteås del är det lika viktigt som för övriga städer efter Norrlandskusten med ett resecentrum så

<sup>1</sup> Alternativ Syd enligt Piteå kommuns lokaliseringsstudie för Norrbotniabanan, vilket i stort överensstämmer med Banverkets Alternativ Mitt med ingång via E4 från Pitsund.

<sup>2</sup> Alternativ Mitt enligt Piteå kommuns lokaliseringsstudie för Norrbotniabanan, vilket i stort överensstämmer med Banverkets Alternativ Öst med genomgång via centrum.

centralt beläget som möjligt. För godstrafiken är en godsbangård på Pitholmsheden den bästa lösningen. Då kan också befintlig järnvägssträckning nyttjas, vilket måste vara en stor fördel. Som jag ser det är det östliga alternativet det fördelaktigaste ur de viktigaste synpunkterna för detta projekt. Det vore en stor miss att dra banan utanför Piteå, då faller hela idén med Norrbotniabanan för Piteås del och då kan hela projektet ifrågasättas.

#### **Catrin Johnson, Piteå**

- Jag förordar alternativ Väst med stopp i Lomtjärn. Absolut nej till järnväg genom Piteå och nej till bro över Pitsund.

#### **Ulf Nordström, Piteå**

- Stationen bör ligga i centrum nära de flesta stora arbetsplatser och bussar. Möjlighet till pendelparkering. Spåren ska dras där minst buller och störningar skapas. Således förordar jag alternativ Öst via centrum, sedan svänga ut längs E4 vid Lomtjärn. Det näst bästa alternativet är via Bergsviken längs E4.

#### **Arnold Stenman med flera, Piteå**

- Undvik Piteås tätbefolkade delar. Det var tur i oturen att inte en katastrof inträffade vid tidigare olyckor med urspårade godståg vid Kemira i Helsingborg där svavelsyra rann ut och ett klorgodståg i Kungälv.

#### **Sara Lindström, Piteå**

- Vi har köpt hus i området där den östliga korridoren går genom Piteå. Vi har renoverat huset för alla våra pengar och all vår tid och är nu mycket oroliga för vad spekulationerna om Norrbotniabanan kommer att innebära för oss. Vilken av de tre alternativa korridorerna verkar i nuläget mest aktuell? Hur ser den mest troliga dragningen av alternativ öst ut? Vilka är kriterierna för att få sitt hus inlöst? Vem bedömer värdet?

#### **Banverkets kommentar:**

*Flera alternativa utredningskorridorer genom Piteå kommer att studeras vidare i det fortsatta planeringsarbetet. Norrbotniabanans sträckning genom Piteå och lokalisering av resecentrum är en mycket viktig fråga, som kommer att ges stort utrymme i kommande järnvägsutredning. Ett centralt beläget resecentrum med god anknytning till strategiska målpunkter i staden samt god tillgänglighet för olika trafikantgrupper eftersträvas samtidigt som hänsyn måste tas till intrång, miljöpåverkan, anläggningskostnader med mera. Banverket kan i nuläget inte ta ställning till frågor om inlösen av enskilda fastigheter.*

## 4. Samråd med myndigheter och organisationer

Samråd med	Plats	Datum	Dokumentation
Försvarmakten	Militärdistriktstabs N, Boden	2005-03-16	-
Luftfartsstyrelsen, Kallax Flygplats, Skellefteå Flygplats och Försvarmakten	Banverket Norra Banregionen Banverket Norra Banregionen	2005-04-26 2006-02-10	Minnesanteckningar Minnesanteckningar
Skellefteå kommun Skellefteå kommun och Vägverket	Skellefteå kommun Skellefteå kommun	2005-05-31 2005-09-05	Minnesanteckningar Minnesanteckningar
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
Länsstyrelsen i Västerbottens län	Länsstyrelsen, Umeå	2005-05-25	Minnesanteckningar
Referensgruppsmöten med Vägverket, Försvaret, Skellefteå och Piteå kommun, Länsstyrelsen i Västerbotten och Norrbotten samt Norrbottenbanegruppen	Expolaris, Skellefteå Expolaris, Skellefteå Expolaris, Skellefteå Expolaris, Skellefteå	2004-12-20 2005-02-23 2005-04-20 2005-09-13	Minnesanteckningar Minnesanteckningar Minnesanteckningar Minnesanteckningar

## 5. Skriftliga yttranden avseende samrådshandling

Handling för tidigt samråd har diskuterats enligt sändlistan i kap 7. Nedan listas de remissinstanser som lämnat skriftliga yttranden på det tidiga samrådet:

<b>Instans</b>	<b>Inkom</b>
Länsstyrelsen i Västerbottens län	2005-09-12
Länsstyrelsen i Norrbottens län	2005-09-27
Skellefteå kommun	2005-08-28
Piteå kommun	2005-09-27
Norrbotniabanegruppen	2005-09-19
Försvarmakten Norra Militärdistriktet	2005-07-28
Krisberedskapsmyndigheten	2005-08-23
Räddningsverket	2005-09-05
Vägverket Region Norr	2005-09-06
Skogsstyrelsen	2006-01-13
Sjöfartsverket	2006-01-16
Piteå Hamn	2005-09-27
Svaipa sameby	2005-08-30
Östra Kikkejaur sameby	2005-04-12

Nedan sammanfattas inkomna yttranden.

## Länsstyrelsen Västerbotten

### Allmänna synpunkter

Det råder enligt länsstyrelsens mening ingen tvekan om att Norrbotniabanan utgör ett mycket viktigt projekt för det svenska näringslivet och den framtida regionala utvecklingen i Norrland. Förstudien, som är den inledande delen av en lång planeringsprocess där frågorna successivt fördjupas, ger en bra sammanfattande bild förutsättningarna och frågeställningarna kring Norrbotniabanan. I den fortsatta planeringen är det viktigt att tillvarata de erfarenheter som gjorts och görs i planeringen och byggandet av Botniabanan.

Förstudien visar framför allt på skilda principlösningar med för- och nackdelar. För att kunna förorda eller utesluta någon korridor redan i detta skede fordras tydligare ändamålsbeskrivning samt redovisning av samhällsekonomi, anläggningskostnader och måluppfyllelse. Länsstyrelsen finner projektets målsättning och förstudiens skrivning kring gestaltning av banan särskilt positiv. För bedömning av miljökonsekvenser och för jämförelse mellan olika alternativ i järnvägsutredningsskedet behöver projektmålen för miljön fördjupas.

### Korridorbredd

Det är bra med breda korridorer i detta skede, men i kommande järnvägsutredning behöver de definieras närmare. Det är av stor vikt att korridorerna anpassas till olika behov av senare landskapsanpassning. Korridorerna får dock inte generellt bli extra tilltagna, då det kan medföra onödigt oro för berörda under lång tid.

### Stationer och terminaler

Länsstyrelsen understryker vikten av att genomgripande analyser görs i den fortsatta planeringen av järnvägens påverkan på stadskärnors och samhällens karaktär, skala och struktur samt funktionella, visuella och sociala samband. Även miljöpåverkan i form av buller mm samt risker och säkerhetskrav måste analyseras. God tillgänglighet till tågstationerna är av avgörande betydelse för järnvägens funktion för persontrafik. En djupare bild av godsflödet behövs för att kunna bedöma förutsättningarna för bra godsterminalstruktur med effektiva terminalfunktioner i respektive alternativ. Den mest omfattande och avgörande planeringsfrågan för Västerbottensdelen är passagen av Skellefteå. Passagen av Skellefteå styr till viss del möjligheterna att passera tätorter som Bureå, Kåge, Burträsk samt flygplatsen.

### Värdefulla åsbildningar och vattentäkter

Naturgrusformationer klass 1 har särskilt stort värde från naturvårdssynpunkt och upplåts inte för exploatering, enligt länsstyrelsens antagna policy och gällande nationella och regionala miljömål. Det är väsentligt att i ett tidigt skede närmare studera skyddsområden för vattentäkter och även beakta åsbildningar som vattenresurser. Då skyddsområden inte alltid har rätt avgränsning i förhållande till tillrinning kan särskilda utredningar behövas. Målet bör vara att söka undvika påverkan på resurser och vattentäkter genom att dra järnvägen utanför. Detta är omöjligt för Skellefteås del varför bör söka lägen som är minst känsliga. Vattendirektivet kan komma att påverka arbetet med Norrbotniabanan via åtgärdsprogram och förvaltningsplaner. De förra ska fastställas 2008 och de senare 2009 enligt tidsschema.

### Jordbruksmark

Jordbruksmarken i Västerbotten motsvarar cirka 2 % av länets areal medan motsvarande siffra för landet är 8 %. Jordbruksmarken bör därför skonas från annan markanvändning. Den från kulturmiljösynpunkt värdefulla odlingsmarken är värderad utifrån att mycket från förr är bevarat i landskapet. Det är dock det moderna och storskaliga jordbruket som anses ha möjlighet att överleva ur ekonomiskt perspektiv.

### Rennäring

I förstudien behandlas rennäringen på ett bra sätt. Det är dock viktigt att inte bara rennäringens riksintressen beaktas i den fortsatta processen. Även andra områden som naturliga samlingsställen och svåra passager kan vara intressanta.

## Masshantering

Banverket bör ta ställning till åtagandet att bygga banan med bergkross, i enlighet med Botniabanans åtagande samt i förhållande till gällande nationella och regionala miljömål. Angående materialförsörjning med bergkross till järnvägen bör de mycket stora överskottsmassorna av hög kvalitet vid Björkdalsgruvan nämnas.

### **Banverkets kommentar:**

*Banverket kommer i det fortsatta planeringsarbetet att beakta länsstyrelsens synpunkter avseende samhällsplanering, vattentäkter, jordbruk, rennäring, masshantering med mera. Projektmålen kommer att följas upp och vid behov fördjupas under den fortsatta planeringen av Norrbotniabanan.*

## Länsstyrelsen i Norrbottens län

Länsstyrelsen tillstyrker att den fortsatta planeringsprocessen kan ske med utgångspunkt i den redovisade samrådshandlingen. Följande bör beaktas i det fortsatta arbetet inklusive upprättandet av MKB.

Förstudieområdet är beläget inom ett relativt hårt exploaterat område med få sammanhängande renbetesområden. Det är därför viktigt att i den fortsatta planeringen studera barriäreffekternas totala omfattning av järnvägsutbyggnaden, det vill säga inklusive nya vägar, grustäkter mm, för att i möjligaste mån undvika intrång och barriäreffekter. Det är viktigt att i det fortsatta arbetet göra djupare analyser av framför allt Mellanboda, Högländsnäs, Jävre, Öjebyn och Piteå stad, men även för de övriga utpekade områdena.

Målpunktsanalysen bör innehålla antal bostäder och arbetstillfällen samt inkludera ett större geografiskt område då det kan finnas målpunkter i utkanten av samhällena. Målpunktsanalysen bör även inkludera Pite havsbad samt Öjebyn.

Om en etapputbyggnad av Norrbotniabanan blir bestående under en längre period kommer det att innebära särskilda förutsättningar för en ny järnvägs in- och utgång i städerna samt eventuellt resultera i säcklösningar, behov av triangelspår med mera. Några sådana konsekvenser av de ingående studerade sträckningarna har inte redovisats.

Vad gäller geologi och masshantering instämmer länsstyrelsen för närvarande i de synpunkter som länsstyrelsen i Västerbottens län har lämnat i sitt yttrande.

### **Banverkets kommentar:**

*Banverket kommer i det fortsatta planeringsarbetet att beakta länsstyrelsens synpunkter avseende rennäring, kulturmiljö, masshantering, etapputbyggnad med mera. Målpunktsanalysen har kompletterats med bland annat Öjebyn. Frågan om målpunkter och stationer för snabbtåg respektive regionala tågsamt förutsättningar för en etapputbyggnad kommer att studeras vidare i den fortsatta planeringen av Norrbotniabanan.*

## Skellefteå kommun

Skellefteå kommun framför att förstudien är väl genomarbetad och att kommunens tidigare synpunkter har beaktats på ett bra sätt. Förstudien bör kompletteras med ett tredje stationsläge vid Byske, öster om E4.

### **Banverkets kommentar:**

*Den redovisade utredningskorridoren genom Byske samhälle möjliggör stationslägen både väster och öster om E4.*

## Piteå kommun

### Allmänna synpunkter

Piteå kommun ser mycket positivt på planerna på en ny kustjärnväg och de positiva effekter det medför för kommunen och regionen. Norrbotniabanan har mycket goda förutsättningar att bli en viktig faktor för långsiktigt hållbart samhällsbyggande. Kommunen ser inte upprustning av befintlig järnväg som ett acceptabelt alternativ för järnvägsutveckling i regionen. Åtgärder på stambanan och berörda tvärbanor är däremot viktiga komplement till en ny Norrbotniabana. Vid val av korridor, läge för resecentrum och godsbangård med mera bör fokus ligga på en helhetslösning med bästa möjliga funktion och störst nytta.

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. Piteå kommun har i översiktsplan, fördjupning av Piteå stadsbygd, antagen av kommunfullmäktige i oktober 2001, förordat att en framtida kustjärnväg på sträckan genom Piteå lokaliseras i stort sett enligt korridor öst i den nu aktuella förstudien. Tyngdpunkten i förstudien borde ligga än mer på att identifiera värden, strategiska målpunkter, funktioner och andra förutsättningar inom utredningsområdet än på att beskriva skillnader mellan de stora huvudstråken.

### Målpunktsanalys - resecentrum

För att järnvägen ska bli ett attraktivt färdmedel för så många som möjligt bör samtliga resecentra utefter banan placeras så centralt som möjligt. Med central placering avses god tillgänglighet till främst arbetsplatser, men även till boende samt en strategisk placering i förhållande till befintliga trafiksystem och tätortens rumsliga samband. Med dagens kunskaper om Jävre är det inget som talar för ett resecentrum i denna ort under överskådlig framtid. Ett resecentrum vid E4 i Piteå bedöms inte ge god tillgänglighet för bussresenärer, vilket påstås i aktuell handling.

### Målpunktsanalys - bangård

Norrbotniabanans betydelse för godstrafiken lyfts ofta fram, varför det i förstudien bättre borde belysas hur olika placering av godsbangårdar kan inverka på industrin och på valet av utredningskorridor. Det är viktigt att en ny genomgående godsbangård har god tillgänglighet till Haraholmens hamn och de större företagen och industrierna. Ett läge på Pitholmen verkar bäst uppfylla dessa krav. Alternativ som förutsätter triangelspår mellan bangård och Norrbotniabanan ger sämre tillgänglighet och är ett dåligt val. I kommande järnvägsutredning bör även konsekvenser av godsbangårdens lokalisering avseende transporter och logistik inom staden studeras. Det är viktigt att bangården flyttas från nuvarande läge i Piteå, för bättre kapacitet och för stadens utveckling.

### Buller m m

Buller, vibrationer och barriärer är viktiga konsekvenser som måste beaktas vid den fortsatta planeringen av banan. De etablerade riktvärdena för ljudnivåer kring bostäder som Riksdagen ställt sig bakom utgör en viktig grund vid kommande bedömningar av ljudlandskapet längs banan. Det är viktigt att verka för en mer medveten planering och gestaltning av stadens ljudmiljöer för alla människors olika behov. Ett utglesat stadsbyggande löser inte automatiskt bullerproblemen. Generellt bör mycket större vikt än idag läggas vid att dämpa bullret vid källan.

### Banverkets kommentar:

*Banverket kommer i det fortsatta planeringsarbetet att beakta kommunens synpunkter avseende lokalisering av resecentrum och godsbangård, buller, barriärer med mera. Förstudien har efter samrådet kompletterats med förutsättningar och analyser vad avser målpunkter för både person- och godstrafik.*

## Norrbotniabanegruppen

Norrbotniabanegruppen framför att det framtagna förstudiematerialet är intressant och gediget. Samrådsprocessen har bedrivits med stor öppenhet och utgör en bra plattform för den fortsatta planeringen. Indelningen i tre delstudier gör att tätortspassagerna i viss grad förlorar kopplingen till systemfunktionen, vilket bör uppmärksammas i det fortsatta arbetet.

Korridorer eller korridorsdelar bör inte väljas bort innan ändamålsuppfyllelse, anläggningskostnad, samhälls-ekonomisk bedömning och den samlade bedömningen har redovisats. Det är viktigt att inte alltför tidigt välja bort korridorer eller att smalna av korridorerna för mycket.

Norrbotniabanegruppen lämnar ett antal detaljsynpunkter, rättelser och förslag till kompletteringar i rapporten. Några av de mer generella synpunkterna återges nedan.

Klassificeringen av Byske som en trea på en fyrgradig skala där ett är bäst kan ifrågasättas. Om turistmålpoint och tillgång till alternativ infrastruktur värderades högre skulle Byske tillhöra grupp två. Klasstillhörigheten är bara ett av flera utvärderingskriterier, vilket bör förtydligas. Målsättningen för ett stationsläge i Byske bör vara öster om E4.

En västlig korridor är mycket tveksam, bland annat då tillgängligheten till/från Piteå, Byske, stora industrier och hamnar blir låg. Korridor Mitt är till stora delar lik korridor Väst, men innebär åtminstone en möjlighet att betjäna Käge/Ersmark. Korridor Mitt är i det stora hela inte ändamålsenlig, men de delar närmast Skellefteå och Piteå som kan kombineras med korridor Öst är intressanta att utreda vidare. Korridor Öst kan betjäna Byske, Käge/Ersmark och eventuellt Jävre samt möjliggör anslutning till Piteå hamn, befintliga industrispår till SCA, Setra, Kappa samt en eventuell ny bangård vid Pitholmen i Piteå. Vidare möjliggör korridor Öst ett sommarhållplatsläge vid Piteå havsbad, ett alternativ vilket bör hållas öppet i den fortsatta utredningen. Vissa korridorsalternativ är intressanta att utveckla. En ytterligare kombination som enligt ovan bör vara intressant att utreda är i centrala Piteå, mellan Sjukhus/kommunhus och centrum.

### **Banverkets kommentar:**

*Förstudien har efter samrådet kompletterats dels med underlag från en Ändamålsanalys som har utförts avseende Norrbotniabanan, dels med utförligare konsekvensbeskrivningar och kostnadsberäkningar. Mot bakgrund av dessa analyser har flera av de tidigare redovisade korridorerna valts bort, bland annat de två huvudalternativen Korridor Väst och Korridor Öst.*

## Försvarsmakten

I detta samrådsskede redovisar Försvarsmakten endast vilka utredningskorridorer som sammanfaller med Försvarsmaktens intressen. Intressena utgör Riksintressen för totalförsvaret.

På sträckan Skellefteå-Piteå finns det trånga passager för korridorerna Mitt och Öst. Det är Försvarsanläggningar som är orsak till hindren.

### **Banverkets kommentar:**

*Försvarsmaktens intressen kommer att beaktas i det fortsatta planeringsarbetet.*

## Krisberedskapsmyndigheten

Krisberedningsmyndigheten, KBM, avser inte lämna några synpunkter i ärendet.

## Räddningsverket

Följande synpunkter lämnas i syfte att beslutsunderlaget skall vara så komplett som möjligt inom riskområdet inför beslutet om förstudien. Frågorna skall även beaktas i en kommande utredning.

Räddningsverket anser att det är viktigt att säkerheten och sårbarheten för Norrbotniabanan skall ses som ett sammanhang dels med övrig järnvägstrafik men också tillsammans med övriga trafikslag. Eftersom järnvägen



kommer att trafikeras av gods och persontrafik både i konkurrens och i samverkan med övriga transportslag behöver man utreda säkerheten i samverkan med övriga trafikslag. Målsättningen att Norrbotniabanan skall minska sårbarheten i järnvägsnätet bör därför vidgas i formulering och innebörd. Målsättningen bör vara att risker och sårbarhet skall minskas för berörda transporter i regionen.

Med redovisade underlag i förstudien kan man bara översiktligt och med generella antaganden bedöma risker för människor och miljö när det varken är känt vilka typer av farligtgodstransporter eller mängder som kan komma att transporteras. Några av de alternativa sträckningarna passerar utanför vissa tätorter och influensområden för vattentäkter, vilket är positivt ur risksynpunkt. Val av dessa passager för att undvika risker för bland annat boende i tätorter skall dock vägas mot minskade möjligheter till person- och godstransporter, vilket är negativt ur bland annat miljösynpunkt. Räddningsverket anser att denna övervägning av möjliga alternativ som skall gå vidare till fortsatt utredning behöver ett grundligare underlag för sådana övervägningar. Underlaget i kommande utredning bör därför kompletteras med möjliga klasser och mängder av farligtgods innan Banverket beslutar om val av korridorer med avseende på risker med farligtgodstransporter.

Räddningsverket vill erinra om att SMHI:s scenarier avseende framtida klimatförändringar bör beaktas vid dimensionering av bland annat att planskilda passager, broar och trummor. Personsäkerheten i eventuella tunnlar kan behöva beaktas redan i tidigt skede med tanke på den totala kostnadsbilden och miljöeffekterna av alternativen. För att tillgodose Sveriges åtaganden i Barnkonventionen bör också barnperspektivet beaktas i kommande utredning.

**Banverkets kommentar:**

*Räddningsverkets synpunkter kommer att beaktas i det fortsatta planeringsarbetet. Projektmålen kommer att följas upp och vid behov fördjupas i kommande planeringsskeden. Konsekvenser av transporter av farligt gods samt säkerhet i tunnlar kommer särskilt att beaktas. Särskilda barnkonsekvensanalyser kommer att utföras i samband med järnvägsutredningen.*

## Vägverket

Vägverket framför att en förstudie för vägnätet inom Skellefteådalens har påbörjats. I "Skellefteåprojektet" kommer problem och möjligheter i nuvarande transportsystem att analyseras förutsättningslöst. Förstudien beräknas bli färdigställd under hösten 2006. Vägutredning startar under hösten 2006 med planerad besluts-handling 2007/2008. Sedan kan detaljprojektering starta hösten 2009 om finansiering finns.

Vägverket framför vidare att de höga kraven på trafiksäkerhet innebär att vägar längs Norrbotniabanans sträckning måste passeras planskilt. Med hänsyn till de breda korridorerna är det i dagsläget svårt för Vägverket att förorda någon korridor som är fördelaktigast och ger minsta negativa konsekvenser för det allmänna vägnätet.

**Banverkets kommentar:**

*Det är angeläget att Vägverkets och Banverkets planeringsprocesser samordnas med syfte att uppnå ett långsiktigt hållbart transportsystem. Samtliga korsningar med allmänna och enskilda vägar kommer att utföras planskilda.*

## Skogsstyrelsen

Skogsstyrelsen konstaterar att större delen av värdefulla naturområden verkar finns med i förstudien. För att ge en helhetsbild av mycket värdefulla naturområden inom utredningskorridorerna skulle även biotopskyddsområden, naturvårdsavtalsområden och nyckelbiotoper kunna läggas till. Skogsvårdsorganisationens karttjänst "Skogens källa" bör användas som underlagsmaterial.

**Banverkets kommentar:**

*I järnvägsutredningen kommer mer detaljerade beskrivningarna av naturmiljön inom utredningskorridorerna att göras. Som underlag för detta kommer bland annat underlag från Skogsstyrelsen att användas. Dessutom kommer en särskild inventering av naturvärden inom de kvarstående utredningskorridorerna att göras.*

## Sjöfartsverket

Sjöfartsverket lämnar följande generella synpunkter:

Tre alternativa korridorer för sträckning Skellefteå-Piteå anges. I korridorerna korsas Klintaforån, Kågeälven, Byskeälven, Åbyälven och Piteälven. Utöver dessa kommer att antal mindre vattendrag och sjöar att korsas. Innan ett ställningstagande kan göras, om vad som kan bedömas vara "område för sjötrafik" och eventuella krav på segelfria höjder, måste den slutgiltiga sträckningen presenteras. De fyra förstnämnda korsningarna är inte sjökartlagda områden men kan ändå ha viss betydelse för fritidsbåttrafik och det rörliga friluftslivet.

Vad gäller en korsning över farleden till Munksund och Piteå i Piteälven vid Pitsund kommer krav att ställas på segelfri höjd. Segelfri höjd är beroende av vilka fartyg SCA och befraktare kommer att välja för sjötrafiken på Munksund. Farleden är krokig och svårnavigerad och korsas av en befintlig öppningsbar vägbro och en högspänningskraftledning med en segelfri höjd av 40 m. En etablering av en järnvägsbro (öppningsbar eller inte) måste därför från sjösäkerhetssynpunkt föregås av simuleringar och beräkningar vad avser framkomlighet, bankeffekter, påseglingsskydd m.fl. Ett simuleringsprogram vad avser framförande av fartyg i farleden finns framtaget på Arkö sjöräddningsskola.

Sjöfartsverket förutsätter att ett nytt yttrande kommer att kunna avges när banans slutliga sträckning är fastställd.

### **Banverkets kommentar:**

*Sjöfartsverkets synpunkter kommer att beaktas i det fortsatta planeringsarbetet. Förutsättningarna för en eventuell bro över Piteälven vid Pitsund kommer att utredas i samråd med Sjöfartsverket.*

## Piteå hamn AB

Piteå hamn vill understryka vikten av att kopplingen mellan järnväg och sjöfart inte glöms bort i förslagen till en framtida dragning av Norrbotniabanan genom Piteå. Piteå Hamn i Haraholmen är den ledande skogsindustrihamnen i norra Norrland samt en viktig importhamn för olja och gasol. För hamnens företag krävs en bra hamn med bra anslutande infrastruktur. Dit hör en väl fungerande järnväg med möjlighet till omlastning av gods från järnväg till båt och vice versa.

Inom EU pågår ett program för att växla över godstrafik från väg till järnväg och sjö. Eftersom norra Sverige har långa transportavstånd till sina avsättningsmarknader behövs en satsning även i norr på fungerande nav där omlastning mellan godsbarare kan ske kostnadseffektivt. I ett EU-perspektiv är det därför av största vikt att Piteå i framtiden är ett sådant väl fungerande nav och att denna hamn betraktas som en utvecklingshamn i norra Sverige.

En förutsättning för att kombinationen järnväg-båt ska bli slagkraftig är att man vid den framtida dragningen av Norrbotniabanan beaktar önskemålet om en godsterminal i hamnens närhet (Pitholm/Haraholmen). Detta skulle ge hamnen en unik ställning i norra Sverige genom att allt gods på ett rationellt och miljövänligt sätt kommer att kunna lastas mellan järnväg och båt. En sådan lösning skulle också öka järnvägens konkurrensförmåga när det gäller gods från norra Finland och Ryssland.

### **Banverkets kommentar:**

*Norrbotniabanans funktion för godstrafiken, vilket bland annat innefattar tillgänglighet till terminaler och samordning med andra trafikslag, är viktig och kommer att beaktas i det fortsatta planeringsarbetet.*

## Svaipa sameby, Ingemar Israelsson

Svaipa sameby anför att Norrbotniabanan, inom området Källdal-Drängsmark-Ostvik byggs i anslutning till E4. Detta är den enda sträckning som innebär att samebyns renbete i området inte försvinner helt. Oavsett vilket alternativ som blir aktuellt måste Banverket trygga renens förflyttningar över banan. Samebyn förutsätter att Banverket kompenserar för de olägenheter och markförluster som uppstår med anledning av Norrbotniabanans uppförande och att samebyn som markanvändare blir kallad till överläggningar.

### **Banverkets kommentar:**

*Den västliga korridoren har valts för vidare studier på delen Kågeälven – Piteälven. Ett tidigt samråd har genomförts med berörda samebyar och i det fortsatta planeringsarbetet kommer ytterligare samråd att hållas med de berörda samebyarna.*

## Östra Kikkejaure sameby, Patrik Lundgren

Samebyn motsätter sig alla förslag där bansträckningen går via Pitsundet. En sådan dragning skulle medföra stor skada på Pitholmsheden som är ett mycket viktigt betesområde för samebyn.

### **Banverkets kommentar:**

*Den västliga korridoren har valts för vidare studier på delen Kågeälven – Piteälven. För genomgången i Piteå kommer flera alternativ, bland annat en sträckning via Pitholmen, att studeras i kommande järnvägsutredning.*

## 6. Skriftliga yttranden avseende förslagshandling

En förslagshandling har distribuerats för synpunkter enligt sändlistan i kap 8. Nedan listas de remissinstanser som lämnat yttranden avseende förslagshandlingen:

<b>Instans</b>	<b>Inkom</b>
Länsstyrelsen i Västerbottens län	2006-02-24
Länsstyrelsen i Norrbottens län	2006-02-01
Skellefteå kommun	2006-02-09
Piteå kommun	2006-02-01
Norrbotniabanegruppen	2006-01-25
Försvarsmakten Norrbottens regemente	2006-01-17
Luftfartsstyrelsen	2006-03-20
Samernas Riksförbund	2006-02-17
Västerbottens Ornitologiska Förening	2006-01-19

Nedan sammanfattas inkomna yttranden

### Länsstyrelsen i Västerbotten

#### Allmänt

Enligt länsstyrelsens mening utgör Norrbotniabanan ett mycket viktigt projekt för den framtida utvecklingen i Norrland och för det svenska näringslivet. Norrbotniabanan medför att goda järnvägsförbindelser skapas inte bara med Västeuropa utan också via Malmbanan med Atlanten och via Haparandabanan med Finland och Ryssland/Asien.

#### Förstudien

Förstudien, som är den inledande delen av en lång planeringsprocess, där frågor successivt studeras djupare, ger en bra sammanfattande bild av förutsättningarna och frågeställningarna kring Norrbotniabanan.

Förstudien innehåller värderingar av godsgenererande verksamheter och stationsorter. Verksamheterna respektive orterna har indelats i tre respektive fyra klasser. Länsstyrelsen har inte någon avvikande mening gentemot klass 1 objekten. Svårare är att helt invändningsfritt acceptera både klassningskriterierna och klassningen av övriga orter och verksamheter. Målpunktsvärderingarna utgör dock en bra utgångspunkt för fortsatta diskussioner. Det kan tyckas att tre klasser även för orter varit tillräckligt, då klassningen inte ensam är avgörande för valet av sträckning på järnvägen.

Inom de kvarvarande korridorerna kan det finnas konflikter med andra samhällsintressen. Närmare studier i nästa skede behövs för att avgöra konflikternas omfattning i förhållande till behovet av att få en ändamålsenlig järnväg och förekomsten av alternativ. Länsstyrelsen finner det därför inte heller möjligt att redan nu prioritera mellan kvarvarande korridorer.

Riksintressen för försvaret berörs av korridorerna. Försvarets intressen ska beaktas i särskild ordning i den fortsatta planeringen.

#### Inför nästa planeringsskede

Länsstyrelsen framför följande synpunkter inför det fortsatta planeringsarbetet:

- Befintligt underlagsmaterial måste kompletteras med egna undersökningar av landskap, natur- och kultur- och boendemiljöer inom utredningskorridorerna så att konsekvensbedömningarna kan baseras på ett fullständigt

kunskapsunderlag.

- Landskapets strukturer och järnvägens konsekvenser på samband och funktion är särskilt viktiga att studera då järnvägen blir en kontinuerlig barriär i landskapet. Det gäller bland annat visuellt, landskapligt, kulturhistoriskt, biologiskt, brukningsmässigt och socialt.
- Konsekvensbeskrivningarna bör redovisa kvalitetsförändringar och inte enbart kvantifiera effekterna av olika korridoralternativ.
- Passagen av Skellefteå är komplicerad och utgör den nyckelfråga som har störst betydelse för järnvägens dragning och måste därför ges särskilda utredningsresurser. Även passagen av Byske älv och Byske fordrar särskild uppmärksamhet.
- Stationer för persontrafik, godsterminaler och anslutningar till hamnar och industrier måste lokaliseras och utformas så att de ger möjlighet till effektiva samordnade transportlösningar (intermodalitet). Terminalfunktioner måste ges en hög tillgänglighet och fokusera på kombinationslösningar. Anslutningar till GC-nät och busslinjenät samt parkeringsplatser är särskilt viktiga för resecentrum. Detta fordrar att fortsatt planeringsarbetet samordnas med framför allt kommunernas och Vägverkets planering men även att trafikoperatörer och näringsliv involveras.
- Vissa företeelser i landskapet är särskilt känsliga tex passage av bymiljöer och öppna jordbrukslandskap, passage av större eller särskilt känsliga vattendrag som Byskeälven och Åbyälven. Riksintressena Ostträsket och Innerviksfjärdarna med omgivande odlingsmark behöver likaså fortsatt uppmärksamhet med hänsyn till deras betydelse för rastande och häckande fåglar.

**Banverkets kommentar:**

*Banverket kommer i det fortsatta planeringsarbetet att beakta länsstyrelsens synpunkter. Fortsatta samråd kommer att hållas med länsstyrelsen och övriga intressenter under kommande järnvägsutredning.*

## Länsstyrelsen i Norrbottens län

### Allmänt

Enligt länsstyrelsens mening är Norrbotniabanan som helhet ett samhällsbyggnadsprojekt som har mycket stor betydelse och är nödvändigt att genomföra för att bidra till en långsiktigt hållbar utveckling av det svenska samhället och transportsystemet. Det är ytterst angeläget att säkerställa att gods- och persontransporterna till och från regionen kan ske på ett effektivt sätt för att åstadkomma en positiv regional utveckling samt att detta sker med en ökad grad av icke fossila transportslag.

### Förstudien

Förstudien redovisar olika intressen på en lämplig nivå i detta skede av processen och identifierar i stort de problematiska områden som särskilt är i behov av djupare studier av konsekvenserna.

I syfte att trygga renflyttningar till områden öster om banan förordas ur ett rennäringssperspektiv att delen genom Piteå utformas med en ingång via väg E4 med en utgång via väg E4 alternativt Öjebyn. För delen söder om Skellefteälven är ingången från Bureå Skellefteå alternativt Ursviken/Skelleftehamn att föredra. Utgång via Myckle bedöms som problematisk. För delen Skellefteälven - Kågeälven och betesområdena öster om banan måste hänsyn tas så att det även i framtiden finns möjlighet att nyttja markerna öster om sträckningen.

Effekterna för kulturmiljön av de alternativa dragningarna genom Piteå kan vara svårt att bedöma utifrån det översiktliga material som föreligger i förstudieskedet. Med den information som just nu finns bedöms att dragningen via sjukhuset, med placering av resecentrum vid kanalen, kommer att göra ett stort intrång i den småskaliga miljö som ligger längs kanalen. Troligen kommer det även att innebära behov av bulleråtgärder i Norrmalmsområdet som är ett stadsområde av länsintresse för kulturmiljövården.

Konsekvenserna för dragningen genom Öjebyn är svårt att se av befintligt material, allt beror på vilka

förändringar av befintlig bana som kommer att krävas och hur långt mot nordöst som bulleråtgärder kommer att behövas.

Korridoren som går i östligt läge förbi Jävre kommer att påverka kulturmiljövårdens riksintresse negativt och eftersom området är så fornlämningsrikt blir det svårt att undvika fornlämningar i den dragningen. Arkeologiska utredningar är också oundvikligt i den östligaste dragningen.

Från landskapsbildssynpunkt är en låg, öppningsbar bro över Pitsundet att föredra eftersom en bro hög nog för båttrafiken att passera innebär stor påverkan på landområdena på bägge sidor om brofästena.

Med föreliggande underlag delas inte Banverkets bedömningar på sidan 145 att påverkan på kulturmiljön blir liten vid genomgången via sjukhuset. Norrmalm och karaktären av området kring Kanalen bedöms komma att påverkas påtagligt.

### Fortsatt arbete

Länsstyrelsen tillstyrker att den fortsatta planeringsprocessen kan ske med utgångspunkt i den redovisade förstudien. I det fortsatta arbetet inklusive vid upprättandet av MKB bör följande beaktas.

- MKB:n bör innehålla en naturvärdesbedömning av de områden inom korridorerna som inte tidigare är kända, bland annat bör små skogsobjekt med höga naturvärden, biotopskyddade områden och våtmarksobjekt med lägre klassning än klass 1 redovisas.
- Från hälsoskyddssynpunkt bör de ökade risker för komfortstörningar och medicinska effekter som kan uppstå vid samtidig exponering för flera bullerkällor tex från flyg-, väg- och tågtrafik beaktas i den fortsatta processen.
- Från naturresurssynpunkt är det relevant att beakta och redovisa material- och täktbehov, grushushållning samt deponeringsbehov av överskottsmaterial i den fortsatta processen. Dricksvattentäkter som försörjer fler än 50 personer eller ger mer än 10 kubikmeter per dygn bör redovisas. Även redovisning av större grundvattenförekomster som är potentiella framtida vattentäkter för sträckans tätorter.
- För rennärningen är det viktigt att så lite som möjligt av betesmarker tas i anspråk samt att den sk barriärefekten minimeras. Dessutom bör verksamheten under byggtiden planeras så att den ger minsta möjliga påverkan på renskötsel. Detta gäller även eventuellt nya täkter och vägar. Den mest störande verksamheten för rennärningen bör främst genomföras under sommarhalvåret.

### Banverkets kommentar:

*Banverket har i sitt ställningstagande valt bort den redovisade korridoren öster om Jävre. Bedömningen av påverkan på kulturmiljön av korridoren via sjukhuset har ändrats enligt länsstyrelsens synpunkt.*

*Banverket kommer i det fortsatta planeringsarbetet att beakta länsstyrelsens synpunkter. Fortsatta samråd kommer att hållas med länsstyrelsen och övriga intressenter under kommande järnvägsutredning.*

## Skellefteå kommun, kommunstyrelsen

### Allmänt

Skellefteå kommun har under lång tid arbetat för tillkomsten av en kustjärnväg. Redan då stambanan byggdes i början av seklet ca 50 km från kusten fanns tanken på ytterligare en järnvägssträcka med anknytning till transportbehovet.

Med Norrbotniabanan skapas goda förutsättningar för en regional och lokal utveckling av såväl samhällen som näringsliv längs kusten.

Anslutningen till Skellefteå är synnerligen viktig att klarlägga under 2006 för att komma i fas med kommunens pågående arbete med fördjupade översiktsplaner för Skelleftedalen och Skellefteå flygplats.

Översiktsplanen för Skelleftedalen kommer att redovisa inte bara Norrbotniabanan utan också hur bla bebyggelseområden, industrier och framtida trafiksystem planeras under den kommande 20-årsperioden.

Vår inriktning i planeringsprocessen är att Norrbotniabanan ska passera genom centrala Skellefteå, eventuellt nedsänkt. I det pågående planarbetet har resecentrum lokaliserats till järnvägsområdet mitt i centrum och kommer att samordnas med den regionala busstrafiken.

Skellefteå kommun ser fram emot det fortsatta planeringsarbetet med inriktning att Norrbotniabanan kan utföras med byggstart under 2010.

### Utredningskorridorer

Sammantaget finns möjligheter att passera centrala Skellefteå dels västerifrån via Burträsk dels österifrån via flygplatsen, Bureå eller via Östviken/Ursviken. En ytterligare korridor mellan Ursviken och Skellefteå, via industrispåret i Hedensbyn, skall tas med och undersökas i järnvägsutredningen. Syftet är att kunna ansluta befintliga och tillkommande större industriverksamheter norr om Bergsbyn till banan och hamn.

### Målpunkter

I målpunktsanalysen har Skellefteå flygplats placerats i klass 4, dvs orter som eventuellt kan bli aktuella för regionala/lokala tåg. Vår bedömning är att flygfältet utgör en viktig strategisk målpunkt och bör ges en större tyngd i valet av målpunkter. Därför ska Skellefteå flygplats placeras i klass 3 enligt kommunens bedömning.

Analys och värdering av målpunkter/orter förutsätts ske i samråd mellan Skellefteå kommun och Banverket i kommande utredningsskede, dvs järnvägsutredningen.

Det är viktigt att de transportintensiva verksamheterna i Skelleftehamn får en smidig anslutning till Norrbotniabanan. Planeringsarbetet ska inriktas på en lösning där den nya järnvägen och godsterminalen får en rationell funktion för godstrafik både norrut och söderut. Dessutom är det viktigt med en genomgående koppling till stambanan via Bastuträsk. De redovisade tänkbara godsterminalerna i förslagshandlingen måste analyseras mer detaljerat ihop med de alternativa järnvägsstråken. De flesta omlastningar av gods görs mellan järnvägs- och vägtransporter vilket ställer krav på bra väganlutningar.

En värdering av godsgenererad verksamhet har resulterat i att Skellefteå hamn har hamnat i klass 2, dvs målpunkt med stor regional betydelse. Skellefteå hamn som är den största hamnen i Västerbotten ska uppvärderas och placeras i klass 1, dvs målpunkt med både nationell och regional betydelse. Hamnen ligger i direkt anslutning till Rönnskärsverken och de måste ur godsperspektivet bedömas ihop. Skellefteå hamn hanterade 1 900 000 ton gods under 2004.

### Banverkets kommentar:

*De utredningskorridorer som redovisas i förstudien möjliggör en ny järnväg mellan Ursviken och Skellefteå via Hedensbyn. Värderingen av målpunkter är gjord med utgångspunkt från nuvarande situation. Under den fortsatta planeringen kommer målpunkternas vikt avseende järnvägstransporter att prövas fortlöpande i samråd med bland annat Skellefteå kommun.*

*Banverket kommer i det fortsatta planeringsarbetet att beakta kommunens synpunkter. Fortsatta samråd kommer att hållas med kommunen och övriga intressenter under kommande järnvägsutredning.*

## Piteå kommun

### Allmänt

Piteå kommun ser mycket positivt på planerna på en ny kustjärnväg och de positiva effekter det medför för kommunen och regionen. Norrbotniabanan har mycket gods förutsättningar att bli en viktig faktor för långsiktigt hållbart samhällsbyggande ur såväl ekonomiska, sociala, kulturella och ekologiska aspekter.

Kommunen anser att det är mycket viktigt att Norrbotniabanan dras på ett sätt som ger ett centralt resecentrumläge och ett bangårdsläge med god logistisk tillgänglighet för Haraholmens hamn och de större industrierna.

Järnvägsbyggande är en mycket långsiktig investering. Vid val av korridor, läge för resecentrum, läge för godsbangård etc, bör fokus ligga på att uppnå en helhetslösning med bästa möjliga funktion och störst nytta; inte på var man kortsiktigt undviker flest problem.

## Målpunkter

Ett nytt resecentrum ska placeras så centralt som möjligt. Detta gäller för samtliga resecentra som avses anläggas längs banan. Detta för att järnvägen skall bli ett attraktivt färdmedel för så många som möjligt. Att så många invånare som möjligt och stadens besökare, ges god tillgänglighet till resecentret utan att vara beroende av omstigning till bil eller buss är viktigt både för järnvägens användbarhet som ur ett jämställdhetsperspektiv.

Med central placering avser vi god tillgänglighet till främst arbetsplatser (dagbefolkning) men även till boende (nattbefolkning) samt en strategisk placering i förhållande till befintliga trafiksystem (ex busslinjer) och tätortens rumsliga samband.

Av det vi vet idag, om nuläget och planer för Jävres framtida utveckling, finns det inget som talar för ett resecentrum i Jävre under överskådlig framtid. Om kommande utredningsarbete visar att det är fördelaktigast att dra järnvägen vid Jävre bör banan byggas på ett sådant sätt att ett hållplatsläge redan är förberett. Likaså är det önskvärt att Norrbotniabanan byggs på ett sådant sätt att en hållplats vid Piteå Havsbad är förberedd.

En dålig placering av bangården vore förödande för hamnen och dess utvecklingsmöjligheter. I kommande järnvägsutredning bör även konsekvenser av godsbangårdens lokalisering avseende transporter/logistik inom staden (Fabriker - Hamn - Godsbangård) studeras.

För stadens utveckling och kapacitet mm för bangården, är det avgörande att bangården flyttas från nuvarande läge i centrum.

## Miljöeffekter

Föreliggande version av förstudien lyfter förtjänstfullt fram banans systemeffekter. Det är önskvärt att dessa systemeffekter som är så viktiga motiv för banan lyfts fram även i kommande järnvägsutredningar och järnvägsplaner.

Att minimera oönskade barriäreffekter blir en av de stora utmaningarna i den kommande planeringen av banan.

De sedan länge etablerade riktvärdena för ljudnivåer kring våra bostäder som Riksdagen ställt sig bakom är en viktig grund vid kommande bedömningar av ljudlandskapet längs banan. Det är viktigt att verka för en mer medveten planering och gestaltning av stadens ljudmiljöer för alla människors olika behov. Ett utglesat stadsbyggande minskar inte automatiskt bullerproblemen. Utglesningen leder till ökad markanvändning och mer utbredd trafik med tillhörande buller och luftföroreningar, samtidigt som andra kvaliteter - exempelvis stadspuls, tillgänglighet och service - försämras.

Generellt bör mycket större vikt än idag läggas vid att dämpa buller vid källan, inte minst för att komma till rätta med de höga bakgrunds nivåerna. Användningen av transportsystem/fordon kan också bli effektivare. Norrbotniabanan har goda förutsättningar att kunna medverka till detta. Då förbättras situationen även för de som redan nu bor i utsatta ljudmiljöer.

### **Banverkets kommentar:**

*Banverket har i sitt ställningstagande valt bort den redovisade korridoren via Jävre, bland annat mot bakgrund av Piteå kommuns synpunkter avseende Jävre som stationort. En linjesträckning öster om Jävre skulle också påverka kulturmiljövårdens riksintresse, befintlig bebyggelse och landskapsbilden negativt. De kvarstående utredningskorridorerna möjliggör en hållplats vid Piteå Havsbad.*

*Banverket kommer i det fortsatta planeringsarbetet att beakta kommunens synpunkter. Fortsatta samråd kommer att hållas med kommunen och övriga intressenter under kommande järnvägsutredning.*

## Norrbotniabanegruppen

Norrbotniabanegruppen framför att förslagshandlingen för Norrbotniabanan är mycket informativ och



gedigen. Samrådsprocessen har genomförts med stor öppenhet, med flera referensgruppsmöten och offentliga möten. Handlingarna är en bra plattform för den fortsatta planeringen. Av naturliga skäl gör indelningen i tre delstudier att tätortspassagera i viss grad förlorar kopplingen till systemfunktionen. Det bör uppmärksammas i det fortsatta arbetet.

För att Norrbotniabanans potentialer ska kunna nyttjas optimalt är såväl resecentrumsplacering som godsterminalsplacering av central betydelse. Norrbotniabanegruppen har initierat två studier som underlag för den fortsatta planeringen av Norrbotniabanan, dels en Godstrafikstudie, dels en Resecentrum-/stadsplaneringsstudie.

Godstrafikstudien, som färdigställdes i december 2005, visar att näringslivet välkomnar Norrbotniabanan. Företagen bedömer att potentialen för överflyttningsbara och nyskapade järnvägsflöden totalt kan ge upp till 50 procents ökning.

I Förslagshandlingen har Banverket kompletterat "Handling för tidigt samråd" med uppgifter som vi efterlyste i tidigare yttrande. Ett urval av korridorer har även skett. Norrbotniabanegruppen har inget att invända mot Banverkets urval av korridorer. Det är dock av största vikt att inte alltför snabbt välja bort korridorer eller att smalna av korridorerna för mycket. I handlingarna är korridorerna ofta breda på landsbygden, medan de smalnats av i samhällena. I vissa fall finns risk för att korridorerna är för smala eller att kombinationsalternativ inte har beaktats i tätorterna.

Norrbotniabanans stora samhällsnytta behöver komma nationen till godo så snart som möjligt. För byggstart 2010 i enlighet med regeringsbeslut och enligt Banverkets Framtidsplan för 2004-2015, är det av största vikt att Banverket tillsätter resurser så att utredningsarbetet kan bedrivas i ändamålsenlig takt.

**Banverkets kommentar:**

*Banverket kommer inför det fortsatta planeringsarbetet att ta del av de studier som utförts av Norrbotniabanegruppen. Fortsatta samråd kommer att hållas med Norrbotniabanegruppen under kommande järnvägsutredning.*

## Försvarsmakten, Norrbottens regemente

Försvarsmakten redovisar av sekretesskäl sina synpunkter i en separat handling som översänts till Banverket. I handlingen anges vilka hinder som finns för respektive utredningskorridor samt vilka frågor som kräver ytterligare samråd.

**Banverkets kommentar:**

*Försvarsmaktens intessen kommer att beaktas även i det fortsatta planeringsarbetet.*

## Luftfartsstyrelsen

Luftfartsstyrelsen har inget att erinra mot att de föreslagna korridorerna tas med i den kommande järnvägsutredningen. Som förutsättning för konstaterandet ligger dock att representanter för Luftfartsverket, Luleå flygstation och Skellefteå flygplats, samt Luftfartsstyrelsen bereds tillfälle att medverka i arbetet.

Vid Skellefteå flygplats bör järnvägen förläggas i skärning. De massor som frigörs läggs upp på flygplatssidan av järnvägen och då arbetet närmar sig sitt slut så justeras massorna till en mjukt avrundad skyddsvall vars funktion skall vara att minimera risken för störningar på instrumentlandningssystemet till bana 10. I de avsnitt där järnvägen går upp mot eller i marknivå krävs att vegetation i form av buskar eller låga träd planteras.

Järnvägsutredningen får visa huruvida det är möjligt att uppnå intermodalitet mellan Norrbotniabanan och Skellefteå flygplats.

**Banverket kommentar:**

*Samråd kommer att hållas med Luftfartsstyrelsen under kommande järnvägsutredning.*

## Samernas Riksförbund

Samernas Riksförbund anser att E4:an idag är en barriär mellan olika renbetesområden och att en östlig dragning av järnvägen därför är att föredra från rennäringens sida. En västlig dragning kommer att få mycket stora konsekvenser för de olika samebyarna. Det rör sig om direkta effekter som betesförluster och problem att förflytta sig mellan olika områden. Det rör sig vidare om indirekta effekter där problemen riskerar att öka i andra områden när de måste användas intensivare. Långsiktigt kan det också innebära att färre personer kan sysselsätta sig inom renskötseln.

I samhällsplaneringen finns ett särskilt ansvar att se till att rennäringen har fortsatt tillgång till betesmarker. Det är viktigt att denna fråga grundligt analyseras. Misstag i det här stadiet av planeringsarbetet kan få stora konsekvenser för de berörda samebyarna.

När arbetet går vidare och konsekvenserna för rennäring ska utredas närmare är det mycket viktigt att detta görs på ett grundligt sätt. Vår erfarenhet är att utarbetande av miljökonsekvensbeskrivningarna är mycket viktiga. För rennäringen har det betydelse att helheten av näringens förutsättningar blir belysta på ett relevant sätt och att samebyarna själva får möjlighet att delta i arbetet. Vi utgår från att Banverket tar ansvar för att kontakterna med samebyarna sker i ett tidigt skede. Jordbruksverket har i skriften "MKB för rennäringen vid gruvetableringar" beskrivit hur en MKB bör utformas. Vi rekommenderar att materialet används som utgångspunkt i det vidare arbetet.

Samernas Riksförbund bistår gärna Banverket i det fortsatta arbetet om det finns ett sådant behov. Vi vill också påpeka att Sametinget har ett särskilt ansvar när det gäller samhällsplanering som rör samiska intressen. Banverket bör därför kontakta Sametinget för en diskussion om det fortsatta arbetet.

### **Banverkets kommentar:**

*Rennärings intressen är av stor vikt och kommer att beaktas i det fortsatta planeringsarbetet. Fortsatta samråd kommer att hållas med berörda samebyar, Samernas Riksförbund och Sametinget.*

## Västerbottens Ornitologiska Förening

Föreningen framför att det inom det område som kan komma att beröras av järnvägens dragning finns två områden av särskilt stor betydelse för flyttande och rastande fåglar; Innerviksreservatet och Ostträsket. De olika utredningskorridorerna från sydost in mot Skellefteå har såvitt man kan utläsa av kartan förlagts så att de knappast berör Innerviksområdet. Med nuvarande detaljeringsgrad ser det ut att finnas goda möjligheter att undvika negativ påverkan på området om någon av dess korridorer skulle bli aktuella. Föreningen noterar med tillfredsställelse att Banverket valt den ur fågelskyddssynpunkt enda rimliga sträckningen förbi Ostträsket, nämligen parallellt med väg E4. Vi kommer givetvis att följa senare och mer detaljerade förslag för banans sträckning för att försäkra oss om att eventuell påverkan på Ostträsket minimeras, eller helst uteblir helt.

Beträffande de båda redovisade alternativa korridorerna förbi Kåge samhälle vill vi starkt förordas "Korridor Öst" mellan Ersmark och Kåge. Detta eftersom de områden som skulle komma att påverkas av en järnväg genom "Korridor Väst" mellan Kusmark och Ersmark är avsevärt viktigare för rastande och sträckande fåglar, främst under våren. Vi förutsätter att hänsyn tas till detta i den fortsatta planeringen av Norrbotniabananans sträckning.

Sammanfattningsvis ser Föreningen på nuvarande stadium och under förutsättning av att "Korridor Öst" väljs förbi Kåge, inga allvarigare konflikter ur fågelskyddssynpunkt. Vi kommer självklart att kritiskt granska senare och mera detaljerade förslag för att försäkra oss om att förläggningen av Norrbotniabanan sker med största möjliga hänsyn till fågelskyddet.

### **Banverkets kommentar:**

*Banverket kommer vid planering och byggande av Norrbotniabanan att ta största möjliga hänsyn till områden som är av värde från fågelskyddssynpunkt.*

## 7. Sändlista: "Handling för tidigt samråd", förstudie Norrbotniabanan

Diarienummer: BRN 04-768/BY10

### Sändlista Handling för tidigt samråd

Utskick 2005-07-13

Krisberedskapsmyndigheten  
Box 599  
101 31 STOCKHOLM

Räddningsverket  
651 80 KARLSTAD

Luftfartsstyrelsen  
Thomas Enell  
Vikboplan 7  
602 29 NORRKÖPING

Sjöfartsverket  
Tage Edvardsson  
Infrastrukturenheten  
601 78 NORRKÖPING

Länsstyrelsen i Västerbotten  
901 86 UMEÅ

Skellefteå flygplats  
Robert Lindberg  
Östra Falmark  
931 92 SKELLEFTEÅ

Luleå hamn  
Leif Åberg  
Strömörv 9  
97 437 LULEÅ

Skellefteå hamn  
Järnvägsleden 81  
932 33 SKELLEFTEHAMN

Länsstyrelsen i Norrbotten  
971 86 LULEÅ

Skogsstyrelsen i Norrbotten  
Box 50 123  
973 24 LULEÅ

Norra Militärdistriktet  
Norrbotnengruppen samt F21  
Erling W StenmarkBox 9101  
961 19 BODEN

Skogsstyrelsen i Västerbotten  
Box 284  
901 06 UMEÅ

Norrbotniabanan  
Piteå kommun kommunlednings-  
kontoret  
941 85 PITEÅ

Vägverket Region Norr  
Box 809  
971 25 LULEÅ

Piteå hamn  
Box 716  
94 128 PITEÅ

Piteå kommun  
94 128 PITEÅ

## Sändlista Meddelande

Utskick 2005-07-13

**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

**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

**Norrbottens Ornitologiska Förening**  
Stapelgränd 2  
973 41 LULEÅ

**Västerbottens Ornitologiska Föreningen**  
Ferievägen 66  
918 32 SÄVAR

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

**Maskaure Sameby**  
Peter Larsson  
Skomakaregatan 3  
930 90 ARJEPLOG

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

**Semisjaur-Njargs Sameby**

Sven Anders Fjällås  
Fiskarvägen 31  
930 90 ARJEPLOG

**Stäkke Sameby**

Roland Larsson  
Hemvärnsgatan 11  
933 33 ARVIDSJAUR

**Svaipa Sameby**

Leif Anders Blind  
Box 95  
930 90 ARJEPLOG

**Västra Kikkejaure**

Olof Nilsson  
Allejaur 1444  
930 90 ARJEPLOG

**Östra Kikkejaure**

Håkan Nyström  
Box 24  
930 86 MOSKOSEL

**Gran Sameby**

Anders Skum  
Box 107  
9020 75 AMMARNÄS

**Malå Sameby**

Börje Stenlund  
Släppträsk 11  
93070 MALÅ

**Rans Sameby**

Olle Larsson  
Bergnäs 127  
922 91 VINDELN

**Umbyns Sameby**

Oleg Omma  
Box 24  
920 66 HEMAVAN

**Vapstens Sameby**

Lars Jonas Omma  
Bångvägen 61  
921 32 LYCKSELE

**Vilhelmina Norra Sameby**

Karin Baer  
Lappudden  
910 94 DIKANÄS

**Vilhelmina Södra**

Leif Larsson  
Box 2069  
910 89 KLIMPFJÄLL

**Intern sändlista**

Utskick 2005-07-13

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

## 8. Sändlista: "Förslagshandling", förstudie Norrbotniabanan

Diarienummer: BRN 04-768/BY10

### Sändlista Förslagshandling

Utskick 2005-12-02 respektive 2005-12-13 (markerat med asterix)

#### **Länsstyrelsen i Norrbotten**

971 86 Luleå

#### **Länsstyrelsen i Västerbotten**

901 86 Umeå

#### **Norrbotniabanan**

Piteå kommun

kommunledningskontoret

941 85 Piteå

#### **Piteå kommun**

941 85 Piteå

#### **Skellefteå kommun**

931 85 Skellefteå

#### **Norra Militärdistriktet**

Norrbottengruppen samt F21

Erling W StenmarkBox 9101

961 19 BODEN

#### **FRA \***

Att Clarens Gröhn

Box 301

16126 Bromma

#### **Armetekniska kommandot \***

Att Fysisk planering

Box 660

751 28 Uppsala

#### **Norrbottens regemente \***

Att Ann Hedberg

Box 9105

961 19 Boden

## Sändlista Meddelande

Utskick 2005-12-02

### **Boden kommun**

961 86 BODEN

### **Kalix kommun**

952 81 KALIX

### **Krisberedskapsmyndigheten**

Box 599

101 31 STOCKHOLM

### **Luleå flygstation**

Lars Karbin

Flygstationsv. 4

972 54 LULEÅ

### **Piteå hamn**

Box 716

941 28 PITEÅ

### **Skellefteå flygplats**

Robert Lindberg

Skellefteå Flygplats

Östra Falmark

931 92 SKELLEFTEÅ

### **Skogsvårdsstyrelsen**

#### **Norrbotten**

Box 50 123

973 24 LULEÅ

### **Sjöfartsverket**

Tage Edvardsson

Infrastrukturenheten

601 78 NORRKÖPING

### **Vägverket Region Norr**

Box 809

971 25 LULEÅ

### **CargoNet**

Sjöviksbacken 26

117 43 STOCKHOLM

### **Green Cargo AB**

Box 39

171 11 SOLNA

### **Länstrafiken i Norrbotten AB**

Box 183

956 23 ÖVERKALIX

### **TGOJ Trafik AB**

Gredbyvägen 3-5

632 21 ESKILSTUNA

### **Haparanda kommun**

953 85 HAPARANDA

### **Älvsbyn kommun**

942 85 ÄLVSBYN

### **Luftfartsstyrelsen**

Thomas Enell

Vikboplan 7

602 29 NORRKÖPING

### **Luleå hamn**

Leif Åberg

Strömörv 9

974 37 LULEÅ

### **Räddningsverket**

651 80 KARLSTAD

### **Skellefteå hamn**

Järnvägsleden 81

932 33 SKELLEFTEHAMN

### **Skogsvårdsstyrelsen**

#### **Västerbotten**

Box 284

901 06 UMEÅ

### **Umeå hamn**

Umeå Uthamn

913 32 HOLMSUND

### **Branschföreningen Tågoperatörerna**

Box 16105

103 22 STOCKHOLM

### **Connex Tåg AB**

Box 1820

171 24 SOLNA

### **Jernhusen AB**

Box 703

851 21 SUNDSVALL

### **Länstrafiken i Västerbotten AB**

Box 134

921 23 LYCKSELE

### **Botaniska föreningen Västerbotten**

Växtholm 242

905 95 UMEÅ

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

Enar Jonsson  
Flodavägen 1  
918 92 BULLMARK

**LRF Norrbotten**

Köpmangatan 29  
972 33 LULEÅ

**Naturskyddsförening Norrbottens län**

Kvartsgränd 2  
945 34 ROSVIK

**Luleå Naturskyddsförening (SNF)**

Box 344  
971 09 LULEÅ

**Robertsfors Naturskyddsförening (SNF)**

Bergmästargatan 5  
915 31 ROBERTSFORS

**Umeå Naturskyddsförening (SNF)**

Box 7028  
907 30 UMEÅ

**Västerbottens Ornitologiska Föreningen**

Ferievägen 66  
918 32 SÄVAR

**Jähkägaska Tjiellde**

Lars-Åke Spiik c/o  
Samebyarnas kansli  
Åsgatan 26  
962 31 JOKKMOKK

**Malå Sameby**

Jonas Larsson  
Sorselevägen 3  
930 70 MALÅ

**Mausjaure Sameby**

Mikael Jonsson  
Järnvägsgatan 81  
933 33 ARVIDSJAUR

**Semisjaur-Njargs Sameby**

Sven Anders Fjällås  
Fiskarvägen 31  
930 90 ARJEPLOG

**Ståkke Sameby**

Roland Larsson  
Hemvärnsgatan 11  
933 33 ARVIDSJAUR

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

Birgitta Eriksson  
Krokbäck 23  
918 91 SÄVAR

**LRF Västerbotten**

V. Esplanaden 19  
903 25 UMEÅ

**Naturskyddsförening Västerbottens län**

V. Hökmark 225  
930 10 LÖVÅNGER

**Piteå Naturskyddsförening (SNF)**

Älvsbyvägen 1210  
941 91 PITEÅ

**Skellefteå Naturskyddsförening (SNF)**

Västra Hökmark 232  
930 10 SKELLEFTEÅ

**Norrbottens Ornitologiska Förening**

Stapelgränd 2  
973 41 LULEÅ

**Gran Sameby**

Inger Hellman  
1184 Kraddsele  
902 70 SORSELE

**Loukta-Mavas Sameby**

Mikael Juuso  
Drottninggatan 38E  
930 90 ARJEPLOG

**Maskaure Sameby**

Peter Larsson  
Skomakaregatan 3  
930 90 ARJEPLOG

**Rans Sameby**

Olle Larsson  
Bergnäs 127  
922 91 VINDELN

**Sirges Sameby**

Bertil Kielatis  
Västergatan 24  
962 33 JOKKMOKK

**Svaipa Sameby**

Leif Anders Blind  
Box 95  
930 90 ARJEPLOG



**Tuorpon Sameby**

Nils-Petter Pavval  
Tärrajaur 1075  
962 99 JOKKMOKK

**Västra Kikkejaure**

Jörgen Persson  
Gitton 1548  
930 90 ARJEPLOG

**Svenska Samernas Riksförbund**

Malin Brännström  
Storgatan 28C  
901 26 UMEÅ

**Udtja Sameby**

Rune Stokke  
Box 41  
962 05 KÅBDALIS

**Östra Kikkejaure**

Håkan Nyström  
Box 24  
930 86 MOSKOSEL

**Intern Sändlista**

Utskick 2005-12-02

BV/HK – Bibliotek, Borlänge

BV/HKF, Borlänge

BV/HKM, Borlänge

BV/HKS, Borlänge

BRN Receptionen (läsexemplar), Luleå

BRNA- Diarium, Luleå

BRNA – Bibliotek, Luleå

CBRN, Luleå

CBRNA, Luleå

CBRNB, Luleå

CBRNE, Luleå

CBRNP, Luleå

CBRNT, Luleå

CBORN, Luleå