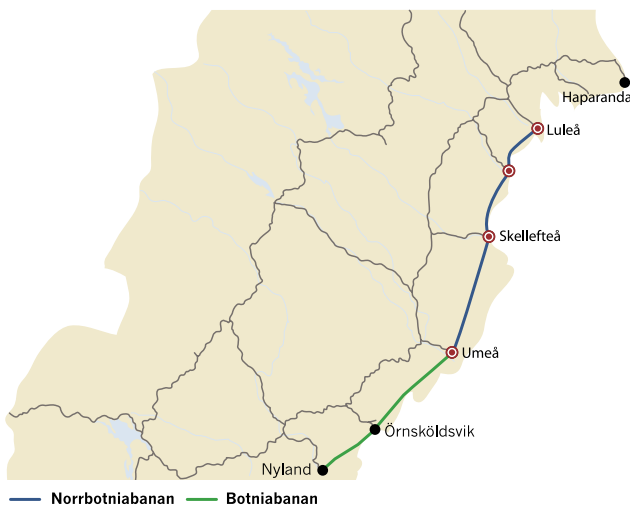


Norrbotniabanan

Förstudie deletappen Skellefteå-Piteå

Nu har vi börjat "resan"!



Norrbotniabanan blir en kustnära järnväg mellan Umeå och Luleå. Den ger snabba tågförbindelser till städerna längs Norrlandskusten. För godstrafiken innebär Norrbottenabanan kraftigt ökad kapacitet och snabbare transporter vilket ger bättre konkurrenskraft och lägre transportkostnader. Tack vare det bedöms Norrbottenabanan skapa förutsättningar för en hållbar samhällsutveckling och en positiv regional utveckling i övre Norrland i synnerhet men också i hela Sverige i allmänhet.

Förutom stora positiva effekter på godstransporterna ger Norrbottenabanan också helt nya möjligheter för regionaltågtrafik längs kusten. Exempelvis väntas restiden för persontågen mellan Umeå och Luleå bli cirka en timme och 50 minuter med snabbtåg jämfört med dagens kortast möjliga tid med buss på ca fyra timmar.

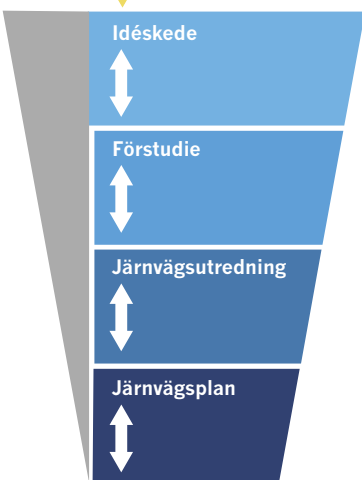
Fortsatt arbete

Med förstudien och samråden som underlag tar Banverket ställning till vilka alternativa korridorer som ska utredas vidare. Nästa planeringsskede är en järnvägsutredning som mer i detalj redovisar konsekvenserna av de alternativ som valts ur förstudien. I Järnvägsutredningen ingår en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) I samband med järnvägsutredningen hålls också ett antal samrådsmöten. Järnvägsutredningen avslutas med att en korridor väljs ut för att studeras vidare i nästa skede, Järnvägsplanen

Planeringsprocessen

Planeringen av Norrbottenabanan följer en prövningskedja i vilken både Banverket och kommuner, länsstyrelser och allmänhet med flera medverkar. Normalt består planeringsprocessen av idéskedet, förstudien, järnvägsutredningen och järnvägsplanen. De första tre skedena syftar framförallt till att göra avvägningar mellan allmänna intressen.

Behov, idé, efterfrågan



mark som behöver tas i anspråk. Även järnvägsplanen ska innehålla en av länsstyrelsen godkänd miljökonsekvensbeskrivning. Samråd ska hållas med de sakägare som finns med i fastighetsförteckningen, kommuner, länsstyrelser och övriga myndigheter och andra som kan ha väsentligt intresse i saken.

Kontaktpersoner

Jesper Klefsjö, utredningsledare
Nina Andersson, utredningsledare
Tomas Gustafsson, Projektansvarig
Hans Gothefors, informationsansvarig
Banverket, Norra banregionen, Luleå, telefon 0920-352 00

Samråd och synpunkter

Vi är mycket tacksamma för skriftliga synpunkter på projektet till följande adress:
Banverket Norra banregionen, Box 43, 971 02 Luleå

Vi tar även emot synpunkter på följande e-post: regionnorra@banverket.se

Idéskede

Idéskedet beskriver vi en påtalad brist och tar fram tänkbara lösningar. Idéer som inte bedöms vara hållbara tas bort från vidare utredning.

Förstudien

I förstudiearbetet provas de tänkbara lösningarna med syfte att hitta genomförbara lösningar. I förstudien görs i samråd med kommuner, länsstyrelser och allmänhet en översiktlig beskrivning av vilken miljöpåverkan de tänkbara lösningarna kan ha. I förstudien bör de lösningar som av någon anledning anses vara omöjliga att genomföra, till exempel på grund av alltför stor miljöpåverkan, väljas bort.

Järnvägsutredningen

I arbetet med järnvägsutredningen provas, analyseras och utvärderas de genomförbara lösningarna med syfte att ta fram underlag för Banverkets beslut om val av lösning. Till järnvägsutredningen hör en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som ska vara godkänd av länsstyrelsen. I järnvägsutredningen är det, liksom i förstudien, viktigt att skapa en dialog med länsstyrelse, kommuner, allmänhet med flera. Genom denna samrådsprocess hämtar vi in kunskap och utveckla frågeställningar och alternativa lösningar utifrån omvärldens synsätt.

Järnvägsplanen

I järnvägsplanen preciseras mer detaljerat utformningen och detaljlokaliseringen av den valda järnvägssträckningen, med bland annat hur mycket





Norrbotniabanan planeras som bekant för att i första hand tillgodose industrins behov av godstransporter. Samtidigt ger en ny bana möjligheter till snabba persontransporter på lite längre sträckor mellan de större kuststäderna och beroende var järnvägen läggs, regionaltågstrafik till några mindre orter. Förstudiearbetet går under hösten framåt med målsättningen att ha en färdig slutrapport till början av nästa år 2006. Nu gäller det att väga samman bl.a. trafik, ekonomi, miljö och teknik för att få fram de bästa järnvägskorridorerna. En viktig del i det arbetet är att komma fram till bästa sätt att passera tätorterna inom de olika korridorerna.

Korridorval

Östlig korridor (blå)

Korridoren går genom den östra delen av förstudieområdet med möjliga stationslägen i Kåge, Byske och Jävre. Ingången till Piteå går via en brolösning över Pitsund. Korridorens läge har i första hand valts för att skapa möjligheter att ansluta Norrbotniabanan till de tänkbara målpunkterna mellan Skellefteå och Piteå och att göra det möjligt för en samlokalisering med E4 på vissa delsträckor.

Västlig korridor (grön)

Korridoren går genom den västra delen av förstudieområdet och ansluter inte till någon av de möjliga stationslägen som finns mellan Skellefteå och Piteå. Korridorens läge har i första hand valts med avsikten att undvika påverkan inom områden där många människor bor.

Mittkorridor (röd)

Korridoren går centralt genom förstudieområdet med ett möjligt stationsläge i Kåge/Ersmark. Korridorens läge har valts både med hänsyn till terrängförhållandena och att med avsikt undvika påverkan inom områden där många människor bor.

Kombinationer (gul)

Mellan de tre huvudkorridorerna finns ett antal tvärförbindelser som ger möjlighet att koppla samman alternativen på olika delsträckor. De mest intressanta kombinationerna är de mellan Väst och Mitt och mellan Mitt och Öst.

Skellefteå

I Skellefteå är urvalet av korridorer i första hand inriktat på att nuvarande järnväg genom staden ska följas och att en station ska finnas centralt i staden. Detta innebär att den nya järnvägen antingen kan komma in från väster och gå ut mot öster eller tvärtom. Ingångarna från söder styrs av var det är möjligt att passera Skellefteälven, vilket måste göras väster eller öster om staden. En central nordsydlig passage genom Skellefteå parallellt med E4:an

bedöms inte vara möjlig på grund av de stora intrång i nuvarande bebyggelse som en sådan sträckning, inklusive anslutningar till nuvarande järnväg, skulle medföra. Mot norr finns flera möjliga utgångar, de centrala innebär tunnlar. Skellefteås långsmala, väst-östliga stadsstruktur gör det särskilt viktigt att resecentrum har ett centralt och strategiskt läge i förhållande till arbetsplatser, bostäder och andra målpunkter. Ett resecentrum i närheten av dagens stationsläge skulle ge många positiva effekter.

Piteå

I Piteå finns tre principiellt olika möjligheter att ansluta Norrbotniabanan till staden. En möjlighet är att banan passerar genom centrala staden med en sydlig ingång via Pitsund och en nordlig utgång via Öjebyn alternativt E4. Genom centrum och Öjebyn följs i huvudsak befintlig järnväg. En annan möjlighet är att banan går norr om centrum över norra stadsfjärden med en station vid Nolia. Den tredje möjligheten är att följa E4 i nordsydlig riktning med en station längs med E4.

Om Norrbotniabanan dras utmed dagens järnväg kan ett resecentrum i Piteå placeras nära stadskärnan. Det skulle ge stora möjligheter att nå resecentrum till fots, med cykel eller med buss. Om järnvägen istället dras utmed med dagens E4 placeras resecentrum längre från stadscentrum men närmare Öjebyn. Det ger i första hand god tillgänglighet med buss och bil.

Byske

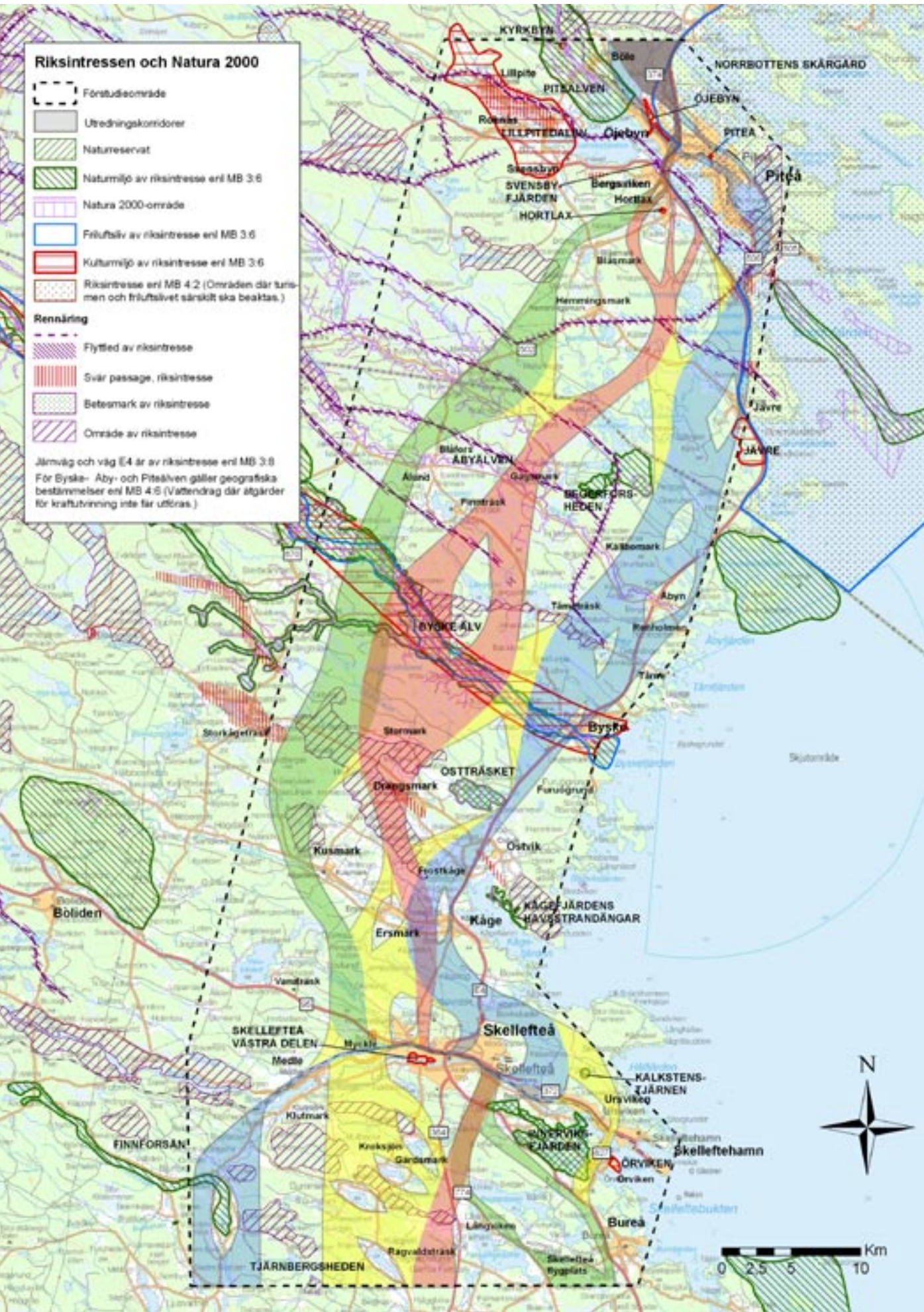
Ett centralt stationsläge nära E4 är till fördel för både pendlare och turister. Ett stationsläge väster om samhället ger sämre tillgänglighet men ger mindre störningar i de centrala delarna av byn.

Kåge/Ersmark

Ett centralt stationsläge i Kåge ger stor påverkan på dagens bebyggelse. Ett västligt läge mellan Kåge och Ersmark ger förutsättningar för orterna att på sikt växa samman mot ett nytt centrum.

Jävre

En station kan placeras nära E4 Sydost om Jävre.



Exempel på tänkbara passager och stationslägen



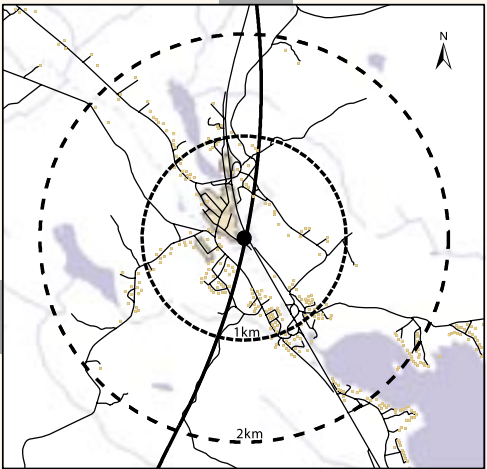
Piteå



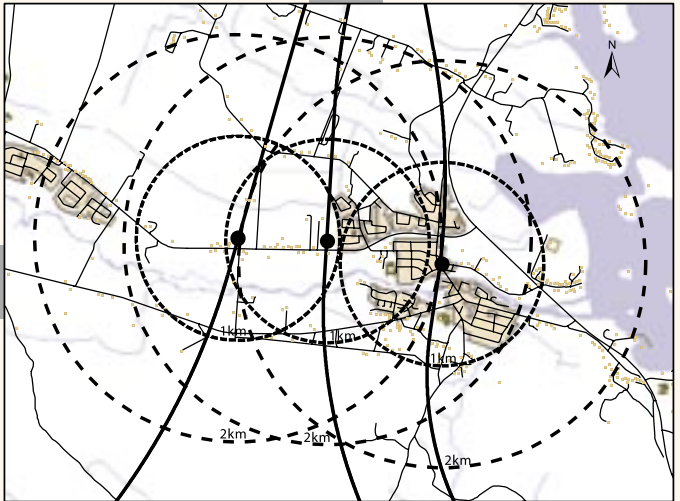
Byske



Skellefteå



Jävre



Kåge-Ersmark