

# Norrbotniabanan

## Sträckan Skellefteå-Piteå

BRNT 2005-03-01

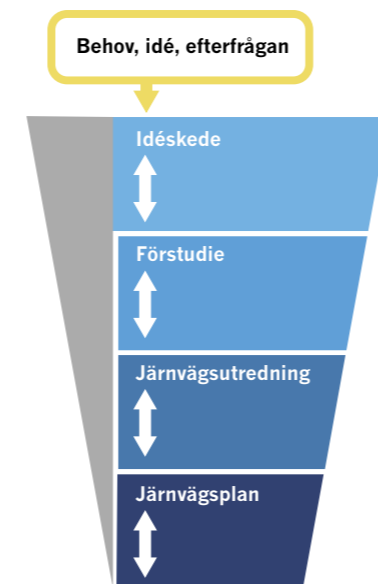
## Nu har vi börjat "resan"!



Norrbotniabanan blir en kustnära järnväg mellan Umeå och Luleå. Den ger snabba tågförbindelser till städerna längs Norrlandskusten. För godstrafiken innebär Norrbottenlinan kraftigt ökad kapacitet och snabbare transporter då den kortare sträckan mellan Luleå och södra Sverige innebär tidsvinster på två till tre timmar. Tack vare det bedöms Norrbottenlinan 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 Norrbottenlinan 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 på ca 4 timmar.

### Planeringsprocessen

Planeringen av Norrbottenlinan 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.



#### 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 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

Nina Andersson, utredningsledare  
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](mailto:regionnorra@banverket.se)







I den av regeringen fastställda Framtidsplanen för 2004-2015 finns medel avsatta för att studera förutsättningarna för en ny kustnära järnväg mellan Umeå och Luleå; Norrbotniabanan. Banverket har via utredningar kommit fram till att deletappen Skellefteå-Piteå är den som snabbast ger positiva effekter för transportutvecklingen i regionen. Därför pågår sedan ett par månader arbetet med att ta fram en förstudie för den sträckan. Parallellt med detta arbete, om än med några månaders förskjutning, görs liknande utredningar för deletapperna Umeå-Skellefteå och Piteå-Luleå.

I detta läge av utredningsprocessen ägnar vi oss till stor del åt sk alternativgenerering. Det innebär att vi med hjälp av kartmaterial tar fram de delar av utredningsområdet där det är mindre lämpligt att järnvägen dras fram. När det är gjort startar en process med att pröva olika sträckningsalternativ för att välja ut de korridorer som överhuvudtaget kan bli tänkbara. Detta urval görs utifrån det att Norrbotniabanan ska:

- ansluta till Skellefteå och Piteå tätorter
- uppfylla tekniska krav för tåghastigheter på 350 km/timme
- kunna byggas till en så låg kostnad som möjligt
- inte strida mot grundläggande förutsättningar i kommunernas fysiska planering
- inte medföra påtaglig skada på riksintresse eller Natura 2000-område om detta kan undvikas genom annan godtagbar sträckning
- inte splittra sammanhängande bebyggelseområden med undantag för orter där resecentra planeras

Med dessa förutsättningar som grund har tänkbara mer eller mindre breda korridorer för järnvägens placering tagits fram och vissa områden i nuläget undantagits från vidare utredning (se karta). Inom dessa korridorer finns ett stort antal möjliga bansträckningar.

## Fortsatt arbete

Samråd angående förstudien kommer att hållas med kommunerna, länsstyrelserna, föreningar och berörd allmänhet. Med förstudien och samråden som underlag beslutar Banverket om inriktning av det fortsatta arbetet och vilka alternativ som ska utredas vidare. Nästa planeringsskede är en järnvägsutredning som mer i detalj redovisar konsekvenserna av de alternativ som valts ur förstudien.

En järnvägsutredning på sträckan Skellefteå-Piteå ska genomföras. I samband med järnvägsutredningen hålls också ett antal samrådsmöten.

Nästa utredningssteg är Järnvägsplan. I den preciseras mer detaljerat utformningen och var järnvägen ska dras. Beslut om Järnvägsplan ska upprättas och tas med järnvägsutredningen som underlag.

