

BRN 04-753 /SA 20

Banverket

Samrådsredogörelse

Förstudie, Norrbotniabanan
Delen Umeå - Skellefteå

2006-04

Innehållsförteckning

1.	Planeringsprocessen och tidigt samråd	3
2.	Samrådets bedrivande	3
	2.1 Samråd med allmänheten.....	3
	2.2 Samråd med myndigheter och organisationer	4
3.	Samråd med allmänheten	4
	3.1 Inledande samråd.....	5
	3.2 Tidigt samråd.....	5
	3.3 Skriftligen framförda synpunkter från allmänheten	6
4.	Samråd med myndigheter och organisationer.....	15
5.	Skriftliga yttranden.....	15
6.	Sändlista: "Handling för tidigt samråd", förstudie Norrbotniabanan.	22
	Sändlista med handling för tidigt samråd.....	22
	Utskick: meddelande.....	23
	Intern sändlista för kännedom.....	24
7.	Inkomna yttranden på förslagshandlingen.	27
8.	Sändlista: "Förslagshandling", förstudie Norrbotniabanan.	33
	Sändlista för förslagshandling.....	33
	Utskick: meddelande.....	33
	Intern sändlista för kännedom.....	36

1. 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 fastställas om en järnvägsutredning enligt 1 § 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 naturskyddsintressen eller miljöskyddsintressen. Vidare ska samråd ske 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 inkommit 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, yttranden, upprättade minnesanteckningar och protokoll finns diarieförda på Banverket under diarienummer

BRN 04 - 753/SA 20 för delsträckan Umeå-Skellefteå samt

BRN 04 - 768/BY10 för övergripande frågor om Norrbottenbanan, Umeå-Luleå.

2. Samrådets bedrivande

2.1 Samråd med allmänheten

Två omgångar samråd har hållits med allmänheten. Den inledande samrådsomgången informerade allmänheten om projektets syfte, samt vilket förstudieområde som berörs. Därefter genomfördes samrådstillfällena som informerade om förstudiearbetets resultat, samt vilka korridorer som studeras.

De inledande samrådstillfällena genomfördes den 16, 17, 22 och 23 mars i Bureå, Burträsk, Umeå och Robertfors med öppet hus och efterföljande presentation.

Den andra samrådsomgången genomfördes den 6, 7, 8 och 14 september i Sävar, Robertsfors, Burträsk och Bureå med öppet hus och efterföljande presentation. Dessa presenteras närmare under avsnitt 3.1 och 3.2.

Allmänhetens frågeställningar och synpunkter är viktigt underlagsmaterial 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 med en 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 att kunna ges till allmänheten.

2.2 Samråd med myndigheter och organisationer

Arbetet med Banverkets förstudie för Norrbotniabanan, delen Umeå – Skellefteå, påbörjades i december 2004. Under arbetets gång har samrådsmöten genomförts med representanter för Umeå kommun, Robertsfors kommun, Skellefteå kommun, Länsstyrelsen i Västerbottens län, Norrbotniabanegruppen, Vägverket, Försvarmakten, Luftfartsverket, Luftfartsstyrelsen och berörda Samebyar. Referensgruppsmöten har hållits vid fyra tillfällen där projektläget redovisats och framtagna järnvägskorridorer diskuterats. Under arbetets gång har även andra kontakter tagits med berörda myndigheter och organisationer, genom telefonsamtal och personliga sammanträffanden.

Banverkets förstudie *Norrbotniabanan, delen Umeå-Skellefteå*, skickades (se avsnitt 6) till Kommuner, Länsstyrelse, myndigheter med flera, 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 Umeå-Skellefteå*, 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 7.

3. Samråd med allmänheten

Under arbetets gång har Banverket genomfört följande samråd med allmänheten.

	Plats	Datum	Deltagare (ca)	Dokumentation
Inledande samråd	Bureå, Folkets hus	2005-03-16	Öppet hus: ca 30 Presentation: 42 (varav 9 kvinnor)	Minnes- anteckningar
Inledande samråd	Burträsk, Edelviks Folkhögskola	2005-03-17	Öppet hus: ca 25 Presentation: 24 (varav 8 kvinnor)	Minnes- anteckningar
Inledande samråd	Umeå, Folkets hus	2005-03-22	Öppet hus: ca 20 Presentation: 10 (varav 3 kvinnor)	Minnes- anteckningar
Inledande samråd	Robertsfors, Centrumhuset	2005-03-23	Öppet hus: ca 80 Presentation: 43 (varav 11 kvinnor)	Minnes- anteckningar
Tidigt samråd	Sävar, Hembygdsgården	2005-09-06	Öppet hus: 20 Presentation: 43 (varav 11 kvinnor)	Minnes- anteckningar
Tidigt samråd	Robertsfors, Centrumhuset	2005-09-07	Öppet hus: 50 Presentation: 50 (varav 20 kvinnor)	Minnes- anteckningar
Tidigt samråd	Burträsk, Edelviks Folkhögskola	2005-09-08	Öppet hus: 27 Presentation: 45 (varav 10 kvinnor)	Minnes- anteckningar
Tidigt samråd	Bureå, Folkets hus	2005-09-14	Öppet hus: 48 Presentation: 64 (varav 12 kvinnor)	Minnesanteckningar

3.1 Inledande samråd

Mellan den 16 och 23 mars 2005 genomförde Banverket inledande samråd i Bureå, Burträsk, Umeå respektive Robertsfors. Samrådsmötena med öppet hus genomfördes den 16 mars på Folkets hus i Bureå, den 17 mars på Edelviks folkhögskola i Burträsk, den 22 mars på Folkets hus i Umeå och den 23 mars på Centrumhuset i Robertsfors.

Inför samrådsmötena togs en informationsfolder samt utställningsmaterial i form av utställningsmontrar fram. Banverket anordnade även en särskild barnhörna med aktiviteter som filmvisning, spel och ritmaterial. Banverket bjöd även på kaffe med tilltugg.

Utställningarna var öppna mellan klockan 15.00 och 21.00 alla fyra dagarna. Uppskattningsvis besöktes utställningen sammanlagt av ungefär 275 personer under "öppet hus" och presentationen. På plats vid utställningsmontrarna fanns personal från Banverket och Vägverket Konsult för att informera, besvara frågor och lyssna på allmänhetens tankar och idéer om det pågående planeringsarbetet.

Vid utställningsmontrarna fanns också särskilda synpunktsblanketter för dem som ville lämna skriftliga synpunkter. "Öppet hus" avslutades med en presentation mellan klockan 18.30 och kl. 21.00. Vid presentationerna gavs möjligheter att framföra såväl muntliga som skriftliga synpunkter. De skriftliga synpunkterna kunde lämnas i en särskild synpunktsbrevlåda i lokalen för "öppet hus" eller skickas brevledes, per fax eller via e-post till Banverket.

Inbjudan till de inledande allmänna samrådsmötena skedde via Banverkets hemsida samt annonser i Västerbottens Kuriren (VK), Västerbottens Folkblad (VF) och Norra Västerbotten (Norran). Annonserna infördes i tidningarna 2005-03-10 och 2005-03-15. Ytterligare annons för mötena i Umeå och Robertsfors infördes i samma tidningar 2005-03-19. Interesseorganisationer har också inbjudits via brev att delta på mötena.

Skriftliga synpunkter från allmänheten önskades Banverket tillhanda senast 18 april 2005. 11 skriftliga synpunkter från allmänheten inkom samt en från Rans Sameby. Synpunkterna från allmänheten sammanfattas i avsnitt 3.3 och skrivelsen från Rans Sameby sammanfattas i avsnitt 5. Minnesanteckningar från mötena finns sammanställda, dessa finns tillgängliga hos Banverket (diarienummer: BRN 04 753/SA20).

3.2 Tidigt samråd

Mellan den 6 och 14 september 2005 genomförde Banverket möte för tidigt samråd i Sävar, Robertsfors, Burträsk respektive Bureå. Samrådsmötena med "öppet hus" genomfördes den 6 september på Hembygdsgården i Sävar, den 7 september i Centrumhuset i Robertsfors, den 8 september på Edelviks Folkhögskola i Burträsk och den 14 september på Folkets hus i Bureå. Inför 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 klockan 15.00 och 21.00 alla fyra dagarna. Uppskattningsvis besöktes utställningen totalt av ungefär 350 personer under "öppet hus" och presentationen. På plats vid utställningsmontrarna fanns personal från Banverket och Vägverket Konsult för att informera, svara på frågor och lyssna på allmänhetens tankar och idéer om det pågående planeringsarbetet.

Vid montrarna fanns också särskilda synpunktsblanketter för dem som ville lämna skriftliga synpunkter. "Öppet hus" avslutades med en presentation mellan klockan 18.30 och 21.00. Vid presentationerna gavs möjligheter att framföra såväl muntliga som skriftliga synpunkter. De skriftliga synpunkterna kunde lämnas i en särskild synpunktsbrevlåda i lokalen för "öppet hus" eller skickas

brevledes, per fax eller via e-post till Banverket. Efter samrådsmötets avslutande fanns det även möjlighet att lämna enkätsvar till Banverkets utvärdering av samrådsmötenas upplägg.

Inbjudan till de tidiga allmänna samrådsmötena skedde via Banverkets hemsida samt annonser i Norrbottens Kuriren (NK), Norrländska Socialdemokraten (NSD), Piteå Tidningen (PT), Norra Västerbotten (VK), 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 den 27 september 2005. 16 skriftliga synpunkter från allmänheten inkom, dessa sammanfattas i avsnittet 3.3. Minnesanteckningar från mötena finns sammanställda, dessa finns tillgängliga på Banverket (diarienummer: BRN 04 753/SA20).

3.3 Skriftligen framförda synpunkter från allmänheten

Totalt inkom till Banverket 11 skriftliga synpunkter från allmänheten och en från Rans Sameby i samband med det **inledande samrådet**. I samband med det **tidiga samrådet** inkom 16 skriftliga synpunkter från allmänheten.

Nedan sammanfattas de skriftliga synpunkter som inkommit från allmänheten i samband med samråden förutom skrivelsen från Rans Sameby som sammanfattas i avsnitt 5.

Synpunkter rörande Skellefteå

Clas Nilsson, Skellefteå

Nilsson framför att ett Resecentrum måste placeras ovanför busstationen i Skellefteå. Nilsson lämnar ett skissförslag till följande sträckning för Norrbotniabanan: Piteå-Kåge-Medle-Resecentrum/Skellefteå-Skellefteå flygplats-Burträsk-Bygdsiljum-Umeå. Han anser att Martinssons såg i Bygdsiljum är en viktig målpunkt, en av Sveriges största sågar med mycket gods.

***Kommentar Banverket:** Många av de målpunkter som Nilsson beskriver har funnits och finns med i de breda korridorer som Banverket arbetar med. Banverket ser det dock inte som möjligt att både angöra Burträsk och Skellefteå flygplats med banan då detta medför en kraftig förlängning av banan med ökade anläggningskostnader och ökade restider som följd. Både Burträsk och Skellefteå flygplats kommer som målpunkter att studeras vidare i nästa skede.*

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 kostnaderna för marken och det goodwillvärde som nuvarande bana har.

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

Synpunkter rörande byarna kring Skellefteå flygplats

Bodans byamän, Mats Berglund och Olle Arvidsson

Bodans Byamän motsätter sig starkt en eventuell dragning av Norrbotniabanan 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 Bodaträsket finns flera fågelarter som exempelvis storspov, trana, svan, tornfalk, fiskgjuse, sparvhök, ormvråk, grönspett, 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.

Karta bifogas med förslag på bansträckning förbi Burträsk och väster om Skellefteå stad.

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 utmynna i att en av korridorerna väljs. Vid valet av korridor kommer alla för samhället 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 Norrbottenbanan 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 Botniabanas 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 rymts 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 vartid 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 "Botniabananens 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 utmyнна i att en av korridorerna väljs. Vid valet av korridor kommer alla för samhället viktiga konsekvenser att beaktas, bland annat påverkan på bebyggelse och natur. Anspråket på att delta i Norrbotniabanegruppens arbete har vidarebefordrats till projektledare Kristina Falk.

Bengt Lindgren, Bureå

Lindgren anser att Norrbotniabanan bör dras i närheten av flygfältet och att den skall gå under mark förbi Östra Falmark och flygfältet för att minimera påverkan för befolkningen och natur.

Kommentar Banverket: *En korridor förbi Skellefteå flygplats kommer att finnas med till nästa skede (järnvägsutredning) och då kommer ytterligare studier att göras för detta alternativ. Gestaltungsprinciper och illustrationer vid känsliga partier kommer då att arbetas fram.*

Asle Mikalsen, Bureå

Mikalsen bifogar karta med tre förslag till dragning av Norrbotniabanan, en västlig dragning via Burträsk, en "rak" dragning mellan Umeå och Robertsfors med alternativa passager via flygplatsen eller Bureå.

Kommentar Banverket: *De dragningar som Mikalsen redovisar ingår i de korridorer som studeras.*

Carin Nilsson, Bureå

Nilsson förordar att en dragning i anslutning till Skellefteå flygplats bör prioriteras

Kommentar Banverket: *En korridor förbi Skellefteå flygplats kommer att finnas med till nästa skede (järnvägsutredning) och då kommer ytterligare studier att göras för detta alternativ.*

Pia Fahlgren, Sjöbotten

Fahlgren påpekar skillnader i kartor utlagda på Banverkets hemsida.

I den ena kartan verkar området sydväst om Sjöbotten, rakt söder om Falmarksträsket inte vara aktuellt för utredning medan det i den andra kartan redovisas en järnvägssträckning som böjer av åt syd-väst genom Sjöbotten om man kommer resande från flygplatsen och skall söderut. Hon undrar vad det är som gäller?

Kommentar Banverket: *Arbetet med förstudien skall pröva alla tänkbara alternativ som finns mellan Skellefteå och Umeå. I detta arbete har ett kombinationsalternativ där korridor Mitt kopplas till flygplatsen identifierats, denna korridor är vid förstudiens färdigställande dock bortvald.*

Vad gäller kartor med linjesträckningar inritade så är dessa principskisser på hur man kan passera med banan förbi flygplatsen, ej fastlagda banlinjer. I detta tidiga utredningsskede arbetar Banverket fortfarande med breda korridorer ej linjedragningar.

Ewa Enqvist, Sjöbotten

Enqvist känner sig maktlös och ställer sig frågan hur man kan komma på tanken att dra en tågbanan tvärs igenom ett flertal byar i trakterna intill Skellefteå flygplats. Enqvist vill inte ha tågen dundrande i 200 km/tim förbi huset eller se vänners hus tvångsinlösas. Enqvist kan acceptera att det byggs nya samhällen runt t.ex. en ny järnväg, men inte att man raserar delar av gamla befintliga bygder. Om banan går i en östlig korridor via flygplatsen finns risk att utflyktsmålet "Fångersberget" påverkas.

Kommentar Banverket: Banverket förstår den frustration som allmänheten kan känna vid stora byggprojekt. Nina Andersson, Utredningsledare Norrbotniabanan, har tagit kontakt med Enqvist via telefon och informerat om Norrbotniabanan i allmänhet och eventuell dragning av banan förbi Skellefteå flygplats i synnerhet. Enqvist informerades om nästa steg i planeringsprocessen där korridoren förbi flygplatsen är en av flera korridorer som kommer att utredas vidare.

Synpunkter rörande Bureå

Elisabeth Lundström, Bureå

Som boende intill E4 och därmed synnerligen berörd av en östlig dragning framför Lundström att boendemiljön i Bureå kommer att påverkas kraftigt för området kring banan. Inplanering av flera stationer längs Norrbotniabanan enbart för persontrafiken, kommer att öka restiderna och därmed faller målet med snabba persontransporter. Alternativen Väst eller Mitt är bättre för boende i Bureå och samhället Bureå. En framtida möjlighet att från centrala Skellefteå eller från Flygplatsen kunna ta tåget till Umeå, Örnsköldsvik eller andra orter vore en stor förbättring mot idag.

Kommentar Banverket: En järnvägssträckning förbi Bureå samhälle ingår i en av de korridorer som studeras. Korridoren är bred och möjliggör att järnvägen kan komma att dras på någon sida om E4 eller alternativt att flytta E4an och anlägga järnvägen där E4an är placerad i dag. Effekter och konsekvenser beskrivs översiktligt i förstudien och kommer att fördjupas i kommande järnvägsutredning där en sträckning via Bureå, tillsammans med andra korridorer som inte passerar via Bureå, kommer att utredas ytterligare.

Synpunkter rörande Burträsk

Bo och Iris H, Alf Rhen, Burträsk

Rhen m.fl. tycker att Norrbotniabanan skall dras i närheten av Burträsk. De hoppas att den tunga trafiken försvinner då vägarna är för smala och dåliga för dessa. Burträsk har många och bra träindustrier som Norrbotniabanan är en tillgång för. Två stopp mellan Umeå och Skellefteå vore lämpligt. Genom den nya infrastrukturen med bra kommunikationsmedel ser de fram emot möjligheter att kunna bo mellan de större städerna och arbeta eller studera i de större städerna. De tror också att bra infrastruktur till Burträsk skulle medföra en ökad inflyttning till orten.

Kommentar Banverket: En dragning via Burträsk beskrivs i denna förstudie. Ett syfte med Norrbotniabanan är att den nya järnvägen skall medföra en överflyttning från transporter med lastbil/bil till transporter via järnväg. En överflyttning skulle ge positiva effekter på såväl trafiksäkerhet som miljö. Ett av ändamålen med banan är att skapa så kallad regionförstoring vilket innebär att Norrbotniabanan bör ha minst ett eller flera stopp mellan de större städerna Umeå, Skellefteå, Piteå och Luleå.

En sträckning via Burträsk och Bygdsiljum har studerats i förstudien (västlig korridor). Delen från Umeå upp till Bygdsiljum har dock valts bort framförallt på grund av de stora kostnaderna som den svåra terrängen medför. En sträckning från Robertsfors upp till Burträsk finns med i förstudien och kommer att studeras ytterligare i den kommande järnvägsutredningen.

Maj-Britt Burlin, Burträsk

Burlin anser att det är viktigt att Norrbotniabanan går i en västlig korridor via Burträsk och Bygdsiljum för att få ett levande inland.

Kommentar Banverket: En sträckning via Burträsk och Bygdsiljum har studerats i förstudien (västlig korridor). Delen från Umeå upp till Bygdsiljum har dock valts bort framförallt på grund av de stora kostnaderna som den svåra terrängen medför. En sträckning från Robertsfors upp till Burträsk finns med i förstudien och kommer att studeras ytterligare i den kommande järnvägsutredningen.

Henry Andersson, Burträsk

Andersson framför att följande bör beaktas kring Burträsk

- Edelvik är K-märkt
- Kommunisterparken, Burträsk-Åbyn 1:3 III, är ett område för kyrkans sommarverksamhet och bör betraktas som ett rekreationsområde
- Naturbruksgymnasiet bör bevaras

Kommentar Banverket: Effekter och konsekvenser beskrivs översiktligt i förstudien. I kommande järnvägsutredning kommer en sträckning via Burträsk att finnas med och då kommer beskrivningen av effekter och konsekvenser att fördjupas.

Iona och Ulf Hägglund, Burträsk

Hägglunds förordar en västlig korridor och föreslår Svedjeområdet som ett centralt stationsläge i Burträsk. Banan skulle skapa pendlingsavstånd till Umeå och Skellefteå samt gynna industrier med transportbehov i Burträsk.

Kommentar Banverket: En sträckning via Burträsk och Bygdsiljum har studerats i förstudien (västlig korridor). Delen från Umeå upp till Bygdsiljum har dock valts bort framförallt på grund av de stora kostnaderna som den svåra terrängen medför. En sträckning från Robertsfors upp till Burträsk finns med i förstudien och kommer att tillsammans med läge på eventuellt resecentrum att studeras ytterligare i den kommande järnvägsutredningen.

Kenneth Lindqvist, Burträsk

Lindqvist är väldigt positiv till både informationen om och själva Norrbotniabanan. Han anser att det är viktigt att inte dela samhällen/orter då man anlägger ett resecentrum. Han anser att resecentret inte behöver ligga alldeles intill dörren, som exempel anger han Stockholm där många har långt till resecentras. Han anser också att det är viktigt att den enskilde inte drabbas vid eventuella markinlösningar. Slutligen tror han att Norrbotniabanan blir ett lyft för hela Norrland och även för hela Sverige i ett längre perspektiv.

Kommentar Banverket: En sträckning från Robertsfors upp till Burträsk finns med i förstudien och kommer att tillsammans med lägen på eventuellt resecentrum att studeras ytterligare i den kommande järnvägsutredningen. Beroende på val för placering av resecentrum kommer längden till det att variera för dem som bor i Burträsk, för och nackdelar med olika lägen kommer även att beskrivas i järnvägsutredningen.

Synpunkter rörande Lövångerområdet

Vebomarks Vattenförening genom Johan Morén, Skellefteå

Boende i Vebomark, ca 70 hushåll, önskar att framtida bansträckning inte inverkar negativt på deras vattenförsörjning. Vattentäkten vid grusåsen som går genom byn löper längs sträckan Lappvattnet-Bursiljum-Vebomark.

Kommentar Banverket: I nästa skede (järnvägsutredning) kommer Norrbotniabanans sträckning att studeras mer i detalj, om möjligt kommer vattentäkter att undvikas. I de fall dessa berörs finns möjlighet att bygga banan så att säkerheten mot eventuella utsläpp vid exempelvis olyckor med farlig gods säkerställs. Vattenfrågor m.m. kommer att tas upp i miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) som ingår i järnvägsutredningen.

Ytterbyn/Näsets Vattenförening genom Åke Andersson, Lövånger

Andersson vill uppmärksamma Banverket på den isälvsås som ett flertal byar nyttjar som vattentäkt. Åsen sträcker sig i en sydostlig-nordvästlig riktning förbi byarna Ytterbyn-Vebomark-Mårtensboda-Lappvatten. Ytterbyn/Näsets Vattenförening har 25 fastigheter anslutna.

***Kommentar Banverket:** I nästa skede (järnvägsutredning) kommer Norrbötniabananans sträckning att studeras mer i detalj, om möjligt kommer vattentäkter att undvikas. I de fall dessa berörs finns möjlighet att bygga banan så att säkerheten mot eventuella utsläpp vid exempelvis olyckor med farlig gods säkerställs. Vattenfrågor med mera kommer att tas upp i miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) som ingår i järnvägsutredningen.*

Vebomarkträskets Invallningsföretag genom Lennart Wallgren, Lövånger

Wallgren bifogar karta med inringat område, ungefär en till två mil väster om Lövånger, innehållande jordbruksbygd där aktiviteten är intensiv. Cirka 1000 hektar brukad åkerjord finns i området. Där ingår Vebomarkträskets torrlägningsföretag av år 1944 och invallningsföretag av år 1992. Inom näringen verkar omkring 10 företag, vilket kan jämföras med Flarken och Kålaboda i intensitet.

***Kommentar Banverket:** De korridorer som presenteras i förstudien är breda. I nästa skede (järnvägsutredningen) kommer en mer detaljerad studie av möjliga sträckningar inom respektive korridor att genomföras. I detta arbete kommer banan att så långt det är möjligt anpassas till omgivande terräng och de intressen som finns i området. I vissa fall kan det av projekteringstekniska skäl vara motiverat att korsa exempelvis en dalgång med odlingsmark om andra fördelar nås norr eller söder om detta område. Det kan exempelvis röra sig om att man undviker omfattande tunnelsträckor eller svåra geotekniska partier vilket medför stora kostnadsfördyringar för projektet. I dessa fall kommer banan att beskrivas ur gestaltningsmässiga förutsättningar och vad som kan göras för att minska de intrång som en sådan sträckning medför. Detta beskrivs i kommande miljökonsekvensbeskrivning (MKB) i järnvägsutredningen.*

Fredrik Åberg, Lövånger

Åberg påpekar att Vebomark-Ytterbyn i Lövånger har privat vattentäkt som försörjer mellan 500 och 600 djur, samt 30 till 40 hushåll. Dåliga topografiska och geotekniska förhållanden råder i området på grund av ett torrlagt träsk i anslutning till höga vattenförande grusåsar.

***Kommentar Banverket:** I nästa skede (järnvägsutredning) kommer Norrbötniabananans sträckning att studeras mer i detalj, om möjligt kommer vattentäkter att undvikas eller skyddas. Vattenfrågor med mera kommer att tas upp i miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) som ingår i järnvägsutredningen. Geotekniska förhållanden utreds i samband med val av sträckning. Områden med dåliga geotekniska förhållanden kommer att undvikas i största möjliga mån, där så inte är möjligt utreds förslag till geotekniska grundförstärkningsåtgärder.*

Synpunkter rörande Sävar**Anders Hansson, Umeå**

Hansson framför att det finns ett skyddsområde grundvattentäkt i ett område benämnt "Krutbrånet" väster om byn Tomterna vid Sävar. Vattentakten försörjer innevånarna i byarna Tomterna och Sävarberg.

***Kommentar Banverket:** I nästa skede (järnvägsutredning) kommer Norrbötniabananans sträckning att studeras mer i detalj, om möjligt kommer vattentäkter att undvikas. I de fall dessa berörs finns möjlighet att bygga banan så att säkerheten mot eventuella utsläpp vid exempelvis olyckor med farlig gods säkerställs. Vattenfrågor med mera kommer att tas upp i miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) som ingår i järnvägsutredningen.*

Jan Törnqvist, Sävar

Törnqvist anser det som självklart att banan skall dras via Sävar

***Kommentar Banverket:** I kommande järnvägsutredning kommer en östlig korridor med möjlighet att ansluta Sävar att finnas med för fortsatta studier. I järnvägsutredningen avgörs det vilka eventuella stopp som kommer att finnas mellan Umeå och Skellefteå.*

Annika Anderson och Rolf Lindström, Sävar

Avseende Sävar så vore det olämpligt att banan går förbi/för nära skolan. Undervisningen störs redan idag av E4-trafiken och risken för olyckor ökar. Ett bättre alternativ vore en dragning av Norrbotniabanan på andra sidan E4 (på Granvägensidan) eller förbi Sägverksområdet.

Kommentar Banverket: I kommande järnvägsutredning kommer en östlig korridor med möjlighet att ansluta Sävar att finnas med för fortsatta studier. I järnvägsutredningen avgörs det vilka eventuella stopp som kommer att finnas mellan Umeå och Skellefteå. Olika sträckningar förbi Sävar kommer att prövas och intrång och konsekvenser för dessa ska beskrivas. I detta arbete kommer även gestaltning och illustrationer över känsliga sträckningar att redovisas.

Rolf-Gunnar Gunnarsson, Sävar

Gunnarsson anser det självklart positivt med Norrbotniabanan avseende godstrafiken i norra Sverige men har svårt att se allmännyttan avseende persontrafiken i den östliga korridoren, särskilt mellan Umeå och Sävar som idag har väl fungerande bussförbindelser. Med möjlighet att ta tåget försämras eventuellt bussförbindelserna/avgångarna för Sävarborna med byarna Täfteå och Innertavle vilket istället skulle kunna ge dem försämrade pendlingsmöjligheter till Umeå. Gunnarsson vill föreslå Mittkorridoren alternativt Västkorridoren med möjlighet att ansluta Robertsfors alternativt Bygdsiljum med ett resecentrum. Dessa samhällen anser han har fler potentiella resenärer med Norrbotniabanan.

Kommentar Banverket: I kommande järnvägsutredning kommer en östlig korridor med möjlighet att ansluta Sävar att finnas med för fortsatta studier. I järnvägsutredningen avgörs det vilka eventuella stopp som kommer att finnas mellan Umeå och Skellefteå.

I det kommande arbetet är det viktigt att göra avvägningar mellan restid i relationen Umeå-Skellefteå, Umeå-Luleå och antalet stopp på sträckan. För många stopp riskerar att medföra restider som kan få negativa konsekvenser för pendlingsutbytet mellan Umeå och Skellefteå eller sträckan upp till Luleå. Hur en ny järnväg riskerar att påverka busstrafiken längs med E4 är svårt att i detta skede uttala sig om.

Thomas Lindberg och Stina Berglund, Sävar

Lindberg och Berglund ser gärna att Norrbotniabanan passerar Sävar och lämnar följande förslag på sträckningar;

Alternativ 1: Spåret går från Umeå, passerar Dävamyrans värmeverk och fortsätter mot Sävar för passage via sågen, vid industriområdet.

Alternativ 2: Passagen vid Sävar sker istället vid E4, på den borte sidan av samhället närmare "Skogsförädlingsanstalten".

Eftersom banan i huvudsak byggs för godstransporter så tycker de att alternativ 1 är det bästa då Sävar som ort skulle störas minst. De anser att sågen bör ha mycket nytta av banan.

Kommentar Banverket: I kommande järnvägsutredning kommer en östlig korridor med möjlighet att ansluta Sävar (där de sträckningar som beskrivs av Lindberg och Berglund finns med) att finnas med för fortsatta studier. I järnvägsutredningen avgörs det vilka eventuella stopp som kommer att finnas mellan Umeå och Skellefteå.

Ett syfte med Norrbotniabanan är att den nya järnvägen skall medföra en överflyttning från transporter med lastbil/bil till transporter via järnväg. En överflyttning skulle ge positiva effekter på såväl trafiksäkerhet som miljö. Ett av ändamålen med banan är också att skapa så kallad regionförstoring vilket innebär att Norrbotniabanan bör ha minst ett eller flera stopp mellan de större städerna Umeå, Skellefteå, Piteå och Luleå därav ska banan fungera både för persontrafik och godstrafik.

Sofie Degerman och David Lindström, Sävar

Som nyblivna villaägare i Sävar har det kommit till deras kännedom att ett möte hållits i Sävar avseende Norrbotniabanas dragning förbi Sävar där ett av förslagen passerar intill deras hus. De undrar varför de inte har informerats om detta möte. De oroar sig för villapriser och framförallt för att det gamla huset är känsligt för vibrationer och buller.

Kommentar Banverket: I kommande järnvägsutredning kommer en östlig korridor med möjlighet att ansluta Sävar att finnas med för fortsatta studier. Olika sträckningar förbi Sävar kommer att prövas och intrång och konsekvenser för dessa ska beskrivas. Nina Andersson, Utredningsledare Norrbottenbanan, har tagit kontakt med Degerman via telefon och informerat om och sammanfattat samrådsmötet, samt diskuterat hennes frågor.

Övriga synpunkter

Erik Lundström, Skellefteå

Lundström vill bidra med följande förslag och tankar i detta spännande ämne.

- Banverket skissar på eventuella stationslägen vid flygplatserna Kallax utanför Luleå och vid Falmark utanför Skellefteå. Beslutar man sig för en station vid en av dessa så bör den andra bli väsentligt mindre intressant. Kallax borde vara att föredra då den har betydligt större trafik idag. Ju större flygplatsen blir desto intressantare blir den för nya flyglinjer till nya destinationer. Nya reguljära direktlinjer till kontinenten från en flygplats som kan nås på 40 min från Skellefteå skulle inte vara fel.
- Stationslägena i de fyra viktigaste orterna bör vara centrala för att få en bra samordning med övriga trafikslag.
- Många planerade stationer som Sävar, Bureå, Kåge, Byske Norrfjärden, Antnäs med flera ligger så nära de högprioriterade städerna (Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå) att de inte kan få styra linjedragningen för mycket. Man måste fundera på hur mycket tid man vinner på att ta tåget istället för bussen/bilen in till "stan" och väga detta mot de minuter som resenärer mellan städer förlorar.
- En östlig dragning mellan Umeå och Skellefteå ger en längre järnväg, och resa, än Mittalternativet. Småorterna längst österut Lövånger och till viss del Ånäset skulle kosta många minuters resa även om tåget inte skulle stanna vid dessa platser. Man bör överväga att strunta i dessa och få ett mer mittliknande alternativ där man kan ansluta Robertsfors utan större "tidstapp".
- Skulle man kunna anlägga lastbilståg som fungerar som färjor, exempelvis som i alperna, mellan Mälardalen och Norrbotten och andra målpunkter? Lastbilsvagnarna tas på släp efter ett vanligt passagerartåg och föraren kör av vid målpunkten utvilad. Finns det en marknad för en sådan tjänst? Vilka blir miljö- och vägsitageeffekterna? Lundström bifogar karta med en rak "direkt" dragning mellan Umeå och Skellefteå i Mittkorridoren.

Kommentar Banverket: Ett ändamål med banan är att skapa så kallad regionförstoring vilket innebär att Norrbottenbanan bör ha minst ett eller flera stopp mellan de större städerna Umeå, Skellefteå, Piteå och Luleå. Samtidigt är det viktigt att en så kort restid som möjligt eftersträvas för banan. För många stopp riskerar att ge restider som kan medföra negativa konsekvenser för pendlingsutbytet i exempelvis relationen Umeå-Skellefteå. I kommande järnvägsutredning kommer en östlig korridor samt en öst-västlig korridor att finnas med för fortsatta studier mellan Umeå-Skellefteå. I järnvägsutredningen avgörs det vilka eventuella stopp som kommer att finnas mellan Umeå och Skellefteå.

Per Gunnar Olofsson, TeliaSonera, Umeå

Olofsson vill finnas med som kontaktperson för TeliaSonera i samband med planering/projektering för Norrbottenbanan.

Kommentar Banverket: Vid samtal med Olofsson 2005-02-28 så bestämdes det att kontakt skulle tas i nästa skede, järnvägsutredningen.

Enar Jonsson, Bullmark, Lokalt Utvecklingscentra för Bullmark, Gravmark, Gunnismark
Birgitta Eriksson, Sävar, Kontaktnätet för lokala utvecklingsgruppen inom Umeå kommun
 Jonsson och Eriksson önskar att bli remissinstans i samband med järnvägsutredningen

Kommentar Banverket: Jonssons och Erikssons synpunkter har noterats. Banverket har med Umeå kommun i sin referensgrupp vilket bör räcka i detta skede.



4. Samråd med myndigheter och organisationer

Under arbetets gång har Banverket genomfört följande särskilda samrådsmöten.

Samråd med	Plats	Datum	Dokumentation
Referensgruppsmöten med deltagare från Vägverket, Försvarsmakten, Umeå, Robertsfors & Skellefteå kommun, Länsstyrelsen i Västerbotten och Norrbotniabanegruppen	Expolaris center, Skellefteå	2005-02-01	Minnesanteckningar
	Expolaris center, Skellefteå	2005-03-03	Minnesanteckningar
	Expolaris center, Skellefteå	2005-04-28	Minnesanteckningar
	Expolaris center, Skellefteå	2005-09-15	Minnesanteckningar
Försvarsmakten	Militärdistriktsstab Norr, Boden	2005-03-16	-
Samråd med Luftfartsstyrelsen, Kallax flygstation, Skellefteå flygplats och Försvarsmakten	Banverket Norra Banregionen	2005-04-26 2006-02-10	Minnesanteckningar
Robertsfors kommun	Robertsfors kommun	2005-05-26	Minnesanteckningar
Umeå kommun	Umeå kommun	2005-05-26	Minnesanteckningar
Skellefteå kommun	Skellefteå kommun	2005-05-31	Minnesanteckningar
Skellefteå kommun & Vägverket	Skellefteå kommun	2005-09-05	Minnesanteckningar
Umeå kommun, Robertsfors kommun	Robertsfors kommun	2005-09-08	Minnesanteckningar
Länsstyrelsen i Västerbottens län	Länsstyrelsen, Umeå	2005-05-27	Minnesanteckningar
Berörda Samebyar	Hotell Laponia, Arvidsjaur	2005-10-07	Minnesanteckningar

5. Skriftliga yttranden

Handling för tidigt samråd har distribuerats enligt sändlistan i kapitel 6. Nedan listas de remissinstanser som lämnat skriftliga yttranden på det tidiga samrådet samt från det inledande samrådsmötet:

Instans	Inkom
Försvarsmakten Norra Militärdistriktet	2005-07-28 2005-09-30
Försvarsmakten, Totalförsvaret	2005-09-30
Länsstyrelsen i Västerbottens län	2005-09-12
Norrbotniabanegruppen	2005-09-19
Robertsfors kommun	2005-08-29 2005-08-31
Rans sameby	2005-05-06
Räddningsverket	2005-09-05
Sjöfartsverket	2006-01-16
Skellefteå kommun	2005-08-26
Skogsstyrelsen	2005-01-13
Umeå kommun	2005-09-26
Vägverket Region Norr	2005-09-06

Nedan sammanfattas inkomna yttranden.

**Försvarmakten Norra Militärdistriktet, Militärdistriktsstaben,
Inkom 2005-07-28**

Försvarmakten har vid samrådsmöte med Banverket redovisat sina försvarsintressen i området.

***Banverkets kommentarer:** I nuläget förefaller försvarets anläggningar inte utgöra några planeringshinder för järnvägen mellan Umeå och Skellefteå. Även fortsättningsvis i planeringsarbetet kommer samråd med Försvarmakten att genomföras för att säkerhetsställa att hänsyn tas till Försvarmaktens intressen i området.*

Försvarmakten, Totalförsvarets Skyddscentrum, inkom 2005-09-30

Försvarmakten har av Banverket fått i uppdrag att redovisa vilka konsekvenser det blir om Norrbotniabanan skulle förläggas över Skyddscentrums övnings- och skjutfält norr om Umeå. Skyddscentrum uppfattar att alternativet innebär att Norrbotniabanan vid sin utgång från Umeå och norrut skär över det syd-östra hörnet av Umeå övnings- och skjutfält i en sträckning över Tavelån och norr om Natura2000-området för att sedan passera norr om Ersmark. Passage med järnvägen i det syd-östra hörnet av området skär genom riskområdet för skjutning. Skjutplatserna skulle behöva flyttas vilket är förenat med höga kostnader och den bullerbelastade ytan skulle förskjutas utanför övnings/skjutfältet. Dessutom skulle transportkostnaderna fördras då avståndet till kaserngården ökar. Att finna nya funktionella skjutplatser inom skjutfältets begränsningar låter sig svårligen göras.

SC Umeå garnison förordar att alla alternativa järnvägssträckningar som omfattar delar av övnings/skjutfältet avförs från ytterligare studier och hänvisar till det faktum att Umeå övnings- och skjutfält utgör en nödvändig resurs för verksamheten vid Umeå garnison och därmed utgör ett riksintresse för totalförsvaret. (Bilaga med karta bifogas).

***Kommentar Banverket:** Försvarmaktens synpunkter kommer att beaktats vid vidare utformning av korridoralternativen norr om Umeå stad.*

**Försvarmakten Norra Militärdistriktet, Militärdistriktsstaben,
Inkom 2005-09-30**

Till Skyddscentrums redovisning (se texten ovan) skall tilläggas att det finns oexploderad ammunition (OXA) inom området vilket medför tidsödande och kostsamma OXA-undersökningar. En förläggning av Norrbotniabanan över Skyddscentrums övnings- och skjutfält kan inte accepteras av Försvarmakten och hävdar riksintresse för totalförsvaret som skäl för erinran.

***Kommentar Banverket:** Ovan information av Försvarmakten har noterats och kommer att beaktats vid vidare utformning av korridoralternativen norr om Umeå stad.*

Länsstyrelsen Västerbotten, inkom 2005-09-12

I ett 6-sidigt yttrande framför Länsstyrelsen följande synpunkter;

Allmänt

- Det råder ingen tvekan om att Norrbotniabanan utgör ett mycket viktigt projekt för det svenska näringslivet och den framtida regionala utvecklingen i Norrland.
- Förstudien ger en bra sammanfattande bild av förutsättningarna och frågeställningarna kring Norrbotniabanan.
- Det är viktigt att erfarenheterna, som gjorts/görs i planeringen och byggandet av Botniabanan, tillvaratas.
- För att kunna förordra eller utesluta någon korridor redan i detta skede fordras tydligare ändamålsbeskrivning samt redovisning av samhällsekonomi, anläggningskostnader och måluppfyllelse.
- Särskilt positiv är förstudiens skrivning om projektets målsättning och gestaltning.
- Projektmålen för miljön behöver fördjupas

Korridorbredd

- Inför och i järnvägsplanen behöver korridorerna närmare definieras. Korridorerna får inte generellt bli extra tilltagna eftersom det kan medföra onödig oro för berörda.

Stationer och terminaler

- Viktigt att genomgripande analyser görs och att planeringen samordnas med kommun.

Fornlämningar

- Ny digitalisering av fornminnen beräknas bli tillgänglig någon gång efter årsskiftet.

Värdefulla åsbildningar, vattentäktområden med mera.

- Naturgrusformationer klass 1 har särskilt stort värde från naturvårdssynpunkt och upplåts inte för exploatering, enligt Länsstyrelsens policy. Diskussion bör ske ifall dessa områden skall beaktas på samma sätt som våtmarker klass 1 då de har högt värde som vattenresurs. Väsentligt är att man i ett tidigt skede studerar skyddsområden för vattentäkter och åsbildningar som vattenresurser. Skrivning om Vattendirektivet saknas. Länsstyrelsens miljöanalysfunktion har material avseende limniska miljöer (sjöar och vattendrag) vilket kan vara användbart i den fortsatta planeringen.

Jordbruksmark

- Det är synnerligen viktigt att jordbruksmarken skonas från användning för annat ändamål. De öppna brukade markerna är värdefulla i ett skogsdominerat landskap som Västerbotten.

Rennäring

- Det är viktigt att inte bara riksintressena för rennäringen beaktas utan även andra strategiska områden exempelvis naturliga samlingsställen och svåra passager. Det vore en fördel att kalla samman samebyarna till ett enskilt samråd för att hantera hela Norrbotten i ett "paket". Aspekten med problemet påkörning av renar längs spåret måste tas med i det fortsatta arbetet.

Masshantering

- Grov uppskattning av massbalansen avseende bergkross måste tas fram för de tre huvudalternativen samt en grov uppskattning av uppkomsten av otjänliga överskottsmassor.

I yttrandet har Länsstyrelsen framfört rättelser/kompletteringar som bör göras i rapporten.

Kommentar Banverket: Många synpunkter rör kommande planeringsskeden och kommer att beaktas i dessa. Grusförekomster klass 1 kommer att tas hänsyn till i järnvägsutredningsskedet, rättelser och text om vattendirektivet har inarbetats till största delen i förstudien. Anläggningskostnader och måluppfyllelse/samlad bedömning kommer att redovisas i förslagshandlingen (delrapport av förstudien) och slutrapporten tillsammans med samhällsekonomi. I kommande järnvägsutredning kommer en dialog med respektive kommun om deras markanvändningsplanering och syn på lokalisering av ett resecentrum att hållas. I förstudien har olika principer för sträckning av Norrbotten i ett "paket" tagits fram och redovisas i kapitel 8 i förstudien.

Norrbottenbanegruppen, inkom 2005-09-19

Förstudiematerialet utgör en bra plattform för den fortsatta planeringen. För att på bästa sätt beakta gods- och persontransportaspekter översänds pågående godstrafikstudie (slutskede) och resecentrumstudie (förhandsmaterial).

I handlingen är inte alla aspekter redovisade. Det är därför svårt att ta ställning till bortval av korridorer innan ändamålsuppfyllelse, anläggningskostnad, samhällsekonomisk bedömning och den samlade bedömningen redovisats.

Det är av största vikt att inte ha för bråttom att välja bort eller smalna av korridorerna för mycket. Risk finns att korridorerna blir för smala eller att kombinationsalternativ ej beaktats i tätorterna. Detta bör ses över till förslagshandlingen.

I en femsidig bilaga framförs generella, allmänna och direkta synpunkter på rapporten, bland annat:

- Burträsk klassificering (3) ifrågasätts.
- Utveckla förutsättningarna för Resecentrum.
- Större kartbilder och markerade målpunkter.
- Befintliga spår och nya triangelspår för godstrafiken i Skellefteå kan redovisas i principfigur.
- Korridor Väst. Stationsläge strax väster om Snidex / idrottsplatsen i Burträsk är intressant, bör redovisas.
- Korridor Mitt. Ger endast begränsad effekt på exempelvis regionförstoring varför det är tveksamt om korridoren uppfyller ändamålen.
- Korridor Öst. Möjligt stationsläge bör ligga väster om Sävar. Ett resecentrum öster om Robertsfors ger bäst funktion. Änåset och Lövsånger är mindre målpunkter som betjänas effektivt av E4 och därför svåra att motivera stationslägen för. Bureå har god E4-förbindelse med Skellefteå, vilket minskar nyttan av stationsuppehåll. Ett stationsläge vid Skellefteå flygplats kräver stort utbud av avgångar för att få en bra anpassning mellan flygets och tågets tidtabeller utan väntetider.
- Särskilt intressanta korridorkombinationer är Robertsfors-Burträsk, Mittkorridoren-Burträsk och Robertsfors-Mittkorridoren.
- Robertsfors-Burträsk möjliggör anslutning till två stora målpunkter men blir ca 11-14 km längre än var och en av korridorerna, motsvarande ca 3-4 min i gångtid för snabbtåg.
- Burträsk klassificering ifrågasätts. Bygdsiljum har hamnat i två grupper, bör ligga i grupp 4.

Kommentar Banverket: Norrbotniabangruppens synpunkter har arbetats in i rapporten. Bland annat så har Burträsk klassificering ändrats till klass 2. Korridor Mitt har motiverats bort i sin helhet på grund av att alternativet inte bedöms uppfylla ändamålet med banan.

Av de kombinationskorridorer som Norrbotniabangruppen nämner som särskilt intressanta har kombinationskorridoren Robertsfors-Burträsk och Robertsfors-Mittkorridoren valts ut till kvarvarande alternativ efter arbetet med bortval av korridorer. Däremot har kombinationen Mitt-Burträsk valts bort då detta alternativ inte ger några ytterligare fördelar, samt är dyrare, jämför med kombinationskorridoren Robertsfors-Burträsk. Det bedöms inte rimligt att anlägga en järnväg pass nära Robertsfors samhälle till en högre kostnad och inte ansluta Norrbotniabanan till Robertsfors, när det finns ett likvärdigt alternativ som kopplar båda ovan nämnda orter till banan.

Syftet med förstudien är att identifiera alla tänkbara järnvägskorridorer och sedan översiktligt beskriva effekter och konsekvenser av dessa. Resultatet av förstudien är att utifrån alla tänkbara järnvägskorridorer föreslå vilka som är så pass intressanta att Banverket ska studera dessa vidare i nästa planeringsskede. Inga alternativ kommer att väljas bort utan att det finns tydliga motiv och goda skäl till det.

Robertsfors kommun, Kommunstyrelsen, inkom 2005-08-29 samt yttrande som inkom 2005-08-31

Robertsfors kommun ser med stort allvar och förväntan fram emot Norrbotniabanan. Den kommer att få en stor och avgörande betydelse för kommunens framtid.

Robertsfors kommun förordar korridor Öst, det ses som mest attraktivt ur kommunens perspektiv. Kommunen förordar vidare att ett resecentrum planeras och byggs i ett läge mellan centralorten Robertsfors och Sikeå.

Kommentar Banverket: Korridor Öst kommer att finnas med i kommande järnvägsutredning för att studeras mer i detalj. Olika lägen på ett framtida resecentrum i eller strax intill orten Robertsfors kommer då att studeras mer noggrant.

Rans sameby, Olle Larsson, inkom 2005-05-06

Rans samebys vinterbetesmarker sträcker sig ned till kusten från Sörmjöle i söder till Djäkneböda, Ratan i norr. Områden på båda sidor Sävarån och upp mot Botsmark nyttjas för vinterbete. I direkt anslutning norr om finns Gran och Svaipa samebyar.

Viltstängsel längs E4 skär av betesmarken närmast kusten norr om Umeå. Det är ytterst angeläget att en planerad Norrbotniabanan inte skär sönder fler områden. För samebyn är den enda acceptabla lösningen att Norrbotniabanan förläggs kloss intill väg E4. I annat fall kan det bli omöjligt att bedriva renskötsel i området.

Samebyn förutsätter att Banverket tar kontakt med dem i ett tidigt skede så att de får möjlighet att påverka planeringen av en framtida Norrbotniabana.

Kommentar Banverket: Korridor Öst som delvis följer väg E4 kommer att finnas kvar för att studeras vidare i järnvägsutredningen, där kommer effekter och konsekvenser av detta alternativ att beskrivas mer utförligt. En miljökonsekvensbeskrivning som skall godkännas av Länsstyrelsen kommer att tas fram i detta skede. Banverket avser också att i nästa skede ha ytterligare samråd med berörda samebyar.

Räddningsverket, inkom 2005-09-05

Räddningsverket lämnar följande synpunkter vilka även skall beaktas i en kommande utredning:

– *Målsättning risk och sårbarhet*

Viktigt att säkerheten och sårbarheten för Norrbotniabanan skall ses som ett sammanhang med övrig järnvägstrafik och tillsammans med övriga trafikslag. Målsättningen att minska risk och sårbarhet i järnvägsnätet bör utvidgas i formulering till att gälla berörda transporter i regionen.

– *Farligt gods*

Med redovisade underlag i förstudien kan man bara översiktligt och generellt bedöma risker för människor och miljö. Typer och mängder av farligtgodstransporter saknas. Val av passager för att undvika risker för exempelvis boende i tätorter skall vägas mot minskade möjligheter till person- och godstransporter. I alternativ som skall gå vidare till fortsatt utredning behöver ett grundligare underlag gällande dessa övervägningar ske samt en komplettering av möjliga klasser och mängder av farligt gods innan beslut om val av korridor sker med avseende på risker med farligtgodstransporter.

– *Fortsatt arbete*

Det bör beaktas att SMHI med flera arbetar med klimatscenarier för framtida klimatförändringar. Ändrade mark- och grundvattenförhållanden kan påverka stabilitetsförhållanden och dimensionering av konstbyggnader, trummor etc. Forskningsprojekt på Luleå tekniska universitetet om stabilitetsutredningar i sulfidjord kan vara av intresse. Personsäkerheten i eventuella tunnlar kan behöva beaktas i ett tidigt skede. Även barnperspektivet bör beaktas i en kommande utredning enligt Barnkonventionen.

Kommentar Banverket: Många synpunkter rör kommande planeringsskede och kommer att beaktas i dessa. I kommande järnvägsutredning kommer en fördjupad beskrivning av farligtgodslöden att presenteras. Risk- och sårbarhetsbeskrivningen kommer att fördjupas och en barnkonsekvensbeskrivning kommer att göras. Banverket ser det även som positivt att kunna få ta del av det arbete som pågår på SMHI och Luleå tekniska universitet.

Sjöfartsverket, inkom 2006-01-16

Innan ett ställningstagande kan göras, om vad som kan bedömas vara "område för sjötrafik" och eventuella krav på segelfria höjder, måste den slutgiltiga lösningen presenteras. I de tre korridorerna på etappen Umeå-Skellefteå korsas Tavleån, Täfteån, Dalkarlså, Rickleå och Skellefteälven. Dessa korsningspunkter är inte sjökartlagda områden men kan ändå ha viss betydelse för fritidsbåttrafik och det rörliga friluftslivet.

Banverket bör erinras om att Sjöfartsverket inte står för några kostnader i samband med projektet.

Kommentar Banverket: Sjöfartsverkets synpunkter har noterats och kommer att beaktas i kommande skeden.

Skellefteå kommun, inkom 2005-08-26

Förstudien är väl genomarbetad och kommunens synpunkter har beaktats på ett bra sätt. Kommunen har endast några kompletterande synpunkter på faktauppgifter i rapporten.

Kommentar Banverket: Kommunens faktauppgifter har ändrats i rapporten.

Skogsstyrelsen, inkom 2006-01-13

Större delen av de värdefulla naturområdena (reservat, Natura 2000, våtmarker o.s.v.) finns redovisade. För att få helhetsbilden av de mycket värdefulla naturområden mer komplett skulle man till detta även lägga till biotopskyddsområden, naturvårdsavtalsområden och alla nyckelbiotoper som förekommer spridda inom utredningsområdena. Skogsvårdsstyrelsens karttjänst "Skogens pärlor" finns med som referens i rapporten, men återfinns inte i rapportens kartor eller text. Vi rekommenderar att ni tar del av materialet om detta inte gjorts tidigare.

Kommentar Banverket: Bakgrunden till att Banverket inte har redovisat de efterfrågade värdena i detta skedet av planeringen finns beskrivet i kap 7:3 Metod. I kommande järnvägsutredning, där korridorerna förfinats, kommer dessa att redovisas.

Umeå kommun, planeringsutskottet, inkom 2005-09-26

Umeå kommun lämnar följande synpunkter:

(Kapitelhänvisningarna gäller delrapporten "Handling för tidigt samråd, Umeå-Skellefteå")

- Umeå kommun är positiva till en Norrbotniabana.
- I kap 9.3, Metod för val av sträckning, utgår man bland annat från att banan bör vara så gen som möjligt och undvika omgivningsintressen. Den väsentligaste utgångspunkten bör i första hand vara att banan fyller sin funktion, som en trafikinfrastruktur som knyter samman orter och målpunkter längs norra norrlandskusten, för att inte riskera att nyttoeffekterna kommer i andra hand.
- Kap 9.4 Målpunktsanalys. Kommunen ställer sig förvånade till klassningen av Sävar (klass 4). Sävar bör i likhet med Robertsfors bedömas i klass 2. Sävar är största tätorten mellan Umeå och Skellefteå och bör betraktas som en tänkbar målpunkt i hela Botniabanestråket och inte bara i relationen Sävar-Umeå. Stor arbetspendling sker idag till Universitets- och Sjukhusområdet där Botniabanans station kommer att anläggas.
- Dävamyrans industriområde bör liknande Skellefteå flygplats också betraktas som en väsentlig industriell målpunkt med särskild nytta av goda kommunikationer. Möjlighet till en framtida industrispåranslutning är av stor betydelse.
- Kommunen utgår ifrån att östliga alternativ som angör Sävar och Dävamyrans blir föremål för fortsatt utredning. Relationen Umeå-Sävar-Robertsfors-Skellefteå och eventuellt någon mellanliggande ort är också intressant.
- Sävarån redovisas avseende risk och sårbarhet som ett reglerat vattendrag med risk för dammbrott, vilket inte känns helt relevant.
- Fastlagda normer avseende "skyddsavstånd" finns inte, skrivningarna bör ses över.

Kommentar Banverket: Målpunktsanalysen har reviderats på ett par punkter. Sävar har dock även fortsatt placerats in i klass 4 på grund av att orten har nära till och bra kommunikationer med Umeå stad som anses ha en komplett arbetsmarknad och övrigt utbud. Andra eventuella stationsorter längs sträckan Umeå-Luleå bedöms ha större nytta än Sävar av ett stopp för Norrbotniabanan trots att de har mindre antal boende. Det östliga alternativet kommer att finnas med i kommande järnvägsutredning för att studeras mer i detalj. Där kommer anslutning av Dävamyrans industriområde, passagen förbi Sävar och lokalisering av ett resecentrum att studeras och jämföras med en sträckning direkt från Umeå C och upp till Robertsfors. Metodbeskrivningen och skrivningen om Sävarån har justerats i handlingen.

Vägverket Region Norr, inkom 2005-09-06

Vägverket vill omnämna att man i dagarna startar upp en förstudie för vägnätet inom Skellefteådalen "Skellefteåprojektet" (karta med områdesavgränsning redovisas). Förstudien kommer förutsättningslöst att analysera problem och möjligheter i nuvarande transportsystem. Beslutshandling beräknas till hösten 2006. Vägutredning påbörjas hösten 2006 med planerad beslutshandling 2007/2008. Finns finansiering för delar i projektet kan detaljprojektering påbörjas hösten 2009.

Det kan vara lämpligt att i förstudien omnämna att de höga trafiksäkerhetskraven innebär att passager mellan spår och väg måste ske planskilt.

Det omfattande och breda korridorerna gör det i dagsläget svårt att förorda någon korridor med avseende på effekter för det allmänna vägnätet.

Kommentar Banverket: *Samråd med berörda myndigheter och berörd allmänhet kommer att ske under hela planeringsprocessen. I nästa skede, järnvägsutredning, kommer samarbetet mellan Banverket, Vägverket och Skellefteå kommun att intensifieras för att planeringen ska "gå hand i hand" runt Skellefteå stad. De olika aktörerna kommer att, och måste få möjlighet att, påverka varandras planering.*

6. Sändlista: "Handling för tidigt samråd", förstudie Norrbotniabanan

Diarienummer: BRN 04-768/BY10

Sändlista med handling för tidigt samråd

Utskick 2005-07-13

Krisberedskapsmyndigheten

Box 599
101 31 STOCKHOLM

Skellefteå flygplats

Robert Lindberg
Östra Falmark
931 92 SKELLEFTEÅ

Luftfartsstyrelsen

Thomas Enell
Vikboplan 7
60229 NORRKÖPING

Skellefteå hamn

Järnvägsleden 81
932 33 SKELLEFTEHAMN

Länsstyrelsen i Västerbotten

901 86 UMEÅ

Skellefteå kommun

931 85 SKELLEFTEÅ

Norra Militärdistriktet

Norrbottengruppen samt F21
Erling W Stenmark
Box 9101
961 19 BODEN

Skellefteå kommun

Stadshuset
Läsexemplar till receptionen
931 85 SKELLEFTEÅ

Norrbotniabanan

Piteå kommun kommunledningskontoret
941 85 PITEÅ

Skogsstyrelsen Västerbotten

Box 284
901 06 UMEÅ

Robertsfors kommun

915 81 ROBERTSFORS

Umeå hamn

Umeå Uthamn
913 32 HOLMSUND

Robertsfors kommun

Läsexemplar till receptionen
915 81 ROBERTSFORS

Umeå kommun

901 84 UMEÅ

Räddningsverket

651 80 KARLSTAD

Umeå kommun

Stadshuset
Läsexemplar till receptionen
901 84 UMEÅ

Sjöfartsverket

Tage Edvardsson
Infrastrukturenheten
601 78 NORRKÖPING

Vägverket Region Norr

Box 809
971 25 LULEÅ

Utskick: meddelande

Skickat 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

Umeå Naturskyddsförening
Box 7028
907 30 UMEÅ

Norrbottnens Ornitologiska Förening
Stapelgränd 2
973 41 LULEÅ

Västerbottnens Ornitologiska Föreningen
Ferievägen 66
918 32 SÄVAR

**Gran Sameby,
Anders Skum**
Box 107
9020 75 AMMARNÄS

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

**Malå Sameby,
Börje Stenlund**
Släppträsk 11
93070 MALÅ

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

**Mausjaure Sameby,
Mikael Jonsson**
Järnvägsgränd 81
933 33 ARVIDSJÄUR

**Rans Sameby,
Olle Larsson**
Bergnäs 127
922 91 VINDELN

**Semisjaur-Njargs Sameby,
Sven Anders Fjällås**
Fiskarvägen 31
930 90 ARJEPLOG

**Ståkke Sameby,
Roland Larsson**
Hemvärnsgatan 11
933 33 ARVIDSJÄUR

LRF Norrbotten
Köpmangatan 29
972 33 LULEÅ

**Svaipa Sameby,
Leif Anders Blind**
Box 95
930 90 ARJEPLOG

LRF Västerbotten
V.Esplanaden 19
903 25 UMEÅ

**Umbyns Sameby,
Oleg Omma**
Box 24
920 66 HEMAVAN

**Naturskyddsförening
Norrbottens län**
Kvartsgård 2
945 34 ROSVIK

**Vapstens Sameby,
Lars Jonas Omma**
Bångvägen 61
921 32 LYCKSELE

**Naturskyddsförening
Västerbottens län**
V. Hökmark 225
93010 LÖVÅNGER

**Vilhelmina Norra Sameby,
Karin Baer**
Lappudden
910 94 DIKANÄS

Luleå Naturskyddsförening
Box 344
971 09 LULEÅ

**Vilhelmina Södra,
Leif Larsson**
Box 2069
910 89 KLIMPFJÄLL

Piteå Naturskyddsförening
Älvsbyvägen 1210
941 91 PITEÅ

**Västra Kikkejaure,
Olof Nilsson**
Allejaur 1444
930 90 ARJEPLOG

Robertsfors Naturskyddsförening
Bergmästargatan 5
915 31 ROBERTSFORS

**Östra Kikkejaure,
Håkan Nyström**
Box 24
930 86 MOSKOSEL

Skellefteå Naturskyddsförening
Västra Hökmark 232
930 10 SKELLEFTEÅ

Intern sändlista för kännedom

Södra och mittenetappen skickades 2005-07-13, norra etappen 2005-09-05

1 exemplar skickades till:

BV/HK – Bibliotek, Borlänge	2005-07-13, 2005-09-05
BV/HKF, Borlänge	2005-07-13, 2005-09-05
BV/HKM, Borlänge	2005-07-13, 2005-09-05
BV/HKS, Borlänge	2005-07-13, 2005-09-05
CTDN, Boden	2005-07-13, 2005-09-05
BRN Receptionen (läsexemplar), Luleå	2005-07-13, 2005-09-05
BRNA- Diarium, Luleå	2005-07-13, 2005-09-05
BRNA – Bibliotek, Luleå	2005-07-13, 2005-09-05

CBRN, Luleå	2005-07-13, 2005-09-05
CBRNA, Luleå	2005-07-13, 2005-09-05
CBRNB, Luleå	2005-07-13, 2005-09-05
CBRNE, Luleå	2005-07-13, 2005-09-05
CBRNP, Luleå	2005-07-13, 2005-09-05
CBRNT, Luleå	2005-07-13, 2005-09-05
CBORN, Luleå	2005-07-13, 2005-09-05

7. Inkomna yttranden på förslagshandlingen

Nedan listas de remissinstanser som lämnat skriftliga yttranden på förslagshandlingen:

Instans	Inkom
Försvarsmakten, Norrbottens Regemente	2006-01-17
Luftfartsstyrelsen	2006-03-20
Länsstyrelsen i Västerbottens län	2006-02-24
Naturskyddsföreningens skogsnätverk i Västerbotten	2005-12-19
Norrbotniabanegruppen	2006-01-25
Robertsfors kommun	2006-01-31
Samernas Riksförbund	2006-02-16
Skellefteå kommun	2006-01-03 2006-02-09
Umeå kommun	2006-01-30
Västerbottens Ornitologiska Förening	2006-01-19

Nedan sammanfattas inkomna yttranden.

Försvarsmakten, inkom 2006-01-17

Försvarsmaktens yttrande över Norrbotniabanans tre delsträckor översändes och redovisas i tre separata KH handlingar, av sekretesskäl. I handlingarna redovisas vilka hinder som finns för respektive korridoralternativ samt vilka frågor som kräver ytterligare samråd.

Kommentar Banverket: Försvarsmaktens intressen kommer att beaktas även i det fortsatta planeringsskedet.

Luftfartsstyrelsen, inkom 2006-03-20

Luftfartsstyrelsen har inget att erinra mot att de föreslagna korridorerna tas med i den kommande järnvägsutredningen under förutsättning att representanter för Luftfartsverket, Skellefteå flygplats samt Luftfartsstyrelsen bereds tillfälle att medverka i arbetet. Vid Skellefteå flygfält skall risken för störningar på instrumentlandningssystemet till bana 10 minimeras. I avsnitt där järnvägen går upp mot eller i marknivå krävs att vegetation i form av buskar eller låga träd planteras. Det fortsatta arbetet med järnvägsutredningen får visa huruvida det är möjligt eller ej att uppnå intermodalitet mellan Norrbotniabanan och flygplatserna i Luleå och Skellefteå.

Kommentar Banverket: Luftfartsstyrelsens synpunkter har noterats. Banverket kommer även i nästa skede att samråda med Luftfartsverket, Skellefteå flygplats och Luftfartsstyrelse samt hålla dessa informerade om det fortsatta arbetet.

Länsstyrelsen i Västerbottens län, inkom 2006-02-24

Sammanfattning

Förstudien ger en bra sammanfattande bild av förutsättningarna och frågeställningarna kring Norrbotniabanan. Norrbotniabanan utgör ett mycket viktigt projekt för den framtida utvecklingen i Norrland och för det svenska näringslivet. Goda järnvägsförbindelser skapas inte bara med Västeuropa utan även via Malmbanan med Atlanten och via Haparandabanan med Finland/Ryssland/Asien. Det är angeläget att planeringen av Norrbotniabanan fortskrider så att denna kan påbörjas byggas så snart Botniabanan är färdigbyggd år 2010.

Allmänt

Norrbotniabanan utgör en viktig del av ett långsiktigt hållbart transportsystem och bidrar till att uppfylla samtliga trafikpolitiska mål. Norrbotniabanan, mellan Umeå och Luleå, blir det dubbelspår

till Stambanan som behövs för att utveckla och effektivisera järnvägstransporterna. Norrlands basnäringar är starkt beroende av att långväga, tunga och stora volymer varor kommer fram i rätt tid. Tätorterna längs Norrbottenbanan kommer tidsmässigt närmare varandra vilket skapar förutsättningar för ökad pendling och ökat utbud till utbildning, nöjen, sjukvård mm. Transporter med järnväg har miljömässiga fördelar och efterfrågan ökar ständigt efter säkra och samtidigt miljömässigt acceptabla gods- och persontransporter.

Norrbottenbanan är en del av den botniska korridoren, vilken utgör en viktig länk i det europeiska järnvägsnätet mellan New-korridoren i norr och den nordiska triangeln i söder. Den nordiska triangeln är i sin tur sammanlänkad med det övriga TEN-nätverket i Europa.

Norrbottenbanan bör byggas i direkt anslutning till Botniabanans färdigställande, för att nyttja dess redan uppbyggda kompetens och maskinpark, samt möjliggöra för mer långsiktiga etableringar i regionen.

Förstudierna

Förstudierna har genomförts med stor öppenhet. Offentliga möten har skett i två omgångar på flera orter där information både givits och erhållits om lokala förhållanden. Länsstyrelsen, berörda kommuner m.fl. har deltagit i referensgrupper mm.

Förslagshandlingarna ger en bra bild av såväl nyttan av och kraven på en ny järnväg som förutsättningarna inom utredningsområdena.

Ingen avvikande mening finns gentemot de valda klass 1-verksamheter i målpunktsvärderingarna (klass 1-objekten ligger i och kring de större tätorterna Umeå och Skellefteå). Svårare är att invändningsfritt acceptera klassningskriterierna och klassningen av övriga orter och verksamheter. Målpunktsvärderingarna utgör dock en bra utgångspunkt för fortsatta diskussioner.

Länsstyrelsen anser att det i något enstaka fall finns motiv utifrån befärad konflikt med andra markanvändningsintressen att behålla korridoralternativ eller vidga korridor. Detta gäller den i förstudien strukna östra korridoren vid Löfvånger.

Länsstyrelsen finner det därför inte möjligt att redan nu prioritera mellan kvarvarande korridorer. Riksintressen för försvaret berörs av korridorerna. Försvarets intressen skall beaktas i särskild ordning i den fortsatta planeringen.

Jordbruksverket har 2005-12-15 till länsstyrelsen lämnat beslut om vilka områden de bedömer riksintressanta för rennäringen. Länsstyrelsen kommer att överlämna det nya materialet till Banverket.

Förstudien bör kompletteras med en översiktlig bedömning av massbalansen under rubriken 8.8 Naturresurser.

Inför nästa planeringsskede

Norrbottenbanan medför betydande miljöpåverkan, vilket innebär att samråd ska ske med övriga statliga myndigheter, de kommuner, den allmänhet och de organisationer som antas bli berörda. Banverket skall bedöma om de planerade järnvägskorridorerna påverkar Natura 2000-områden på ett betydande sätt så att tillstånd enligt 7 kap 28 § miljöbalken krävs. Järnvägsutredningens miljökonsekvensbeskrivning (MKB) skall innehålla de uppgifter som behövs för prövningen.

Länsstyrelsen har kompletterande planeringsunderlag som är användbart i den fortsatta planeringen. Länsstyrelsen återkommer i frågan i samband med det utökade samrådet eller i särskild ordning.

Länets fornlämningar finns numera även att tillgå digitalt.

Länsstyrelsens miljöanalysfunktion har en ny databas över naturvärden i vattendragen, kalkningsverksamheten, referenssjöar mm. Mer material kommer att sammanställas som led i Vattenmyndighetens arbete med åtgärdsprogram och förvaltningsplaner.

Relevant underlag och kunskap om natur- kulturmiljön kan saknas för stora delar av de korridorer som skall ingå i järnvägsutredningen med tillhörande MKB. Det är inte tillräckligt att enbart hänvisa till tidigare framtaget material. Kompletteringar kan behöva ske med egna undersökningar så att konsekvensbedömningarna kan baseras på ett mer fullständigt kunskapsunderlag.

I nästa planeringsskede är följande frågor viktiga att studera;

- Järnvägens barriäreffekter och konsekvenser på miljö, kultur, människa, djur mm.
- Påverkan av bullereffekter från järnvägen.

- Passagen av Skellefteå är komplicerad och måste ges särskilda utredningsresurser.
- Utgången från Umeå, passagen av Byskeälv och Byske, stationslägen och fordrar särskild uppmärksamhet.
- Samordning mellan kommunernas och Vägverkets planering där även trafikoperatörer och näringsliv involveras för att skapa effektiva samordnade transportlösningar.
- Passager av känsliga företeelser i landskapet bör uppmärksammas såsom bymiljöer, öppna jordbrukslandskap, känsliga vattendrag, riksintressena Ostträsket och Innerviksfjärdarna med omgivande odlingsmarker och dess betydelse för rastande och häckande fåglar.

Kommentar Banverket: Länsstyrelsens synpunkter har noterats och relevanta delar av synpunkterna har inarbetats i förstudien. Banverket avser ej att vidare utreda den östligaste korridoren via Lövånger, då den har motiverats bort med flera skäl i förstudieskedet (se kap. 7). En redovisning av massbalansen kommer att behandlas i nästa planeringsskede.

Banverket uppmärksammar länsstyrelsens synpunkter om nästa planeringsskede och kommer att beakta dessa. Inventeringar av natur- och kulturmiljövärden kommer att utföras i kommande utredningsskede.

Naturskyddsföreningen Skogs nätverk i Västerbotten, inkom 2005-12-19

Ser positivt på det faktum att Natura 2000-områden med skog på sträckan Lövånger-Skellefteå verkar ha undantagits från de föreslagna korridorerna. Det finns dock ett flertal nyckelbiotoper, biotopskydd och andra mindre skogsområden med höga naturvärden kvar i dessa korridorer. Vi har stor kunskap om var skogar med höga naturvärden finns. Vi vill betona vikten av att få komma med synpunkter och vara till hjälp när man smalnar av tänkbara korridorer och går ned på detaljnivåer för att öka hänsynen till dessa områden.

Påminner om följande viktiga faktaunderlag för hänsyn till skogar med höga naturvärden;

- Umeå och Skellefteå kommuns inventeringar av skogar med höga naturvärden.
- Skogsvårdsstyrelsens nyckelbiotopsinventering på dess hemsida under "Skogens pärlor".
- Nyckelbiotopsinventeringar gjorda av skogsbolagen, kyrkan, kommunerna och andra större markägare.
- Länsstyrelsens förteckning över skogar med höga naturvärden.

Vi vill gärna vara med och ge synpunkter i den fortsatta processen mot en färdig förstudie.

Kommentar Banverket: Föreningens synpunkter har noterats. Banverket tar gärna del av kunskap om lokala naturvärden i kommande skede. Se även kommentarer till Skogsstyrelsen.

Norrbottenbanegruppen, inkom 2006-01-25

Handlingarna utgör en bra plattform för den fortsatta planeringen. Indelningen i tre delstudier gör att tätortspassagera förlorar kopplingen till systemfunktionen. Det bör uppmärksammas i det fortsatta arbetet.

Resecentrumsplanering och godsterminalplacering är av central betydelse för att Norrbottenbanans potentialer skall kunna nyttjas optimalt. Norrbottenbanegruppen har initierat två studier som underlag för fortsatt planering, *Godstrafikstudie (december 2005)* och *Resecentrum-/stadsplaneringsstudie (februari 2006)*.

Norrbottenbanegruppen har inget att invända mot urvalet av korridorer. Det är dock viktigt att man inte väljer bort korridorer för fort eller smalnar av dessa för mycket.

Det är av stor vikt att Banverket tillsätter resurser så att utredningsarbetet kan bedrivas i ändamålsenlig takt.

Kommentar Banverket: Banverket kommer inför det fortsatta planeringsarbetet att ta del av de studier som utförts av Norrbottenbanegruppen.

Fortsatta samråd kommer att hållas med Norrbottenbanegruppen under kommande järnvägsutredning.

Robertsfors kommun, inkom 2006-01-31

Robertsfors kommun vidhåller tidigare remissyttrande från 2005-08-29 och förordar det östliga alternativet med tillägget:

- Utöver att järnvägen passerar centralorten Robertsfors med ett resecentrum, föreslås att järnvägen även passerar Bygdeå samt Ånåset.

Motiv

Robertsfors kommun ser hela kuststräckan i kommunen som ett tillväxtområde, genom framtida tillskapanden av attraktiva boendeformer, som medför ett framtida behov av ökad arbetspendling. Norrbotniabanan är en framtida investering och med hänsyn till detta bör platserna Bygdeå och Ånåset hållas öppna för att i framtiden anlägga hållplats på dessa orter.

Kommentar Banverket: Robertsfors kommuns synpunkter har noterats. I det fortsatta planeringsarbetet kommer Ånåset, liksom Robertsfors, att finnas kvar i utvärderandet som möjliga framtida anslutningsorter till Norrbotniabanan. Bygdeå har däremot redan tidigare sorterats bort med motivet att anslutning till orten medför en ogynnsam förlängning av Norrbotniabanan med ökade restider som följd samt två stationsuppehåll på en relativt kort sträcka.

Förklaring: eftersom Bygdeå endast är aktuell som stationsort om Sävar först passerar skulle det bli, förutom en ogynnsam förlängning av banan, två stationsuppehåll på en relativt kort sträcka. Banverket anser inte att det är rimligt, ens i framtiden, med två stationsuppehåll på sträckan Umeå till Robertsfors.

Samernas Riksförbund, inkom 2006-02-17

Berörda samebyar har vid ett samrådsmöte med Banverket framfört sina åsikter. Samebyarna var eniga om att en bansträckning som följer E4:an vore det bästa alternativet ur rennäringsynpunkt då E4 redan idag utgör en barriär mellan olika betesområden. Det finns ett särskilt ansvar, i samhällsplaneringen, att se till att rennäringen har fortsatt tillgång till betesmarker och att konsekvenserna för rennäringen analyseras och utreds på ett grundligt sätt.

SSR är bekymrade över att östliga dragningar sorterats bort i förstudien utan att det framgår vilka konsekvenser det kommer att få för rennäringen. De östliga dragningarna måste finnas kvar och utredas närmare.

För rennäringen har det betydelse att helheten av näringens förutsättningar blir belysts på ett relevant sätt och att samebyarna får möjlighet att delta i arbete i ett tidigt skede. Vi utgår från att Banverket tar tidig kontakt med samerna. Vi rekommenderar att Banverket använder Jordbruksverkets skrift "MKB för rennäringen vid gruvetableringar" som utgångspunkt i det fortsatta arbetet.

Sametinget har ett särskilt ansvar gällande samhällsplanering rörande samiska intressen och bistår gärna Banverket vid behov. Banverket bör kontakta Sametinget för diskussioner om det fortsatta arbetet.

Kommentar Banverket: Rennäringens intressen är av stor vikt och kommer att beaktas i det fortsatta planeringsarbetet. Banverket avser dock inte att vidare utreda den östligaste korridoren via Lövånger, då den har motiverats bort av flera skäl i förstudieskedet (se kap. 7). Fortsatta samråd kommer att hållas med berörda samebyar, Samernas Riksförbund och Sametinget.

Skellefteå kommun, inkom 2006-01-03 och 2006-02-09

Förstudierna beskriver på ett ambitiöst och utförligt sätt planeringsförutsättningarna. Skellefteå kommun har under en lång tid arbetat för tillkomsten av en kustjärnväg. Med Norrbotniabanan skapas goda förutsättningar för regional och lokal utveckling av samhällen och näringslivet längs kusten.

Det är synnerligen viktigt att under 2006 klarlägga anslutningen till Skellefteå för att komma i fas med kommunens pågående arbete med fördjupade översiktsplaner för Skellefteå och Skellefteå flygplats. Kommunens inriktning i planeringsprocessen är att Norrbotniabanan skall passera genom centrala Skellefteå, eventuellt nersänkt. Resecentrum har i det pågående planarbetet lokaliserats till järnvägsområdet mitt i centrum och kommer att samordnas med den regionala busstrafiken.

Kommunens bedömning är att Skellefteå flygplats ska ha större tyngd och uppvärderas till klass 3 i målpunktsanalysen. Analys och värdering av målpunkter/orter förutsätts ske i samråd mellan kommunen och Banverket i kommande utredningsskede, järnvägsutredningen.

Viktigt att transportintensiva verksamheter i Skelleftehamn får smidig anslutning till

Norrbotniabanan. Den nya järnvägen och godsterminalen ska planeras för en rationell funktion för godstrafik både norrut och söderut. Det är viktigt med en genomgående koppling till stambanan via Bastuträsk. Redovisade tänkbara godsterminaler måste analyseras mer detaljerat ihop med de alternativa järnvägsstråken. Omlastningar mellan järnväg och väg ställer även krav på bra väganslutningar.

Skellefteå hamn är den största hamnen i Västerbotten och har direkt anslutning till Rönnskärsverken. Enligt kommunens bedömning ska hamnen uppvärderas till målpunkt klass 1.

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

I järnvägsutredningen ska det fortsatta planeringsarbetet koncentreras till den västliga och östliga korridoren med möjligheter att ansluta mot antingen Burträsk, Skellefteå flygplats, Bureå eller Ursviken/Skelleftehamn.

Kommentar Banverket: 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.

Umeå kommun, inkom 2006-01-30

Umeå kommun är positiva till Norrbotniabanan och förstudien ger på flertalet områden en bra utgångspunkt för det fortsatta planeringsarbetet.

Tidigare framförd uppfattning att Sävar och Dåvamyran bör få större tyngd i orts- och målpunktsklassificeringen vidhålls. Metoden till klassning ifrågasätts och kan leda till olyckliga lösningar i kommande skeden av planeringsprocessen.

Sävar är den största tätorten mellan Umeå och Skellefteå med hög utpendlingsandel. Det finns stor potential för arbetsresande till många målpunkter längs en utbyggd Norrbotniabana och Botniabana. Redan inledningsvis finns en stor potential, pendlingen mellan Sävar och sjukhus- och Universitetsområdet i Umeå, att fånga upp arbetsresande med en station i Sävar.

Dåvamyran bör särskilt framhållas för den roll som regional målpunkt för bränsle- och materialhantering området har. Avfallstransporter sker idag från både Örnsköldsvik och Skellefteå med potential att flyttas över till järnväg. Dåvamyran har stor potential att utvecklas vidare inom områdena deponi, materialhantering och energiproduktion. Möjlighet till framtida industrispårsanslutning är därför av stor betydelse

Placering i klass 4 för Sävar och Dåvamyran är således anmärkningsvärd.

Umeå kommun har i tidigare skeden i diskussioner med Banverket tittat på andra sträckningar förbi Dåvamyran än illustrerad linjeföring på s.93 (i förslagshandlingen). Kommunen förutsätter att man inom kvarstående korridorer kommer att kunna diskutera andra möjliga detaljsträckningar.

Inga invändningar finns mot helhetsperspektivet i de kvarstående korridorerna. De bedöms kunna ge sträckningar och träffa målpunkter som uppnår målsättningarna med Norrbotniabanan.

Val av lösning genom Skellefteå bör ske med minsta uppehåll för persontrafiken, därav förordas en genomgångslösning genom Skellefteå stad.

Kommentar Banverket: Värderingen av målpunkter är gjord med utgångspunkt från nuvarande situation. Både Sävar och Dåvamyran kommer att finnas med i den fortsatta planeringen för Norrbotniabanan och deras betydelse som stationsort- respektive industrianslutning kommer att utredas vidare i samråd med bland annat Umeå kommun i kommande skede.

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

Västerbottens Ornitologiska Förening, inkom 2006-01-19

Kommentarer på förläggningen görs principiellt då förslagen endast grovt redovisar tänkbara korridorer för järnvägen.

Två områden av särskilt stor betydelse för flyttande och rastande fåglar kan komma att beröras av järnvägens dragning, Innerviksreservatet och Ostträsket. Med nuvarande detaljgrad verkar det finnas goda möjligheter att undvika negativ påverkan på Innerviksområdet, för utredningskorridorerna från sydost in mot Skellefteå. Med tillfredsställelse noteras att man valt den ur fågelskyddssynpunkt enda rimliga sträckningen förbi Ostträsket, parallellt med E4. Föreningen kommer att följa senare och mer detaljerade förslag för att försäkra sig om att påverkan på områdena minimeras eller helst uteblir.

Kommentar Banverket: Västerbottens Ornitologiska Förenings synpunkter har noterats och Banverket kommer vid planering och byggande av Norrbottenabanan att ta största möjliga hänsyn till områden som är av värde från fågelskyddssynpunkt.

8. Sändlista: "Förslagshandling", förstudie Norrbotniabanan

Diarienummer: BRN 04-768/BY10

Sändlista förslagshandling

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

Länsstyrelsen i Västerbotten
901 86 UMEÅ

Umeå kommun
901 84 UMEÅ

Norra Militärdistriktet
Norrbottengruppen samt F21
Erling W Stenmark
Box 9101
961 19 BODEN

Armétekniska kommandot *
Fysisk planering
Box 660
751 68 UPPSALA

Norrbotniabanan
Piteå kommun kommunledningskontoret
941 85 PITEÅ

FRA *
Clarens Grönh
Box 301
161 26 BROMMA

Robertsfors kommun
915 81 ROBERTSFORS

Totalförsvarets Skyddscentrum *
Magnus Ämtin
901 76 UMEÅ

Skellefteå kommun
931 85 SKELLEFTEÅ

Utskick: meddelande

Utskick 2005-12-02

Boden kommun
961 81 BODEN

LRF Norrbotten
Köpmangatan 29
972 33 LULEÅ

Haparanda kommun
953 85 HAPARANDA

LRF Västerbotten
Västra Esplanaden 19
903 25 UMEÅ

Kalix kommun
952 81 KALIX

**Naturskyddsförening
Norrbottnens län**
Kvartgränd 2
945 34 ROSVIK

Älvsbyns kommun
942 85 ÄLVBYN

**Naturskyddsförening
Västerbottens län**
Västra Hökmark 225
93010 LÖVÅNGER

Krisberedskapsmyndigheten
Box 599
101 31 STOCKHOLM

Luftfartsstyrelsen
Thomas Enell
Vikboplan 7
60229 NORRKÖPING

Luleå flygstation
Lars Karbin
Flygstationsvägen 4
97254 LULEÅ

Luleå hamn
Leif Åberg
Strömvägen 9
97 437 LULEÅ

Piteå hamn
Box 716
94 128 PITEÅ

Räddningsverket
651 80 KARLSTAD

Skellefteå flygplats
Robert Lindberg
Östra Falmark
93192 SKELLEFTEÅ

Skellefteå hamn
Järnvägsleden 81
93233 SKELLEFTEHAMN

Skogsvårdsstyrelsen Norrbotten
Box 50 123
973 24 LULEÅ

Skogsvårdsstyrelsen Västerbotten
Box 284
901 06 UMEÅ

Sjöfartsverket
Tage Edvardsson
Infrastrukturenheten
601 78 NORRKÖPING

Luleå Naturskyddsförening
Box 344
971 09 LULEÅ

Piteå Naturskyddsförening
Älvsbyvägen 1210
941 91 PITEÅ

Robertsfors Naturskyddsförening
Bergmästargatan 5
915 31 ROBERTSFORS

Skellefteå Naturskyddsförening
Västra Hökmark 232
930 10 SKELLEFTEÅ

Umeå Naturskyddsförening
Box 7028
907 30 UMEÅ

Norrbottnens Ornitologiska Förening
Stapelgränd 2
973 41 LULEÅ

Västerbottnens Ornitologiska Föreningen
Ferievägen 66
918 32 SÄVAR

**Gran Sameby,
Inger Hellman**
1184 Kraddsele
902 70 SORSELE

**Jåhkågaska Tjiellde,
Lars-Åke Spiik**
c/o Samebyarnas kansli
Åsgatan 26
962 31 JOKKMOKK

**Loukta-Mavas Sameby,
Mikael Juuso**
Drottninggatan 38E
930 90 ARJEPLOG
**Malå Sameby,
Jonas Larsson**
Sorselevägen 3
930 70 MALÅ

Umeå hamn
Umeå Uthamn
91332 HOLMSUND

Vägverket Region Norr
Box 809
971 25 LULEÅ

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

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

**Mausjaure Sameby,
Mikael Jonsson**
Järnvägsgränd 81
933 33 ARVIDSJÄUR

**Rans Sameby,
Olle Larsson**
Bergnäs 127
922 91 VINDELN
**Semisjaur-Njargs Sameby,
Sven Anders Fjällås**
Fiskarvägen 31
930 90 ARJEPLOG

**Sirges Sameby,
Bertil Kielatis**
Västergatan 24
962 33 JOKKMOKK

**Ståkke Sameby,
Roland Larsson**
Hemvärnsgatan 11
933 33 ARVIDSJÄUR

**Svaipa Sameby,
Leif Anders Blind**
Box 95
930 90 ARJEPLOG

**Tuorpon Sameby,
Nils-Petter Pavval**
Tårarjaur 1075
962 99 JOKKMOKK

**Udtja Sameby,
Rune Stokke**
Box 41
962 05 KÅBDALIS

**Västra Kikkejaure,
Jörgen Persson**
Gitton 1548
930 90 ARJEPLOG

**Östra Kikkejaure,
Håkan Nyström**
Box 24
930 86 MOSKOSEL

**Lokalt utvecklingscentra för Bullmark,
Gravmark & Gunnismark**
Enar Jonsson
Flodavägen 1
918 92 BULLMARK

Svenska Samernas Riksförbund,
Malin Brännström
Storgatan 28C
901 26 UMEÅ

**Kontakt nätet för lokala
utvecklingsgruppen inom Umeå
kommun**
Birgitta Eriksson
Krokbäck 23
918 91 SÄVAR

Intern sändlista för kännedom

1 exemplar skickades till:

BV/HK – Bibliotek, Borlänge	2005-12-02
BV/HKF, Borlänge	2005-12-02
BV/HKM, Borlänge	2005-12-02
BV/HKS, Borlänge	2005-12-02
BRN Receptionen (läsexemplar), Luleå	2005-12-02
BRNA- Diarium, Luleå	2005-12-02
BRNA – Bibliotek, Luleå	2005-12-02
CBRN, Luleå	2005-12-02
CBRNA, Luleå	2005-12-02
CBRNB, Luleå	2005-12-02
CBRNE, Luleå	2005-12-02
CBRNP, Luleå	2005-12-02
CBRNT, Luleå	2005-12-02
CBORN, Luleå	2005-12-02