

BRN 04-753 /SA 20

Banverket

Samrådsredogörelse

Förstudie, Norrbotniabanan
Delen Umeå - Skellefteå

2005-11

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.....	4
	3.2 Tidigt samråd.....	5
	3.3 Skriftligen framförda synpunkter från allmänheten	6
4.	Samråd med myndigheter och organisationer	14
5.	Skriftliga yttranden.....	14
6.	Sändlista: "Handling för tidigt samråd", förstudie Norrbotniabanan.	20
	Sändlista med handling för tidigt samråd.....	20
	Utskick: endast meddelande	20
	Intern sändlista för kännedom.....	21

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). Efter samrådet ska länsstyrelsen, enligt 6 kap 4 § Miljöbalken besluta om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Om projektet medför betydande miljöpåverkan, ställs särskilda krav på samrådet i nästa skede (i järnvägsutredningen eller i järnvägsplanen).

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 samrådstillfällen som informerade om förstudiearbetets resultat, samt vilka korridorer som studerats.

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, Robertfors, 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. I 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, Norrbotniabangruppen, Vägverket, Försvarsmakten, 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.

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 30 Presentation: 42 (varav 9 kvinnor)	Minnesanteckningar
Inledande samråd	Burträsk, Edelviks Folkhögskola	2005-03-17	Öppet hus 25 Presentation: 24 (varav 8 kvinnor)	Minnesanteckningar
Inledande samråd	Umeå, Folkets hus	2005-03-22	Öppet hus: 20 Presentation: 10 (varav 3 kvinnor)	Minnesanteckningar
Inledande samråd	Robertsfors, Centrumhuset	2005-03-23	Öppet hus: 80 Presentation: 43 (varav 11 kvinnor)	Minnesanteckningar
Tidigt samråd	Sävar, Hembygdsgården	2005-09-06	Öppet hus: 20 Presentation: 43 (varav 11 kvinnor)	Minnesanteckningar
Tidigt samråd	Robertsfors, Centrumhuset	2005-09-07	Öppet hus: 50 Presentation: 50 (varav 20 kvinnor)	Minnesanteckningar
Tidigt samråd	Burträsk, Edelviks Folkhögskola	2005-09-08	Öppet hus: 27 Presentation: 45 (varav 10 kvinnor)	Minnesanteckningar
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 också 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 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 dessutom särskilda synpunktsblanketter för dem som ville lämna skriftliga synpunkter. Öppet hus avslutades med 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. Efter samrådsmötets avslutande fanns det även möjlighet att lämna enkätsvar till Banverkets utvärdering av samrådsmötenas upplägg.

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. Intresseorganisationer har också inbjudits via brev att delta på mötena.

Skriftliga synpunkter från allmänheten önskades Banverket tillhanda senast 18 april 2005. 14 skriftliga synpunkter från allmänheten inkom samt 1 från intresseorganisationer, dessa sammanfattas i avsnittet 3.3. 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 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 monterarna fanns också särskilda synpunktsblanketter för dem som ville lämna skriftliga synpunkter. Öppet hus avslutades med 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

Nedan sammanfattas de skriftliga synpunkter som framkommit i samband med samråden. Totalt inkom till Banverket 14 skriftliga synpunkter från allmänheten och 1 från en förening i samband med det inledande samrådet. I samband med det tidiga samrådet inkom 16 skriftliga synpunkter från allmänheten.

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 att studeras vidare i nästa skede.

Synpunkter rörande byarna kring Skellefteå flygplats

Bodans byamän, Mats Berglund och Olle Arvidsson

Bodan är en aktiv jordbruksbygd med rik fauna, flora och fågelliv. I Småkrokssjöarna har röding inplanterats. Inventering av kulturminnen i byn gjordes år 2000 och finns dokumenterad i skriften "Kulturstigar och naturupplevelser i Bodan".

Bodans byamän motsätter sig starkt att Norrbotniabanan dras genom byn. Istället föreslås en västlig dragning förbi Skellefteå stad med följande motivering;

- Farliga transporter undviks genom stadskärnan. Buller- och vibrationsproblemen minskar.
- Det torde bli en billigare lösning att inte gå genom stan.
- Burträsk torde ha större nytta av persontrafik än Bureå då avståndet är dubbelt till Skellefteå, vägen är sämre än E4 och att många gymnasieelever pendlar mellan Burträsk och Skellefteå.
- Transporten genom länet blir snabbare genom att dragningen blir rakare både söder och norr om Skellefteå.

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

Bodans byamän är tveksamma till betydelsen av ett resecentrum vid flygplatsen. Avståndet mellan Skellefteå och flygplatsen är inte särskilt långt. Vi tror att resande väljer att åka bil eller flygbuss istället för tåg om möjligheten finns. Om Norrbotniabanan till stor del skall nyttjas för godstransporter verkar det mindre lämpligt att farligt gods passerar nära flygplatsen. Bodans byamän bifogar karta med förslag till en ändamålsenlig dragning (mellan Burträsk och anslutning i västra delen av Skellefteå).

Kommentar Banverket: Effekter och konsekvenser för de kvarvarande alternativen beskrivs i förstudiens förslagshandling och slutrapport. Vad gäller, betydelsen av ett stationsläge vid Skellefteå flygplats, så kommer detta alternativ att finnas med i förstudien och ytterligare utredas i nästa skede (järnvägsutredningen). Natur- och miljöfrågor kommer att behandlas djupare i en kommande MKB (miljökonsekvensbeskrivning) i nästa skede (järnvägsutredningen). Gestaltungsfrågorna kring Norrbotniabanan kommer även de att fördjupas

Östra Falmarks Byaförening

I en sammanfattning framför Byaföreningen följande synpunkter:

”Vi i Östra Falmark vill kämpa och påverka berörda instanser för att se till att Norrbotniabanan dras öster om Skellefteå flygplats för att vi ska få bo kvar i byn och slippa se ett flertal fastigheter beskäras eller försvinna samt att byn delas i två delar.

Vi vill föreslå en dragning enligt bifogad kartsnitt (bansträckningen redovisas öster om Bursjön och väster om E4an vid Strömsholm) för förbättrat nyttjande av regionbannätet och en rakare och snabbare bana för snabbtåg och godståg på ett spår draget utan onödiga omvägar.

Vi vill att Banverket följer de riktlinjer och kriterier som satts upp i de fördjupningsstudier som upprättats för bandelen, vilket talar för att ta tillvara natur- och miljövärden som lätt kan gå förlorade för all framtid om viktiga fakta förbises, och att ta all möjlig hänsyn till människor runt planerat byggområde.”

Kommentar Banverket: Den östliga korridoren som delvis följer E4an inkluderar den sträckning som Östra Falmarks Byaförening redovisar och det alternativet kommer att finnas med för fortsatt utredning i nästa skede (järnvägsutredningen). En dragning som går förbi Skellefteå flygplats landningsbana i nordöstlig riktning är inte möjlig då denna sträckning inkräktar på en eventuell framtida förlängning av landningsbanan samt korsar inflygningsstråket. Dessutom skulle denna sträckning medföra att Norrbotniabanan hamnar på en sida av flygplatsen och befintlig terminal på andra sidan. Av dessa skäl är det endast möjligt att angöra flygplatsen genom att dra banan i syd-västlig riktning (längs landningsbanan) förbi flygplatsen. Natur- och miljöfrågor kommer att behandlas djupare i en kommande MKB (miljökonsekvensbeskrivning). Gestaltungsfrågorna kring Norrbotniabanan kommer även de att fördjupas.

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.

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 etc. Om banan går i en östlig korridor finns risk att utflyktsmålet ”Fångersberget” påverkas.

Kommentar Banverket: 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. Vidare informerades Enqvist om nästa steg i planeringsprocessen.

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 alternativet 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 ändamål 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.

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 rekreativt område
- 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

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 läge på eventuellt resecentrum att studeras ytterligare i den kommande järnvägsutredningen. Beroende på val kommer längden till resecentret att variera för dem som bor i Burträsk, för och nackdelar med olika lägen kommer att beskrivas.*

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. Åsen går genom byn och löper längs sträckan Lappvattnet-Bursiljum-Vebomark.

***Kommentar Banverket:** I nästa skede (järnvägsutredning) kommer Norrbotniabanan 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 Norrbotniabanan 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, Löfvånger

Åberg påpekar att Vebomark-Ytterbyn i Löfvånger 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 Norrbotniabanan 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. Vattentäkterna försörjer innevånarna i byarna Tomterna och Sävarberg.

Kommentar Banverket: I nästa skede (järnvägsutredning) kommer Norrbotniabanan 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, Rolf Lindström

Avseende Sävar så vore det olämpligt att banan går förbi 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. Då kommer olika sträckningar förbi Sävar att prövas och intrång och konsekvenser för dessa att beskrivas. I arbetet kommer även gestaltning och illustrationer över känsliga sträckningar att beskrivas.

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 försämrats eventuellt bussförbindelserna/avgångarna för Sävarborna med byarna Täfteå och Innertavle vilket istället skulle kunna ge försämrade pendlingsmöjligheter till Umeå. Gunnarsson vill föreslå Mittkorridoren alternativt Västkorridoren med möjlighet att ansluta Robertsfors alt Bygdsiljum med ett resecentrum. Dessa samhällen anser han ha fler potentiella resenärer på 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 vid sågen, vid industriområdet.

Alternativ 2: Passagen vid Sävar sker istället vid E4, på den bortre sidan av samhället mot Skogforskning till.

Eftersom det i huvudsak är godstransporter så tycker de att alternativ 1 är det bästa då Sävar kommer att 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.

Sofie Degerman och David Lindström, Sävar

Som nyblivna villaägare i Sävar har det kommit till deras kännedom att ett möte hållits i Sävar avseende Norrbotniabansans 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 avseende vibrationer och buller.

Kommentar Banverket: Nina Andersson, Utredningsledare Norrbotniabanan, har tagit kontakt med Degerman via telefon och informerat om samrådsmötet, planeringsprocessen och svarat/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 Norrbotniabanan 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 att finnas med för fortsatta studier. I järnvägsutredningen avgörs det vilka eventuella stopp som kommer att finnas mellan Umeå och Skellefteå.

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 och delar sig om man kommer resande från flygplatsen och skall söderut. Hon undrar vilken karta 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 dock bortvald. På vår hemsida (www.banverket.se/norrbotniabanan) finns kartor med linjesträckningar inritade, dessa är dock principskisser ej fastlagda banlinjer.

Kjell Ericson, Skellefteå

Vilka alternativ finns nu gällande sträckningen Skellefteå-Piteå? Vilka alternativ finns för banan genom städerna? Vilka är stationsalternativen i städerna och efter banan?

Kommentar Banverket: Ericson har (av Norrbotniabanegruppen) hänvisats till Banverket som arbetar med den formella planeringen och den fysiska sträckningen för Norrbotniabanan. Han har där blivit hänvisad till Banverkets hemsida där hela förstudien finns utlagd.

Per Gunnar Olofsson, TeliaSonera, Umeå

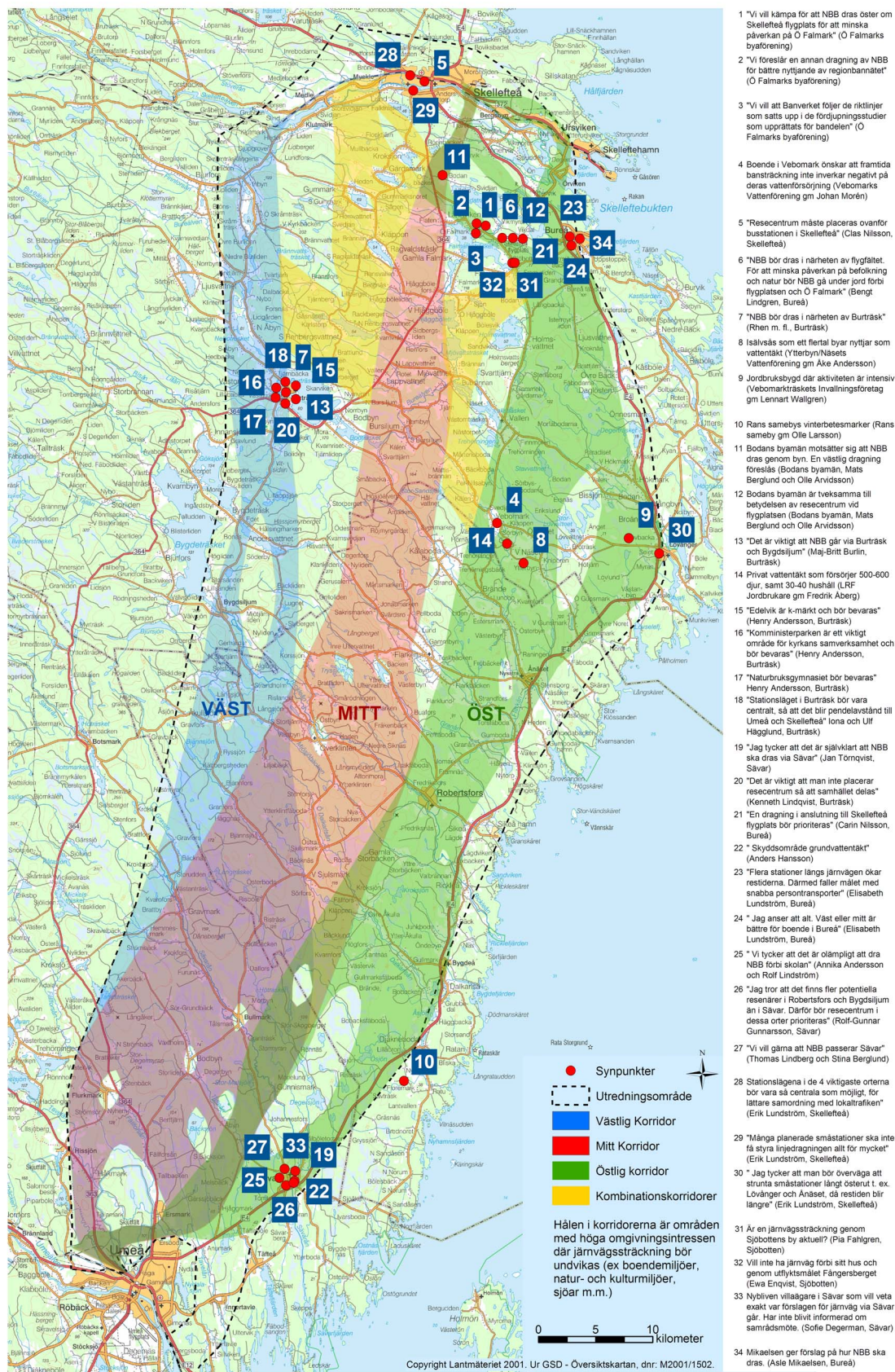
Olofsson vill finnas med som kontaktperson för TeliaSonera i samband med planering/projektering för Norrbotniabanan.

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

**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 järnvägutredningen

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

Nedan redovisas inkomna synpunkter geografiskt på kartan.



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, Försvarmakten, 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
Försvarmakten	Militärdistriktsstab N, Boden	2005-03-16	-
Samråd med Luftfartsstyrelsen, Luftfartsverket och Försvarmakten	Banverket Norra Banregionen	2005-04-26	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
Försvarmakten Norra Militärdistriktet	2005-07-28 2005-09-30
Försvarmakten, 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
Skellefteå kommun	2005-08-26
Umeå kommun	2005-09-13 2005-09-20
Vägverket Region Norr	2005-09-06

Nedan sammanfattas inkomna yttranden.

Försvarmakten Norra Militärdistriktet, Militärdistriktsstaben

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. I det fortsatta arbetet kommer samråd med försvaret att genomföras.

Försvarmakten, Totalförsvarets Skyddscentrum

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.

C 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 har beaktats vid framtagning av korridoralternativ.

Försvarmakten Norra Militärdistriktet, Militärdistriktsstaben

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: Försvarmaktens synpunkter har beaktats vid framtagning av korridoralternativ.

Länsstyrelsen Västerbotten

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 förorda 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 vilket 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 Norrbotniabanan 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 dessa kommer att beaktas. 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 har arbetats fram. Samhällsekonomi kommer att kompletteras handlingen.

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 Norrbotniabanan och lokalisering av resecentrum i de berörda stationsorterna tagits fram och redovisas i kapitel 8 i förstudien.

Norrbotniabanegruppen

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 Lövånger 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: *Norrbotniabanegruppens 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 korridorkombinationer som Norrbotniabanegruppen nämner som särskilt intressanta har korridorkombinationen 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 och dess kostnader jämförs med Robertsfors-Burträsk som kopplar såväl Robertsfors som Burträsk till banan. Det bedöms inte som rimligt att lägga ner så stora kostnader och inte ansluta Norrbotniabanen till Robertsfors samtidigt som det finns ett annat likvärdigt alternativ som kopplar båda ovan nämnda orter till banan, samt är billigare. 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 vill 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 2005-08-17 samt yttrande 2005-08-17

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

Robertsfors kommun förordar korridor Öst, det ses som mest attraktivt ur kommunens aspekt.

Kommunen förordar vidare att ett resecentrum planeras och byggs i ett läge mellan centralorten Robertsfors och E4 i Sikeå.

Kommentar Banverket: *Korridor Öst kommer att finnas med i kommande järnvägsutredning där Norrbotniabanen angör Robertsfors. Olika lägen på ett framtida resecentrum i Robertsfors kommer då att studeras mer i detalj.*

Rans sameby, Olle Larsson

Rans samebys vinterbetesmarker sträcker sig ned till kusten från Sörmjöle i söder till Djäkneboda, 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 Norrbotniabanen inte skär sönder fler områden. För samebyn är den enda acceptabla lösningen att Norrbotniabanen förläggs intill E4. I annat fall kan det bli omöjligt att bedriva renskötsel i området.

Samebyn förutsätter att Banverket tar kontakt i ett tidigt skede så att de får möjlighet att påverka planeringen.

Kommentar Banverket: *Korridor Öst som delvis följer E4 kommer att finnas kvar till kommande skede. Då beskrivs effekter och konsekvenser av detta alternativ mycket mer utförligt och en miljökonsekvensbeskrivning kommer att tas fram som Länsstyrelsen skall godkänna. Därefter tar Banverket sitt ställningstagande om val av alternativ. Banverket avser också att i nästa skede ha ytterligare samråd med berörda samebyar.*

Räddningsverket

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 universitet 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: I kommande järnvägsutredning kommer en fördjupad beskrivning av farligtgodsströmmen att presenteras. Risk- och sårbarhetsbeskrivningen kommer att fördjupas. Banverket ser det även som positivt att kunna få ta del av det arbete som pågår på SMHI och Luleå tekniska universitet.

Skellefteå kommun

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.

Umeå kommun, planeringsutskottet 2005-09-13 samt yttrande 2005-09-20

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.
- Sävaran 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 och bra kommunikationer till Umeå som är en stor stad med en komplett arbetsmarknad. Andra eventuella stationsorter längs sträckan Umeå-Luleå bedöms ha större nytta än Sävar av ett stopp för Norrbottenbanan trots att de har mindre antal boende. Det östliga alternativet kommer att finnas med i kommande järnvägsutredning för att studeras mer i detalj. Här kommer anslutning av Dåvamyrens 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

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 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 förordna 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, så kommer samarbetet mellan Banverket, Vägverket och Skellefteå kommun att intensifieras för att planeringen ska "gå hand i hand" runt Skellefteå. 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

6.1 Sändlista med handling för tidigt samråd

Utskickat 2005-07-13

Krisberedskapsmyndigheten

Box 599
101 31 STOCKHOLM
Synpunkter senast 2005-09-06

Luftfartsstyrelsen

Thomas Enell
Vikboplan 7
60229 NORRKÖPING

Norra Militärdistriktet

Norrbottengruppen samt F21
Erling W Stenmark
Box 9101
961 19 BODEN
Synpunkter senast 2005-09-06

Norrbotniabanan

Piteå kommun kommunledningskontoret
941 85 Piteå
Synpunkter senast 2005-09-06

Räddningsverket

651 80 KARLSTAD
Synpunkter senast 2005-09-06

Sjöfartsverket

Tage Edvardsson
Infrastrukturenheten
601 78 NORRKÖPING

Vägverket Region Norr

Box 809
971 25 LULEÅ
Synpunkter senast 2005-09-06

Länsstyrelsen i Norrbotten

971 86 Luleå
Synpunkter senast 2005-09-06

Utskick: meddelande

Skickat 2005-07-13

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 Västerbotten AB

Box 134
921 23 LYCKSELE

TGOJ Trafik AB

Gredbyvägen 3-5
632 21 ESKILSTUNA

Botaniska föreningen Västerbotten

Växtholm 242
905 95 UMEÅ

LRF Västerbotten

V.Esplanaden 19
903 25 UMEÅ

Västerbottens Ornitologiska Föreningen

Ferievägen 66
918 32 SÄVAR

Naturskyddsförening Västerbottens län

V. Hökmark 225
93010 LÖVÅNGER

Maskaure Sameby, Peter Larsson

Skomakaregatan 3
930 90 ARJEPLOG

Robertsfors Naturskyddsförening (SNF)

Bergmästargatan 5
915 31 ROBERTSFORS

Gran Sameby, Anders Skum

Box 107
9020 75 AMMARNÄS

Skellefteå Naturskyddsförening (SNF)

Västra Hökmark 232
930 10 SKELLEFTEÅ

Malå Sameby, Börje Stenlund

Släppträsk 11
93070 MALÅ

Umeå Naturskyddsförening (SNF)

Box 7028
907 30 UMEÅ

Rans Sameby, Olle Larsson

Bergnäs 127
922 91 VINDELN

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