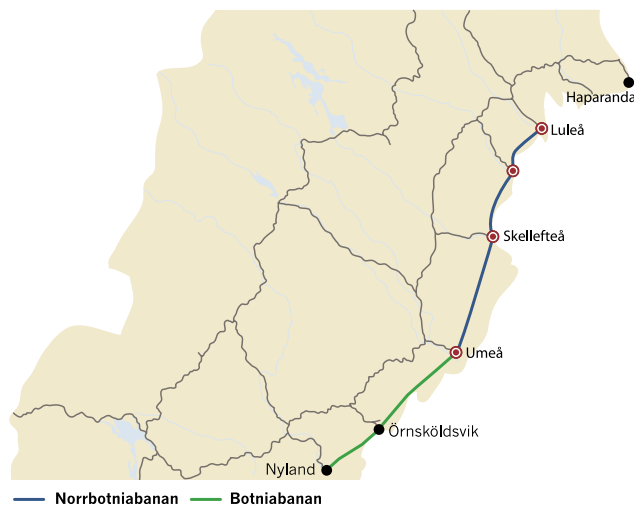


Norrbotniabanan

Förstudie deletappen Umeå-Skellefteå

Nu har vi börjat "resan"!



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

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

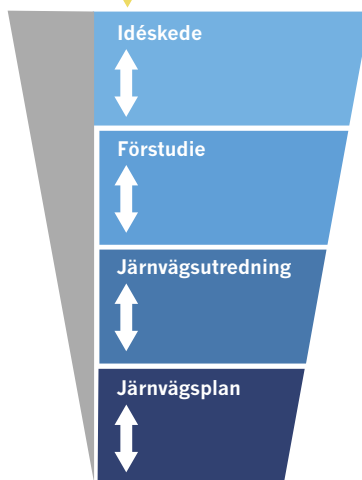
Fortsatt arbete

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

Planeringsprocessen

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

Behov, idé, efterfrågan



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

Kontaktpersoner

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

Samråd och synpunkter

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

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

Idésskede

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

Förstudien

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

Järnvägsutredningen

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

Järnvägsplanen

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





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

Korridorer Umeå-Skellefteå

Öst (grön)

Korridoren har valts med avsikt att skapa ett kustnära järnvägs-spår vid E4 med möjligheter att anordna stationslägen vid ett flera orter. Inom korridoren ligger orterna Sävar, Robertsfors, Änåset, Lövånger och Bureå. Korridoren passerar Skellefteå flygplats vilket möjliggör ett stationsläge i anslutning till den. Antalet stationslägen och vilka stationer kan variera i olika sträckningar inom korrido-ren. Banan kan trafikeras med godståg och persontåg. Alternativet medför även möjlighet att trafikera sträckan med regionaltåg med stopp i de olika orterna i korridoren.

Mitt (mitt)

En Mitt korridor innebär att ingen station byggs mellan Umeå C och Skellefteå C. Banan kan trafikeras med godståg och persontåg. Korridoren har valts med avsikt att skapa en kort förbindelse mel-lan Umeå och Skellefteå med så kort restid som möjligt.

Väst (blå)

En Västlig korridor medför möjliga stationslägen i Bygdsiljum och Burträsk. Banan kan trafikeras med godståg och persontåg. Alternativet medför även möjlighet att trafikera sträckan med regionaltåg med stopp i Burträsk och eventuellt Bygdsiljum.

Korridoren har valts med avsikt att skapa en kort förbindelse mel-lan Umeå och Skellefteå med kort restid och möjlighet att använda dagens broläge för järnvägen över Skellefteå älv.

Kombinationsalternativ (gul)

Förutom ovan beskrivna huvudalternativ finns ett antal möjliga kombinationsalternativ:

- Kombination mellan en Östlig och Västlig korridor via Robertsfors-Burträsk
- Kombination mellan en Mitt och Västlig korridor söder om Skellefteå som möjliggör en västlig ingång till Skellefteå C

- Kombination mellan en Mitt och Östlig korridor i syfte att ansluta Mitt korridoren till Skellefteå flygplats.
- Kombination mellan en Östlig och Mitt korridor norr om Robertsfors i syfte att dra banan direkt mellan Robertsfors och Skellefteå C utan att först passera flygplatsen.

Sävar

Norrbotniabanan kan dras förbi Sävar utmed E4:an eller mellan bostadsbebyggelsen och verksamhetsområdet väster om tätorten. Ett resecentrum bör placeras på sånt sätt så att det får en koppling till målpunkterna och anslutningar för buss och bil. Ett stopp ger dagens pendlare till Umeå ökad komfort och nya pendlingsmöjligheter till Skellefteå.

Robertsfors

Ett resecentrum i Robertsfors kan placeras på många olika sätt beroende på hur järnvägen ska passera tätorten. Robertsfors roll som centralort i kommunen gör att det är särskilt viktigt att skapa ett bra stationsläge. Ökade pendlingsmöjligheter till i första hand Umeå och Skellefteå. Kan stimulera tillväxten i och runt centralorten.

Änåset

Änåset kan nås från ett läge utmed E4 i en östlig korridor eller i den västliga kanten med en kombinationslösning.

Bygdsiljum

Järnvägens läge är kraftigt styrd av topografin, vilket ger små möj-ligheter att anpassa järnvägen till det bästa stationsläget.

Burträsk

Burträsk nås i en västlig korridor eller ett av kombinationsal-ternativen. Järnvägens placering styrs till stor del av omgivande topografi och sjöar.

Bureå

Bureå kan nås i en östlig korridor, då blir det inte möjligt att ordna en anslutning till Skellefteå flygplats.

