



TRAFIKVERKET

Norrbotniabanan, Dåva-Gryssjön

Samråd järnvägsplan



Innehåll

Inledning	3
Allmänna förutsättningar	6
Tidigare utredningar och studerade alternativ	9
Planförslag Dåva-Gryssjön	13
Miljökonsekvenser	22
Byggskedet	26
Var med och tyck till!	27

Inledning

Norrbotniabanan är en ny kustnära järnväg mellan Umeå och Luleå som bedöms skapa förutsättningar för en hållbar samhällsutveckling, ökad konkurrenskraft för näringslivet och en positiv regional utveckling som gagnar hela landet. Den nya järnvägen kommer att förstärka godstrafiken och möjliggöra persontrafik längs Norrlandskusten.

Norrbotniabanan är en 27 mil lång ny kustnära järnväg mellan Umeå-Luleå som gör det möjligt att resa och transportera gods i hela landet.

Med Norrbotniabanan beräknas restiderna att halveras vilket gör att avstånden krymper längs Norrlandskusten och det blir lättare att resa mellan orter i regionen. Invånarna kan nå en större arbetsmarknad och ett större utbud av utbildning, kultur, shopping och evenemang. Det gynnar i sin tur näringslivets utveckling och bidrar till en attraktiv, växande och hållbar region.

Med Norrbotniabanan förbättras kapaciteten avsevärt då den nya, moderna järnvägen går i en rakare sträckning nära kusten där Norrlands största städer finns. Den kommer klara av tyngre och längre tåg med högre hastigheter vilket gynnar godstrafiken och i större utsträckning användas för persontrafik. Utsläppen av koldioxid beräknas minska med cirka 80 000 ton per år genom att den nya järnvägen möjliggör en överflyttning av transporter från väg till järnväg.



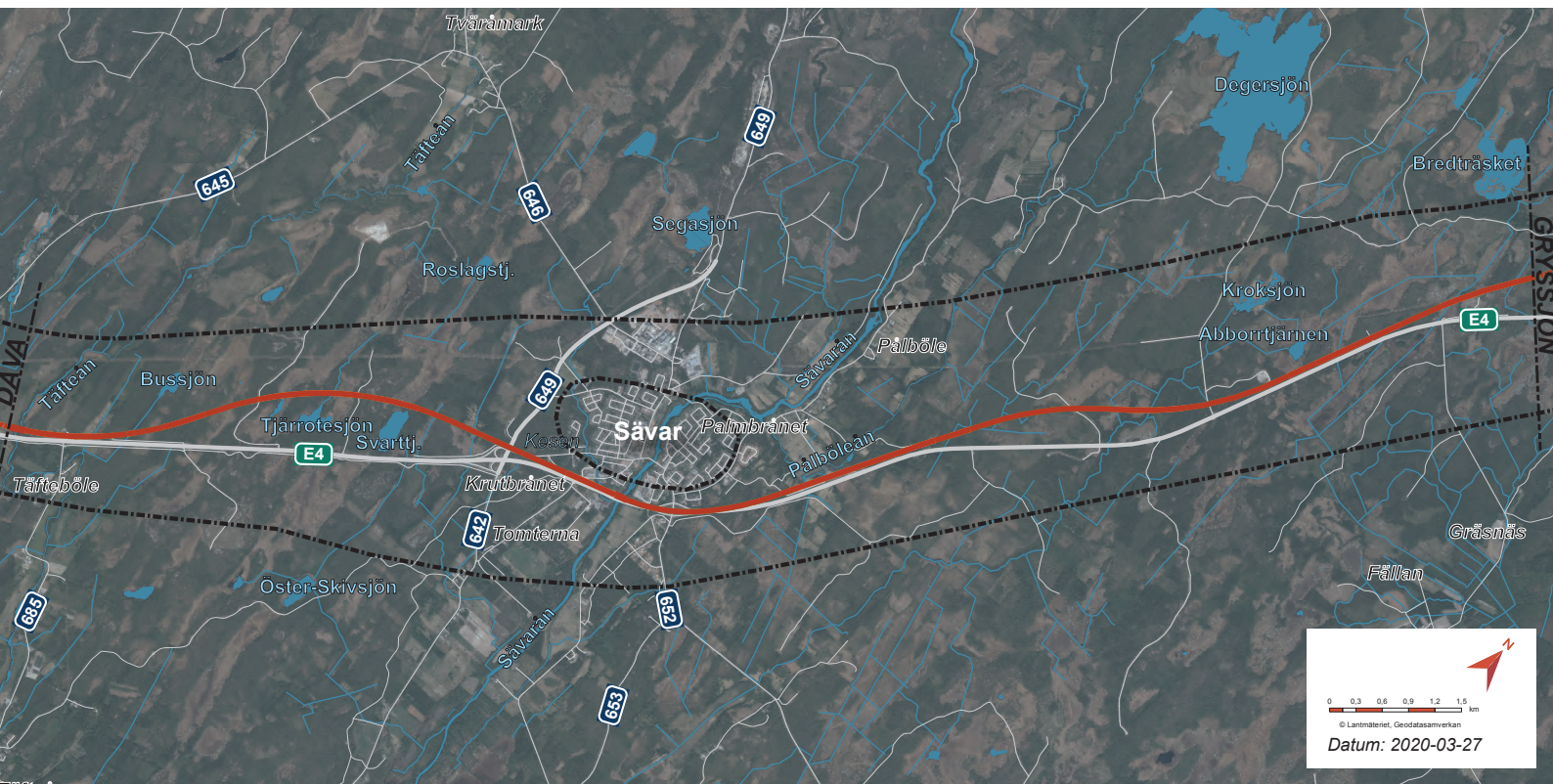
Norrbotniabanans sträckning längs Norrlands-kusten mellan Umeå-Luleå.

Trafikverket arbetar med att ta fram järnvägsplaner för sträckan Umeå-Skellefteå. I den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för 2018-2029 anslag regeringen pengar till bygget av Norrbotniabanan, Umeå-Skellefteå. Byggstart för sträckan Umeå-Dåva, ägde rum hösten 2018. Vi arbetar nu med järnvägsplanen för sträckan Dåva-Gryssjön där granskningshandlingen med det slutliga planförslaget beräknas kunna ställas ut under slutet av 2020. För sträckan Dåva-Skellefteå är byggstart planerad till tidigast 2024.

I arbetet med järnvägsplanen är det viktigt för oss att få ta del av synpunkter och kunskaper från dig som fastighetsägare och från dig som är verksam, vistas i eller bor i närområdet. Trafikverket har därför samråd med allmänhet och myndigheter under våren 2020.

- Gräns för delsträckan
- Norrbotniabananans korridor
- Vattendrag
- Befintliga vägar
- Ny järnväg

Norrbotniabananans dragning på sträckan Dåva-Gryssjön.



Denna broschyr sammanfattar delar ur kommande planbeskrivning och miljökonsekvensbeskrivning och beskriver järnvägsanläggningens sträckning samt miljökonsekvenser och generell information om järnvägsbyggande. De handlingar som ingår i samrådet under våren 2020 är illustrationskartor som visar järnvägsanläggningens sträckning och utformning, temakartor som sammanfattar järnvägsplanens miljökonsekvenser, samt en samrådsredogörelse där synpunkter som framförts under tidigare genomförda samrådsmöten redovisas.

Samrådshandlingarna och tidigare handlingar och vad som händer i projektet just nu hittar du på www.trafikverket.se/norrbotniabanan

Även om det tar många år från det att vår planering börjar till dess att bygget startar ska du inte vänta med att säga vad du tycker. På sista sidan i den här broschyren kan du läsa mer om hur du kan lämna synpunkter.

Vi välkomnar dina synpunkter!

Marie Eriksson, Projektledare



Trafikverket ansvarar för järnvägsplanearbetet med Norrbotniabanan. Järnvägsplanen beskriver järnvägsanläggningens sträckning, dess huvudsakliga utformning och dess markbehov. Till järnvägsplanen tas en miljökonsekvensbeskrivning fram som redovisar bedömda konsekvenser för människors hälsa och miljö.

Allmänna förutsättningar

När järnväg byggs för tåg som ska köra i högre hastigheter ställs högre krav på utformning. Det är särskilt viktigt att järnvägens kurvor är vida och att skillnader i höjd sprids ut på en längre sträcka. Det är en av flera anledningar till att Norrbotniabanan växelvis går i skärning, det vill säga ett nedsänkt läge, och på andra ställen i ett upphöjt läge på en vall som kallas bank. På tre ställen längs delsträckan Dåva–Gryssjön går Norrbotniabanan på bro, över Täfteån, Tomternavägen och Sävarån.

Norrbotniabanan dimensioneras för en hastighet av 250 km/tim med undantag för när järnvägen passerar Sävar, där den dimensioneras för en reducerad hastighet av 200 km/tim. Vid regionalstågsstationen och mötesstationen får lutningarna inte överstiga två promille för godståg respektive fem promille för persontåg. Järnvägen blir enkelspårig förutom vid regionalstågsstationen i Sävar och mötesstationen vid Pålböleån.

Markanspråk

När Trafikverket planerar och bygger ny väg och järnväg ska den utformas så att ändamålet med vägen/järnvägen kan uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Det går dock inte att undvika intrång och besvär helt och hållet, hur omsorgsfullt Trafikverket än planerar.

När en järnvägsplan har vunnit laga kraft har Trafikverket med stöd av lagen rätt att lösa in den mark som behövs för byggandet av väg- och järnväg. Järnvägsplanen ger också skyldighet att lösa in denna mark om fastighetsägare begär det.

I planen framgår hur mycket mark som Trafikverket behöver för att bygga järnväg och allmänna vägar. Det finns olika typer av markanspråk som planen reglerar där dessa markanspråk fyller olika funktion: äganderätt (järnvägs-mark), servitutsrätt (exempelvis väg), tillfällig nyttjanderätt (mark som behövs tillfälligt under byggtiden), vägrätt (avser mark som permanent behövs för en allmän väg) samt inskränkt vägrätt (inskränkningar i väghållarens rätt att nyttja marken).

Trafikverket ersätter enligt Expropriationslagen alla intrång som de olika typerna av markanspråk medför. Den som är berättigad till ersättning kan till exempel vara fastighetsägare, servitutshavare eller nyttjanderättshavare.

För att Trafikverket ska erhålla äganderätt och servitutsrättigheter för järnväg sker beslut om äganderättens övergång, servitut, ersättning och tid för tillträde i lantmäteriförrättning. Detta beslutas av Lantmäterimyndigheten om inte en överenskommelse redan gjorts mellan Trafikverket och den enskilde fastighetsägaren.

För markanspråk omfattande vägrätt, inskränkt vägrätt och tillfällig nyttjanderätt har Trafikverket rätt att tillträda den mark som framgår enligt järnvägsplanen då denna vunnit laga kraft.

Mark som behövs för ombyggnad eller omledning av enskilda vägar hanteras även de i lantmäteriförrättning och beslutas av Lantmäterimyndigheten. Trafikverket ansöker om och bekostar lantmäteriförrättningen, ersätter markintrånget och bekostar byggnation.

Trafikverket utreder just nu det markanspråk som kommer behövas för att bygga Norrbotniabanan. Markanspråket redovisas på plankartor som är en del av granskningshandlingen och som beräknas kunna ställas ut under slutet av 2020. Mer information om mark och fastigheter hittar du på www.trafikverket.se/norrbotniabanan

Särskilda skydd

För att inga människor eller djur ska kunna ta sig ut på spåren, kommer hela järnvägen att stängslas in. På vissa ställen kan det också behövas bullerskydd som ska hindra buller att spridas från järnvägen så att inte riktvärden för buller överskrids i befintlig boendemiljö.

På sträckor där järnvägen går genom skog och skogsmark kommer träd från spåren och 25 meter utåt att fällas på båda sidor. Detta kallas trädsäkring och görs för att förhindra träd från att kunna falla över kontaktledningar och spår, vilket skulle kunna orsaka avbrott i tågtrafiken. Alla träd kommer inte nödvändigtvis att fällas utan där det finns träd som har ett särskilt värde undersöks möjligheterna att spara enskilda träd.



Tidigare utredningar och studerade alternativ

Planeringen av Norrbotniabanan har pågått under en längre tid. Den påbörjades enligt tidigare process med förstudie, utredning och plan, men följer nu den nya planläggningsprocessen från 2013. Nedan följer en kort sammanställning av de utredningar som har genomförts.

Idéstudier

I mars 2003 påbörjade Trafikverket idéstudier för ny järnväg på sträckan Umeå – Luleå – Haparanda. Under 2004 rekommenderade Trafikverket sträckan Skellefteå – Piteå som en lämplig första etapp, med förbehåll att förstudier skulle företas för att klargöra om utbyggnad av sträcka Umeå – Luleå skulle bli aktuell.

Förstudier

Trafikverket genomförde tre förstudier på sträckan Umeå–Luleå under åren 2004–2006 vilka inkluderade flera tänkbara korridorer på en översiktlig nivå.

Järnvägsutredningar

Nästa steg i processen innebär att Trafikverket genomförde sex separata järnvägsutredningar mellan åren 2006–2011, vilket resulterade i en korridor för lokalisering längs hela sträckan. Den beslutade korridoren för Umeå–Robertsfors (JU 110), ligger till grund för den fortsatta planeringen av delsträckan Dåva–Gryssjön.

Järnvägsplan

När Trafikverket studerar tänkbara järnvägssträckningar görs det i flera olika steg och sträckningarna bedöms utifrån funktion, samhälle, miljö, genomförande och ekonomi. Initialt skissade Trafikverket på sju möjliga linjealternativ inom

utredningskorridoren för delsträckan. Fyra av linjealternativen valdes bort i ett tidigt skede under arbetet med järnvägsplanen då de hade sämre funktion och måluppfyllnad än övriga tre linjer. Trafikverket valde således att detaljstudera följande järnvägslinjer:

- Linje norr – norr om Sävar tätort i nära anslutning till sågverksområdet.
- Linje central – genom Sävar tätort i nära anslutning till E4:an.
- Linje syd – öster om Sävar tätort i nära anslutning till E4:an.

Samråd

Samråd har tidigare skett i förstudie 2004-2006 och i järnvägsutredning 2006-2011. Inom järnvägsplaneprocessen har flera samrådstillfällen genomförts. Samråd sker kontinuerligt med länsstyrelsen och Umeå kommun med flera kring de frågor som uppstår under projekteringsgången.

Under våren 2018 hölls öppet hus om Norrbottenbanans sträckning genom Dåva-Gryssjön varefter en fördjupad linjeutredning gjordes. Ytterligare samråd hölls i maj 2019 angående järnvägsdragningen. I juni fattade Trafikverket beslut om att arbeta vidare med linje central. Parallellt med utredningsarbetet fortsatte Trafikverket att föra samtal med Umeå kommun, Skogforsk och Norra Skogsägarna samt andra intressenter.

I november 2019 höll Trafikverket tillsammans med Umeå kommun ett allmänt samrådsmöte i Sävar gällande placeringen av regionalstågsstationen i centrala Sävar.

För mer information om genomförda samråd se Samrådsredogörelse, www.trafikverket.se/norrbottenbanan

I maj 2018 förordade Trafikverket linje syd. Nya förutsättningar för utformning av regionalstågsstationen samt inkomna synpunkter från samråden innebar dock att Trafikverket i slutet av 2018 beslutade att göra en fördjupad linjeutredning i syfte att optimera linjerna ytterligare innan slutligt beslut kunde fattas.

I juni 2019 lämnade Trafikverket besked om att den fördjupade linjeutredningen resulterade i valet av linje central. I och med de nya förutsättningarna bedömdes linje central vara den linje som sammantaget ger bäst måluppfyllelse när funktion, miljö och ekonomi vägs samman.

 För mer information om den samlade bedömningen hittar du under PM Linjestudier på www.trafikverket.se/norrbottenbanan-dokument

Studerade och bortvalda stationsalternativ

Nästa steg i processen har varit att utreda placeringen av regionalstågsstationen i Sävar. Tre plattformslägen och fyra stationslägen, läge A-D, har utvärderats utifrån projektets målformuleringar.

- Stationsläge A – placering av plattform i höjd med nuvarande bensinstation. För denna placering har ytterligare en plattformspacering studerats, varav stationslägena benämns A1 och A2.
- Stationsläge B/C – placering med plattform över Sävarån.
- Stationsläge D – placering av plattform i anslutning till skolan och norra trafikplatsen.

Trafikverket har efter samråden valt att gå vidare med läge A i järnvägsplanen.

➔ Mer information om stationslägena finns i PM Station Sävar på www.trafikverket.se/norrbotniabanan



Studerade stationslägen i Sävar.



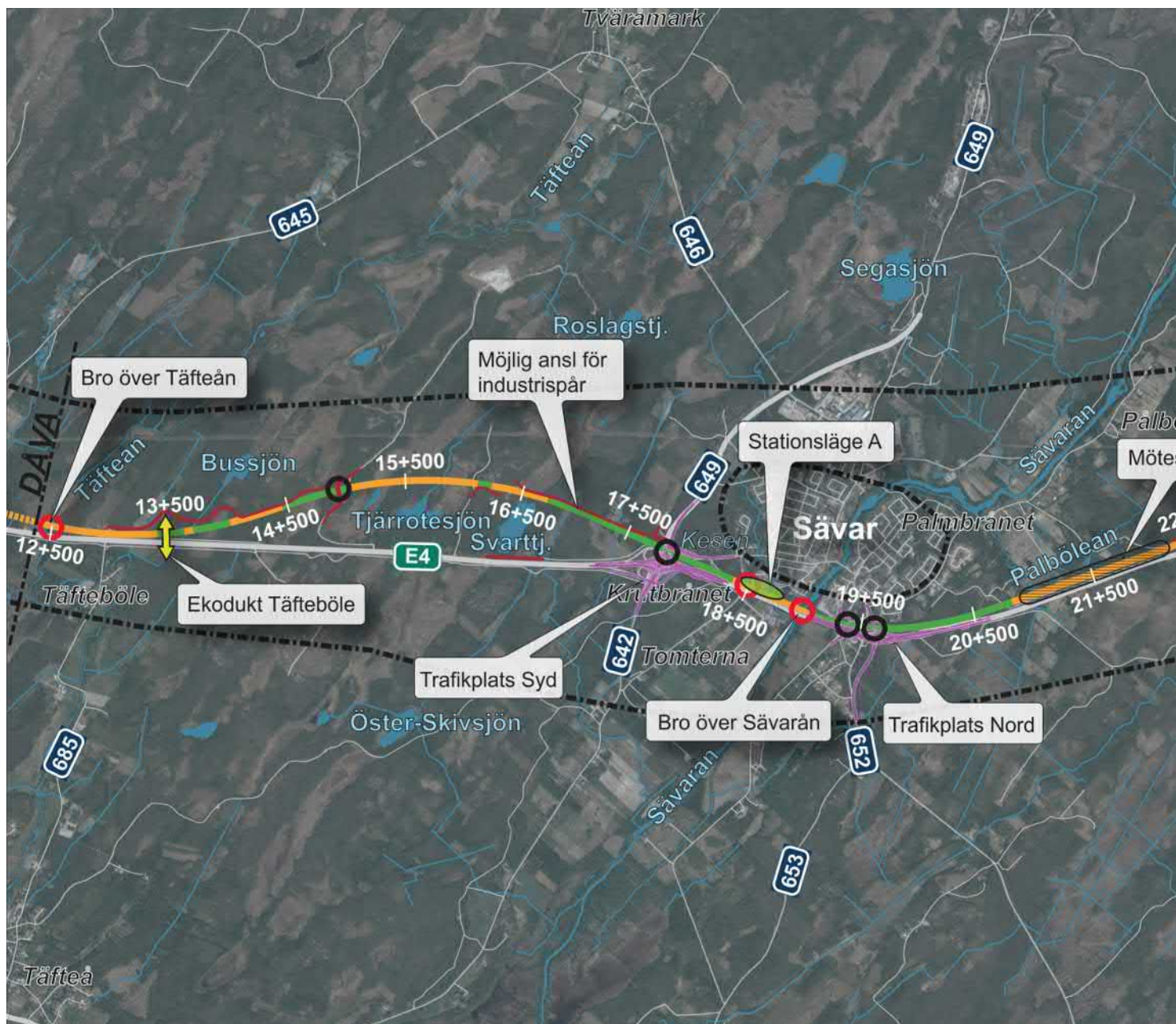
Planförslag Dåva–Gryssjön

Delsträckan Dåva–Gryssjön är nästan 17 kilometer lång och går genom ett relativt flackt landskap som domineras av skogs- och myrmark. Längs delsträckan finns två områden som har sammanhållen bebyggelse, Täfteböle och Sävar. Norrbotniabanan passerar norr om byn Täfteböle som ligger strax söder om väg E4. Tätorten Sävar består främst av småhusbebyggelse som ligger på båda sidor om väg E4 och här kommer järnvägen gå mellan E4:an och de centrala delarna av samhället.

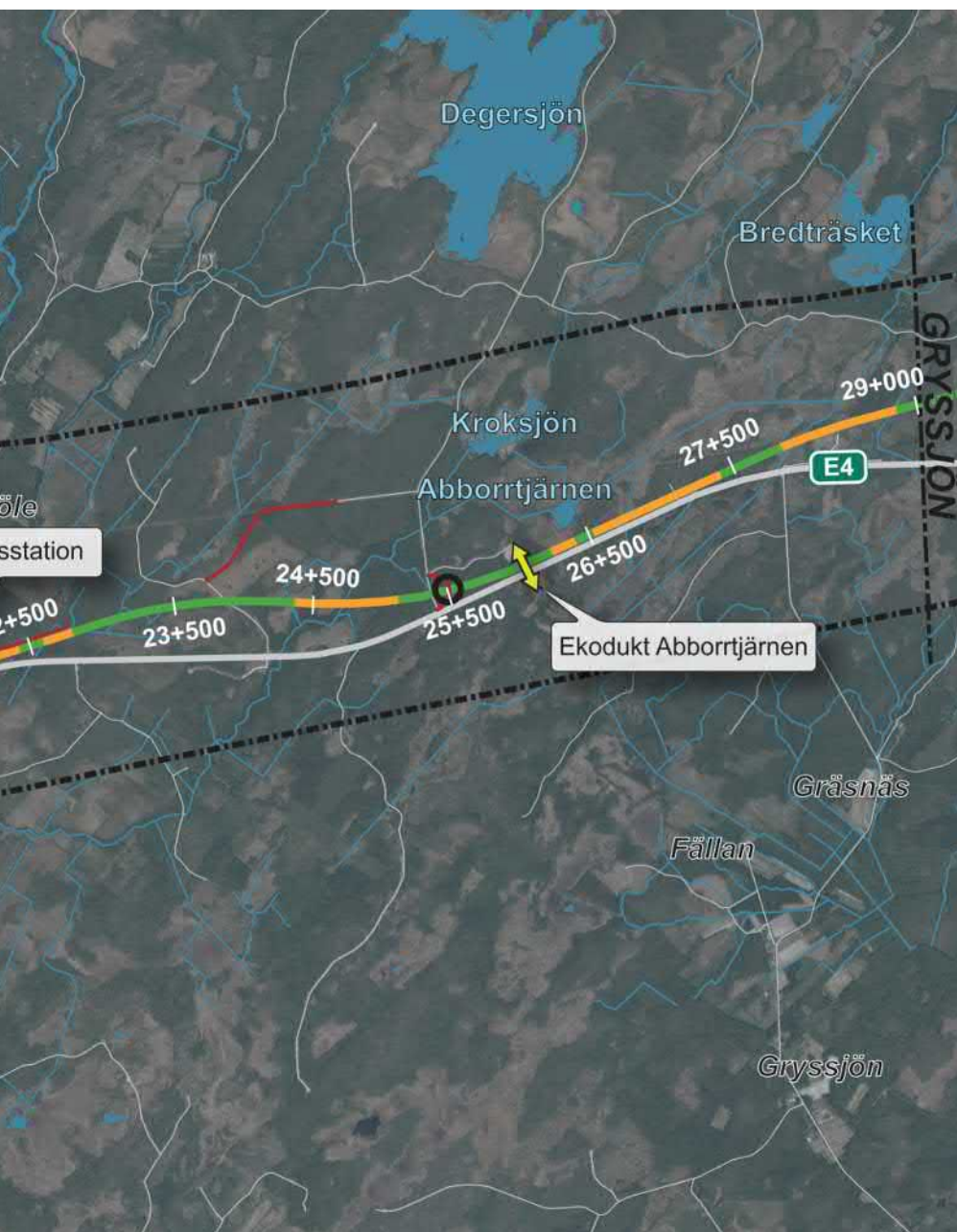
Järnvägen går omväxlande på bank, i skärning och på bro. På sträckan planeras det för två stationer, en regionaltågsstation i Sävar med tre spår, samt en mötesstation för tågmöten strax nordost om Sävar, vid Pålböleån, med tre spår för tågmöten. Järnvägen följer i huvudsak E4:ans sträckning med undantag för någon kilometer efter Täfteån då linjen viker av nordväst om Svarttjärn för att sedan svänga in mot väg E4 igen.

Delsträckan Dåva–Gryssjön avslutas nordost om väg E4 i höjd med Gryssjön, vid kommungränsen till Robertsfors. Där ansluter järnvägen till nästa etapp i Norrbotniabanan, Gryssjön–Robertsfors, vilken har en egen järnvägsplan.

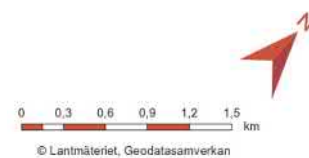




Järnvägsanläggningens utformning och geografiska sträckning mellan Dåva och Gryssjön, Umeå kommun.



- Gräns för delsträckan
- Norrbotniabanans korridor
- Vattendrag
- Befintliga vägar
- Järnväg på bank
- Järnväg i skärning
- Ersättningsväg
- ✳ Ombyggnation av trafikplatser
- Stationsläge
- Mötesstation
- Bro över järnvägen
- Järnvägsbro
- ↔ Ekodukt (Bro för vilt, renar, friluftsliv etc)

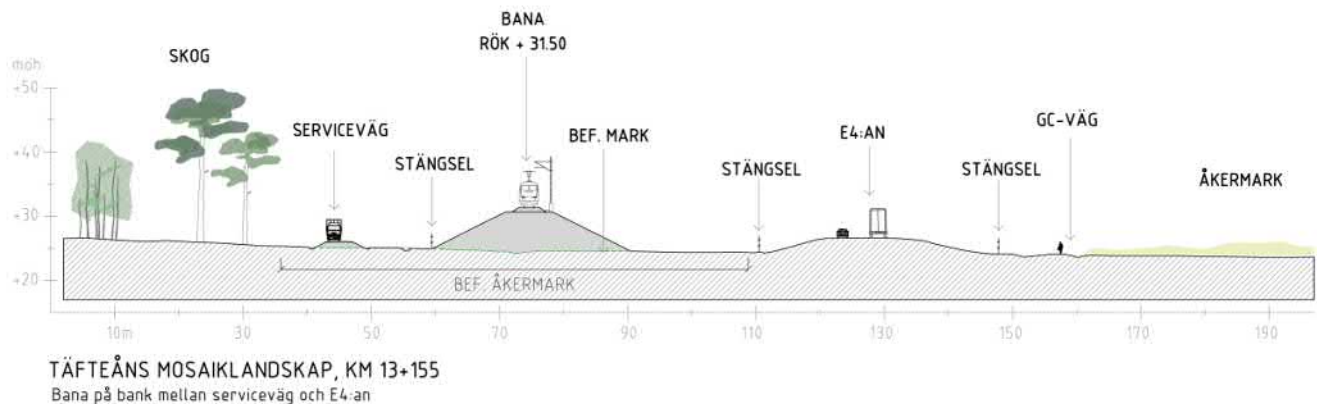


Datum: 2020-03-27

Dåva och Täfteböle

Delsträckans järnvägssträckning börjar strax öster om Dåva företagspark där järnvägen går på bro över Täfteån. Efter att järnvägen har passerat ån går den på bank och passerar den befintliga rastplatsen längs E4 vid Täfteböle som kommer rivas. Strax öster om Täfteböle går järnvägen i skärning och vid kilometertal 13+500 planerar Trafikverket att bygga en ekodukt (ekodukt Täfteböle). Mer om ekodukter finns att läsa under rubriken Ekodukt.

En ersättningsväg kommer att anläggas norr om Norrbotniabanan. Ersättningsvägen sträcker sig österut till kilometertal 14+900 där den ansluter en enskild väg vid Tjärrotesjön. Vid korsningen mellan den enskilda vägen och väg E4 kommer den enskilda vägen att gå på bro över järnvägen som i detta läge går i skärning. Vid kilometertal cirka 16+500 kommer en ersättningsväg byggas på järnvägens norra sida och som sträcker sig österut till Sävarvägen (väg 649). Längs samma sträcka, där järnvägen går i skärning, har järnvägen anpassats för att i framtiden medge placering av en växel för att möjliggöra en koppling till ett industrispår. Därefter fortsätter järnvägen omväxlande på bank och i skärning fram till Sävar.



Järnvägen på bank mellan serviceväg och väg E4 i Täfteåns mosaiklandskap, kilometertal 13+155.

Sävar

Vid Krutbrånet strax väster om Sävar går Norrbotniabanan i skärning och vid trafikplats Syd kommer Skomakarvägen/Sävarvägen gå på bro över järnvägen. Järnvägen går sedan på bank och därefter på bro över Tomternavägen. Den befintliga gång- och cykelvägen till Umeå förlängs in i Sävar samhälle med en sträckning intill trafikplats Syd Tomternavägen. Järnvägen går därefter fortsatt på bank och över Sävarån kommer järnvägen gå på bro med ett enkelspår. Där behövs bullerskärmar för att förhindra spridning av buller från förbipasserande tåg.

Genom Sävar går den planerade järnvägen intill bland annat Sävar skola och vårdcentralen. Skolans byggnader och skolgård ligger dock på betryggande avstånd från järnvägen. Ett antal säkerhetshöjande åtgärder i form av till exempel stängsel och bullerskydd kommer att vidtas för att säkerställa en trygg skolmiljö.

Strax väster om Sävarån, norr om väg E4, byggs en regionaltågsstation med resecentrum. Den planerade stationsplattformen sträcker sig över nuvarande läge för bensinstationen som kommer rivas. De fastigheter som ligger närmast järnvägen är Sävar snickeri och brandstationen. Stationen kommer ha tre järnvägsspår. Stationen kopplas ihop med det lokala vägnätet genom Kungsvägen, som delvis byggs om med en ny anslutning till Generalsvägen samt vägen mot Tomterna och Skogforsk. Det centrala stationsläget stödjer Umeå kommuns utvecklingsplaner och ger en god potential för resandeutbyte.

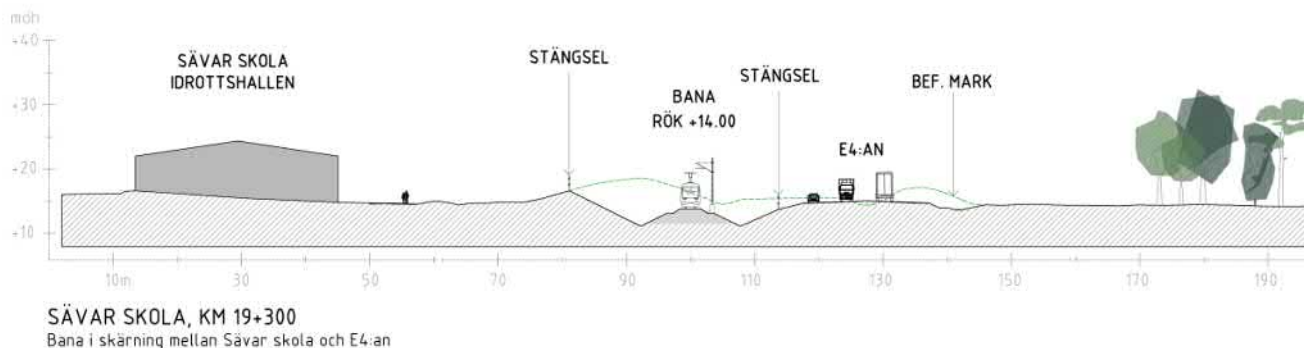


Mer om stationsläget i Sävar och dess föreslagna utformning finns att läsa i temakarta Sävarådalen.

Stationsläge A2 placering i Sävar, mellan väg E4 och centrala Sävar.



Efter att järnvägen passerat över Sävarån på bro går järnvägen in i skärning.



Järnvägen i skärning mellan Sävar skola och väg E4, kilometertal 19+300.

Mer om järnvägens anläggning i denna sträckning finns att läsa i temakarta för Sävarådalen.

Ombyggnad av E4 och trafikplatser i Sävar

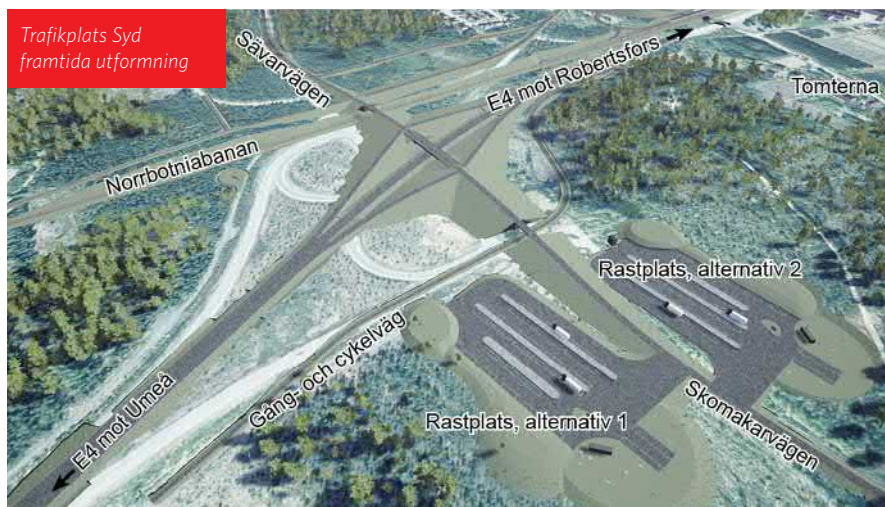
Norrbotniabanans dragning innebär att väg E4 och de två trafikplatserna längs E4:an vid Sävar kommer att behöva byggas om. Samtliga korsningar med Norrbotniabanan blir planskilda.

Den södra trafikplatsen, väster om Sävar samhälle, flyttas något österut och byggs om och utökas. Den befintliga Sävar rastplats kommer flyttas något söderut och en ny, större rastplats kommer byggas. Den nya rastplatsen kommer ha kapacitet för att tillgodose behovet av pauser i trafiken då de befintliga rastplatserna vid trafikplats Syd och Täfteböle rivs. I dagsläget utreds om rastplatsen ska ligga på västra eller östra sidan av Skomakarvägen (väg 642). Sävarvägen (väg 649)/Skomakarvägen kommer gå på bro över väg E4 och Norrbotniabanan.

Trafikplats Syd
nuvarande utformning



Trafikplats Syd
framtida utformning



Öster om Sävar skola flyttas väg E4 en bit söderut från dagens läge för att göra plats för järnvägen. Vid trafikplats Nord går järnvägen i skärning och Rosenius väg/Ivarsbodavägen kommer gå på bro över väg E4 och Norrbotniabanan. Ivarsbodavägen byggs om och flyttas något österut.

När trafikplats Nord byggs om flyttas den befintliga planskilda gång- och cykelpassagen vid Granvägen/Drottningvägen som sträcker sig mellan Sävar skola och bebyggelsen söder om E4:an. Detta möjliggör en trafiksäker förflyttning för trafikanter som behöver passera E4:an och Norrbotniabanan. Gång- och cykelvägen kommer att passera över järnvägen och E4.

Mer om trafikplatser finns att läsa i temakarta för Sävarådalen.



Pålböleån-Gryssjön

Öster om Sävarån går järnvägen i skärning till strax väster om Pålböleån där järnvägen går på bank. Vid Pålböleån planeras en mötesstation med tre järnvägsspår samt ett kortare spår som kan användas vid underhåll. Järnvägen går därefter växelvis i skärning och på bank. Vid cirka kilometertal 24+500, norr om Norrbotniabanan, kommer en ersättningsväg byggas. Där ligger järnvägen nära väg E4 och ersättningsvägen kommer gå på bro över Norrbotniabanan som här går i skärning. Strax väster om vägbron, vid kilometertal 25+800, planeras en ekodukt (ekodukt Abborrtjärnen) som går över järnvägen och väg E4.

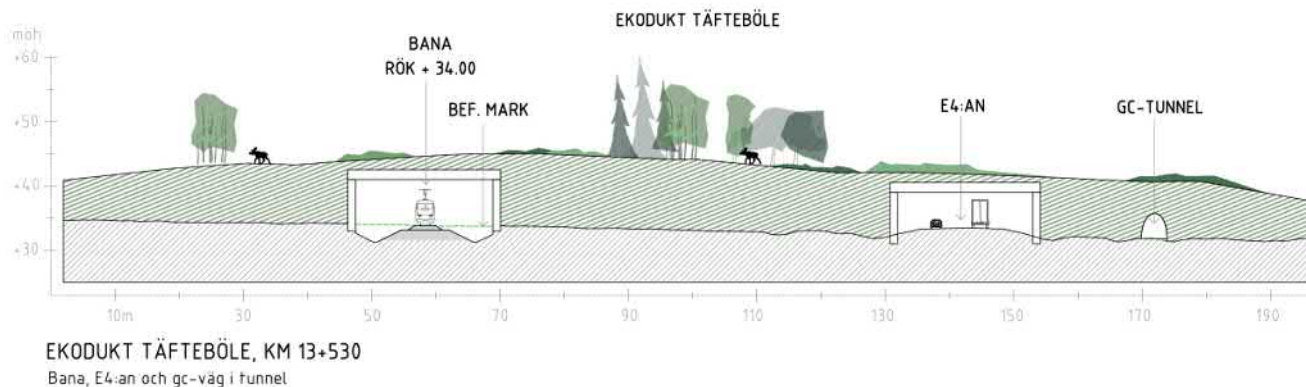
Delsträckan Däva-Gryssjön avslutas nordost om väg E4 i höjd med Gryssjön, vid kommungränsen till Robertsfors.

Ekodukter

För att minska barriäreffekter och möjliggöra passager över järnvägen och väg E4 för större klövvilt, rennäring och människor planerar Trafikverket två ekodukter. En ekodukt är en bro på vilken omgivande natur fortsätter ut över vägen/järnvägen och där djur och människor kan passera över vägen/järnvägen. Den används i ekologiskt viktiga områden, för att binda samman områden som delats av en väg eller järnväg, eller där vägen/järnvägen korsar viktiga vandringsleder för djuren.

Trafikverket utreder och kartlägger var ekodukterna får bäst effekt.

Mer om ekodukterna finns att läsa i temakarta för Naturmiljö.



Ekodukten i Täfteböle som kommer gå över järnväg och väg E4, vid kilometertal 13+530.

Miljökonsekvenser

Parallellt med planering och utformning av anläggningen utreder Trafikverket Norrbotniabanans påverkan på miljön. I planeringsarbetet ingår att ta fram en miljökonsekvensbeskrivning som ska ge en samlad bild över projektets miljöeffekter, såväl positiva som negativa. Miljökonsekvensbeskrivningen är en bilaga till järnvägsplanen och ska godkännas av länsstyrelsen innan järnvägsplanen kan fastställas.

Fältundersökningar och inventeringar har utförts i områdena kring den framtida järnvägsanläggningen. Detta har gjorts för att fördjupa kunskapen om områdets förutsättningar och möjligheter. Även andra aspekter, till exempel buller, markintrång och barriäreffekter har utretts eller utreds fortfarande. Alternativa utformningar, byggmetoder och i vissa fall även möjligheter att ändra spårets läge har studerats.

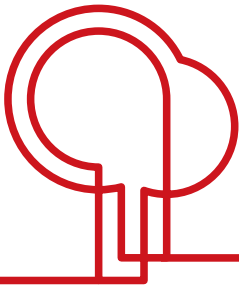
Under projektets gång jobbar Trafikverket aktivt med åtgärder för att minska projektets klimatpåverkan. Bland annat görs beräkningar för att jämföra klimatpåverkan från olika alternativa järnvägssträckningar, typ av utformning på järnvägen samt materialval. Trafikverket ställer också krav i upphandlingar för att minska klimatpåverkan från byggnation och framtida underhåll.

Fördjupade beskrivningar av miljöpåverkan och konsekvensbedömningar med motiveringar återfinns i miljökonsekvensbeskrivningen som i nuläget håller på att tas fram.

Nedan följs en kort beskrivning av det miljöunderlag som i dagsläget finns framtaget. Utförligare beskrivningar finns att läsa i respektive temakarta.

Buller

Buller och vibrationer från trafiken kan ge upphov till störningar och obehag samt påverka hälsa och livskvalitet. När Trafikverket planerar, bygger om och



bygger ny infrastruktur utreder vi buller- och vibrationsförhållanden och gör åtgärder i de berörda områdena. För att ta reda på hur många människor som kommer att påverkas av bullret från Norrbottenbanan studeras omgivningarna. Beräknade ljudnivåer utvärderas mot riktvärden för buller. I beräkningarna ingår också trafikbuller från närliggande statliga vägar.

Under hösten 2019 har inventering av fasader och uteplatser genomförts för de fastigheter som bedöms kunna påverkas av buller över de riktvärden som riksdag och regering har angett i proposition 1996/97:53. För de fastigheter som berörs av bullernivåer över gällande riktvärden kommer åtgärder att föreslås. Bulleråtgärder är antingen spårnära åtgärder, exempelvis bullerskärmar längs med spåret, eller fastighetsnära åtgärder som till exempel tilläggsrutor, fönsterbyte eller skärmar vid bostadshus för att skapa tysta uteplatser.

Friluftsliv och rekreation

Miljöerna längs delsträckan har olika rekreations- och friluftsvärden. I Sävar finns ett friluftsområde vid Skogsvallens idrottsplats, mellan Torparparken och Per-Larsmyran, med tre motionsspår. Det finns också ett mindre, men välbesökt friluftsområde i kilen mellan Terminsvägen och väg E4 som har många stigar. Sävar har även många kortare gång- och cykelvägar som binder ihop tätorten, samt en populär gång- och cykelväg längs väg E4 för pendling till Umeå. Fiske och jakt är en viktig del av det traditionella friluftslivet inom området.

I dagsläget utreder Trafikverket vilka passager över järnvägen som ska finnas och var de ger bäst effekter. Trafikverket undersöker också var och hur gång- och cykelvägar kan förläggas för att ge en fortsatt åtkomst till det rika friluftslivet.

Rennäring

Inom delsträckan bedrivs renskötsel av Ran sameby. Ran sameby är en fjällsameby med marker utmed Vindelälven och åretruntmarker ovan odlingsgränsen inom Sorsele kommun.

Området från Bullmark söderut till Sävar utgör huvudvinterbetesområde för flera av samebyns grupper och är klassat som riksintresse.

Samebyns vinterbetesområde fragmenteras idag av E4:an och Norrbotniabanan kommer innebära en ytterligare fragmentering och ianspråktagande av vinterbetesmark. I dagsläget innebär en flytt av renarna en säkerhetsrisk då det inte finns några planskilda passager över väg E4. För att underlätta förflyttning av renar till vinterbetesmarker planeras två ekodukter över både järnväg och väg E4. Detta möjliggör förflyttning utan säkerhetsrisker och onödig stress för renar och renskötare. Samråd med rennäringsen sker parallellt med samrådet för järnvägsplanen.

Naturmiljö

Naturmiljön längs sträckan Däva–Gryssjön domineras av skogs- och myrmarker. Skogsmiljön består till största del av produktionsskog men det finns även mindre områden med höga naturvärden. Ett flertal av myrarna i området har höga natur- och artvärden. Det finns en del jordbruksmark i närheten av Sävar och i anslutning till vattendragen Sävarån och Pålböleån. Det finns ett rikt djurliv i Sävaråns dalgång med bland annat fåglar, fiskar och uter. Trafikverket utreder olika typer av skyddsåtgärder för naturmiljön.

Kulturmiljö

Det finns både skyddsvärda kulturmiljöer och enstaka fornlämningar längs järnvägssträckan. Arkeologiska utredningar och undersökningar har genomförts längs Norrbotniabanan och vidare utredningar kommer att ske för myren Kesen som kan ha fungerat som gravplats efter slaget i Sävar som ägde rum under tidigt 1800-tal. Kulturmiljöer som särskilt pekats ut längs delsträckan är bland annat Krutbrånet och gamla kustlandsvägen.

Landskap

Norrbotniabanan blir ett nytt inslag i landskapet och Trafikverket strävar efter att minimera påverkan på området i möjligaste mån.

I Sävar kan det sammantagna intrycket av de nya anläggningarna upplevas storskaliga och mer urbana än dagens miljöer runt E4:an. Byggandet av Norrbotniabanan innebär att järnvägen, med en ny bro över Sävarån, ombyggda trafikplatser med broar över E4:an och järnvägen blir mer synliga än dagens infrastruktur.

Efter att bygget av järnvägen är klart återställs tillfälliga ytor till tidigare markanvändning så långt det går.

Jord- och skogsbruksmark

Där järnvägen passerar kommer jord- och skogsbruksmark mellan banvall och väg E4 att tas i anspråk. På de sträckor där Norrbotniabanan går genom skog, kommer träd att behöva fällas. Väganslutningar till jord- och skogsbruksmark kan komma att ersättas eller ledas om. Trafikverket bygger ersättningsvägar för att säkra markägarnas åtkomst till sina fastigheter. Detta kan innebära att de som äger eller brukar marken kan komma att behöva köra en längre sträcka för att ta sig till markerna. Både järnvägens linje och ersättningsvägarna leder till produktionsbortfall.

Det kan också finnas jord- och skogsbruksmark som tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt och där minskar produktionen under en viss tidsperiod.

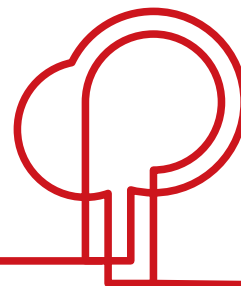
Vatten

Norrbotniabanan passerar längs denna delsträcka bland annat vattendragen Täfteån, Öxbäcken, Sävarån, Kroksjöbäcken och Pålböleån samt ett antal tjärnar och sjöar. Vattenverksamhet hanteras i en egen tillståndprocess och redovisas inte i denna broschyr. Samråd med markavvattningsföretag sker parallellt med samrådet för järnvägsplanen.

Mer info om:

- Buller finns att läsa i temakarta för Buller.
- Friluftslivet finns att läsa i temakarta för Friluftsliv.
- Naturmiljön finns att läsa i temakarta för Naturmiljö.
- Kulturmiljön finns att läsa mer om i temakarta för Kulturmiljö.
- Järnvägens påverkan på jord- och skogsbruksmark finns att läsa i temakarta för Naturmiljö.
- Vatten finns att läsa i temakarta för Vatten.

Alla temakartor finns på: www.trafikverket.se/norrbotniabanan



Byggskedet

Byggandet av en järnväg innehåller många olika delmoment som påverkar omgivningen på olika sätt. En fördjupad beskrivning kring detta finns i Trafikverkets broschyr Vad händer när en väg eller järnväg byggs? Den kan du kostnadsfritt ladda ned från vår webbutik på www.trafikverket.se. I broschyren hittar du även information om vad Trafikverket gör för att förebygga och minska de störningar som uppkommer.

Byggandet av Norrbotniabanan utgör ett omfattande projekt. Hur byggarbetet ska gå till är ännu inte detaljplanerat och förändringar kan därför ske. Störningar från arbetet kommer främst att uppstå i form av motorljud från maskiner, trafik till och från området, sprängning, krossning av bergmaterial, geotekniska förstärkningsarbeten samt schaktnings- och spontningsarbeten. Under byggtiden försöker Trafikverket förebygga och begränsa störningar och skador för de som bor eller arbetar i närheten. Vid behov kan arbeten avskärmas mot omgivningen.

För att lösa transportbehovet till byggarbetsplatserna kommer ett antal olika arbetsvägar att behöva anläggas och befintliga vägar kan behöva förbättras, förstärkas och/eller breddas. Även vissa enskilda vägar kan komma att behöva nyttjas för byggtrafik. Trafikverket bygger ersättningsvägar för att säkra markägarnas åtkomst till sina fastigheter. Arbetsvägarna ansluts till allmänna vägar där trafikmängden i sin tur kommer att öka. När byggskedet är avslutat är målsättningen att låta arbetsvägar övergå till servicevägar och/eller räddningsvägar, där det finns behov.

Under byggtiden krävs mer yta än vad som behövs för den färdiga anläggningen. Detta markeras på plankartor som ytor med tillfällig nyttjanderätt. Plankartor kommer att tas fram till granskningshandlingen under slutet av 2020. Med tillfällig nyttjanderätt avses de ytor som behövs under byggtiden och som sedan så långt det är möjligt återställs till tidigare markanvändning. Ytorna behövs till exempel för uppställning av maskiner, arbetsbodas, material till anläggningen och hantering av massor.

Var med och tyck till!

Samråd sker löpande med kommun, länsstyrelse, markägare och övrigt berörda under hela planeringsperioden. De synpunkter som framförs redovisas i en samrådsredogörelse tillsammans med Trafikverkets bemötande.

För de handlingar Trafikverket redovisar nu önskar vi dina synpunkter senast 22 april 2020.

När järnvägsplanen sedan ställs ut för granskning kan du lämna synpunkter på det färdiga förslaget. De synpunkter som framförs redovisas sedan i ett granskningsutlåtande tillsammans med Trafikverkets bemötande. Granskning planeras till slutet av 2020.

Vill du läsa mer finns Trafikverkets broschyr Nya vägar och järnvägar – så här planerar vi (Dokumentbeteckning: 100585) som du hittar i vår webbutik.

Du kan ställa dina frågor och lämna synpunkter här:

Webb:

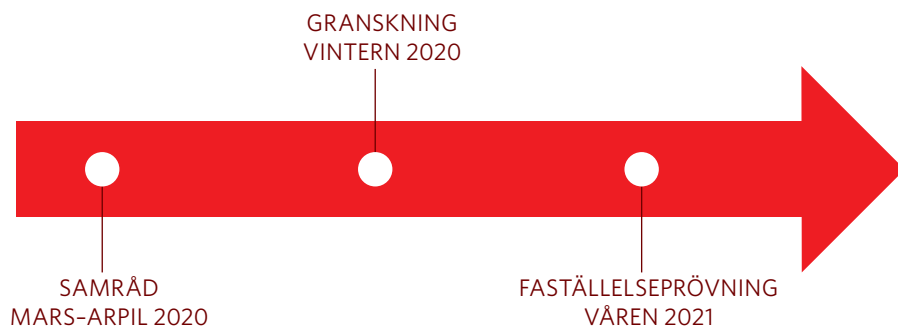
trafikverket.se/norrbotniabanan

Epost: trafikverket@trafikverket.se
(Ange diarienummer TRV 2017/4509)

Kundtjänst: 0771-921 921

Brev:

Trafikverket, Ärendemottagningen,
Stora projekt Norrbotniabanan,
Box 810, 781 28 Borlänge
(Ange diarienummer TRV 2017/4509)



Trafikverket, Box 809, 971 25 Luleå. Besöksadress: Sundsbacken 2-4
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00
trafikverket.se