

FASTSTÄLLESEHANDLING

Planbeskrivning

Norrbotniabanan, Dåva-Gryssjön

Umeå kommun, Västerbottens län

Järnvägsplan JP02, 2021-09-24



Medfinansierat av Europeiska unionens
fond för ett sammanlänkat Europa

Trafikverket

Postadress: Trafikverket, Region Nord, Box 809, 971 25 Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Fastställelsehandling, Planbeskrivning, Norrbotniabanan Dåva-Gryssjön

Författare: Sweco

Dokumentdatum: 2021-09-24

Ärendenummer: TRV 2017/4509

Uppdragsnummer: 156625

Version: 2.0

Kontaktperson: Marie Eriksson

Bilder: Trafikverket, om inte annat anges.

Innehåll

1	Sammanfattning	4	4	Den planerade järnvägens utformning och lokalisering med motiv	22	8	Markanspråk och pågående markanvändning	50
1.1	Beskrivning av projektet	4	4.1	Val av lokalisering	22	8.1	Permanent markanspråk med äganderätt (J)	50
1.2	Den planerade järnvägens lokalisering och utformning med motiv	4	4.2	Val av spårlinje	22	8.2	Permanent markanspråk med servitutsrätt (Js)	50
1.3	Samlad bedömning	4	4.3	Val av utformning	24	8.3	Vägområde med vägrätt (V)	50
1.4	Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljö kvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark- och vattenområden	4	4.4	Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs	35	8.4	Förändring av allmän väg	50
1.5	Markanspråk och pågående markanvändning	5	5	Effekter och konsekvenser av projektet	37	8.5	Område för enskild väg	50
1.6	Fortsatt arbete	5	5.1	Trafik och användargrupper	37	8.6	Tillfälligt markanspråk med nyttjanderätt (T)	51
1.7	Genomförande och finansiering	5	5.2	Lokalsamhälle och regional utveckling	37	8.7	Pågående markanvändning	51
2	Beskrivning av projektets bakgrund, förutsättningar, ändamål och projektmål	6	5.3	Miljö och hälsa	37	8.8	Markavvattningsföretag	51
2.1	Introduktion till projektet	6	5.4	Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser	42	8.9	Undantag från krav på bygglov	51
2.2	Planläggningsprocessen	6	5.5	Påverkan under byggtiden	42	9	Fortsatt arbete	52
2.3	Järnvägsplanens omfattning	7	6	Samlad bedömning	44	9.1	Bygghandling	52
2.4	Ändamål och projektmål	7	6.1	Transportpolitiska mål	44	9.2	Tillstånd och dispenser	52
2.5	Nationella och regionala mål	8	6.2	Övergripande projektmål för Norrbotten	44	9.3	Strandskydd, biotopskydd och 12:6 samråd	52
2.6	Tidigare utredningar och beslut	9	6.3	Projektmål för Dåva-Gryssjön	44	9.4	Uppföljning och kontroll	52
3	Förutsättningar	11	6.4	Miljömål	46	10	Genomförande och finansiering	53
3.1	Befintligt transportsystem	11	6.5	Sammanställning av konsekvenser	48	10.1	Formell hantering	53
3.2	Trafik och användargrupper	12	7	Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljö kvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden	48	10.2	Genomförande	53
3.3	Lokalsamhälle och utveckling	13	7.1	Allmänna hänsynsregler	48	10.3	Finansiering	54
3.4	Riksintressen och Natura 2000	14	7.2	Riksintressen	48	11	Underlagsmaterial och källor	55
3.5	Landskapet och staden	15	7.3	Miljö kvalitetsnormer	49			
3.6	Miljö och hälsa	16						
3.7	Byggnadstekniska förutsättningar	21						

1 Sammanfattning

1.1 Beskrivning av projektet

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

Norrbotniabanans övergripande ändamål är att, i enlighet med de transportpolitiska målen, bidra till en långsiktigt hållbar utveckling vilket har ekonomiska, sociala och ekologiska dimensioner. En hållbar utveckling förutsätter att dessa dimensioner samspekar och därför ska Norrbotniabanan tillgodose:

- framtidsinriktad och hållbar näringslivsutveckling
- samspelande arbets-, utbildnings- och bostadsmarknader genom regionförstoring
- samverkande bebyggelse och transportsystem
- god miljö och långsiktig hållbarhet.

Norrbotniabanan har utretts under en längre tid. Utredning av järnvägens lokalisering och utformning har skett i samband med idéstudier, förstudier, järnvägsutredningar och linjestudier. Planeringen påbörjades enligt tidigare process med förstudie, utredning och plan, men följer nu den nya planläggningsprocessen från 2013.

Trafikverket har påbörjat planläggningen av Norrbotniabanan mellan Umeå och Skellefteå

1.2 Den planerade järnvägens lokalisering och utformning med motiv

Motiv till val av lokalisering har grundats på tekniska förutsättningar och bedömning av konsekvenser för aspektområdena funktion, miljö och ekonomi samt måluppfyllelse för såväl projektspecifika mål som övergripande ändamål för Norrbotniabanan som helhet.

Aktuell järnvägssträckning har valts med hänsyn till att den medför positiva effekter med hänsyn till funktion, innebär minst påverkan på miljön och bedöms vara den mest fördelaktiga sträckningen med hänsyn till samhälle, genomförande och ekonomi. Den valda sträckningen är den sträckning som på bästa sätt sammantaget uppfyller projektmålen för sträckan Dåva-Gryssjön samt Norrbotniabanans övergripande ändamål om att bidra till en långsiktigt hållbar utveckling.

Denna järnvägsplan kommer att ansluta till tidigare etapp Umeå-Dåva (NBO1) i sydväst. Järnvägsplanen startar öster om Dåva företagspark, vid Täfteån, och avslutas i Gryssjön vid kommungränsen mellan Umeå och Robertsfors, cirka km 12+300 till km 29+000 i spårets

längdmätning. Vid kommungränsen ansluter järnvägen till nästa delsträcka i Norrbotniabanan, Gryssjön-Robertsfors, vilken har en separat järnvägsplan (NBO3). Delsträckan är cirka 17 kilometer lång. Förutsättningar, lokalisering, utformning samt bedömning beskrivs enbart för den aktuella sträckan.

Järnvägen sträcker sig i nordostlig riktning genom ett relativt flackt landskap. Längs delsträckan går järnvägen förbi två områden med sammanhållen bebyggelse, byn Täfteböle och tätorten Sävar.

Planförslaget innefattar sex järnvägsbroar, sju vägbroar, fyra broar för ekodukter, en gång- och cykelbro samt två broar för skotertrafik och friluftsliv. Järnvägsplanen omfattar även åtgärder vid rastplatsen i höjd med Täfteböle och åtgärder vid trafikplatserna vid Sävar. Tillgänglighet för markägare och brukare av markerna har säkerställts. Till järnvägsanläggningen kommer ett flertal servicevägar att anläggas för att möjliggöra åtkomst till mötesstationer och broar.

Längs sträckan går järnvägen omväxlande på bank (i upphöjt läge) samt i skärning (nedsänkt läge) för att få till rimliga lutningsförhållanden avseende kapacitet för godståg i relation till omgivande mark och landskap.

Järnvägen anläggs med enkelspår med undantag för stationsläget i Sävar och mötesstationen vid Pålböleån.

Den nya järnvägen kommer att dimensioneras för en hastighet av 250 km/tim med undantag för sträckan genom Sävar där spåren är dimensionerade för en reducerad hastighet av 180 km/tim. Denna anpassning är gjord för att spåret ska kunna ligga på samma sida om E4 hela vägen och hålla ett säkerhetsavstånd till skolan i Sävar.

Banan har en linjeföring nordväst om E4 och följer i huvudsak E4 sträckning med korta avstånd mellan väg och järnväg. Enda undantaget är någon kilometer nordost om Täfteån då linjen viker av nordväst om Svartjärn för att sedan svänga in mot E4 igen samt efter Sävar med en mindre utvikning vid Kroksjöbäcken. Den samordnade infrastrukturkorridoren innebär mindre intrång och fragmentering än en järnvägslinje som ligger mer separerad från E4.

Intrång i områden med stor betydelse för rennäringens bedrivande har undvikits och minimerats genom att förlägga järnvägen så nära E4 som möjligt. Ekodukter och andra typer av viltpassager har planerats för att minska barriäreffekter och åstadkomma god rörlighet för större klövvilt och rennäringen.

Stängsel kommer att sättas upp för att förhindra att människor och djur tar sig in till järnvägsanläggningen.

Broar anläggs över Täfteån och Sävarån med passagemöjligheter längs strandkanterna.

Diken och vattendrag hanteras i första hand så att de kan behålla sin nuvarande sträckning och utbredning. Öxbäcken har idag en problematisk passage under E4 och passagen under järnvägen har anpassats för att i framtiden kunna minska barriäreffekten även under E4.

1.2.1 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått

I järnvägsplanen fastställs endast de skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankartorna. Skyddsåtgärder som ska fastställas utgörs bland annat av bullerskyddsåtgärder, åtgärder för att minimera påverkan och spridning av föroreningar till vattenresurser samt åtgärder för att minska barriäreffekter.

Skyddsåtgärder och försiktighetsmått för byggtiden fastställs inte.

1.3 Samlad bedömning

1.3.1 Övergripande ändamål och projektmål

Järnvägsplanen Dåva-Gryssjön bedöms bidra till att uppfylla Norrbotniabanans övergripande ändamål om en långsiktigt hållbar utveckling samt bidra till att uppfylla de övergripande projektmålen. För de projektspecifika målen bedöms måluppfyllelsen avseende funktion och miljö som mycket god medan måluppfyllelsen avseende ekonomi bedöms som god.

1.3.2 Miljömål

De miljömål som bedöms vara relevanta för järnvägsplanen är begränsad klimatpåverkan, frisk luft, bara naturlig försurning, giftfri miljö, säker strålmiljö, ingen övergödning, levande sjöar och vattendrag, grundvatten med god kvalitet, myllrande våtmarker, levande skogar, ett rikt odlingslandskap, god bebyggd miljö samt ett rikt växt- och djurliv. Projektet kommer att bidra till måluppfyllelse för vissa av miljömålen medan måluppfyllelsen för andra miljömål motverkas, främst kortsiktigt.

1.3.3 Sammanställning av konsekvenser

Utbyggnad enligt järnvägsplanen medför mycket positiva konsekvenser avseende funktion och samhälle. Järnvägsplanen bedöms för de flesta miljöaspekter medföra upp till måttligt negativa konsekvenser med de skyddsåtgärder och anpassningar som är planerade.

1.4 Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljö kvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark- och vattenområden

1.4.1 Allmänna hänsynsregler

De allmänna hänsynsreglerna beaktas genom Trafikverkets planeringsprocess och samrådsförfarande där fyrstegsprincipen används och åtgärderna bedöms ur miljösynpunkt. I och med detta har kunskapskravet, försiktighetsprincipen, principen om bästa möjliga teknik, lokaliseringsprincipen och rimlighetsavvägningen efterlevts. Vidare innebär krav på kompetens inom den egna organisationen och vid upphandling att kunskapskravet uppfylls.

Genom krav på projektets utförande och miljöskyddsåtgärder, som materialanvändning och hantering av kemiska produkter tillgodoses hushållnings- och kretsloppsprinciperna. Trafikverket har som verksamhetsutövare ansvar för de åtgärder som genomförs och uppfyller således ansvar för skadad miljö.

1.4.2 Riksintressen och Natura 2000

Inom utredningskorridoren finns utpekade riksintressen för kommunikationer, rennäringsområdet, naturvård samt ett Natura 2000-område. Järnvägen bedöms inte medföra påtaglig skada på något riksintresse.

1.4.3 Miljökvalitetsnormer

Sträckan omfattas av miljökvalitetsnormer för utomhusluft, omgivningsbuller och yt- och grundvattenförekomster. Järnvägsplanen bedöms främst innebära att både godstrafik och persontrafik på vägar minskar, vilket medför minskade emissioner från vägtransporter. Miljökvalitetsnormerna för föroreningar i utomhusluften bedöms inte överskridas under vare sig drift- eller byggskedet.

Projektet bedöms inte försvåra uppfyllandet av miljökvalitetsnormerna för omgivningsbuller, inte heller möjligheten att uppnå fastställda miljökvalitetsnormer för ytvatten. Projektet bedöms inte påverka grundvattenförekomsten Sävaråsens status.

1.5 Markanspråk och pågående markanvändning

Projektet kommer att innebära att mark tas i anspråk. Vid lokalisering och utformning av järnvägsanläggningen har utgångspunkten varit att markanspråken ska bli så små som möjligt utan att påverka järnvägens funktion, medföra alltför stor påverkan på miljön eller orsaka oskäligen kostnader.

Den mark som tas i anspråk är antingen permanent järnvägsmark, vägområde för allmän väg eller tillfällig under byggtiden. Markanspråken redovisas som järnvägsmark med äganderätt, järnvägsmark med servitutsrätt, vägområde med vägrätt, vägområde med inskränkt vägrätt och tillfällig nyttjanderätt. Totalt kommer cirka 224 hektar mark att tas i anspråk.

1.6 Fortsatt arbete

1.6.1 Bygghandling

När järnvägsplanen fastställts kommer en bygghandling att upprättas. Bygghandlingen innehåller de tekniska beskrivningar med krav som gäller järnvägens funktion. Bygghandlingen fungerar som underlag för byggarbetet och innehåller också krav på försiktighetsmått och skyddsåtgärder.

1.6.2 Dispenser och tillstånd

I arbetet med järnvägsplanen har behov av anmälningar, dispenser och tillstånd identifierats. Dessa berör bland annat tillståndsansökningar för vattenverksamhet, samråd med länsstyrelsen om tillstånd för påverkan i Sävarån, tillstånd för transporter av förorenade massor och farligt avfall, eventuell dispens från Artskyddsförordningen samt avveckling eller omprövning av markavvattningsföretag som ska sökas hos mark- och miljödomstolen. I senare skeden kan ytterligare behov komma att identifieras, varför listan kan komma att ändras.

1.6.3 Uppföljning och kontroll

Trafikverket kommer att följa upp miljöåtgärder och arbetar systematiskt med miljösäkring i projektet. Trafikverket använder mallen ”Miljösäkring plan och bygg” för att systematisera alla miljökrav som ställs på projektet. Mallen fungerar som ett hjälpmedel för att kvalitetssäkra att miljökrav, som till exempel skyddsåtgärder och försiktighetsmått, utreds mer i detalj när det behövs och inarbetas i bygghandlingar och förfrågningsunderlag för entreprenaden. Under entreprenaden används denna mall för att kvalitetssäkra att åtgärder och kontroller genomförs.

Vid upphandling av entreprenör kommer miljökrav att ställas. Entreprenören ska upprätta en miljöplan för arbetets genomförande innan arbetena påbörjas. I miljöplanen ska bland annat skyddsåtgärder och försiktighetsmått beskrivas. Det kommer även att behövas en mer detaljerad riskutredning för byggskedet för bedömning av eventuella behov av riskreducerande åtgärder.

Ett kontrollprogram kommer att upprättas där projektets påverkan under byggskede och drifttid följs upp.

1.7 Genomförande och finansiering

1.7.1 Genomförande

Trafikverket ansvarar för upprättande och granskning av järnvägsplanen. Genom järnvägsplanens samrådsprocess får länsstyrelsen, kommunen, särskilt berörda samt allmänheten möjlighet att påverka arbetet med planerna.

Fastställelse av järnvägsplanen prövas inom enheten för juridik och planprövning inom Trafikverket.

Trafikverket handlägger även marklösenfrågor, ansvarar för upphandling av konsulter och entreprenörer. Trafikverket utför byggleddning och utövar kontroll av arbetet under byggtiden. Trafikverket blir spårinnehavare av anläggningen.

1.7.2 Finansiering

Projektet kommer att finansieras genom den gällande nationella planen för transportsystemet.

2 Beskrivning av projektets bakgrund, förutsättningar, ändamål och projektmål

2.1 Introduktion till projektet

Stambanan genom övre Norrland utgör en viktig länk för att tillgodose landets behov av järnvägstransporter genom Norrland. Banan är enkelspårig, har tvära kurvor, branta lutningar och klarar inte tunga vikter eller höga hastigheter. Detta begränsar banans kapacitet och gör den sårbar för störningar, som i olyckliga fall kan förorsaka industrin driftstopp med stora förluster som följd. Stambanan kan därför inte nyttjas tillfredsställande för landets viktiga godstransporter.

Placeringen av Stambanan genom Norrlands inland är varken strategisk för industrins transporter eller för persontrafik. De flesta städerna är belägna längs kusten vilket innebär att resenärerna får åka en stor omväg genom inlandet om de ska åka tåg. Restiderna är således långa och turerna få.

Norrbotniabanan, en ny kustnära järnväg mellan Umeå och Luleå, (se Figur 2.1-1) bedöms skapa förutsättningar för en hållbar samhällsutveckling, ökad konkurrenskraft för näringslivet och en positiv regional utveckling som gagnar hela landet.



Figur 2.1-1 Norrbotniabanan Umeå-Luleå med etapp 1 Umeå-Skellefteå och sträckan Dåva-Gryssjön.

Norrbotniabanan kommer att ansluta till Botniabanan, vilket möjliggör effektivare transporter längs hela Norrlandskusten där städerna ligger. Den nya järnvägen ska förstärka godstrafiken och möjliggöra för persontrafik. En ny järnväg mellan Umeå och Luleå ger möjlighet till både tyngre och längre tåg. Med Norrbotniabanan beräknas företagens transportkostnader att minska med upp till 30 procent. En sådan effektivisering får inte bara genomslag i norr utan i hela landet eftersom mer än hälften av den tunga godstrafiken kommer från norr med destinationer söderut.

Norrbotniabanan innebär att den regionala persontrafiken mellan Umeå, Skellefteå, Piteå och Luleå kan utvecklas. Restiderna längs med sträckan halveras, vilket förbättrar möjligheterna till arbetspendling.

Trafikverket planlägger nu den första etappen av Norrbotniabanan mellan Umeå och Skellefteå där järnvägsplanen för Dåva-Gryssjön är den andra delsträckan. Järnvägsplanen startar öster om Dåva företagspark, vid Täfteån, och avslutas i Gryssjön vid kommungränsen mellan Umeå och Robertsfors.

2.2 Planläggningsprocessen

Ett väg- eller järnvägsprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en väg- eller järnvägsplan.

I planläggningsprocessen utreds var och hur järnvägen ska byggas. Hur lång tid det tar att få fram svaren beror på projektets storlek, hur många undersökningar som krävs, om det finns alternativa sträckningar, vilken budget som finns och omfattningen av inkomna synpunkter i samrådsprocessen.

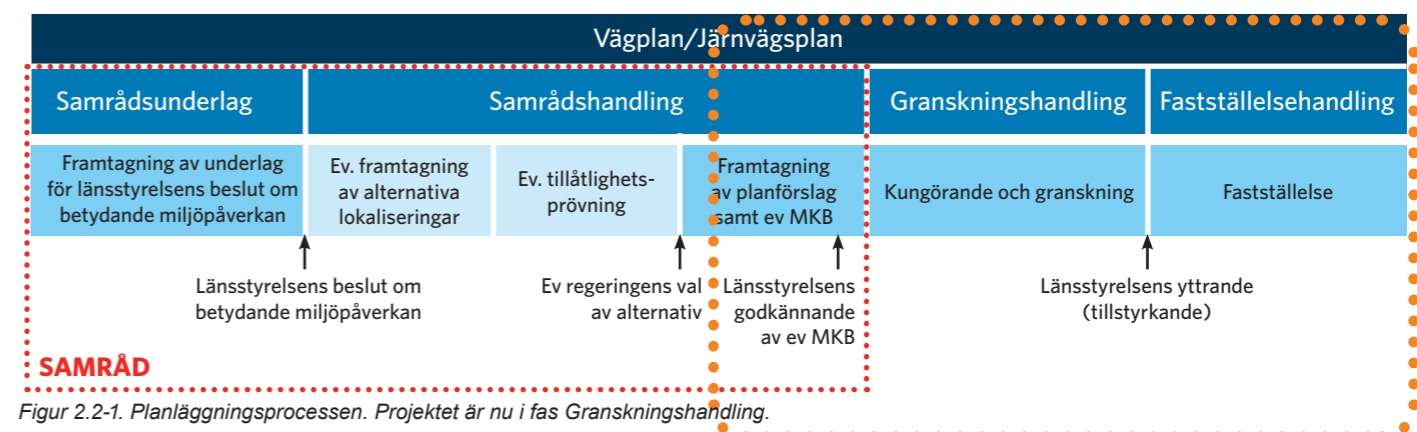
I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Länsstyrelsen beslutar sedan om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Om så är fallet tas en miljökonsekvensbeskrivning fram till järnvägsplanen. I annat fall tas en miljöbeskrivning fram. En miljökonsekvensbeskrivning utgör ett separat dokument som ska godkännas av Länsstyrelsen medan en miljöbeskrivning har färre formella krav, kan inarbetas i planbeskrivningen och behöver inte godkännas av Länsstyrelsen. Planen hålls tillgänglig för granskning så att de som berörs kan lämna synpunkter innan Trafikverket gör den färdig. När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft. Först efter detta kan Trafikverket påbörja järnvägsutbyggnaden.

Samråd är viktigt under hela planläggningen fram till kungörande och granskning. Det innebär att Trafikverket tar kontakt och för dialoger med andra myndigheter, organisationer och berörd allmänhet för att Trafikverket ska få in deras synpunkter och kunskap. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs övergripande i en samrådsredogörelse.

Länsstyrelsen har beslutat att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan, vilket innebär att en miljökonsekvensbeskrivning tagits fram och levererats till länsstyrelsen.

Föreliggande planbeskrivning utgör en del av järnvägsplanen.

Den nuvarande planläggningsprocessen trädde i kraft i januari 2013. Planering av Norrbotniabanan påbörjades enligt en gammal process med förstudie, utredning och plan men följer nu den nya planläggningsprocessen, se Figur 2.2-1.



Figur 2.2-1. Planläggningsprocessen. Projektet är nu i fas Granskningshandling.

2.2.1 Tillåtlighetsprövning

En del infrastrukturprojekt tillåtlighetsprövas enligt 17 kap miljöbalken. Trafikverket underrättar årligen regeringen om vilka projekt som Trafikverket anser ska tillåtlighetsprövas. Regeringen tar därefter ställning till vilka av dessa projekt som ska prövas. Trafikverkets riktlinje TDOK 2013:0403 utgör ett stöd vid bedömningen av vilka projekt som ska föreslås för prövning. Projekt som kan behöva prövas för tillåtlighet är:

- Stora, komplexa projekt med alternativa sträckningar eller utformningar samt flera svårörensbara intressen och ett stort antal motstridiga synpunkter avseende val av alternativ.
- Stora, tekniskt komplicerade projekt som innebär betydande risker med hänsyn till kostnader och omgivningspåverkan.

Norrbotniabanans etapp 1 mellan Umeå och Skellefteå föreslås inte för tillåtlighetsprövning. Norrbotniabanans bedöms inte innebära påtaglig skada på något riksintresse, sammanfaller väl med kommunal planering och val av korridor/lokalisering har gjorts så att områden med höga värden påverkas i liten grad.

Områden som medför tekniskt komplicerad byggnation har valts bort och de lösningar som valts är konventionella och väl beprövade. Genomförda samråd med myndigheter, kommuner och övriga intressenter i järnvägsutredningarna för Umeå-Robertsfors (JU110) och Robertsfors-Ostvik (JU120) visar att samsyn råder avseende Trafikverkets val av korridor/lokalisering samt konsekvenser för miljön.

2.3 Järnvägsplanens omfattning

Järnvägsplanen Norrbotniabanans Dåva-Gryssjön omfattar cirka 17 kilometer nyanläggning av järnväg på en sträcka från strax öster om Täfteån till kommungränsen mellan Umeå och Robertsfors i höjd med Gryssjön, km 12+300 till km 29+000 i spårets längdmätning. Se Figur 2.3-1.

Järnvägsplanen omfattar även åtgärder vid rastplatsen i höjd med Täfteböle och åtgärder vid trafikplatserna vid Sävar. På delen Dåva-Gryssjön planeras totalt sex järnvägsbroar, sju vägbroar, fyra broar för ekodukter, en gång- och cykelbro samt två broar för skotertrafik och friluftsliv.

2.4 Ändamål och projektmål

2.4.1 Övergripande ändamål och projektmål för Norrbotniabanans

Ändamål

Norrbotniabanans övergripande ändamål är, i enlighet med de transportpolitiska målen, att bidra till en långsiktigt hållbar utveckling. En hållbar utveckling förutsätter ett samspel mellan ekonomiska, sociala och ekologiska dimensioner och därför ska Norrbotniabanans tillgodose:

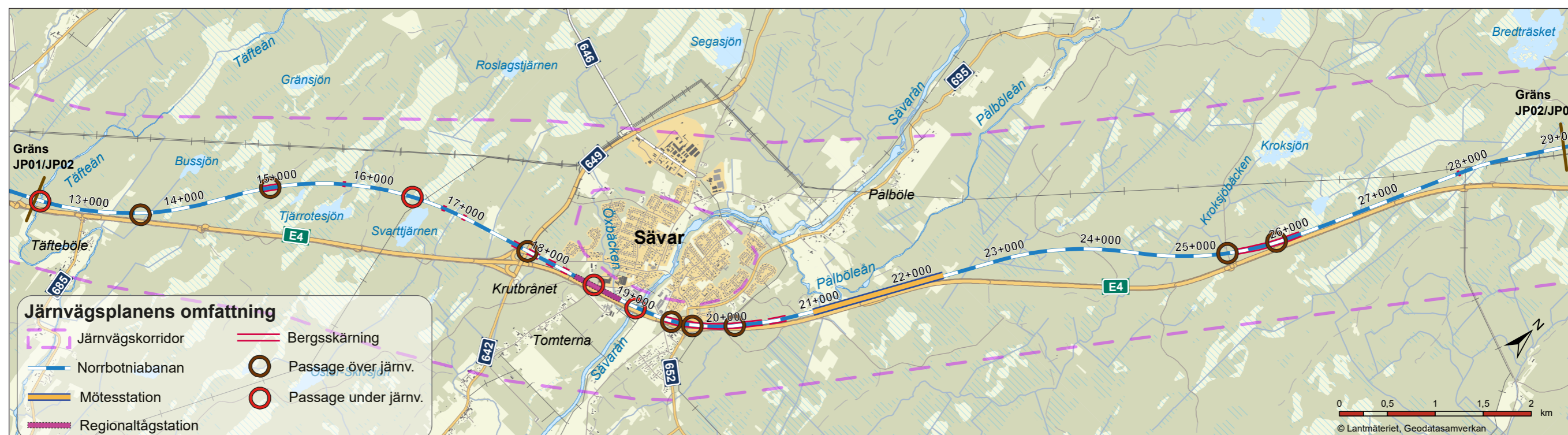
- framtidsinriktad och hållbar näringslivsutveckling.
- samspelande arbets-, utbildnings- och bostadsmarknader genom regionförstoring.
- samverkande bebyggelse och transportsystem.
- god miljö och långsiktig hållbarhet.

Projektmål

Det övergripande ändamålet för Norrbotniabanans har brutits ned i ett antal projektmål, se de vänstra boxarna på nästa sida. De övergripande projektmålen, som är uppdelade på funktionsmål och hänsynsmål, är kopplade till de transportpolitiska målen och miljömålen.

2.4.2 Projektmål för Dåva-Gryssjön

För att bidra till uppfyllelse av ändamålet för Norrbotniabanans har ett antal projektmål för järnvägsplanen Dåva-Gryssjön formulerats. Se de högra boxarna på nästa sida.



Figur 2.3-1. Järnvägsplanens omfattning.

Funktionsmålet - Tillgänglighet

Ett tillgängligt transportsystem

Norrbotniabanan ska medge rationell trafikering med en gen, smidig och genomgående linjeföring. Resecentra lokaliseras centralt med god tillgänglighet för alla, oberoende av samhällsgrupp, ålderskategori eller eventuella funktionshinder.

En hög transportkvalitet

Norrbotniabanan ska ha en god standard som möter dagens och framtidens krav för godstrafiken. Väl utformade godstransportlösningar avseende lokalisering och utformning av anslutningar till industrispår, godsterminaler och hamnar.

En positiv regional utveckling

Norrbotniabanan ska medföra en avsevärd förkortning av restiderna för persontrafik och vara konkurrenskraftigt alternativ för godstransporter, väl förankrat hos de lokala industrierna.

Ett jämställt transportsystem

Vid lokalisering och utformning av resecentrum ska stor vikt läggas vid att tillgodose alla människors transportbehov.

Hänsynsmålet – Säkerhet, miljö och hälsa

En säker trafik

Norrbotniabanan ska vara säker, modernt utformad med väl genomarbetade lösningar för såväl järnvägstrafiken som för omgivningen.

En god miljö

Norrbotniabanan ska erbjuda ett miljövänligt transportalternativ för både gods- och persontransporter genom ökad energieffektivitet i transportsystemet och därmed minskade utsläpp. Järnvägen lokaliseras med stor hänsyn till omgivningen så att negativ påverkan på människors hälsa och på miljön minimeras.

Ekonomiska mål

Optimerad kostnad

Norrbotniabanan ska utformas för att vara samhällsekonomiskt effektiv och en optimerad kostnad i ett livscykelperspektiv ska eftersträvas.

En resurseffektiv anläggning

Norrbotniabanan ska utformas för en resurseffektiv energianvändning och bidra till ett fossilfritt samhälle.

Projektmål Funktion Dåva-Gryssjön

- Lokalisering och utformning av järnvägen och tillhörande mötesstationer, ska göras med hänsyn till att optimera järnvägssystemets kapacitet, exempelvis gångtider, placering och avstånd mellan driftplatser. Järnvägsplanen ska skapa förutsättningar för optimala anslutningar mot anslutande järnvägsplaner.
- Banans sträckning ska möjliggöra ett attraktivt läge för regionaltågsstation i Sävar. Stationsområdet ska planeras med god tillgänglighet och ändamålsenlig utformning. Viktiga målpunkter, strukturer och samband i orten, närhet till boende, möjlighet till resandeutbyte, parkering, anslutande vägar, ortens utbyggnadsplaner i framtiden ska beaktas. Alla människors behov ska beaktas.

Projektmål Miljö Dåva-Gryssjön

- I järnvägsplanen ska anpassningar och skyddsåtgärder vidtas för att möjliggöra passager och så långt som möjligt bibehålla ekologiska samband. Påverkan på områden med Naturvärdesklass 1 och 2 ska begränsas.
- Barriärverkan och fragmentering för människor, djur och verksamheter, skogs- och jordbruk, ska begränsas.
- Renskötselns intressen och behov ska i största möjliga mån beaktas. Vid val av sträckning ska intrång i värdefulla betesområden i möjligaste mån undvikas. Genom att möjliggöra passager ska funktionella samband i möjligaste mån bibehållas.
- Landskapets helhetsvärden ska särskilt beaktas i känsliga områden såsom Pålbole, Sävar, Sävarådalen och Krutbrånet för att behålla de stora kulturhistoriska-ekologiska-bruks och upplevelsevärdena.
- En sammanhållen god boendemiljö med små hälsorisker för så många människor som möjligt ska eftersträvas.
- Goda förutsättningar för sportutövande och friluftsliv i Sävar ska finnas.

Projektmål Ekonomi Dåva-Gryssjön

- Järnvägens sträckning ska utformas så att ändamålet och framtagna projektmål uppfylls till lägsta möjliga investeringskostnad.
- Järnvägsanläggningen ska utformas för att uppnå en effektiv drift med målsättning att minimera livscykelkostnaderna. Vid val av utformning ska det eftersträvas att minimera kostnadsdrivande och/eller underhållskrävande anläggningsdelar, exempelvis tunnlar och broar.
- Anläggningen ska utformas för att minska energianvändning och utsläpp av koldioxid i ett livscykelperspektiv.
- Sträckningen ska optimeras för att kunna nyttja massor i byggnationen i så stor utsträckning som möjligt. Projektet ska speciellt studera masshantering redan vid val av linje för att kunna minimera mängden och nyttja massorna i byggnationen. Där detta inte är möjligt ska bra uppläggningsytor planeras och i sista hand ska deponi av massor ske. Hantering av sulfidjord ska minimeras.

2.5 Nationella och regionala mål

2.5.1 Transportpolitiska mål

Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Därutöver har riksdagen beslutat om ett funktionsmål rörande tillgänglighet och ett hänsynsmål rörande säkerhet, miljö och hälsa.

Funktionsmålet

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingen i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

2.5.2 Nationella miljö kvalitetsmål

Det övergripande miljöpolitiska målet är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen i Sverige är lösta. Riksdagen har med utgångspunkt i detta antagit 16 miljö kvalitetsmål som är formulerade utifrån den miljöpåverkan naturen antas tåla och som definierar det tillstånd för miljön som miljöarbetet ska sikta mot. Miljö kvalitetsmålen är en grundläggande utgångspunkt för miljöarbetet på nationell, regional och lokal nivå. Följande nationella mål bedöms vara relevanta för Norrbotniabanan:

- Begränsad klimatpåverkan
- Levande sjöar och vattendrag
- Grundvatten av god kvalitet
- Myllrande våtmarker
- Levande skogar
- Ett rikt odlingslandskap
- God bebyggd miljö
- Ett rikt växt- och djurliv

Måluppfyllelse för projektet och för aktuell järnvägsplan beskrivs i avsnitt 6.1 Måluppfyllelse.

2.6 Tidigare utredningar och beslut

2.6.1 Analys enligt fyrstegsprincipen

För planering av eventuella investeringsprojekt i järnvägssystemet har Trafikverket utarbetat en metod, fyrstegsprincipen, där möjliga förbättringar av transportsystemet provas stegvis. Se Figur 2.6-1.

Fyrstegsprincipen



Figur 2.6-1 Fyrstegsprincipen.

För Norrbotniabanan har en analys enligt fyrstegsprincipen genomförts dels i idé- och förstudieskedet dels i kompletterande studier av ett så kallat "Nollplus-alternativ" vilket skulle innebära en omfattande upprustning av Stambanan. Slutsatserna av de analyser som gjorts är att åtgärder enligt steg 1, 2 och 3 är otillräckliga.

Behovet av kortare transport- och restider är stort för såväl godstrafik som persontrafik. Transporter på järnväg är ett mer hållbart alternativ än transporter på väg och behovet av transporter kan inte mötas med enklare åtgärder. En omfattande upprustning av Stambanan, enligt steg 4, skulle inte heller möta de behov som finns. En upprustning skulle kräva investeringar i paritet med en ny järnväg längs kusten och ändå ge ett begränsat utfall vad gäller transport och restider eftersom de viktigaste målpunkterna finns längs med kusten.

Slutsatsen av analyserna är att en ny bana längs kusten, enligt steg 4, är ett långsiktigt hållbart alternativ som innebär att behoven av järnvägstransporter kan mötas och nya effektiva transporter kan införas

2.6.2 Idéstudier

I mars 2003 redovisade Trafikverket ett regeringsuppdrag om en idé till ny järnväg på sträckan Umeå–Luleå–Haparanda. I idéstudien studerades möjliga utbyggnadsetapper. Trafikverket rekommenderade år 2004 sträckan Skellefteå–Piteå som en lämplig första etapp, men framhöll att förstudier bör upprättas för att klargöra om utbyggnad av hela sträckan Umeå–Luleå kan bli aktuell.

2.6.3 Förstudier

Mellan 2004–2006 genomfördes tre förstudier på sträckan Umeå–Luleå. I förstudierna studerades flera tänkbara korridorer på sträckan Umeå–Luleå på en översiktlig nivå. I förstudieskedet gjordes bedömningen att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

I förstudien för sträckan Umeå–Skellefteå från 2006 studerades flera tänkbara korridorer på en översiktlig nivå. I förstudien övergick studier av flera breda korridorer till studier av ett fåtal smalare korridorer. Se Figur 2.6-2 och 2.6-3. På sträckan Umeå–Robertsfors identifierades tre tänkbara korridoralternativ med olika utgång från Umeå och norrut, se Figur 2.6-4.

- Alternativ Väst med västlig utgång från Umeå via Bullmark utan möjlighet till industrispåranslutning vid Dåva industriområde och utan möjligt stationsläge i Sävar.
- Alternativ Mitt med östlig utgång från Umeå via Bullmark med möjlighet för industrispåranslutning mot Dåva industriområde men utan möjligt stationsläge i Sävar.
- Alternativ Öst med östlig utgång från Umeå med möjlighet till industrispåranslutning vid Dåva industriområde samt stationsläge i Sävar.

2.6.4 Järnvägsutredningar

Trafikverket genomförde 2006–2011 sex järnvägsutredningar som baserades på de kvarstående korridorerna från förstudierna, se Figur 2.6-4. Under arbetet med järnvägsutredningen skedde viss omarbetning av alternativen. Avsmalningar genomfördes på några ställen samtidigt som den östra korridoren utökades med ett till alternativ. Delen Dåva–Gryssjön ligger inom den beslutade utredningskorridoren för JU 110, sträckan Umeå–Robertsfors. Se Figur 2.6-5.

Alternativ Väst valdes bort i ett tidigt skede av järnvägsutredningen. Motiven till bortval är flera, bland annat att en anslutning till Dåva industriområde inte skulle vara möjlig vilket var ett av projektmålen för järnvägsutredningen. Alternativet skulle även innebära störst negativ påverkan på rennäringsområdet, påverkan på vattenskyddsområde vid Umeå samt våtmark med mycket höga naturvärden nordost om Bullmark.

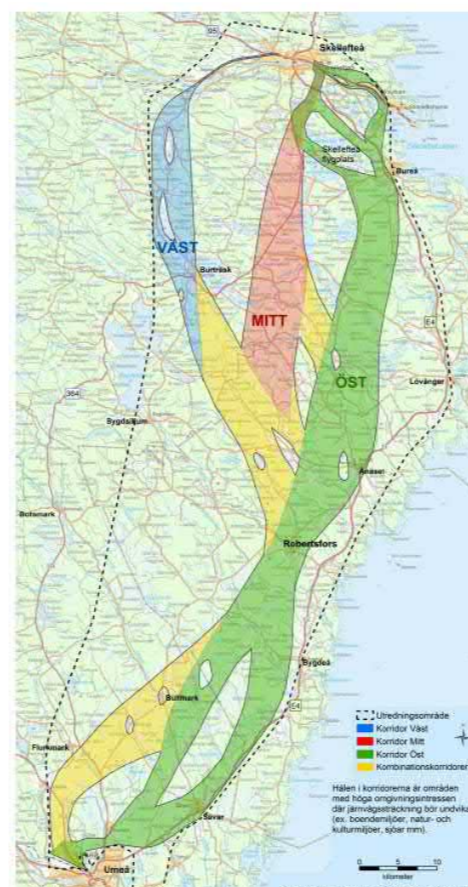
Alternativ Mitt och Öst bedömdes ha ett antal för- och nackdelar som väger ganska jämt. Alternativ Mitt bedömdes dock sammantaget vara något sämre med hänsyn till projektmål och ändamål för Norrbotniabanan samt påverkan på miljön. Alternativ Mitt bedömdes bland annat innebära ingrepp i ett större sammanhängande område som idag är relativt opåverkat av störningar och barriärer. Vidare bedömdes Alternativ Mitt vara mindre fördelaktigt med hänsyn till näringslivsutveckling eftersom koppling till industrier i Dåva och Sävar inte uppnås i lika hög grad.

2.6.5 Beslut om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen Västerbotten har beslutat att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan, vilket innebär att en miljökonsekvensbeskrivning till järnvägsplanen har upprättats.

2.6.6 Järnvägsplan

Under 2017 inledde Trafikverket arbetet med järnvägsplanen Dåva-Gryssjön genom linjestudier inom den beslutade korridoren från JU 110. Identifiering och utvärdering av linjer inom korridoren genomfördes enligt en stegvis process där översiktliga studier med flera olika alternativ övergick till detaljerade studier av färre alternativ allteftersom kunskapen om förutsättningar och konsekvenser fördjupades. Linjestudierna mynnade ut i en optimerad linje som utgör aktuellt planförslag.



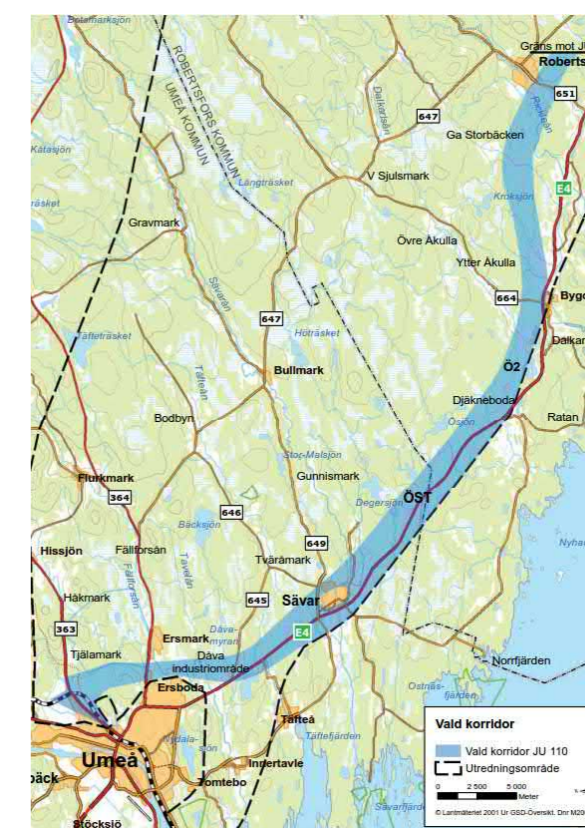
Figur 2.6-2 Studerade korridoralternativ i förstudien för Umeå-Skellefteå.



Figur 2.6-3 Studerade korridoralternativ i förstudien för Umeå-Skellefteå. Studier av flera breda korridorer övergick till ett fåtal smalare korridorer



Figur 2.6-4. I förstudien identifierade korridoralternativ på sträckan Umeå-Robertsfors.



Figur 2.6-5 Bortvalsprocessen i järnvägsutredningen för sträckan Umeå-Robertsfors (JU110). Vald korridor, alternativ Öst, redovisas längst till höger.

3 Förutsättningar

3.1 Befintligt transportsystem

3.1.1 Järnvägsnät

Den planerade järnvägen är den första delen på Norrbotniabanan mellan Umeå och Luleå och ansluter direkt till Stambanan genom övre Norrland vid Umeå godsbangård strax norr om Umeå C. Därigenom får den också en direkt koppling till Botniabanan. Se Figur 3.1-1.

Stambanan genom övre Norrland

Stambanan genom övre Norrland sträcker sig från Bräcke till Luleå, inklusive sträckan Vännäs–Umeå. Banan är enkelspårig med mötesstationer, med undantag för vissa partier på sträckan Mellansel–Vännäs där dubbelspår finns. Stambanan är elektrifierad och största tillåtna axellast är 25 ton (STAX 25).

Stambanans lokalisering genom inlandet är varken strategisk för industrins transporter eller för persontrafik. De flesta städerna är belägna längs kusten vilket innebär att resenärerna får åka en stor omväg genom inlandet om de ska åka tåg.

Stambanans främsta uppgift är att hantera stora godsflöden mellan norra och södra Sverige. Att banan är enkelspårig med långa avstånd mellan mötesstationer innebär begränsad kapacitet. Banan har tvära kurvor och branta lutningar, vilket medför låg hastighetsstandard och låga tillåtna vagnsvikter. Begränsningarna innebär bland annat att ett lok endast kan dra ca 1 000 ton jämfört med ca 1 600 ton på övriga delar av systemet. Detta hindrar den tunga godstrafiken från att ha samma kapacitet som järnvägstransporter i övriga delar av systemet, vilket innebär högre transportkostnader och konkurrensnackdelar för industrin.

Att banan är enkelspårig och har bristande kapacitet innebär även att den är sårbar för störningar, som kan förorsaka industrin driftstopp med stora förluster som följd.

Anslutande banor till Stambanan genom övre Norrland är Haparandabanan, Malmbanan, Botniabanan, Ådalsbanan, Mitt- och Norra stambanan.

Botniabanan

Botniabanan utgör en viktig länk mellan norra och södra Sverige. Den är en modern, enkelspårig bana som klarar STAX 25. Banans största tillåtna hastighet varierar mellan 200-250 km/tim beroende på tågtyp. I Västeråsby ansluter Botniabanan till Ådalsbanan som möjliggör trafik vidare söderut till Kramfors, Härnösand, Timrå och Sundsvall. I Umeå ansluter banan till Stambanan genom övre Norrland och Holmsundsbanan.



Figur 3.1-1. Befintligt järnvägsnät samt beslutad korridor för Norrbotniabanan Umeå-Luleå.

3.1.2 Vägnät

Norrbotniabanan löper till stor del parallellt med E4, men kommer korsa ett antal allmänna och enskilda vägar på delsträckan Dåva-Gryssjön. Se Figur 3.1-2. Samtliga korsningar mellan väg och järnväg ska göras planskilda.

Allmänna vägar och trafikplatser med statlig väghållare

De statliga vägar som berörs av Norrbotniabanan längs delsträckan Dåva-Gryssjön är E4, väg 642 (Skomakarvägen), väg 649 (Sävarvägen) och väg 652 (Ivarsbodavägen).

Väg E4 är en utpekad som nationellt och regionalt viktig väg och ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet för dagliga personresor, godstransporter, kollektivtrafik samt långväga personresor. Väg E4 är även utpekad som primär väg för farligt gods.

Generellt har den aktuella sträckan av väg E4 en god standard med mötesseparering i form av mitträcke och har omväxlande en eller två körfält (2+1-väg). Hastighetsgränsen varierar mellan 90 km/tim och 110 km/tim. År 2019 trafikerades väg E4 intill delsträckan Dåva-Gryssjön dagligen av cirka 10 000 fordon. Den tunga trafiken utgjorde cirka 15–20 procent av den totala trafiken.

Väg 642 (Skomakarvägen) ansluter den södra trafikplatsen i Sävar och sträcker sig i sydvästlig riktning mot Sävarberg och Täfteå. Hastighetsgränsen är 70 km/tim. År 2016 trafikerades väg 642 av drygt 500 fordon per dygn, varav den tunga trafiken utgjorde cirka 10 procent.

Väg 649 (Sävarvägen) ansluter den södra trafikplatsen i Sävar och sträcker sig i nordostlig riktning mot Sävar och vidare till byn Bullmark. Hastighetsgränsen är 70 km/tim. År 2016 trafikerades väg 649 av drygt 700 fordon per dygn, varav den tunga trafiken utgjorde cirka 20 procent.

Väg 652 (Ivarsbodavägen) ansluter den norra trafikplatsen i Sävar och sträcker sig i sydostlig riktning mot Ivarsboda. Hastighetsgränsen är 50 km/tim i trafikplatsen och övergår sedan till 70 och sedan 80 km/tim. År 2016 trafikerades väg 652 av drygt 1500 fordon per dygn. Den tunga trafiken utgjorde cirka 5 procent av den totala trafiken.

På sträckan finns två trafikplatser: trafikplats Syd och trafikplats Nord (Sävar). Rastplats finns längs E4 i höjd med Täfteböle och vid trafikplats Syd i Sävar.

Allmänna vägar med kommunal väghållare

Tre kommunala vägar berörs av byggandet av Norrbotniabanan på delsträckan Dåva-Gryssjön; Generalsvägen, Kungsvägen och Rosenius väg.

Övriga påverkade vägar

Förutom de allmänna vägar som beskrivs ovan berörs femton enskilda vägar.

3.2 Trafik och användargrupper

Persontrafik och pendling

Vägnätet är dominerande med hänsyn till persontrafik där biltrafiken står för de i särklass största resflödena. Persontransporter inom utredningsområdet sker framförallt med bil på väg E4. Pendlingsresor sker i huvudsak till Umeå från omkringliggande tätorter.

Kollektivtrafik

I dagsläget utgör busstrafiken ett viktigt färdmedel mellan orterna längs kusten. Alla Länstrafikens linjer som trafikerar Norrlandskusten passerar genom utredningsområdet via väg E4.

Trafikprognoser

Prognoser för trafikering av Norrbotniabanan redovisas Tabell 1.

Godstrafik

Industrin längs Norrlandskusten är exportintensiv och mer än hälften av den tunga godstrafiken kommer från norr med destination i söder. De största godsflödena, sett till godsvolymer, sker via sjöfart och på järnväg. Godstrafiken på Stambanan genom övre Norrland är omfattande. De största godsflödena utgörs av systemtåg med stora volymer i hela tågsätt.

Inom utredningskorridoren sker godstransporter idag på väg.

Tabell 1. Trafikprognoser av Norrbotniabanan mellan Umeå godsbangård och Skellefteå, baserat på BAS2030.

Tågtyp	Antal under maxtime (tåg/tim)*	Antal tåg per dygn*
Snabbtåg	2	4
Regionaltåg	2	36
Natttåg	1	4
Godståg	2	22
Totalt	7	66

* Total antal tåg i båda riktningar.



Figur 3.1-2 Befintligt vägnät längs delsträckan Dåva-Gryssjön.

3.3 Lokalsamhälle och utveckling

3.3.1 Befolkning och bebyggelse

Umeå kommun ligger vid kusten i den sydöstra delen av Västerbottens län. Den största tätorten i kommunen är centralorten Umeå och till de större tätorterna hör Holmsund, Hörnefors, Sävar, Obbola, Täfteå, Röback och Ersmark. I kommunen bor drygt 130 000 personer och kommunen har en vision om att befolkningen ska växa till 200 000 personer till år 2050.

Bebyggelsen inom utredningskorridoren är främst koncentrerad till Sävar och Täfteböle. Sävar samhälle har cirka 3 000 invånare. Bebyggelsen består av småhus och ett fåtal mindre flerfamiljshus, ett centrum med service och Sävar skola i anslutning till sporthall och simhall. I norra delen av samhället vid Stranden, Palmbrånet och Pålböle finns gårdar och enfamiljshus. Söder om E4 ligger forskningsanläggningen vid Skogforsk och bostadsbebyggelse vid Tomterna och Granbodavägen.

Täfteböle ligger söder om E4 och i byn bor färre än 50 personer. Landskapet utgörs av skogs- och åkermark. Bebyggelsen som består av enfamiljshus och gårdar är lokaliserad i anslutning till Täfteån och väg 685. Söder om byn ligger tätorten Täfteå där det bor drygt 1 400 personer som har mataffär och skola.

3.3.2 Näringsliv och sysselsättning

Umeå kommun och Umeå centralort

Umeås lokala arbetsmarknadsområde omfattar även grannkommunerna Vännäs, Bjurholm, Vindeln, Robertsfors och Nordmaling. Större arbetsplatser inom kommunen är bland annat Umeå kommun, Umeå universitet, Region Västerbotten/Norrlands universitetssjukhus och Volvo lastvagnar. Umeå kommun har ett positivt pendlingsnetto på över 2 000 personer, det vill säga att det pendlar in fler till Umeå än det pendlar ut.

Inom näringslivet i Umeå finns växande företag inom framför allt bioteknik, medicin, informationsteknologi, miljö och energi.

Sävar

Skogsbruket och träförädling är och har varit en betydande näring i Sävar. I norra delen av samhället ligger ett industriområde där Sävar såg, som ägs av Norra Skog, är den största verksamheten. Sågverket har gjort stora investeringar de senaste åren, bland annat i en ny såglina. Den totala godsvolymen beräknas till 1,2 miljoner ton och sågen har en årsproduktion om cirka 240 000 kubikmeter sågad vara. Planerade investeringar innebär en volymökning till cirka 2 miljoner ton fram till 2025.

3.3.3 Kommunal planer

Den fysiska planeringen i Umeå kommun utgår från den kommunövergripande översiktsplanen, antagen 2018-08-27. Umeå kommuns översiktsplan består av ett stort antal delar. Översiktsplanen sammanfattar helheten i den fysiska planeringen och ger en ingång till övriga fördjupningar och tillägg till översiktsplanen. För strategiskt viktiga områden finns även ett antal fördjupade översiktsplaner och tillägg, bland annat för de centrala stadsdelarna i Umeå, kusten och ett antal tätorter i kommunen. År 2020 fanns 14 antagna översiktsplanedelar, i form av fördjupningar och tillägg, och två pågående planer.

Visionen att Umeå kommun ska växa till 200 000 invånare till år 2050 är en viktig utgångspunkt och översiktsplanen svarar mot kommunens övergripande mål.

Inriktningen att bygga en tät, attraktiv blandstad i Umeå är stark. Centralt är att översiktsplanen utgör ett paradigmskifte mot hållbart resande. Trafikutvecklingen och omställningen mot hållbara transportslag är en nyckel för en hållbar utveckling.

Befolkningsvisionen har tydligt fokus också på landsbygden och övriga tätorter än centralorten Umeå. För de största tätorterna utanför Umeå, det vill säga Sävar, Hörnefors samt Obbola och Holmsund föreslås på sikt betydande tillväxt.

Fördjupad översiktsplan för Sävar

Umeå kommun arbetar med en fördjupad översiktsplan för Sävar. Planen har varit på samråd under våren/sommaren 2020. Se Figur 3.3-1.

Planförslaget innebär att det på lång sikt ges plats för ytterligare 4 000-6 000 invånare i Sävar. Den största delen av den framtida bebyggelsen planeras söder om Norrbotniabanan och E4. Närmast väg och järnväg planeras för högre bebyggelse medan österut längs vägen mot Ivarsboda och Skeppsvik planeras för områden med friliggande eller gruppbyggda småhus.

Nya verksamheter som är mer ytkrävande, som inte är av typen handel och service, föreslås lokaliseras inom det nya västra verksamhetsområdet. Området ligger i ett trafikorienterat läge nära den södra trafikplatsen längs väg E4. Den fördjupade översiktsplanen reserverar även mark för ett industrispår som kan ansluta både det nya verksamhetsområdet och Sävar såg.

Detaljplaner

Järnvägsplanen Dåva-Gryssjön berör totalt sex detaljplaner. Samtliga detaljplaner som berörs ligger i Sävar samhälle, majoriteten av detaljplanerna ligger på norra sidan av E4.

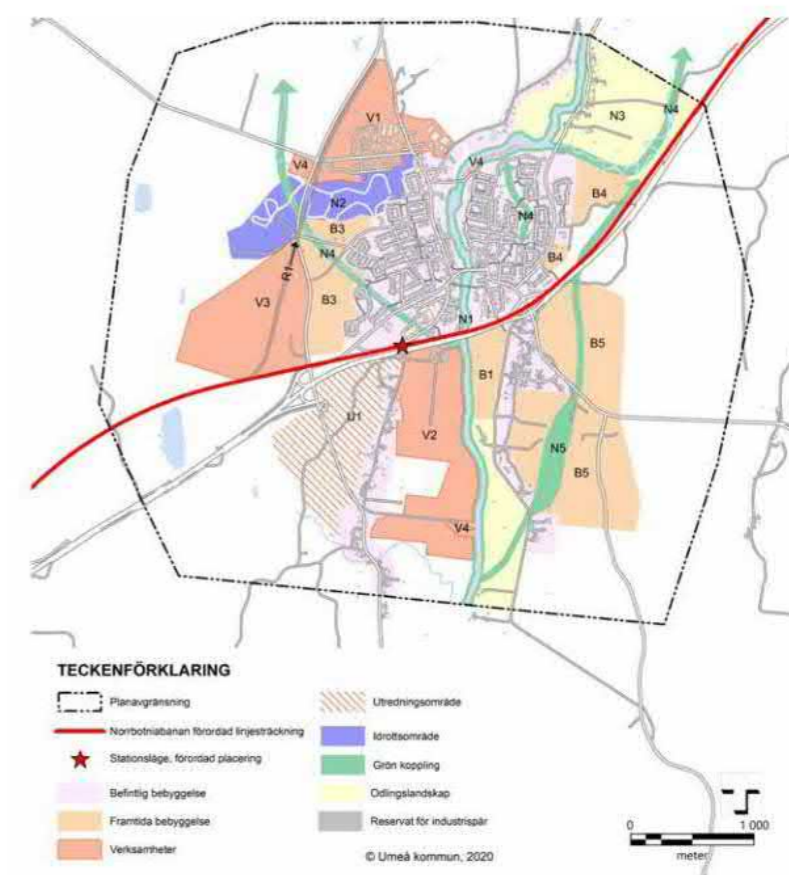
Järnvägsplanen berör två detaljplaner (Sergeanten i Sävar och Södra industriområdet) mellan Kungsvägen och Generalsvägen, strax norr om E4 i Sävar. Sergeanten är antagen 1994-04-15. Detaljplanen reglerar del av kvarteret Sergeanten inom Sävar samhälle och medger småindustri. Detaljplanen för Södra industriområdet är antagen 1969-06-06 och medger områden för småindustri/industriändamål och till viss del bostäder.

Järnvägsplanen berör även detaljplanen för Fältskären som ligger mellan Kungsvägen och Sävarån, norr om E4. Planen är antagen 1978-05-30 och medger användningsområden för allmänt ändamål.

Järnvägsplanen berör detaljplan för södra Östermalm som sträcker sig från östra sidan av Sävarån till öster om Rosenius väg, nord/nordost om E4. Detaljplanen är antagen 1980-12-15. Detaljplanen är en ändring och utvidgning av stadsplanen för Sävar samhälle och medger bland annat bostadsbebyggelse, småindustri och bensinstation. Det är framförallt de södra delarna av detaljplanen, närmast E4, som berörs av järnvägsplanen.

Detaljplan för del av Sävar 66:1, Östra Palmbrånet, antagen 1992-02-10, medger 40 småhus.

Detaljplan Öxbäckenområdet är antagen 1973-06-04 och medger cirka 180 småhus.



Figur 3.3-1 Karta från Umeå kommuns fördjupade översiktsplan för Sävar, samrådsförslag juni 2020.

3.4 Riksintressen och Natura 2000

Riksintressen skyddas enligt de allmänna hushållningsbestämmelserna i miljöbalkens kapitel 3 och 4. Ett riksintresse kan till exempel vara orörda naturtillgångar, kulturhistoriska miljöer, energiförsörjning eller kommunikationer. Ett riksintresse ska skyddas från påtaglig skada och om det finns en konflikt mellan olika riksintressen ska en avvägning göras så att en långsiktig hushållning med marken, vattnet och den fysiska miljön i övrigt sätts i första rummet.

Natura 2000-områden är skyddade enligt 7 kapitlet 27 § miljöbalken och är områden vars natur är värdefull ur ett EU-perspektiv med särskilda skydds- eller bevarandevärden. Urvalet av Natura 2000-områden är bland annat viktigt för att bevara representativa naturmiljöer i Sverige.

En sammanställning av alla riksintressen och Natura 2000-områden som järnvägen passerar eller går i nära anslutning till visas i Tabell 2 samt i figur 3.4-1.

Tabell 2. Riksintressen som järnvägen passerar eller går i nära anslutning till.

Riksintresse/Natura 2000	Samhällssektor och lagrum i miljöbalken	Ansvarig myndighet
Sävarån	Vattendrag (natur/kulturvärden), 3 kap. 6§ samt 4 kap. 6§. Natura 2000, 7 kap. 28§	Havs- och vattenmyndigheten, Naturvårdsverket
E4 Norrbotniabanan	Kommunikationer, 3 kap. 8§	Trafikverket
Rennäring, Ran sameby	Rennäringen, 3 kap. 5§	Sametinget

3.4.1 Rennäring

Områden av riksintresse för rennäringen består av de områden och leder som är av stor betydelse för att kunna bedriva rennäring, till exempel kärnområden, områden för reproduktion, flyttleder och svåra passager. Området nordväst om Sävar (vid Tväråmark och Pålboletomten) befinner sig inom område av riksintresse för rennäringen. Riksintresseområdet vid Pålboletomten sträcker sig strax fram till E4.

3.4.2 Kommunikation

Riksintresse för kommunikation längs delsträckan omfattar E4 samt beslutad korridor för Norrbotniabanan.

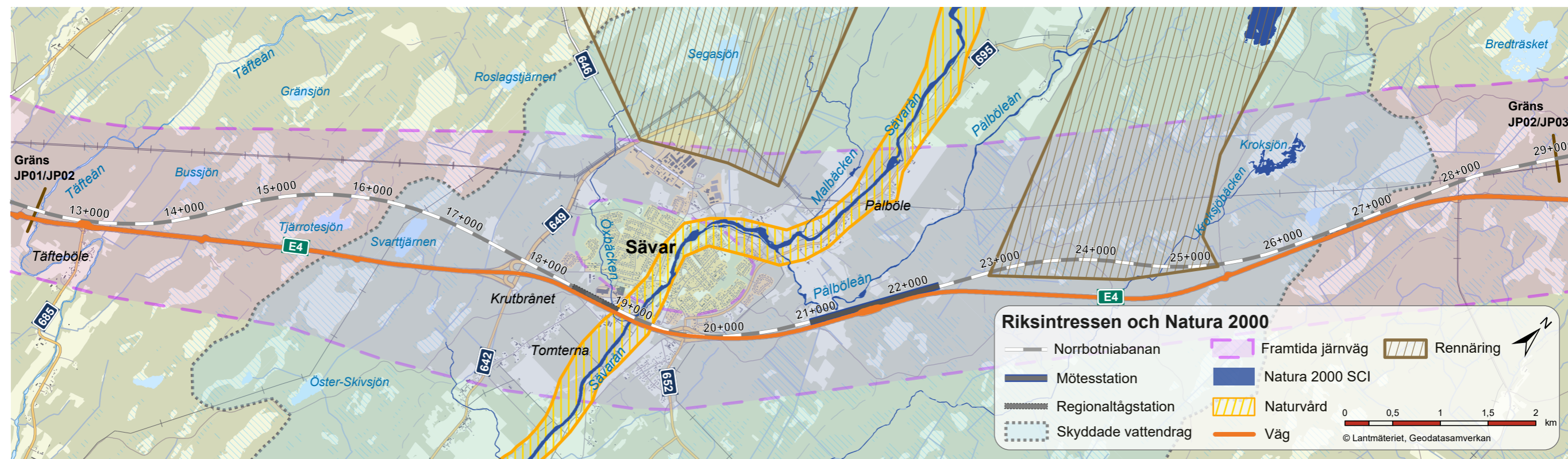
3.4.3 Naturvård och Natura 2000

Järnvägsplanen passerar Sävarån som enligt 3 kap. 6 § miljöbalken är ett vattendrag av riksintresse för naturvård. Sävarån är även särskilt utpekad enligt 4 kap 6 § miljöbalken och får därför inte påverkas av vattenregleringar för kraftändamål.

Sävarån är även utpekad som Natura 2000-område (SE0810436) där hela avrinningsområdet för Sävarån ingår med vattendragen Öxbäcken, Malbäcken, Pålboleån och Kroksjöbäcken. Sävarån har utpekats som Natura 2000-område då det är en av Norrlandskustens oreglerade skogsälvar samt har ett rikt och varierat lopp, våtmarker, vattenfall och forsar.

I Sävar finns en kraftstation med en fisktrappa som möjliggör fiskvandring. Sävarån är en viktig fiskvandringsslag för lax, stensimpa och öring.

I vattendraget finns även flodpärlmussla och utter som är fridlysta och som även omfattas av art- och habitatdirektivet liksom lax och stensimpa. För Natura 2000-området finns en bevarandeplan framtagen.



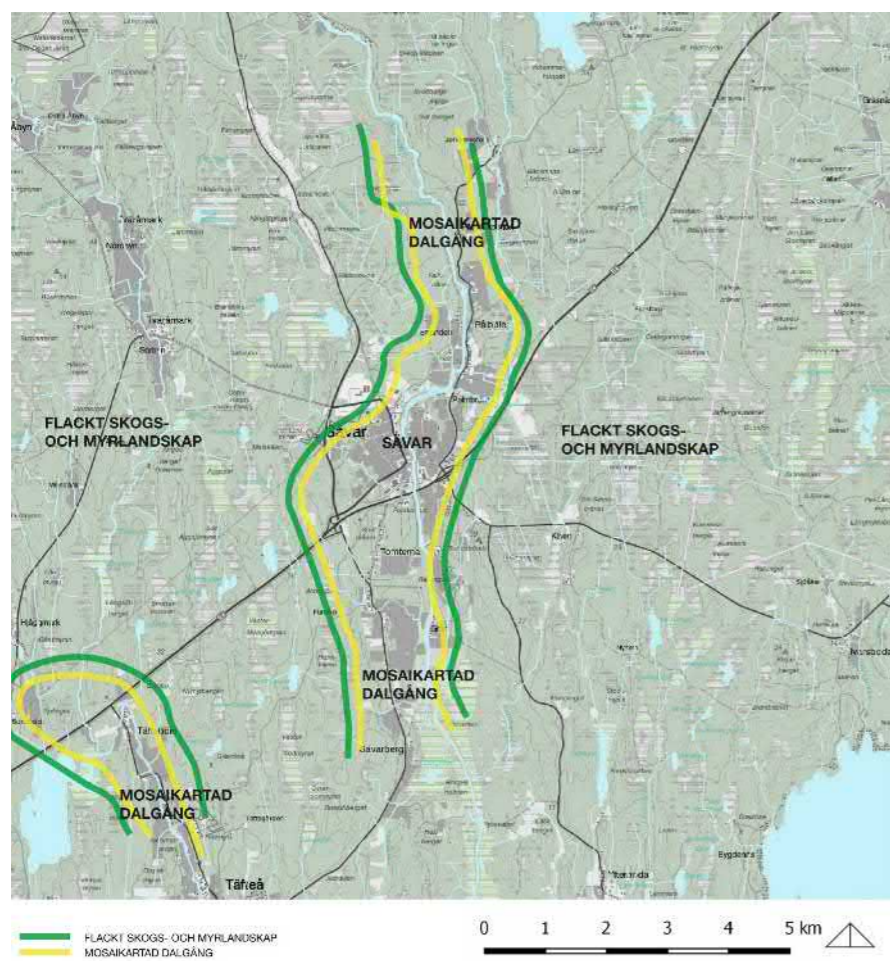
Figur 3.4-1. Riksintressen som järnvägen passerar eller går i nära anslutning till.

3.5 Landskapet och staden

Landskapet längs föreslagen järnväg ligger inom den regionala landskapstypen Västerbottens kustslätt. Ett flackt landskap med en mosaik av myrar, sjöar och skogsmarker och däremellan uppodlade öppna dalgångar. Järnvägen skär diagonalt genom landskapets nord-sydliga system av myrmarker, svaga höjder, renbetesmarker och uppodlade dalgångar.

Bebyggelsen inom utredningskorridoren är främst koncentrerad till Sävar och Täfteböle. Sävar består av ett mindre centrum och småskalig småhusbebyggelse, i huvudsak utbyggd under 1900-talet. Sävar skola ligger i södra delen av Sävar, på gränsen till utredningskorridoren, här ligger även Sävar simhall. I den norra delen finns en träindustri samt idrottsanläggningar som exempelvis fotbollsplaner.

För de boende på östra sidan Sävarån finns det också ett mindre, men välbesökt friluftsområde i kilen mellan Terminsvägen och E4 med många stigar. Sävar planerar att expandera med ny bebyggelse söder om E4. Umeå kommun arbetar med en fördjupad översiktsplan för att Sävar ska kunna växa kraftigt. Norrbottenbanan kommer påverka Sävar genom att orten får tågförbindelse. E4 går genom södra delen av samhället.



Figur 3.5-1. Karta över områdets två landskapstyper.

3.5.1 Landskapstyper och karaktärsområden

Området ligger inom den regionala landskapstypen Västerbottens kustslätt. Ett flackt landskap med en mosaik av myrar, sjöar och skogsmarker och däremellan uppodlade öppna dalgångar. Inom utredningsområdet har två landskapstyper identifierats: flackt skogs- och myrlandskap och mosaikartad dalgång. Se Figur 3.5-1. De två landskapstyperna längs delsträckan har i sin tur olika områden där karaktären skiljer sig åt. Sex karaktärsområden har identifierats längs sträckan, se Figur 3.5-2.

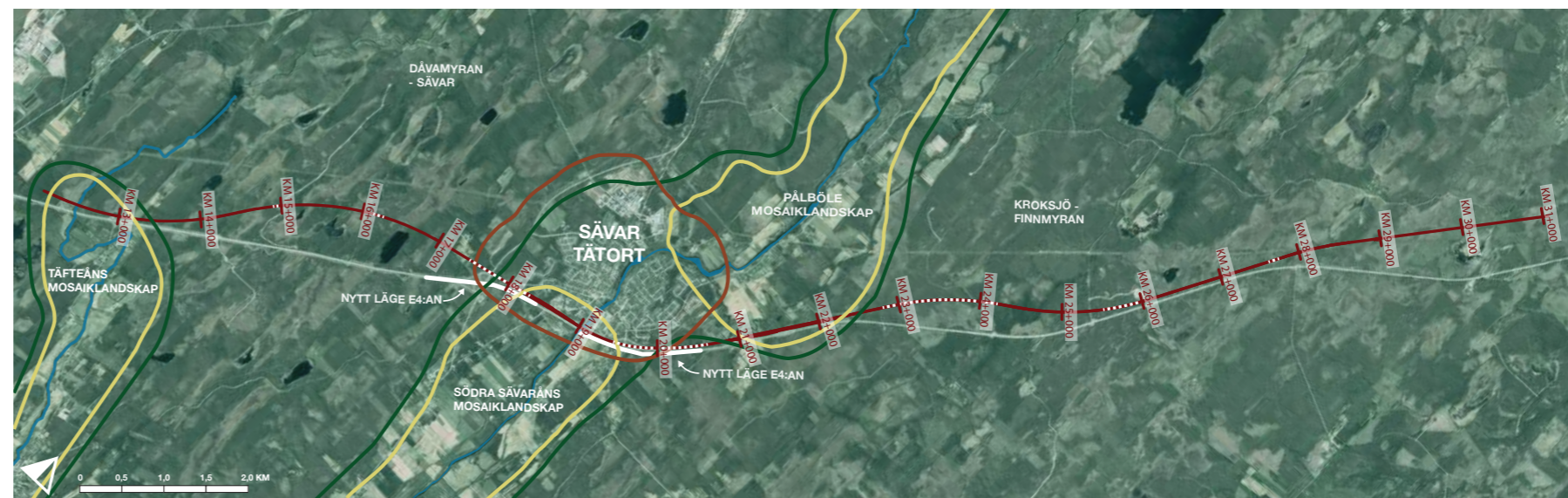
Flackt skogs- och myrlandskap

Det flacka skogs- och myrlandskapet dominerar utredningsområdet mellan Umeå tätort och kommungränsen mot Robertsfors. Grundterrängen är flack med inslag av småkuperad terräng med höjder som består av drumliner och moränklädda berghällar i nordsydlig riktning. De relativa höjdskillnaderna är små och ligger på 35 - 40 meter över havet. Geologiskt förekommer morän, torv, berg och älvsediment.

Strukturerna i landskapet, såsom fördelning av jordarter, mindre höjdparter, isälvsvlagringar och ådalar har en tydlig nordsydlig riktning. Strukturen följer inlandsisens rörelseriktning och bildar en relief som om färg runnit söderut. Upplevelsen är småskalig på grund av de små nivåskillnaderna, de få öppna partierna och korta siktdjup i det skogsklädda området.

Vattendrag och äldre vägar skapar de rumsliga sambanden i landskapet och är de få landskapselement som går att orientera sig efter. Det äldre vägnätet är gles. Visuellt har landskapstypen otydliga riktningar, i synnerhet från den moderna E4 som löper tvärs över landskapets riktningar. E4 skär genom landskapet och upplevs som ett nyckelelement där träd och buskbryn skapar en egen rumslighet som avskärmar utblickar mot omgivningen. Området har mycket få hus, torp och fritidshus. Huvudsaklig markanvändning är skogsbruk, rennäring och visst friluftsliv.

Landskapstypen är generellt vattenrik, mest bestående av myrar med inslag av mindre sjöar, dikade skogsmarker, dikade myrar, bäckar och har flera dikningsföretag.



Figur 3.5-2. Karaktärsområden längs sträckan Däva-Gryssjön..

Mosaikartad dalgång

Det mosaikartade dalgångslandskapet har en flack till svagt böljande topografi med åar i nordsydlig riktning som omges av uppodlade älvsediment. Höjdskillnaderna är relativt små och som mest är det ca 30 meters nivåskillnad mellan åfåran och intilliggande höjder. Vattendragen omges av lersiltiga jordar, älvsediment och postglacial sand. Parallellt med åarna ligger svaga långsträckta höjdryggar, så kallade drumliner, och längs t.ex. Sävarån löper Sävaråsen med mäktiga isälvssediment med sand och grus.

Kring vattendragen är landskapsrummen småskaliga och bitvis med branta slänter och forsande vatten. I de uppodlade öppna delarna har landskapsrummen en större skala. De meandrande åarna ligger centralt i de uppodlade dalgångarna och bildar tillsammans med diken ett nätverk av öppet vatten.

De uppodlade dalgångarna är påverkade och formade av människans bruk. Vägnätet och bebyggelsen är relativt tät i denna landskapstyp och följer landskapets övergripande nordsydliga riktning och ligger i kantzoner, på morän och på åsmaterial. Bebyggelse ligger i kluster längs vägarna och består av såväl mindre gårdar och torp som ett större antal bostadshus som uppförts de senaste 100 åren.

De öppna markerna är den tongivande karaktären i landskapstypen och den skogsvegetation som finns runt gårdar, på holmar, i kantzoner och mot vattendrag domineras av lövträd. I Sävaråns dalgång finns också stora partier av skog på gammal åkermark som är en del av Skogforsks verksamhet.

3.6 Miljö och hälsa

I detta avsnitt beskrivs förutsättningarna för de miljö- och hälsoaspekter som behandlas i projektet. I järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning beskrivs miljö- och hälsoaspekter i detalj.

3.6.1 Kulturmiljö

Regionen som den föreslagna järnvägssträckningen löper genom kännetecknas av ett relativt flackt landskap med en jordbruksbygd knuten till sedimentjordar intill flacka dalgångar och älvstränder. Jordbrukets bebyggelselägen etablerades huvudsakligen under medeltiden. De stora skogsområden som förekommer domineras av barrträd.

Tätorten Sävar består av villabebyggelse från framförallt 1960- och 1970-talet samt med en stor träindustriäggning i nordvästra delen. Det jordbrukspräglade mosaiklandskapet utanför tätorten består i mångt och mycket av gräsvall för slätter med enstaka äldre friliggande ängslador.

Inga kända fornlämningar ligger inom 100 meter från järnvägsplanens påverkansområde. En möjlig fornlämning ligger dock inom påverkansområdet, den gamla tomten vid Gamla Kustlandsvägen.

Områdets landhöjning

Inom Västerbottens kustlandskap är landhöjningen 9,2 mm/år, vilket är störst i Sverige. För cirka 10 000 år sedan låg högsta kustlinjen ungefär 240 meter över dagens havsytta. För cirka 3 000 år sedan, under bronsåldern, var området ett skärgårdslandskap med öar och långsträckt havsvikar.

Krutbrånet

Slaget vid Sävar ägde rum den 19 augusti 1809 och var det sista slaget under finska kriget och det hittills sista slaget på svensk mark. Det utkämpades mellan svenska och ryska styrkor kring Sävar. En arkeologisk utredning inom utredningskorridoren utfördes under 2016 tillsammans med en tilläggsutredning av slagfältet (RAÄ nr Sävar 48:1) för att avgränsa slagfältets utbredning och dess innehåll, vilket ledde till att områdets utbredning ökades kraftigt. Ännu en arkeologisk utredning utfördes under 2018 av området kring Krutbrånet, samt längs Sävarån. Slagfältets område utgör en av områdets viktigaste kulturmiljöer, med stora kultur- och militärhistoriska värden.

Ytterligare en arkeologisk utredning har gjorts av skogsmyren Kesem vid den södra infarten till Sävar under 2020. Den arkeologiska utredningen gjordes för att undersöka uppgifter om att myren använts som gravplats efter slaget i Sävar. Inga fynd utöver en muskötkula gjordes.

Kommunikationer

Den Gamla Kustlandsvägen löper genom utredningskorridorens centrala delar i nord-sydlig riktning genom Sävar. Vägsträckningen har lång historisk kontinuitet och finns med på historiska kartor.

Två vägmiljöer längs Gamla Kustlandsvägen inom utredningsområdet är sedan år 2000 utpekade som kulturvägar av Trafikverket; Väg 695 från Sävar till Johannesfors och sträckningen från Sävar söderut till Täfteå. Längs vägsträckningen finns milstenar, stenvälsbroar, vägbankar och flera andra väghistoriska lämningar varav flera är fornlämningar. Vattenvägarna har historiskt varit de viktigaste kommunikationsvägarna.

Det brukade landskapets kontinuitet och förändring

Sävar utvecklades tidigt till en stor by, belägen längs med Sävaråns stränder, med mer än tio gårdar på 1600-talet. Markens nyttjande förändras i takt med jordbrukets utveckling.

Skogsbruket har en lång tradition i området. Skogen har utgjort råvara till sågverken och den framväxande träindustrin men också för bränsleframställning, kolning och för järnframställning. Dagens storskaliga skogsbruk och det vetenskapliga skogsbruket som utförs inom området visar på skogens fortsatt stora betydelse.

De areella näringarnas byggnader

Den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen inom utredningsområdet är koncentrerad till Sävars samhälle och den äldre agrara strukturen längs Sävaråns dalgång med enstaka bevarade gårdsbildningar norr och söder om centrala Sävar. Karaktäristiskt för den agrara bebyggelsen i området är främst de bevarade rundlogar som finns på flera gårdar strax norr och söder om Sävar.

Längs Sävarån finns kulturhistoriska lämningar efter de sågverk, järnbruk och vattenkraftverk som nyttjat vattnets kraft för produktionen av såväl virke, järn och energi under lång tid

Historisk markanvändning

Korridoren berör marker som tillhörde Sävar och Täfteböle byar. Området kartlades noggrant redan under 1600-talet, vilket innebär att byarnas historiska markanvändning tydligt kan analyseras över tid. Inom korridoren har det under mycket lång tid bedrivits renskötsel, men det finns inga kända lämningar inom området som vittnar om det samiska kulturarvet.



Figur 3.4-1. Milsten vid Gamla Kustlandsvägen, en kulturväg med höga värden.

3.6.2 Barriäreffekter

Den planerade järnvägens sträckning passerar mellan flera utpekade nyckelområden för rennäringen. Järnvägsplanen tangerar riksintresse för rennäringen mellan Sävar-Gryssjön. Även två utpekade flyttleder för rennäringen kommer att passeras, en flyttled innan respektive efter Sävar.

I dagsläget utgör E4 en barriär för många djur som lever i och omkring området eftersom vägen är stängslad. Det finns få möjligheter för naturlig vandring och passager för större däggdjur. För viltet innebär detta att populationer väst om E4 mot kusten har blivit isolerade från de populationer som finns österut. Älgens vandringsmönster har påverkats av E4 genom att älgen numer vandrar längs kusten istället för mellan kust och inland. Vägen påverkar också rennäringen som har svårt att nyttja markerna mellan E4 och havet.

Kända viltstråk passerar järnvägen och befintlig E4 på ett flertal ställen längs sträckan.

Flertalet skoterleder passerar genom järnvägsområdet. Dessa löper både i nord-sydlig riktning samt i öst-västlig riktning över planerad järnväg.

Miljöerna i utredningsområdet har olika rekreations- och friluftsvärden, exempelvis friluftsområdet vid Skogsvallens Idrottsplats i Sävar respektive friluftsområdet i kilen mellan Terminsvägen och E4. I Sävarådalen finns även flera vandringsleder, bland annat en led som börjar vid Pålböle. En viktig fiskesträcka finns där Sävarån korsar E4 i nivå med vårdcentralen till Skogforsk. Sävarån ger även goda möjligheter till paddling.

3.6.3 Naturmiljö

Längs sträckan finns en variation av naturmiljöer där skogsmark bryts av odlingslandskap, myrmarker, sjöar och vattendrag. Inventeringar av naturmiljöer och utvalda arter har genomförts längs sträckan för att identifiera naturvärden och rödlistade arter inom korridoren. Viktiga områden för naturmiljö som särskilt pekats ut längs sträckan är myrmarkerna, Natura 2000-området Sävarån, odlingslandskapet och en skoglig nyckelbiotop.

Myrmarker

Mellan Täfteböle och Sävar, i karaktärsområdet Dåvamyran-Sävar, finns det ett flertal myrar i varierande storlek. En av de större är en blandmyr nordost om Täfteböle med höga naturvärden.

I närområdet finns ett landskapsobjekt bestående av flera större myrar med höga till högsta naturvärden som bedöms vara av vikt för myrfåglar. Myren Väster-Skivsjömyran, en del av landskapsobjektet, bedöms ha högsta naturvärde och ett stort värde för fågellivet. Ytterligare en av de större myrarna inom landskapsobjektet är Sör-Aggsjömyran, en långsmal blandmyr som bedöms ha höga biotopvärden och värde för fågellivet.

Norr om Sävar, i karaktärsområdet Kroksjö-Finnmyran, finns ett flertal blandmyrar av varierande storlek som har påverkats av äldre dikning och produktionsskog.

Området kring Degersjön har ett flertal myrar. Orrmyran, främst den södra delen, bedöms ha höga naturvärden. Väster om denna myr ligger

en sträng-flarkmyr vid Abborrtjärnen med ett högt biotopvärde men har också betydelse för fågellivet.

Natura 2000-området Sävarån

Vattendragen som ingår i Natura 2000-området är Sävarån, Öxbäcken, Malbäcken, Pålböleån och Kroksjöbäcken. Naturvärdena är kopplade till vattendragens naturlighet och strandmiljöer. Det är fågel- och insektsrika miljöer.

Odlingslandskapet

Odlingslandskapet längs sträckan förekommer i de mosaikartade dalgångarna och består främst av mark kring Sävaråns östra strand söder om Sävar samt kring Pålböle-Palmbrånet. Längs Sävarån återfinns små åkrar och vallodlingar samt äldre lövskogspartier, vilket är ett viktigt område för häckande fåglar. Odlingslandskap återfinns även i Täfteåns dalgång.

Skog

Norr om Sävar finns lövrika strandskogar med höga naturvärden, främst vid Sävaråns västra strand. Området har ett högt biotopvärde och är viktigt för hålhäckande fåglar och bäver, men även för insekter.

Mellan Kroksjömyran och E4 nordöst om Sävar ligger en storväxt granskog där stora delar ingår i Holmen AB:s frivilliga avsättningar och är klassad som nyckelbiotop under bolagets egen inventering. Omkringliggande skog har avverkats de senaste åren och det är troligt att nyckelbiotopens värden har påverkats negativt av detta.

Intill Abborrtjärnen finns ett mindre område hållmarksskog som även det till viss del ingår i Holmen AB:s frivilliga avsättningar. Skogen är naturligt gles och består främst av äldre tall.

Rödlistade och hotade arter

I närheten av anläggningen finns observationer av fågelarter, svampar, däggdjur samt vattenanknutna arter såsom utter som är rödlistade och skyddade enligt Artskyddsförordningen. Bland annat förekommer ett flertal rödlistade vedsvampar i nyckelbiotopen vid Kroksjöbäcken.

Både Sävarån och Täfteån har god potential att hysa fladdermusbiotoper. Sävarån hyser även den starkt hotade flodpärlmusslan.

Vid fågelinventering i området observerades ett flertal rödlistade fågelarter och fåglar skyddade av Artskyddsförordningen.

Strandskydd

Strandskydd enligt 7 kapitlet 13§ miljöbalken gäller vid sjöar och vattendrag inom 100 meter från strandlinjen. Utökningar och undantag kan dock finnas. Syftet är att säkerställa allmänhetens tillgång till strandområden samt att skydda växt- och djurlivet. Strandskydd är undantagna krav på prövning enligt miljöbalken om de påverkas av åtgärder inom fastställd järnvägsplan och hanteras i samråd med länsstyrelsen under planarbetet.

Längs sträckan omfattas Täfteån, Täftebölesjön, Sävarån, Pålböleån, Abborrtjärnen samt ett flertal mindre sjöar av strandskydd.

3.6.4 Rekreation och friluftsliv

Längs järnvägssträckan finns flera områden med upplevelsevärden för friluftslivet. Här finns även passager och stråk som är viktiga för tillgängligheten till olika målpunkter för friluftslivet. Det gäller bland annat besöksmål, stråk för motion och tätortsnära natur. E4 med anslutande vägnät är viktig för tillgängligheten till målpunkterna.

Det är generellt glest med bebyggelse i området mellan Täfteån och Gryssjön, vilket ger utrymme för naturen och aktiviteter som svamp- och bärplockning, fågelskådning, vandring, skidåkning, snöskoteråkning och mer där till. Rastplatser och mindre skogsvägar från bland annat E4 ger god tillgång till naturen utmed sträckan.

Rekreation och motion

I Sävar finns ett friluftsområde vid Skogsvallens idrottsplats, mellan Torparparken och Per-Larsmyran med tre motionsspår (1,8–3,7 km) som prepareras för skidåkning på vintern. Det finns också ett mindre, men välbesökt friluftsområde i kilen mellan Terminsvägen och E4 som har många stigar. Sävar har även flera kortare gång- och cykelvägar som binder ihop tätorten, samt en populär gång- och cykelväg längs med E4 för pendling till Umeå.

Promenadstråk har identifierats väster om Sävar i skogsmark samt öster om Sävar utmed Pålböleån. Gamla Kustlandsvägen används för cykling och promenader och vid rastplatsen vid Krutbrånet finns en utställning där man kan ta del av Sävars historiska slag. I Sävarådalen som omsluter Sävarån finns det flera vandringsleder, bland annat en led som börjar vid Pålböle med både eldhus och vindskydd. Sävarån ger även goda möjligheter till paddling och det finns en kanotuthyrning nära vägbron där E4 passerar över Sävarån.

Jakt och fiske

Sävarån har bra fiskevatten och många utflyktsmål och sevärdheter. En viktig fiskesträcka finns där Sävarån korsas av E4 och söderut. Vattendragen i hela området ger goda möjligheter till fiske och upplevelser av natur och fauna då det finns ett rikt djurliv i Sävaråns dalgång. I Sävarån finns lax och havsvandrande öring och sik, gädda, abborre och lake.

I området Umeå–Gryssjön finns tre större jaktklubbar och älgjakt är en viktig del av det traditionella friluftslivet.

Skoter

I området finns två aktiva skoterklubbar. Sävarådalens snöskoterklubb har cirka 350 medlemmar. Skoterklubben ansvarar för och sköter om cirka 32 mil skoterleder. Tavlefyjärdens skoterklubb sköter om skoterleder och skidspår i Täfteå, Innertavle, Anumark samt en anslutning till Tavleliden.

Skoterleden från Umeå och mot Robertsfors följer E4, på norra sidan. Från den går det skoterleder söderut vid Täftebölesjön, vid Tvärrotesjön och Svarttjärn, samt i anslutning vid vägen mot Ivarsboda. I Sävar finns en ringled som knyter samman lederna kring tätorten. Skoterlederna korsar E4 i plan.

3.6.5 Buller och vibrationer

Största delen av sträckan består av skogsmark, myrmark och sjöar. Det finns två områden längs delsträckan med sammanhållen bebyggelse, byn Täfteböle och tätorten Sävar. I övrigt är bebyggelsen i området gles.

Omgivningsbuller är den vanligaste och mest märkbara miljöstöringen i vårt samhälle. Trots insatser för att minska exponeringen utgör buller ett allt större problem, framför allt beroende på en ökad urbanisering och tillväxt av transportsektorn. De främsta källorna till omgivningsbuller är trafik, det vill säga buller från vägar, järnvägar och flyg. Även ljud från grannar, byggarbetsplatser och industrier bidrar. I och med att de tysta områdena i vårt samhälle blir allt färre påverkas både hälsa och välbefinnande.

När människan utsätts för buller är den vanligaste reaktionen en känsla av obehag. Därutöver anses buller också orsaka stressreaktioner, trötthet, irritation, blodtrycksförändringar, sömnstörningar och försämrad kognitiv förmåga. För sömnstörning relaterat till trafikbuller talar det samlade resultatet från flertalet studier för ett starkt samband mellan högt buller och negativ hälsopåverkan. WHO anger i sina riktlinjer (2009) att ekvivalenta ljudnivån utomhus vid fasad inte bör överstiga 40 dBA nattetid för att säkerställa ostörd sömn. Studier har visat på ökad risk för hjärtkärlsjukdomar vid vägtrafikbuller över 50 dBA dygnsekvivalent ljudnivå. Trafikbuller orsakar även störningar av taluppfattbarheten vid samtal, vilket är extra tydligt för personer med nedsatt hörsel.

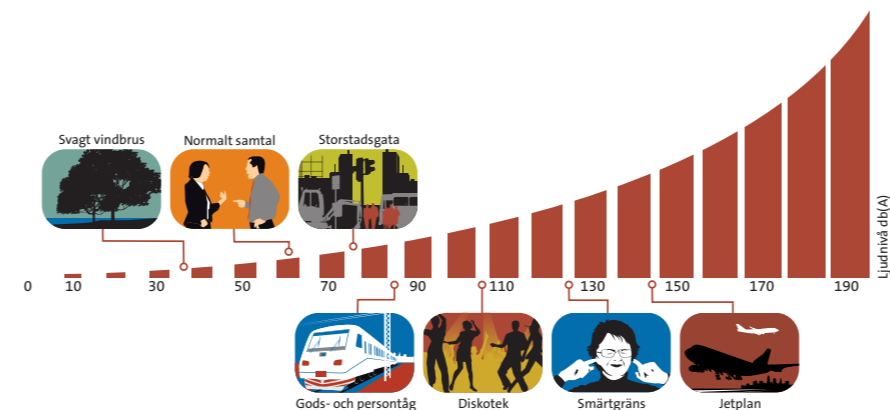
Förutsatt att medelhastigheten på vägen eller järnvägen förblir oförändrad gäller att en fördubbling eller halvering av trafikmängden ökar respektive minskar den ekvivalenta ljudnivån med tre dBA-enheter.

Trafikverkets riktvärden för buller och vibrationer

Trafikverket har i sitt dokument TDOK 2014:1021 (version 2.0, 2017) angett riktvärden för buller och vibrationer från väg- och spårtrafik. Dessa riktvärden ska utgöra ett stöd vid Trafikverkets bedömningar om behov av utredningar och genomförande av skyddsåtgärder mot höga buller- och vibrationsnivåer. Dessa riktvärden ska normalt uppnås när ett investeringsobjekt klassats som nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av infrastruktur. Om det inte är tekniskt möjligt att uppnå samtliga riktvärden eller om kostnaderna för åtgärder är uppenbart orimliga ska alternativa åtgärder övervägas. I det här projektet är det riktvärden för nybyggnad av infrastruktur som tillämpas.

En bostad kan vara både bullerberörd och bullerpåverkad där en bullerberörd bostad har beräknade ljudnivåer som överskrider något av riktvärdena, antingen utomhus vid fasad, inomhus och/eller vid uteplats. Benämningen bullerpåverkad syftar på att det finns en bullerstörningskälla som påverkar bostaden, oavsett om ljudnivån ligger över eller under riktvärdet.

I Norrbotniabaneprojektet har Trafikverket beslutat att målnivån/riktvärdet för ekvivalent ljudnivå vid fasad är 55 dB(A) istället för 60 dB(A) som normalt gäller vid nybyggnation av järnväg (hastighet <250 km/tim).



Figur 3.6-2 Ljudskala.

3.6.6 Luft

Längs järnvägslinjen passeras jordbrukslandskap, skogslandskap samt norr om byn Täfteböle och genom tätorten Sävar. I Sävar finns, förutom bostäder, även verksamheter med handel, verkstad och industri varav den största är Sävar såg. Ett antal allmänna vägar korsar området. Områdets luftkvalitet bedöms idag påverkas främst av vägtrafik från E4 och övriga allmänna vägar samt industri.

3.6.7 Jordbruk

Enligt 3 kap 4§ miljöbalken är jord- och skogsbruksnäringarna av nationell betydelse. Brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett, från allmän synpunkt, tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.

Det är ett heterogent jordbrukslandskap längs Sävarån med små åkrar, vallodlingar och äldre lövskogspartier vilket gör att det även är ett viktigt område för häckande fåglar såsom stare, hussvala och skogssnäppa. Brukbarheten på områdena varierar dock och endast ett fåtal områden bedöms brukas aktivt. Mindre odlingslandskap som brukas finns i Täfteån dalgång kring Täfteböle samt i Sävaråns dalgång söder om Sävar och vid Pålböle-Palmbrånet. I området har det historiskt varit betydligt mer brukad jordbruksmark som idag omvandlats eller håller på att omvandlas till skogsmark.

Öppna diken i jordbruksmark som omfattas av generellt biotopskydd enligt 7 kap 11§ miljöbalken förekommer vid åkrar som brukas aktivt.

3.6.8 Skogsbruk

Enligt 3 kap 4§ miljöbalken är jord- och skogsbruksnäringarna av nationell betydelse. Skogsmark som har betydelse för skogsnäringen ska så långt det är möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra rationellt skogsbruk.

Sträckan Dåva-Gryssjön passerar till största delen barrskog med en låg andel lövskog. Skogen är generellt aktivt brukad och längs sträckan varierar bestånden från nyligen avverkat, ungskog till något äldre skog. Enligt kommunens översiktsplan har skogarna nära Sävar ett högre värde för rekreation jämfört med utpräglade skogsbruksområdena i inlandet.

Skogsbruket och träförädling har varit och är en betydande näring i Sävar. I norra Sävar ligger skogsindustrin Sävar såg, Norra Timber och i södra Sävar ligger Sävar snickeri, Södra Interiör och Skogforsks anläggning. Skogforsk är det svenska skogsbrukets forskningsinstitut, finansierat av skogsnäringen och svenska staten. Forskningsstationen i Sävar omfattar cirka 80 hektar och innefattar bland annat plantskola, laboratorium och en anläggning för fröservice till skogsbruket.

3.6.9 Rennäring

Inom utredningsområdet bedrivs renskötsel av Rans sameby som består av cirka 22 aktiva renskötsel företag och 75 medlemmar. Rans sameby är en fjällsameby med marker utmed Vindelälven som har sina åretruntmarker ovan odlingsgränsen inom Sorsele kommun. Vinterbetesmarkerna omfattar Umeå, Vindeln, Lycksele och Sorsele kommuner.

Området från Bullmark ner till Sävar utgör huvudvinterbetesområde för flera av samebyns grupper och är klassat som riksintresse. I området runt Sävar finns viktiga betesmarker med trivselland, flyttleder och flera nyckelområden som används varje år och som är av central betydelse för rennäringens fortsatta bedrivande. Större delen av marken (förutom Sävar samhälle) är kärnområde för samebyns renbetning. Betet sker ända emot stängsel vid E4.

I dagsläget delas vinterbetesområdet i en östlig och västlig del och E4 utgör en stor barriär för renskötseln. En renflyttled vid avfart mot Gryssjön är utpekad som en strategiskt svår passage. Vinterbetesmarkerna omfattar Hjåggmark, Sävarberg, Nordväst Sävar (Tvåramark), Gryssjömyran och ner mot kusten åt sydost. Holmö har använts både historiskt och inom senare tid för vinterbetesmark. Fragmentering har skett mellan Hjåggmark och Sävarberg och mellan områdena Nordväst Sävar mot Gryssjömyran. På grund av svårigheter att i dagsläget nå marken öster om E4 används området först efter att områden avbetats som finns högre upp eller då det uppstår besvärliga betesförhållanden under vintern. På grund av det förändrade klimatet är det sannolikt att betesmarker öster om E4 kommer att öka i betydelse för vinterbetet i framtiden. Flytt österut och tillbaka över E4 har tidigare skett med lastbil eller till fots med hjälp av polis och medfört säkerhetsrisker och onödig stress för renar och renskötare.

3.6.10 Grundvattenresurser

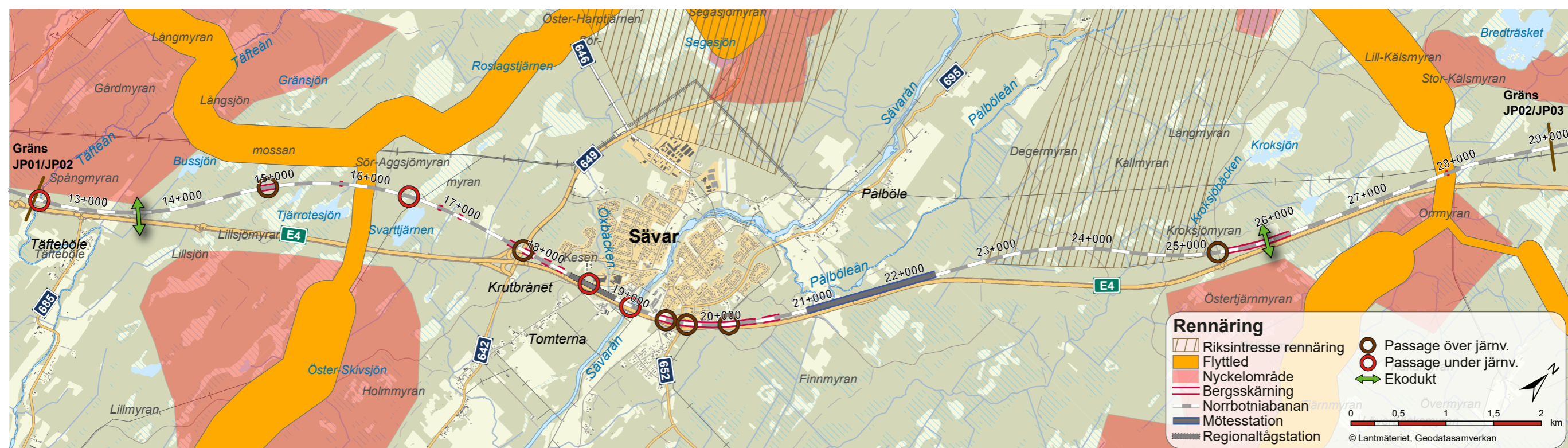
Grundvatten kallas det vatten som inte avdunstar eller tas upp av växter, utan filtrerar ner i marken och fyller ut markens hålrum samt spricker i berggrunden.

Enligt VattenInformationsSystem Sverige (VISS) finns en grundvattenförekomst i Sävar och norr om Sävar, Sävaråsen. Grundvattenförekomsten har god kemisk- och kvantitativ status med utmärkta eller ovanligt goda uttagmöjligheter i bästa delen av grundvattenförekomsten. Strax norr om Sävar ligger vattenskyddsområdet Sävar-Bullmark där grundvattenförekomsten Sävaråsen ingår. Vid Krutbrånet i södra Sävar ligger ett mindre vattenskyddsområde, Tomterna.

En brunnsinventering har utförts inom ramen för järnvägsplanen där fastighetsägare, inom en 200 meter bred korridor på vardera sida om järnvägslinjen, ombetts svara på om de har brunnar för dricksvattenförsörjning eller energiutvinning. Enligt utförd inventering förekommer 111 energibrunnar och 22 vattenbrunnar.

Längs sträckan finns ett potentiellt förorenat område som kan påverka grundvattnets kvalitet. Området utgörs av en automatstation (Preem Sävar) belägen direkt norr om E4 där markföroreningar tidigare sanerats i marken.

Inget artesiskt grundvattentryck har påträffats längs sträckan.



Figur 3.6-3 Renskötselns leder och områden.

3.6.11 Ytvattenresurser

Ytvatten är det vatten på jordens yta som avrinner på markytan och ansamlas i större och mindre vattendrag, sjöar, hav och våtmarker. Ytvatten kan till exempel vid extrema nederbördssituationer orsaka översvämning och skador till följd av detta, om vattnet inte kan avledas på ett säkert sätt i terrängen och i vattendragen. Ytvatten kan även sprida föroreningar.

Vattendrag och diken

Inom järnvägsplanen finns fem vattendrag som bedöms vara naturliga vattendrag. Alla är mer eller mindre påverkade av uträtning, flottledsrensning och skogsbruk. Med undantag för Pålböleån korsar de E4 på sin väg mot havet. Vattendragen korsas även av andra vägar med bro eller trummor.

De bedömda naturliga vattendragen korsar eller passerar järnvägen från söder till norr i följande ordning:

- Täfteån
- Öxbäcken
- Sävarån
- Pålböleån
- Kroksjöbäcken/Finnbäcken

Öxbäcken och Kroksjöbäcken/Finnbäcken är relativt små. De större vattendragen utgörs av Täfteån, Sävarån och Pålböleån. Alla vattendrag ovan förutom Täfteån är biflöden till Sävarån och de rinner därmed samman med Sävarån uppströms eller nedströms E4.

Samtliga vattendrag är påverkade av jordbruk, skogsbruk, äldre fördämningar och markavvattningsföretag. De större vattendragen Täfteån, Sävarån och Pålböleån är även påverkade av flottning.

Diken förekommer längs hela järnvägssträckan och flertalet av myrarna inom järnvägsplanen är påverkade av dikning.

Sjöar

Järnvägsplanen berör några mindre sjöar, Tjärrotesjötjärnen, Tjärrotesjön, Svarttjärnen och Abborrtjärnen. Allt ytvatten inom järnvägsplanen rinner ut via Täfteån eller Sävarån till Bottenhavet som slutlig recipient.

Avrinningsområden

Följande större avrinningsområden korsar området för järnvägen:

- Täfteån, ovan E4: Avrinningsområdets area, cirka 143 km²
- Skivsjöbäcken med avrinning från Svarttjärn, mynnar i Sävarån: Avrinningsområdets area, cirka 6,1 km²
- Almasjöbäcken med avrinning från myrar norr om E4, mynnar i Sävarån: Avrinningsområdets area, cirka 4,7 km²
- Öxbäcken med avrinning från Segasjön, mynnar i Sävarån: Avrinningsområdets area, cirka 10,9 km²
- Sävarån: Avrinningsområdets area, cirka 1160 km²
- Pålböleån, mynnar i Sävarån: Avrinningsområdets area, cirka 9,4 km²
- Finnbäcken med avrinning från Kroksjön och Abborrtjärnen, mynnar i Sävarån: Avrinningsområdets area, cirka 23,7 km²
- Gryssjögroven, mynnar i havet: Avrinningsområdets area, cirka 29,8 km²
- Gårdtjärnbäcken, mynnar i Ösjön: Avrinningsområdets area, cirka 22,7 km².

Markavvattningsföretag

Markavvattning är en vattenverksamhet och avser de åtgärder som utförs för att avvattna mark med syfte att varaktigt öka en fastighets lämplighet för till exempel odling. Vattenavledning, invallning och dikning är exempel på olika typer av markavvattning. Det markområde som drar nytta av den avvattande åtgärden kallas för båtnadsområde. Detta ska dock inte förväxlas med avrinningsområde, vilket omfattar all mark som avvattnas genom markavvattningsåtgärden.

Begreppet markavvattningsföretag avser dels den samfällighet som bildas för att genomföra avvattningen, dels själva vattenverksamheten som inkluderar diken och båtnadsområden. De godkända markavvattningsföretag som korsar eller ansluter till järnvägsplanen är:

- Sävar nr 5 och 13 df 1945
- Sävar df 1933
- Sävar nr 10 df 1943
- Pålböle, Sävar, Hedlunda m.fl.
- Täfteböle
- Sävar df 1956

Miljö kvalitetsnormer för ytvattenförekomster

Inom området finns fem vattenförekomster med fastställda miljö kvalitetsnormer. Vattenförekomsterna utgörs av Sävarån med biflöden samt Täfteån.

De ytvattenförekomster med fastställda miljö kvalitetsnormer som berörs av järnvägen redovisas i Tabell 3.

Tabell 3. Miljö kvalitetsnormer för ytvattenförekomster.

Ytvattenförekomst	Ekologisk status	Kemisk status	MKN Ekologiska kvalitetskrav	MKN Kemiska kvalitetskrav
Täfteån (SE710127-172820)	Måttlig	Uppnår ej god	God ekologisk status 2027	God kemisk ytvattenstatus
Öxbäcken (SE709762-173171)	Måttlig	Uppnår ej god	God ekologisk status 2027	God kemisk ytvattenstatus
Sävarån (SE710995-172915)	Måttlig	Uppnår ej god	God ekologisk status 2027	God kemisk ytvattenstatus
Pålböleån (SE710038-173438)	God	Uppnår ej god	God ekologisk status 2027	God kemisk ytvattenstatus
Finnbäcken(SE709662-173548)	Måttlig	Uppnår ej god	God ekologisk status 2027	God kemisk ytvattenstatus

Den kemiska statusen uppnår ej god status i något av vattendragen på grund av förekomst av kvicksilver och kvicksilverföreningar samt bromerad difenyleter.

Den ekologiska statusen är måttlig för alla vattendrag utom för Pålböleån som bedöms ha god ekologisk status. Merparten av berörda ytvattenförekomster har tidsfrist till år 2027 för att uppnå god ekologisk och kemisk status. Finnbäcken är ett undantag där miljö kvalitetsnormerna ska ha uppnåtts 2021.

Alla vattendragen har någon form av hydromorfologisk förändring och den största påverkan finns i Öxbäcken som bedöms ha dålig konnektivitet i uppströms och nedströms riktning i vattendraget, bland annat på grund av vandringshinder. Öxbäcken rinner genom ett flertal vägtrummor där den långa passagen under E4 utgör ett vandringshinder.

Återställningsåtgärder har genomförts i Pålböleån och Sävarån för att bygga bort vandringshinder och minska påverkan från flottningen. Pålböleån bedöms ha god morfologisk status och hydrologisk regim i vattendraget.

Anledningen till att kvalitetskravet god för den kemiska ytvattenstatusen inte uppnås i vattendragen är på grund av kvicksilverföreningar och polybromerade difenyletrar. Gränsvärdet för kvicksilver och polybromerade difenyletrar överskrids i samtliga ytvattenförekomster i Sverige. Det har dock gjorts undantag av dessa ämnen och miljö kvalitetsnormen god kemisk ytvattenstatus anses då vara uppnådd. Den kemiska statusen för de prioriterade ämnena (exklusive kvicksilver och polybromerad difenyleter) är inte bedömd för aktuella vattendrag.