



# Järnvägsplan SgöN Sävastnäs, ny mötesstation

Samråd  
Utformning av planförslaget



# Välkomna!

## Vilka är vi på plats?

- Jöran Gärtner, Projektledare, Trafikverket
- Frederik Højgaard, Projektingenjör, Trafikverket
- Peder Larsson, Delprojektledare, Trafikverket
- Ann Nilsson, Miljöspecialist, Trafikverket
- Mona Enman, Markförhandlare, Trafikverket
- Markus Vassara Hammar, Trafikverket
- Camilla Stellen, Specialist plansamordning, Trafikverket
- Eva-Lotta Ögren, Trafikverket
- Carina Seppelin, Plansamordning, Sweco



Medfinansieras av  
Europeiska unionen

# Dagordning

- Välkomna
- Syfte med mötet och samrådet
- Bakgrund
- Planprocessen
- Tidplan
- Förutsättningar
- Förslag till utformning
- Markförhandling
- Information om samrådet



Medfinansieras av  
Europeiska unionen

## Syfte med mötet och samrådet

Ett tillfälle att:

- Informera om projektet.
- Inhämta information och kunskap om förhållanden som är viktiga att ta hänsyn till.
- Ge möjlighet att lämna synpunkter på förslaget.



Medfinansieras av  
Europeiska unionen

Samrådet syftar till att ge och få information.

Allmänheten, liksom myndigheter och organisationer, ska kunna bidra med sin kunskap om förhållanden som är viktiga att ta hänsyn till i arbetet.

## Projektets bakgrund

- Hårt belastad och har kapacitetsproblem, vilka förväntas öka med prognosticerad trafik.
- Kapacitetsutnyttjandet kommer uppnå cirka 101 % på sträckan om inga åtgärder görs.
- En ny mötesstation (driftplats) planeras att byggas i höjd med Sävastnäs. Skyddsväxlar anläggs som en förberedelse till eventuellt framtida dubbelspår.
- Ingår i ett paket av åtgärder som planeras på sträckan Boden-Luleå som beräknas sänka kapacitetsutnyttjandet till år 2030 till 74 %.
- Åtgärderna innebär att malmtåg kan mötas på sträckan Boden – Luleå.



Medfinansieras av  
Europeiska unionen

## Ändamål med projektet

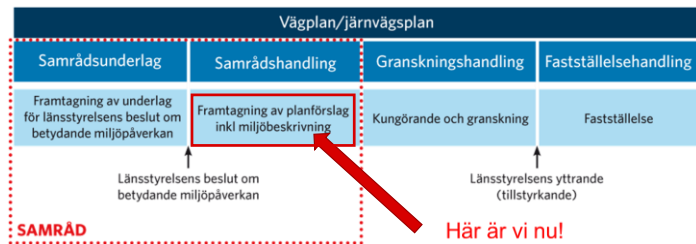
- Projektets ändamål är anläggning av Partiellt dubbelspår i Sävast samt med ny mötesstation i höjd med Sävastnäs för att möjliggöra en ökad kapacitet, ökad punktlighet, minskad restid, ökad turtäthet och ökad robusthet/flexibilitet av järnvägen mellan Boden och Luleå.



Medfinansieras av  
Europeiska unionen

## Trafikverkets planeringsprocess

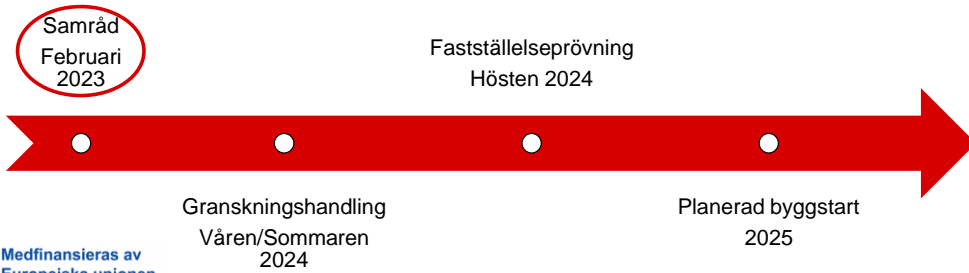
- Samråd är viktigt under hela planläggningen. Trafikverket har dialog med berörd allmänhet och med andra myndigheter och organisationer för att inhämta synpunkter och kunskap.
- Samråden avser lokalisering, utformning och miljöpåverkan.
- Synpunkter som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.
- Länsstyrelsen beslutade 2023-12-01 att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.
- Samrådsprocessen pågår fram till dess att planen ställs ut för granskning då planförslaget färdigställts.





# Tidplan

- Tidplanen är preliminär.
- Byggstart planeras till 2025
- Byggtiden är ca 1-2 år



# Förutsättningar

## Riksintressen

- Stambanan genom övre Norrland är av riksintresse för kommunikation.
- Väg 97 är av riksintressen för kommunikation.
- Området är även av riksintresse för totalförsvaret och omfattas av stoppområde för höga objekt, område med särskilt behov av hinderfrihet samt MSA\*-områden.

\*MSA = minimum safe altitude



Medfinansieras av  
Europeiska unionen

## Strandskydd och biotopskydd

- Sävastån, Bodån, sjöar och andra vattendrag omfattas av bestämmelserna om strandskydd.
- För strandskydd hanteras de frågorna inom ramen för den fastställda järnvägsplanen.
  
- Flera öppna diken i jordbruksmark som bedöms vara skyddade enligt generellt biotopskydd.
- För biotopskydd hanteras de frågorna inom ramen för den fastställda järnvägsplanen.



Medfinansieras av  
Europeiska unionen



## Naturmiljö - groddjur

- Naturvärdesinventering beskriver diken som biotopskyddade. Fyra diken tangerar spårområdet på spårets östra sida.
- Vanlig groda har observerats i området, vilken är skyddad enligt 6 § artskyddsförordningen. Det är förbjudet att skada individer eller ägg av arten. Dess lekområden är ej skyddade.



Medfinansieras av  
Europeiska unionen

Gröna biotoppsskyddade diken, blåa sumpskog

## Kulturmiljö

- Historiska kartor visar att det berörda området vid Sävastnäs historiskt sett utgjorts av skogsmark och våtmarker. Vid våtmarker kan man exempelvis finna järnframställningsplatser.
- Längs Bodån fanns ängsmarker och mindre åkrar och första kartan som visar bebyggelse är Häradsekonomiska kartan upprättad 1859-1878.
- Området kring Sävast har varit bebott sedan stenåldern vilket forntida gravar och boplatser vittnar om.
- Gruvdriften i norr innebar en utbyggnad av järnvägsnätet under slutet av 1800-talet och Gällivarebanan kom att dras genom Sävast vilket gynnade handels- och transportmöjligheterna och resulterade i en befolkningstillväxt.



Utredningsområde Sävastkåren-Sävast  
Lämningar yta



Medfinansieras av  
Europeiska unionen

## Kulturmiljö

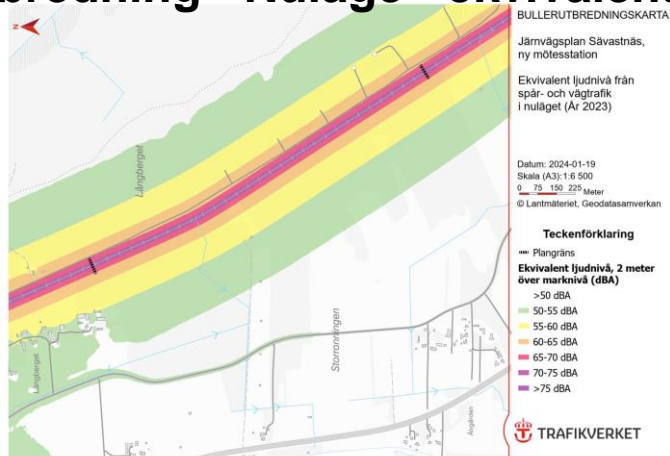
- För arbetet med järnvägsplanen tas PM Kulturarvsanalys fram. Analysen ska behandla kulturlandskapet i sin helhet utifrån historisk markanvändning, funktionella och läsbara samband, bebyggelsemiljöer och fysiska lämningar.
- En arkeologisk utredning är beställd av Länsstyrelsen och planeras påbörjas under våren när snön har smält.



Medfinansieras av  
Europeiska unionen



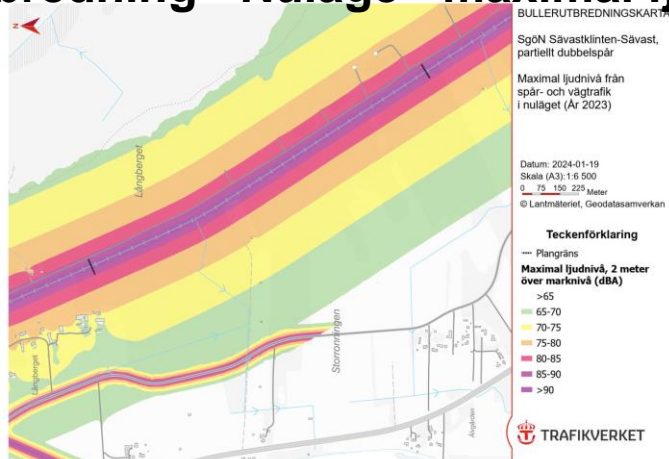
# Bullerutbredning - Nuläge - ekvivalent ljudnivå



 Medfinansieras av Europeiska unionen

Bullerberäkning  
Avgränsnings-  
beräkning  
Maximal  
ljudnivå

# Bullerutbredning - Nuläge - maximal ljudnivå



Medfinansieras av  
Europeiska unionen

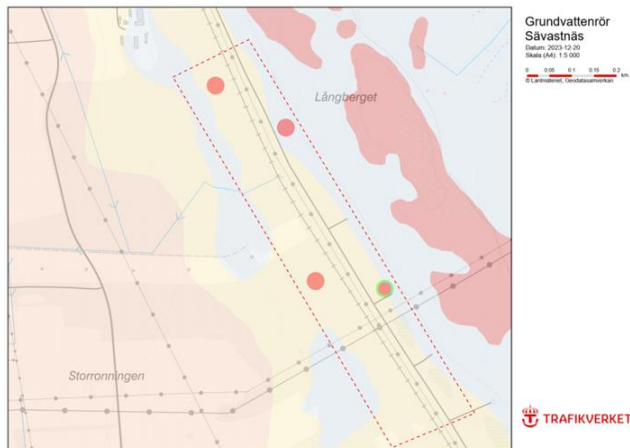
## Förorenad mark

- Markmiljöprover för kontroll av eventuell förorenad mark kommer att tas ifrån cirka 10 provtagningspunkter längst sträckan.
- Analys på dessa kommer utföras för att identifiera eventuella halter av föroreningar som är vanliga inom spårområden, samt för att identifiera eventuell förekomst av naturligt förekommande sulfidjord inför kommande masshantering.

Analys för t.ex. metaller, petroleum, olja och bekämpningsmedel. Sulfidjord har uppstått naturligt i norra delen av Sverige längs kusten. Men kan innehålla höga värden sulfid och järn som kan ställa till med bekymmer vid masshanteringen.

## Grundvatten

- Fyra grundvattenrör är utsatta i projektet.
- Mätningar kommer pågå kontinuerligt under projektets gång.
- Kartan visar ungefärlig placering av grundvattenrör



## Kommunala planer

- Översiktsplan 2025
- Fördjupad översiktsplan, Boden och Sävast
- Inga detaljplaner

I översiktsplanen nämns utbyggnaden av järnvägsnätet och järnvägstrafiken som angeläget för att stärka pendlingsmöjligheterna och ge möjlighet till hållbara transporter.

## Övriga förutsättningar

- Rennäring: Gällivare samebys vinterbetesområde.
- Befintliga vägar: Gamla Sävastvägen (väg 588 ) och väg 97.
- Befintliga ledningar: Vattenfalls ledningsgata för 130 kV-ledningar, även andra kan finnas i området.
- Geoteknisk består marken generellt av ytligast av tunt lager av sand innan lösare lager av silt och lera tar vid. Därunder observerades fastare jordar, t ex morän. Silt och lera har inslag av sulfid.



Vinterbetesmarkerna användas till renbete under tiden 1 oktober till och med 30 april. Inga viktiga områden för renen eller riksintressen för rennäringen finns i anslutning till järnvägen.

Gamla Sävastvägen (väg 588 ) är en statlig väg som löper parallellt med järnvägen söderifrån, väster om järnvägen. Häradsvägen som ansluter till Gamla Sävastvägen passerar järnvägen i plan och fortsätter norrut öster om järnvägen.

Öster om dagens järnvägsanläggning har Vattenfall en ledningsgata för 130 kV-ledningar.

# Förslag till utformning



## Ny mötesstation



- En ny mötesstation (driftplats) byggs i höjd med Sävastnäs med växellågen mellan km 1155+825 och km 1156+380 med skyddsspår. Ca 1300 m nytt spår
- Mötesstationen klarar möte med 750 meter långa tåg och samtidig infart.
- Ger en kapacitetshöjning.
- Möjliggör en kommande hastighetshöjning till 180 km/h.
- Förberedelse för ett framtida komplett dubbelspår mellan Boden och Luleå.
- Befintliga kontaktledningsstolpar på västra sidan rivs och ersätts med nya stolpar eller kontaktledningsbrygga.
- Teknikhus kommer att behöva placeras i ungefär i mitten av mötesspåret, exakt placering är ännu inte beslutad.
- Tillfälliga markanspråk behövs för etablering, upplag mm längs med spåret, samt i anslutning till väg 588
- Beräknad kostnad 150 mnkr för 2023 prisnivå

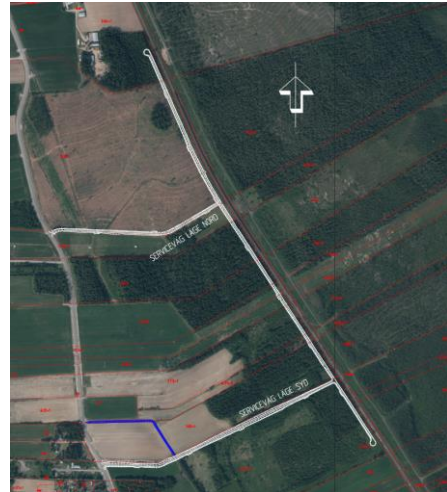


Medfinansieras av  
Europeiska unionen



## Servicevägar

- En serviceväg planeras från väg 588 fram till järnvägen samt längs det nya mötesspåret.
- Vägbredd 4,0 meter, med mötesfickor.
- Sträckning parallellt mötesspår cirka 1600 meter.
- Två alternativa placeringar av serviceväg finns framtagna.
- Huvudalternativ i läge syd, cirka 870 meter.
- Alternativt läge i nord, cirka 620 meter.



Medfinansieras av  
Europeiska unionen

Infart från väg 588

Södra alternativet cirka 870m (Berör främst 27:2)

Norra alternativet cirka 620m (Berör främst 16:2)





## Naturmiljö

- De biotopskyddade dikenena inte har undersökts i fält - vanlig groda kan leka i dikenena.
- Dikena är inte belägna inom område som omfattas av spårbreddning eller serviceväg varför det bedöms att ingen negativ påverkan sker. I de områden som påverkas av spårbreddning och serviceväg är naturvärdena mycket små och påverkan bedöms bli liten.
- Fridlysning enligt 6 § artskyddsförordningen gäller:
  - 6 § I fråga om sådana vilt levande kräldjur, groddjur och ryggradslösa djur som anges i bilaga 2 till denna förordning är det förbjudet att i den omfattning som framgår av bilagan
    - 1. döda, skada, fånga eller på annat sätt samla in exemplar, och
    - 2. ta bort eller skada ägg, rom, larver eller bon.



Medfinansieras av  
Europeiska unionen

## Kulturmiljö

- De planerade åtgärderna påverkar inga kända kulturvärden.
- Om forn- eller kulturlämningar påträffas vid den arkeologiska utredningen kommer dessa hanteras enligt Kulturmiljölagen och i möjligaste mån undvikas eller skyddas.



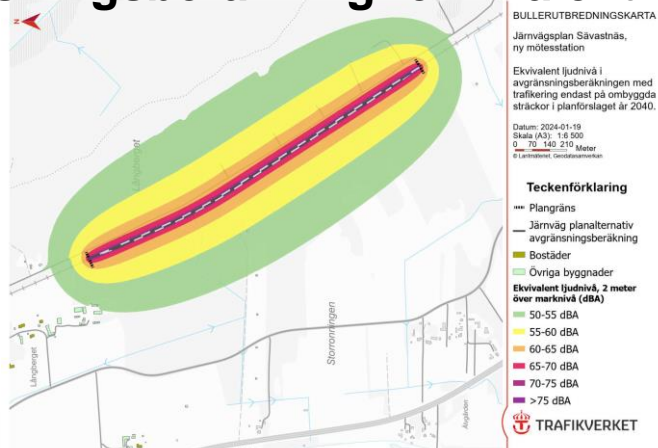
Medfinansieras av  
Europeiska unionen

## Bullerutbredning

- En avgränsningsberäkning har utförts med trafikering endast på den ombyggda sträckan
- Inga byggnader beräknas få ljudnivåer över gällande riktvärden i avgränsningsberäkningen.

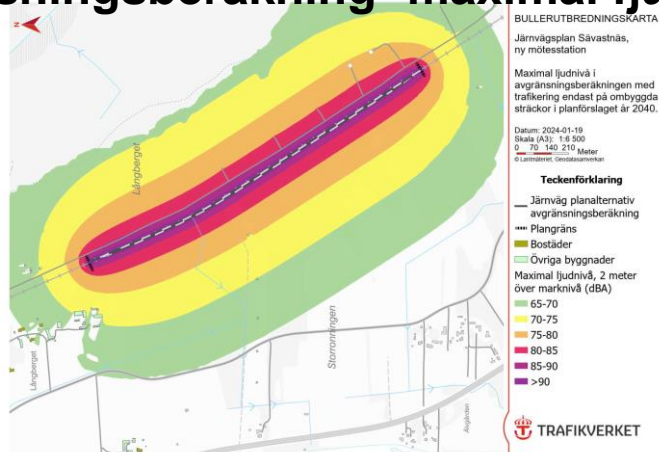


# Avgränsningsberäkning- ekvivalent ljudnivå





## Avgränsningsberäkning- maximal ljudnivå



Medfinansieras av  
Europeiska unionen



## Grundvatten

- Det kan bli aktuellt med tillfälliga samt permanenta grundvattensänkningar lokalt längs sektioner av spårlinjen.
- Jordlagren är antagligen inte så mäktiga i området. Grundvattnet ligger antagligen i berg i området och en permanent grundvattensänkning är mindre trolig men kan inte uteslutas i nuläget.
- Beräkningar av grundvatteninflöde från slänter vid öppet schakt kommer att utföras efter att fältundersökningar är klara.
- Beräkningar av influensområde för tillfälliga samt permanenta grundvattensänkningar längs sträckan kommer att utföras efter att fältundersökningar är klara.



Medfinansieras av  
Europeiska unionen

# Ny järnvägsmark

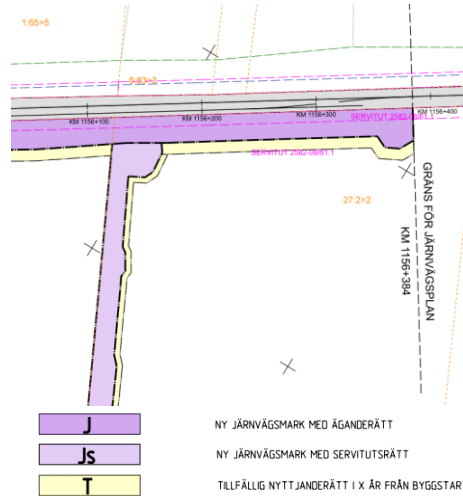
Järnvägsmark med **äganderätt** tas i anspråk för:

- Ombyggnation av spår
- Nya vattentrummor under järnvägen
- Serviceväg för åtkomst till växlar och spår

Järnvägsmark med **servitutsrätt** tas i anspråk för:

Serviceväg

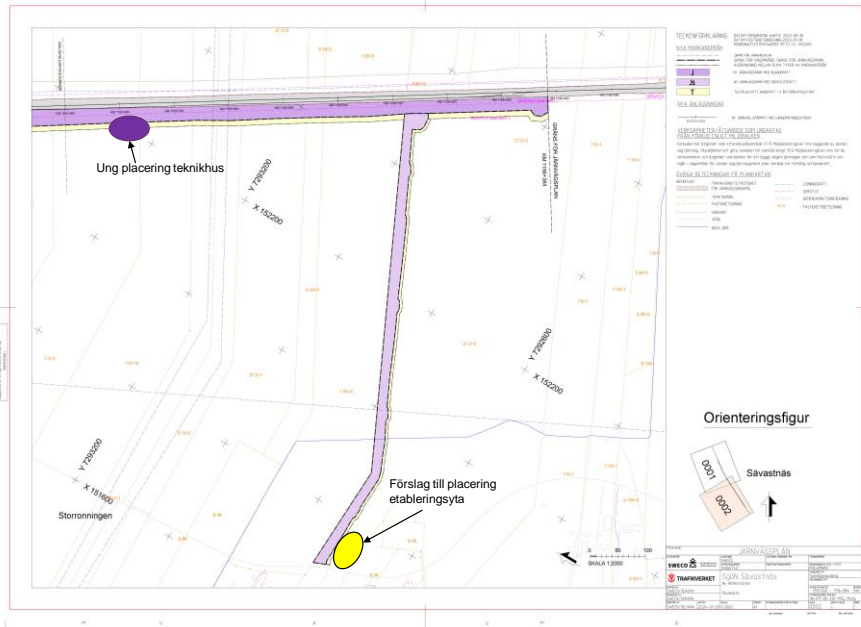
Mark med **tillfällig nyttjanderätt** tas i anspråk för, etablering, upplag, arbets- och transportväg, samt anläggningsarbeten.



Medfinansieras av  
Europeiska unionen

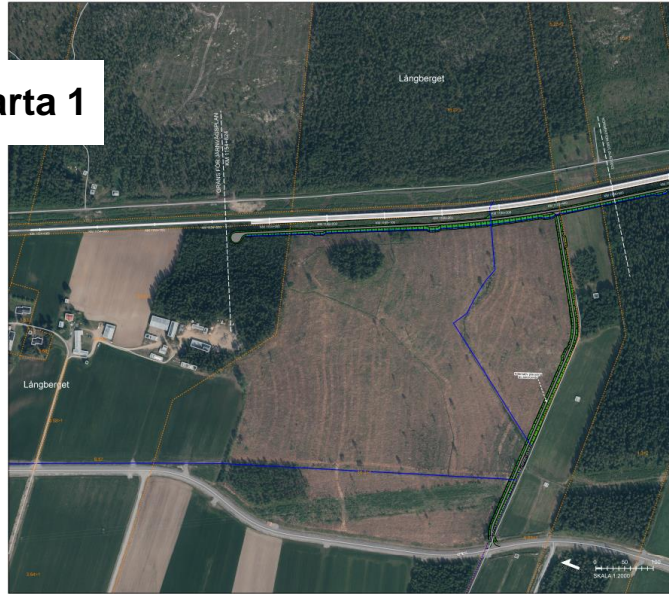


## Plankarta 2



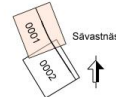
Placering av yta för teknikhus är inte beslutat ännu, men ungefärlig placering redovisas ovan.

# Illustrationskarta 1



- TECKENFÖRKLARING
- NYA ANLÄGGNINGAR
  - BEHÅLLNA ANLÄGGNINGAR
  - BEHÅLLNA GRÄNSER

### Orienteringsfigur



JÄRNVÄGSPÅN	
PROJEKT	SPÅN SÄVASTNÄS
ANFÖRARE	SPÅN SÄVASTNÄS
UTFÖRARE	SPÅN SÄVASTNÄS
REVISOR	SPÅN SÄVASTNÄS
UTGIVNINGSDATUM	2023-03-20
UTGIVNINGSTYP	TEKNIK
UTGIVNINGENHET	SPÅN SÄVASTNÄS
UTGIVNINGENHETSNUMMER	001
UTGIVNINGENHETSBEHÅLLNING	001
UTGIVNINGENHETSREVISOR	SPÅN SÄVASTNÄS
UTGIVNINGENHETSREVISORNUMMER	001
UTGIVNINGENHETSREVISORBEHÅLLNING	001
UTGIVNINGENHETSREVISORREVISOR	SPÅN SÄVASTNÄS
UTGIVNINGENHETSREVISORREVISORNUMMER	001
UTGIVNINGENHETSREVISORREVISORBEHÅLLNING	001



# Markförhandling



## Markåtkomst för järnvägen

- En laga kraftvunnen järnvägsplan ger den som ska bygga järnvägen
  - rätt att lösa in mark som behövs permanent för järnvägsändamål
- Markåtkomsten sker vanligen genom en lantmäteriförrättning, där mark överförs från en fastighet till järnvägsfastigheten.

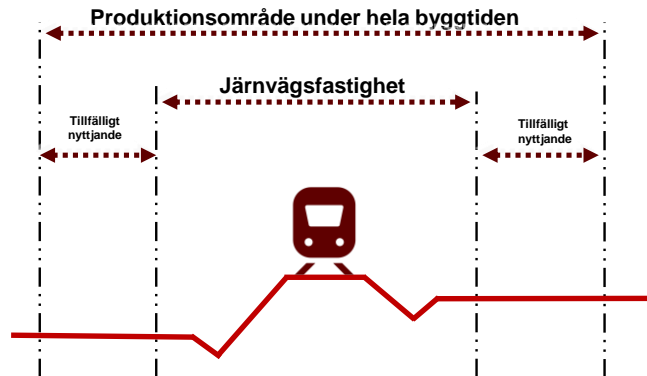
Då en järnvägsplan har vunnit laga kraft har Trafikverket med stöd av Lagen om byggande av järnväg rätt att lösa in mark som behövs för byggandet av järnvägen.

Trafikverket kommer att ansöka om lantmäteriförrättning för att bilda/ändra järnvägsfastighet.



## Utrymme som behövs för att bygga järnväg

- Äganderätt – till järnvägsfastighet.
- Servitut – exempelvis rätt att för all framtid anlägga erforderlig väg och eller rätt att ta farliga kanträd längs med järnvägsfastigheten.
- Tillfällig nyttjanderätt – tidsbegränsad rätt att nyttja annans fastighet, eller del av fastighet.



Här visas en schematisk bild av behovet av markåtkomst vid byggande av järnväg.

Tre olika markåtkomstförfaranden kan bli aktuella:

**Äganderätt:** Den mark som behövs för järnvägsanläggningen tas i anspråk med äganderätt

**Servitut:** Servitut kan bildas för exempelvis rätt att för all framtid anlägga erforderlig väg och eller rätt att ta farliga kanträd längs med järnvägsfastigheten

**Tillfällig nyttjanderätt:** Under byggtiden tas mark ofta i anspråk med en tidsbegränsad rätt att nyttja annans fastighet, eller del av fastighet. Markåtkomst till dessa områden sker genom frivilliga överenskommelser eller med stöd av laga kraftvunnen järnvägsplan – där ändamål ska framgå och även under vilken tid som nyttjanderätten ska gälla.

## Enskilda vägar

- Vid byggande av järnväg kan även enskilda, intilliggande vägar påverkas.
- Beslut om de enskilda vägarna som används av flera fastigheter hanteras av lantmäterimyndigheten



I samband med byggande av järnväg händer det att intilliggande enskilda vägar påverkas. Trafikverket kommer att se till att det enskilda vägnätet anpassas efter ombyggnaden. Beslut om enskilda vägar som används av flera fastigheter hanteras av Lantmäteriet. Det är Lantmäteriet som bildar så kallade gemensamhetsanläggningar för att besluta hur flera fastigheter ska samverka för att t.ex. sköta en gemensam enskild väg. Trafikverket kommer att ansöka om Lantmäteriförrättning och lämna ett förslag på utformning av det enskilda vägnätet. Lantmätaren kommer att kalla de berörda fastighetsägarna till förrättningsammansammanträde. Vid förrättningsammansammanträdet samlas lantmätaren och sakägarna för att diskutera och gå igenom utformningen av gemensamhetsanläggningen. Lantmätaren fattar därefter beslut om utformning, läge och delaktighet. Beslutet kan sedan överklagas. Normalt får sedan Trafikverket svara för utbyggnaden av vägen.

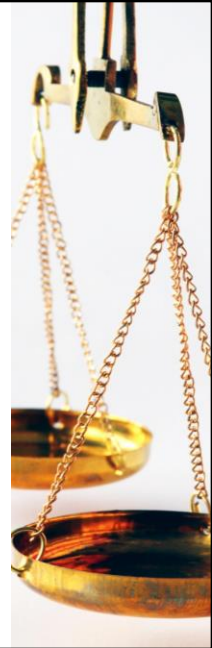
De enskilda vägarna som ni ser i järnvägsplanen är enbart illustrationer. De utgör det förslag som Trafikverket kommer att skicka in till Lantmäteriet. Om ni har nya synpunkter arbetar vi gärna in dessa. Det är dock i slutändan Lantmäteriet som beslutar och den processen är helt skild från den här järnvägsplaneprocessen som enbart behandlar järnvägen.

## Ersättning

- Rättssäkerhet = Lika inför lagen. Lika fall behandlas lika.
- Värdering av ersättning utgår från vedertagna normer och metoder.
- Vilka är det som kan få ersättning vid intrång på grund av byggande av järnväg.
  - Fastighetsägare
  - Servitutshavare
  - Nyttjanderättshavare som t.ex. jordbruksarrendatorer.



Medfinansieras av  
Europeiska unionen



Ersättningen för intrånget ska bedömas på ett rättvist och rättssäkert sätt. Det innebär att lika fall ska behandlas lika och ersättningen ska vara förutsägbar och kunna motiveras utifrån förhållandena på den enskilda fastigheten.

Vid intrång bestäms ersättningen i enlighet med reglerna i lagen om byggande av järnväg. Lagen om byggande av järnväg hänvisar sedan vidare till ersättningsreglerna i fjärde kapitlet expropriationslagen.

Vilka är det då som kan få ersättning vid intrång på grund av byggande av järnväg. Jo, det är fastighetsägare, servitutshavare (*t.ex. rätt att köra på annans väg, ta vatten ur brunn etc.*) och nyttjanderättshavare som t.ex. jordbruksarrendatorer.

Ersättningen ska täcka fastighetens marknadsvärdesminskning, dvs. skillnaden mellan fastighetens marknadsvärde innan järnvägsbygget och efter ska ersättas. I ersättningen för marknadsvärdesminskningen ingår ersättning för markintrång, byggnader som rivs, träd som avverkas, immissioner m.m. Trafikverket ska ersätta fastighetsägaren med ytterligare 25 % på den uppkomna marknadsvärdesminskningen.

Utöver marknadsvärdesminskningen utgår ersättning för annan skada. Det är en ersättning till fastighetsägare eller rörelseidkare för ökade kostnader eller minskade intäkter som drabbat dem personligen och som är direkt orsakade av markintrånget, t.ex. skördeskador eller förtidig avverkning.

Ersättningen räknas upp med index och ränta från den dag marken tas i anspråk, till dess att utbetalning sker.

Om synnerligt men (*mycket stort intrång i den pågående markanvändningen*) för fastigheten eller del därav skulle uppstå kan inlösen av området bli aktuellt.

## Under byggtiden

- Vanligen förekommande störningar:
  - transporter och trafikomläggningar
  - buller
  - vibrationer
  - luftföroreningar (damm, avgaser)
  - tillfällig grundvattenpåverkan
- Besiktningar:
  - Byggnader och anläggningar besiktigas före byggstart om risk finns för skador.



Vid skador/störningar, kontakta Trafikverket



Under byggtiden kan störningar förekomma på era fastigheter. Vanligen förekommande störningar är bland annat:

- Transporter och trafikomläggningar
- Buller
- Vibrationer
- Luftföroreningar (damm, avgaser)
- Tillfällig grundvattenpåverkan

En riskanalys utförs som bedömer vilka byggnader och anläggningar som behöver besiktigas före byggstart samt vilka objekt som behöver skyddas eller kontrolleras (t.ex. vibrationsmätare) under och efter byggtid. T.ex. Hus och vattentäcker, jordkällare, transformatorstationer m.m. besiktigas före och efter byggnation. Ni kommer att bli kontaktade av den som utför besiktningar och utifall det behöver utföras kontroller.

Kontakta Trafikverket vid skador och störningar. *(Se nästa bild)*

# Samråd – Tider och tillgänglighet

## Hur lämnar jag synpunkter?

- Via e-post
  - [investeringsprojekt@trafikverket.se](mailto:investeringsprojekt@trafikverket.se)
  - Ange diarienummer: **TRV 2023/101400**
- Via brev
  - Trafikverket, Ärendemottagningen, Box 810, 781 28 Borlänge
  - Ange diarienummer: **TRV 2023/101400**
- **Sista dag för synpunkter: 1 mars 2024.**



Medfinansieras av  
Europeiska unionen

# Kontaktuppgifter

Jöran Gärtner

Mobil 070-561 05 54

Tel 010-1237469



Medfinansieras av  
Europeiska unionen



# Tack för oss!

Vill du läsa mer om projektet, samt ta del av de aktuella handlingarna? Besök vår hemsida:

[www.trafikverket.se/jvg-savast](http://www.trafikverket.se/jvg-savast)



Medfinansieras av  
Europeiska unionen