

Norrbotniabanan

Välkommen till
samrådsmöte
2018-05-31



TRAFIKVERKET



Samfinansierat av Europeiska Unionen
Fonden för ett sammanlänkat Europa



Kommungräns mot Robertsfors - Skellefteå C

”Korridor” från tidigare utrednings-
skeden är grundförutsättning

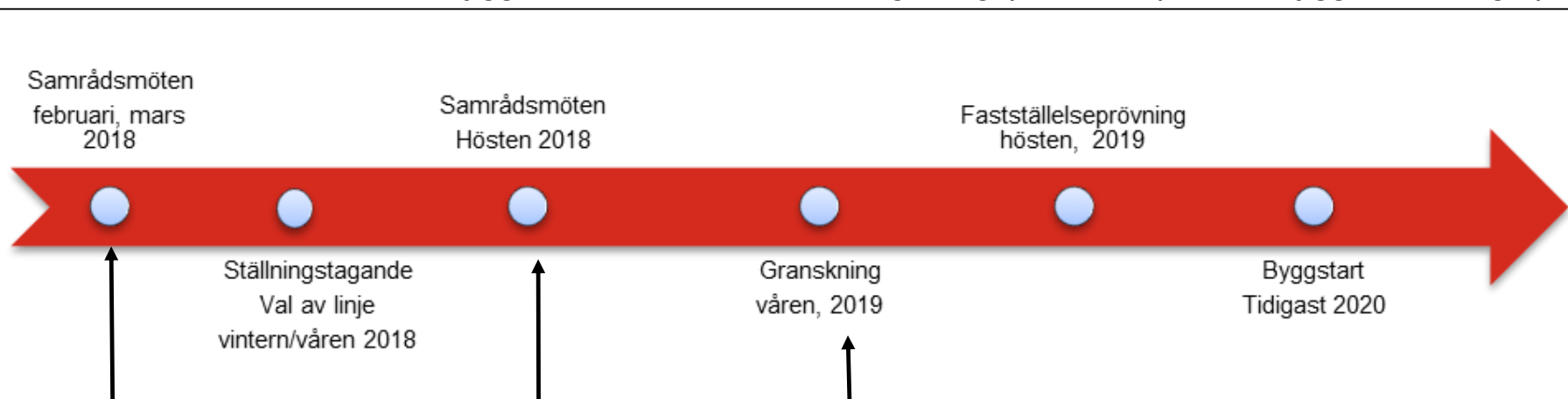
- Ny järnväg upp till Skellefteå älv
- Anpassning till befintlig järnvägs-
sträckning (Skelleftebanan)
genom centrala Skellefteå
- Tre järnvägsplaner, norra delen:
JP07 S.Innervik – Skellefteå C



Syfte med järnvägsplaner och tidplan samråd

- Fastställa behov av mark för järnvägen

inklusive mark under byggtid samt för att minska omgivningspåverkan (bl.a. ombyggnad av vägar)



Förslag **placering** av linje (principlösning) inom korridor som studeras vidare i järnvägsplanerna

Kungörelse planförslag

Förslag **utformning** av linje och åtgärder, inkl. utkast miljökonsekvensbeskrivning

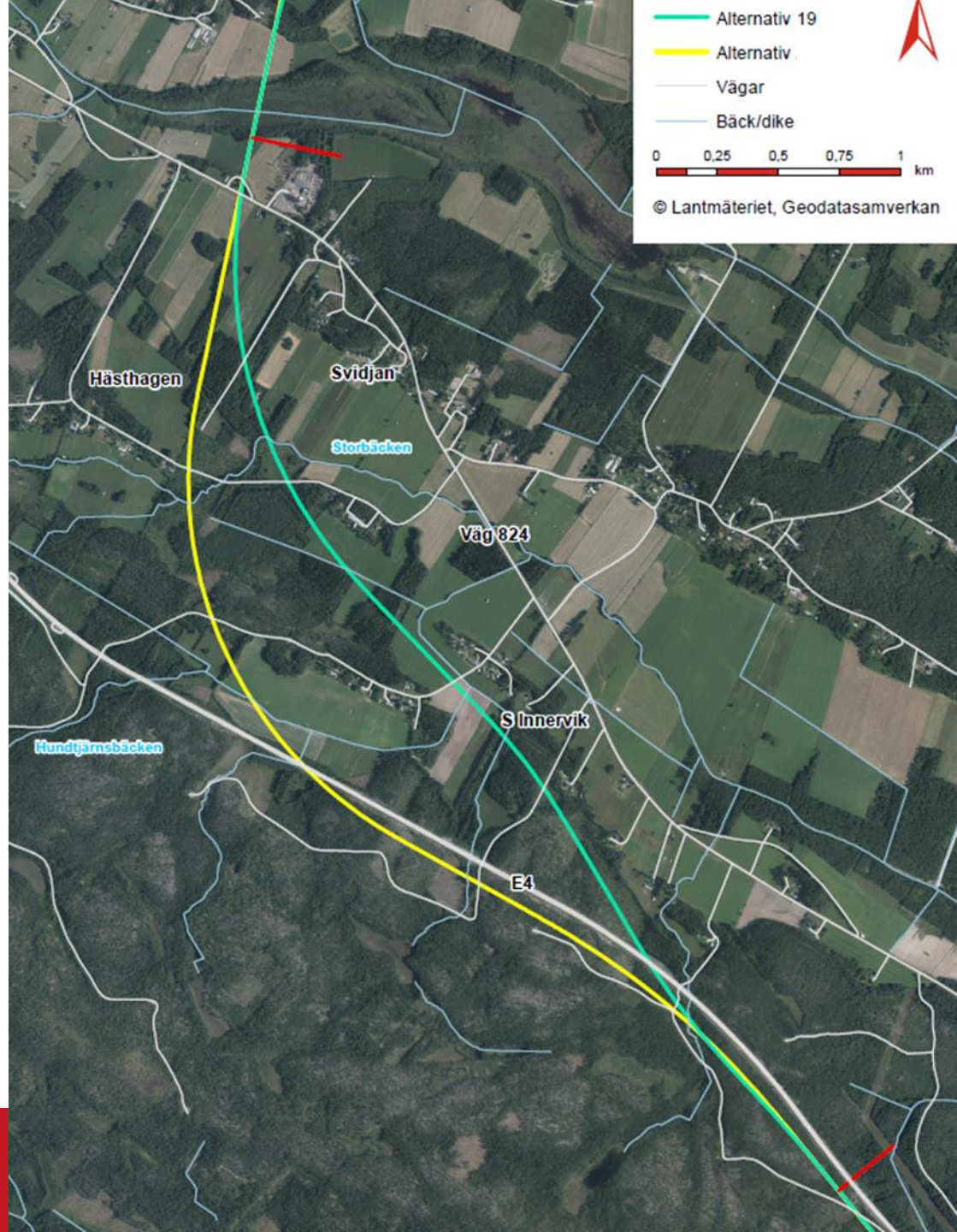


Förslag placering av linje (feb 2018)

JP 07 Södra Innervik
– Skellefteå C

Rekommenderad linje vid
Södra Innervik (grön)

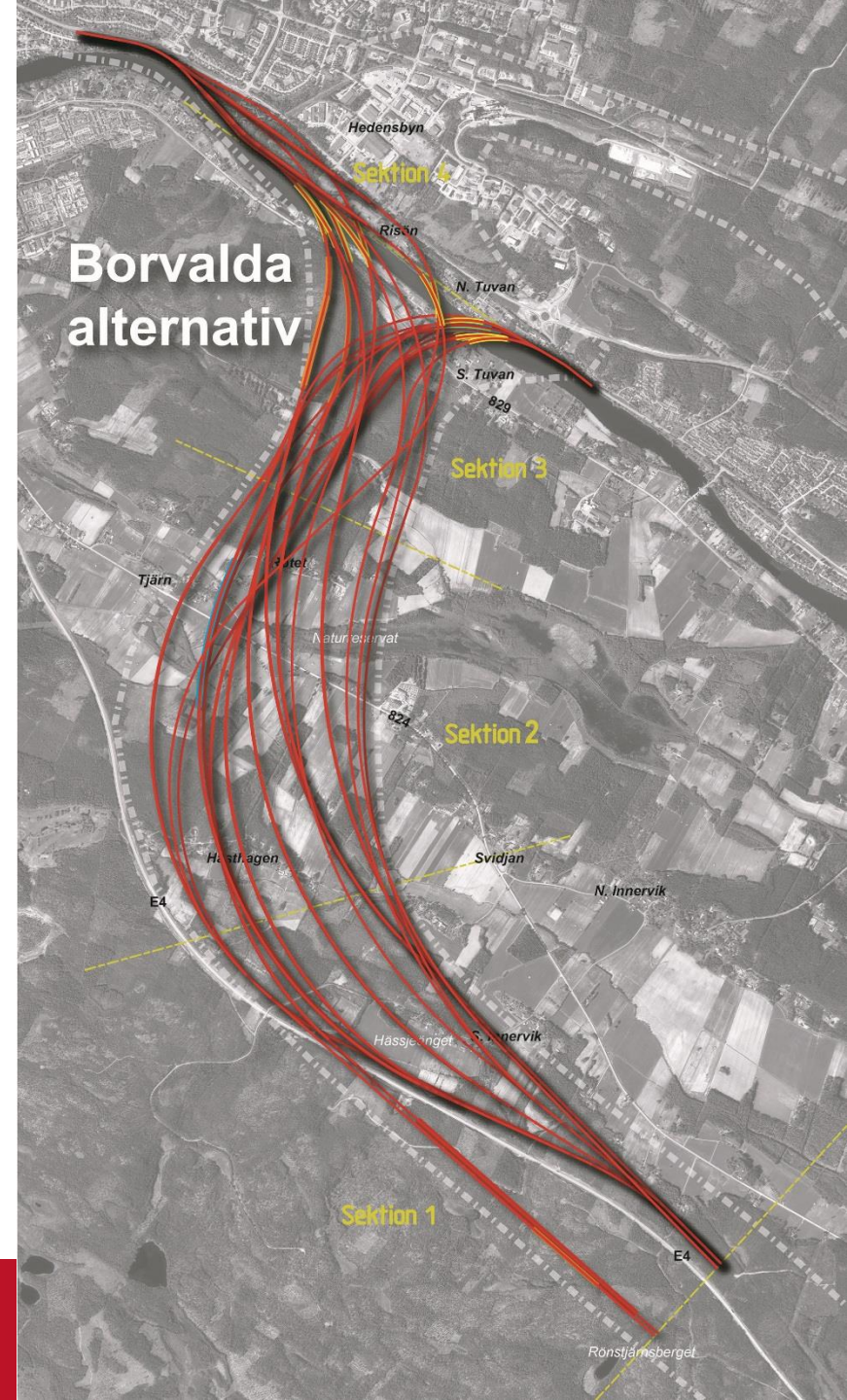
*Alternativet benämns i
utredningen för "Linje N19"
Inkomna samråds-
synpunkter pekar ut en
alternativ lösning (gul)*



Linjestudier

JP 07 Södra Innervik - Skellefteå C

- En stor mängd linjeförslag är studerade och utvärderade i området tidigare
- Inkomna samrådssynpunkter pekar ut en alternativ lösning, med önskemål om att Trafikverket ska studera alternativet/linjen.



Förutsättningar för linjestudier

Exempel:

- Järnvägstekniska krav och kapacitet
 - Riksentressen
 - Miljöförutsättningar (vatten, naturmiljö, växt- och djurliv m.m.)
 - Bebyggelse, odlingslandskap
 - Befintliga vägar
 - Geotekniska förhållanden, byggkostnader
- Utvärdering mot projektets uppsatta mål

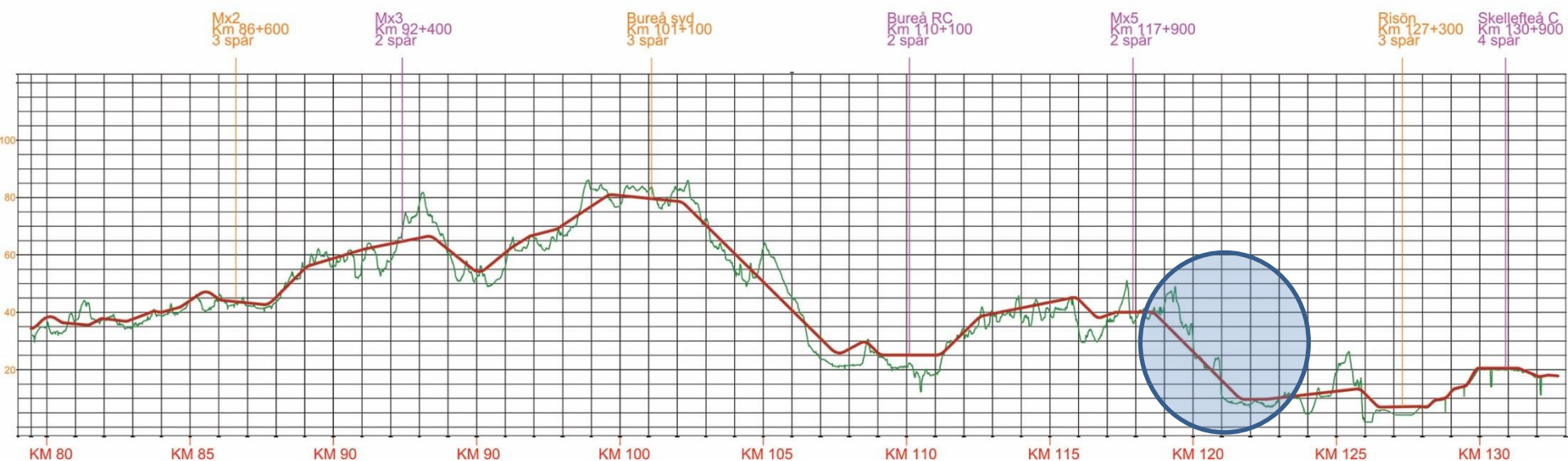


Järnvägstekniska krav, exempel



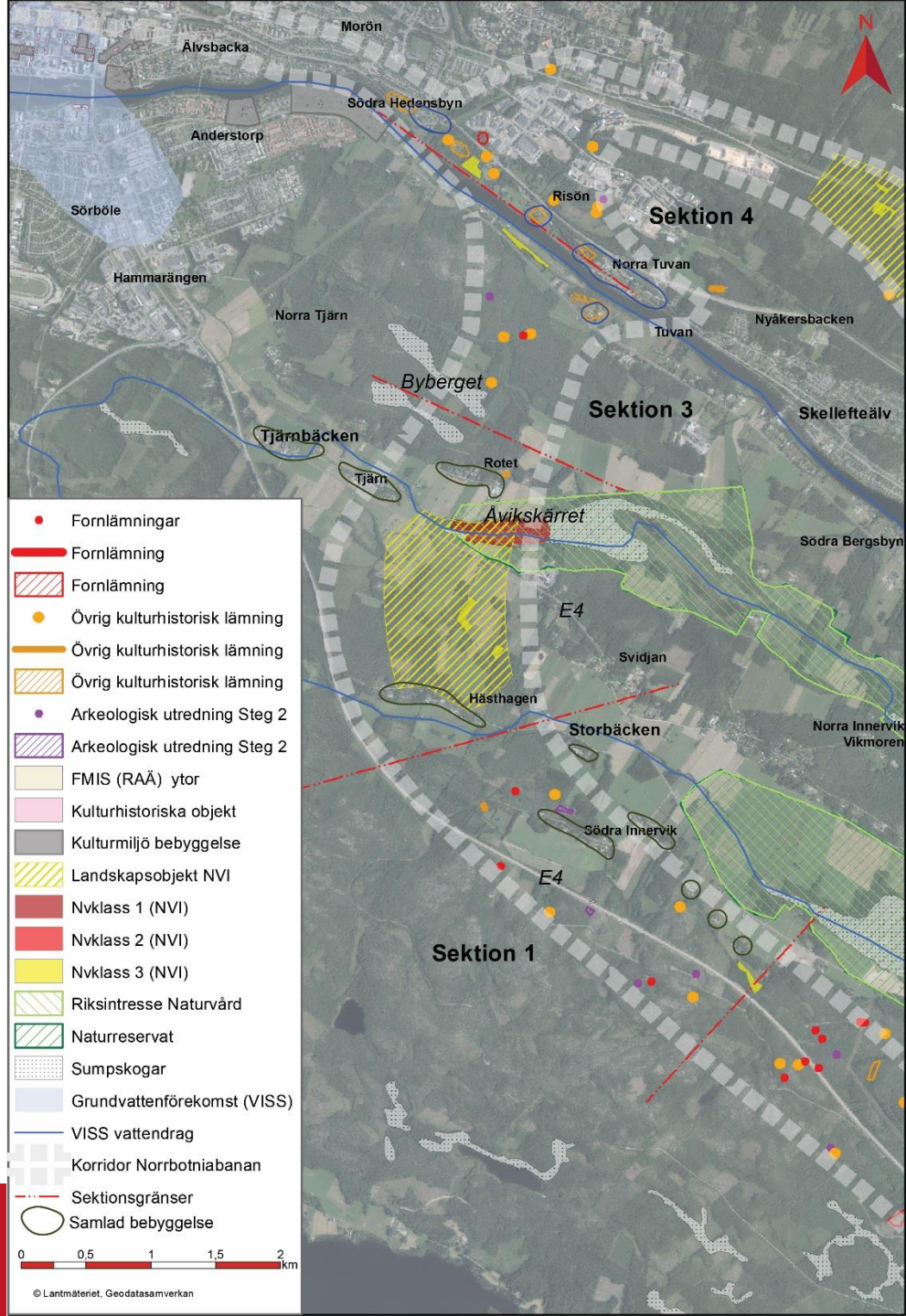
- Enkelspår med mötesstationer. Hastighet 250 km/h
 - Plan. Radier > 3000 meter (upplevs som raksträckor)
 - Profil. Lutningar längs linjen, max 10 promille (1 %) tillåts. Relativt stora höjdskillnader i området påverkar därför planeringen av ny järnväg.

MÖTESSTATIONER



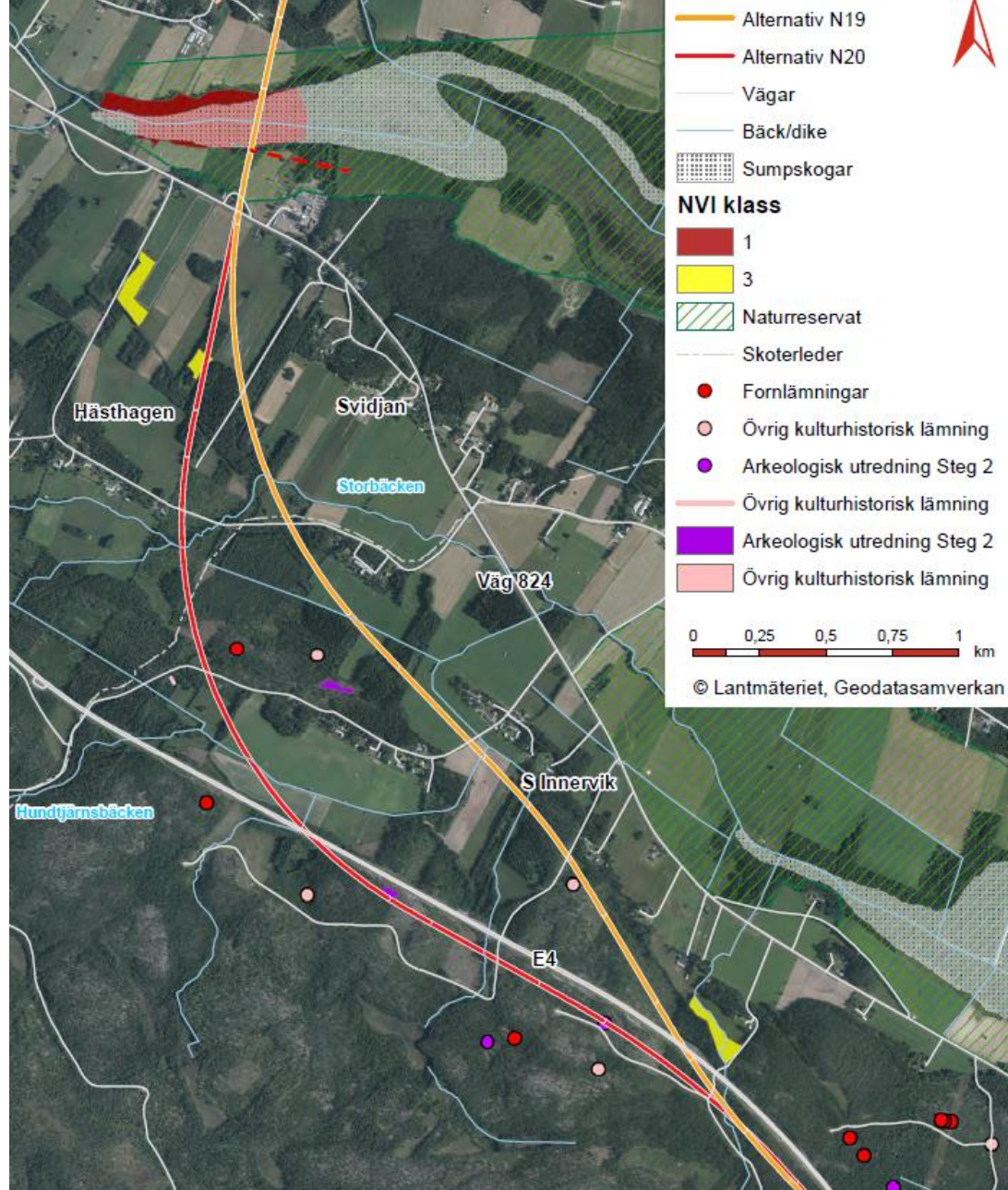
Miljöförutsättningar, exempel värdekärnor JP07 hela området:

- Naturreseptat
Innerviksfjärdarna
- Samlad bebyggelse:
Södra Innervik, Hästhagen,
Rotet, Tjärn, Tuvan m.fl.
- Odlings- och kulturlandskap
- Kulturhistoriska intressen
och fornlämningar
- Ytvatten och grundvatten;
bäckar, brunnar

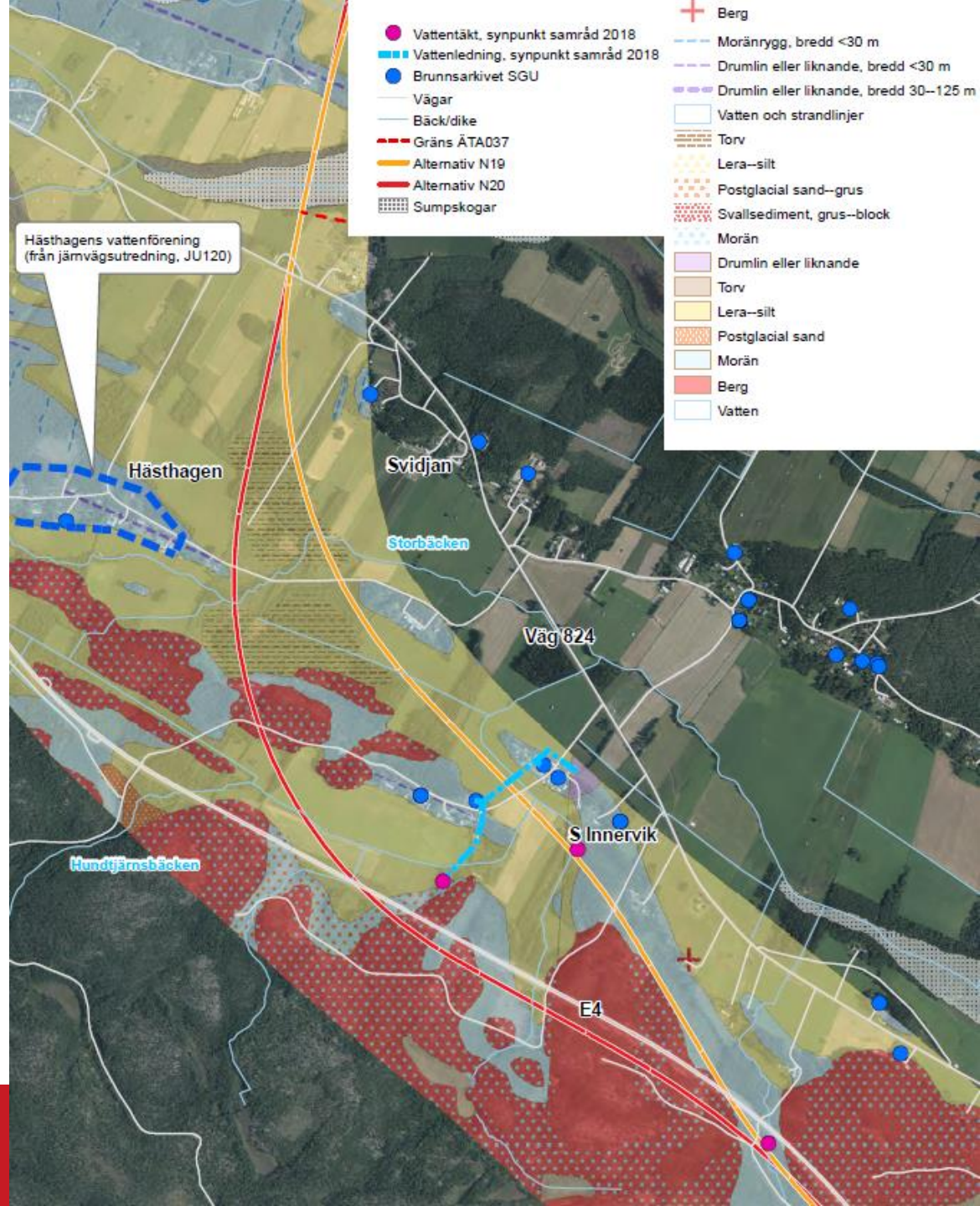


Miljöförutsättningar, exempel värdekärnor S.Innervik/Hästhagen:

- Samlad bebyggelse och samband mellan byar: Södra Innervik, Hästhagen
- Odlings- och kulturlandskap
- Kulturhistoriska intressen och fornlämningar
- Ytvatten och grundvatten; bäckar, brunnar



Geotekniska och geohydrologiska förutsättningar



Samfinansierat av Europeiska Unionen
Fonden för ett sammanlänkat Europa

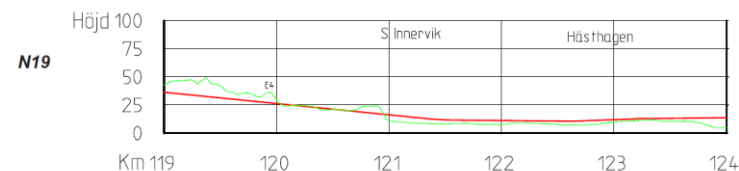
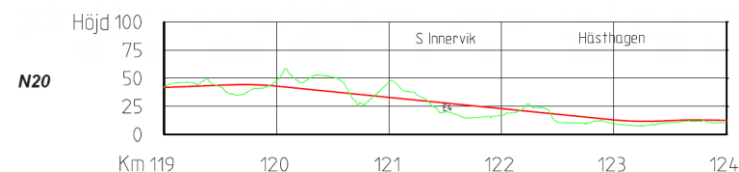
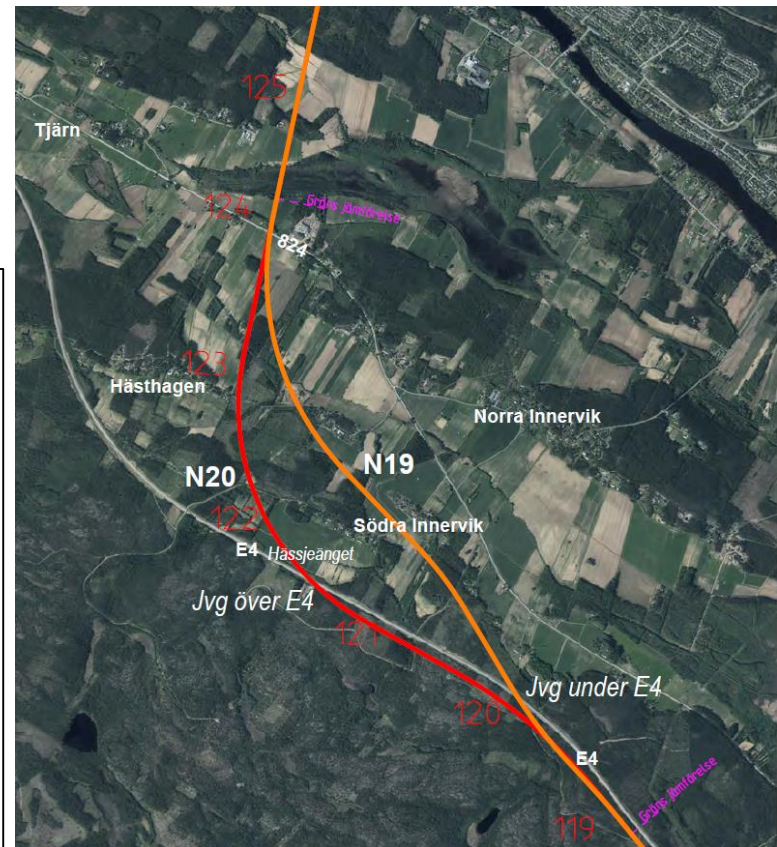
Beskrivning av alternativen

N19

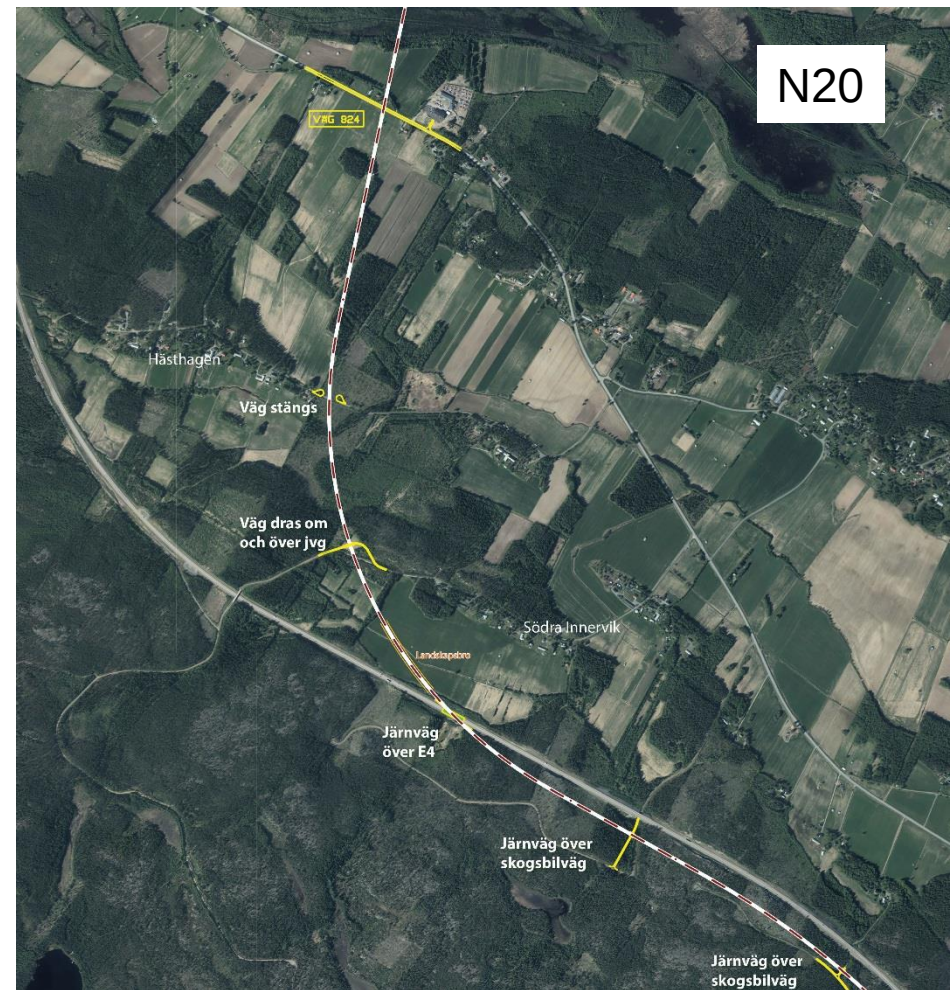
- Under E4 ("betongtunnel")
- Går mellan bydelarna i S.Innervik
- Längre passage av odlingslandskap
- Minsta radie ca 1900 m
- Maxlutning i ca 300 m
- Längd: 5145 m

N20

- Över E4 (längre bro, "tunnel" för E4)
- Går väster om bydelarna i S.Innervik, öster om Hästhagen
- Mindre passage av odlingslandskap
- Minsta radie ca 1670 m
- Maxlutning i ca 1300 m
- Längd: 5536 m



Exempel/utkast påverkan vägar



Exempel utformning N19



Vy över alternativ N19 vid passage av E4 (under E4) och Södra Innervik



Bank över odlingslandskap mellan bydelar i Södra Innervik, exempel med Hundtjärnsvägen under järnväg

Exempel utformning N20, landskapsbro – dyr lösning



Vy över alternativ N20 vid passage av E4
(brolösning $\approx$ tunnel för E4)
och passage av Hässjeänget med landskapsbro



Exempel, passage av E4 med bro

Exempel utformning N20, järnvägsbank



Vy över alternativ N20 vid passage av Hässjeånget med bank, släntlutning 1:2



Vy över alternativ N20 vid passage av Hässjeånget med bank, släntlutning 1:10
antaget landskapsanpassning (del odlingsbar)

Exempel utformning, järnvägsbank och bullerskydd



Botniabanan vid E12, bank och landskapsbro
(förlängning av bron över Ume älv, söder)



Botniabanan, Stöcke, bullerskydd

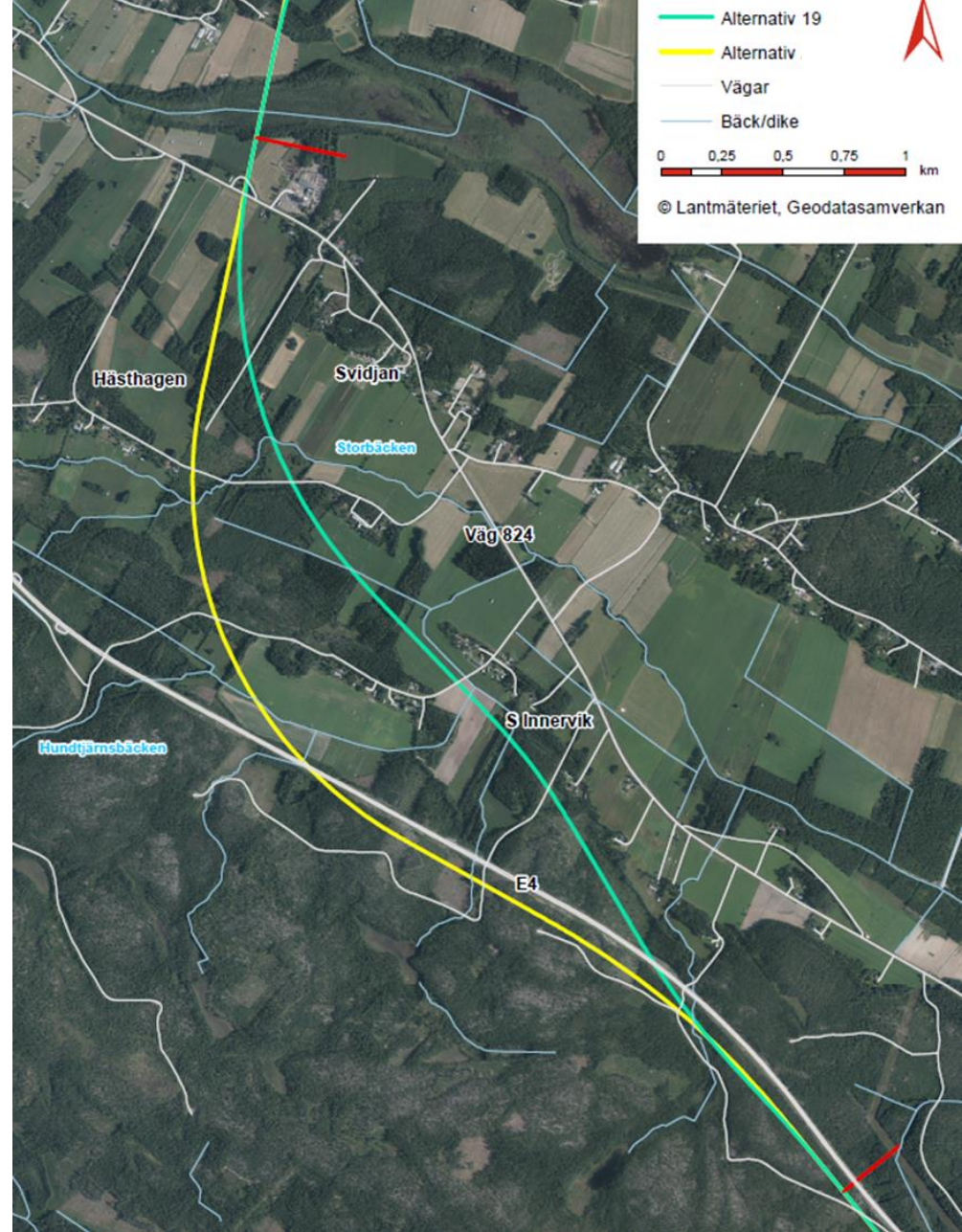


Botniabanan Gimonäs Umeå, bullerskydd

Byggtid

Byggtiden för både N19 och N20 i passagen av E4 bedöms uppgå till ca 18-24 månader

- N20: vägtrafiken på E4 kan fortsätta (nedsatt hastighet) i princip hela byggtiden
- N19: vägtrafiken på E4 måste ledas om via väg 824 ("gamla E4") under större delen av byggtiden, ca 12-24 månader, alternativt via en komplicerad lösning (tillfällig väg på hög bank, runt området för ny brokonstruktion intill befintlig E4)



Måluppfyllelse

- N20 fördelaktigare avseende miljöpåverkan, barriäreffekter, påverkan på boendemiljöer och odlingslandskap
- N19 bättre avseende uppfyllande av tekniska krav och ekonomi (lägre byggkostnad)
- N19 bedöms uppfylla ändamål och projektmål bättre än N20, om hänsyn inte tas till byggtiden
- ❑ **I en samlad bedömning med hänsyn till byggtiden så bedöms N20 totalt sett vara mer fördelaktig.**
Under förutsättning att merkostnaden inte blir för hög.

Måluppfyllelse	
Mycket god	
God	
Låg	
Obetydlig/Negativ	

FUNKTION	N19	N20
Lokalisering och utformning av Norrbottenbanan, och tillhörande mötesstationer, ska göras med hänsyn till att optimera järnvägssystemets kapacitet.		

MILJÖ	N19	N20
I järnvägsplanen ska anpassningar och skyddsåtgärder vidtas för att möjliggöra passager och så långt som möjligt bibehålla ekologiska samband.		
Barriärverkan och fragmentering för människor, djur och verksamheter (skogs- och jordbruk) ska begränsas.		
Minimera ingrepp i odlings- och kulturlandskap i Innervik-Yttervik-Tjarnområdet.		
Begränsa intrång i natur- eller kulturvärden av hög skyddsklass och där det är möjligt undvika dessa.		
En sammanhållen god boendemiljö ska eftersträvas i byarna.		

EKONOMI	N19	N20
Sträckning av Norrbottenbanan ska utformas så att ändamålet och framtagna projektmål uppfylls till lägsta möjliga kostnad.		
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.		
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.		