

FASTSTÄLLESEHANDLING

Planbeskrivning

Norrbotniabanan, Grandbodarna-Södra Tuvan

Skellefteå kommun, Västerbottens län

Järnvägsplan med allmän väg, JP06, 2021-03-31



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 Grandbodarna-Södra Tuvan

Författare: AFRY

Dokumentdatum: 2021-03-31

Ärendenummer: TRV 2016/112563

Uppdragsnummer: 156623

Version: 1.0

Kontaktperson: Maria Erlandsson

Innehåll

1	Sammanfattning	4	4	Den planerade järnvägens lokalisering och utformning	31	9	Fortsatt arbete	70	
1.1	Beskrivning av projektet	4	4	4.1	Val av lokalisering	31	9.1	Formell hantering	70
1.2	Den planerade järnvägens lokalisering och utformning med motiv	4	4	4.2	Val av utformning	34	9.2	Bygghandling	70
1.3	Samlad bedömning	4	4	4.3	Skyddsåtgärder och försiktighetsmått	48	9.3	Tillstånd och dispenser	70
1.4	Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljö kvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark- och vattenområden	5	5	5	Effekter och konsekvenser av projektet	55	9.4	Strandskydd, biotopskydd och 12:6 samråd	71
1.5	Markanspåk och pågående markanvändning	5	5	5.1	Trafik och användargrupper	55	9.5	Uppföljning och kontroll	71
1.6	Fortsatt arbete	6	6	5.2	Lokalsamhälle och regional utveckling	55	10	Genomförande och finansiering	72
1.7	Genomförande och finansiering	6	6	5.3	Miljö och hälsa	55	10.1	Kommunala planer	72
2	Beskrivning av projektets bakgrund, förutsättningar, ändamål och projektmål	7	7	5.4	Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser	61	10.2	Genomförande	72
2.1	Bakgrund	7	7	5.5	Påverkan under byggtiden	62	10.3	Finansiering	73
2.2	Planläggningsprocessen	7	7	6	Samlad bedömning	63	11	Källor	74
2.3	Järnvägsplanens omfattning	8	8	6.1	Transportpolitiska mål	63	11.1	Skriftliga källor	74
2.4	Ändamål och projektmål	8	8	6.2	Övergripande ändamål och projektmål för Norrbotniabanan	63	11.2	Digitala källor	74
2.5	Tidigare utredningar och beslut	10	10	6.3	Projektmål för Grandbodarna-Södra Tuvan	63			
3	Förutsättningar	11	11	6.4	Miljömål	65			
3.1	Befintligt transportsystem	11	11	6.5	Sammanställning av konsekvenser	66			
3.2	Trafik och användargrupper	13	13	7	Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljö kvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark- och vattenområden	67			
3.3	Lokalsamhälle och regional utveckling	13	13	7.1	Allmänna hänsynsregler	67			
3.4	Riksintressen och Natura 2000-områden	16	16	7.2	Riksintressen och Natura 2000	67			
3.5	Landskapet och staden	16	16	7.3	Miljö kvalitetsnormer	67			
3.6	Miljö och hälsa	18	18	8	Markanspåk och pågående markanvändning	68			
3.7	Byggnadstekniska förutsättningar	28	28	8.1	Järnvägsmark med äganderätt	68			
				8.2	Järnvägsmark med servitutsrätt	68			
				8.3	Vägområde för allmän statlig eller kommunal väg	68			
				8.4	Förändring av allmän väg	69			
				8.5	Område för enskild väg	69			
				8.6	Markanspåk med tillfällig nyttjanderätt	69			
				8.7	Pågående markanvändning	69			
				8.8	Markavvattningsföretag	69			
				8.9	Inlösen och förvärv av fastigheter eller byggnad	69			

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 i landet och möjliggöra persontrafik mellan Norrlandskustens städer.

Norrbotniabanans övergripande ändamål är att, i enlighet med de transportpolitiska målen, bidra till en långsiktig 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 den tidigare planeringsprocessen med förstudie, utredning och plan men följer nu den nya planläggningsprocessen.

Trafikverket har påbörjat planläggningen av Norrbotniabanan mellan Umeå och Skellefteå där järnvägsplanen för Grandbodarna-Södra Tuvan ingår som en av tre järnvägsplaner inom Skellefteå kommun.

Länsstyrelsen har beslutat att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan, vilket innebär att en miljökonsekvensbeskrivning tagits fram. Föreliggande planbeskrivning utgör en del av järnvägsplanen.

1.2 Den planerade järnvägens lokalisering och utformning med motiv

Vid val av lokalisering och utformning har Trafikverkets tekniska krav samt påverkan på järnvägens funktion, miljö, ekonomi samt måluppfyllelse för såväl projektspecifika mål som övergripande ändamål för Norrbotniabanan som helhet varit styrande. Utgångspunkten har varit att, till en skäligen kostnad, finna en lösning som är så bra som möjligt ut de flesta aspekter. Avvägningar har gjorts när olika aspekter stått mot varandra.

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 med hänsyn till funktion, miljö och ekonomi. Den valda sträckningen är den sträckning som på bästa sätt uppfyller projektmålen för sträckan Grandbodarna-Södra Tuvan samt Norrbotniabanans övergripande ändamål om att bidra till en långsiktig hållbar utveckling.

Den planerade järnvägen går från Grandbodarna, strax söder om Bureå, till Södra Tuvan. Den totala sträckan är cirka 18 kilometer (se figur 4.1:1). Linjens sträckning har anpassats i plan och profil för att undvika intrång i Hedkammens naturreservat, kända kulturmiljövärden vid Harrsjöbacken samt för att undvika påverkan på grundvattenförekomsten i Skellefteåsen.

Vid Bureå dras banan väster om, och nära intill, E4. I Bureå planeras en regionaltågsstation och driftplats. Regionaltågsstationen placeras på norra sidan Bureälven. Föreslagen stationsutformning är en trespårsstation med en mellanplattform för resandeutbyte. Två av spåren är längre för att möjliggöra möten mellan godståg. Det tredje spåret som är lite kortare används för persontåg och förläggs längst österut, mot E4. Profilläget är till stora delar styrt av topografin söder och norr om Bureå, samt att driftplatsen behöver en lång plan sträcka. Bron över Bureälven blir totalt cirka 200 meter lång.

Norr om Bureå stiger spårprofilen och går mellan E4 och Båtvikstjärn. En driftplats läggs norr om Båtvikstjärnen i ett skogsområde. Driftplatsen har två spår med mötesfunktion och samtidighet för 750 meter långa tåg.

Linjen fortsätter därefter väster om E4 för att i så liten utsträckning som möjligt påverka det öppna odlingslandskapet och bebyggelse i Södra Innervik. Järnvägen korsar E4 på bro strax söder om Hästhagen och svänger samtidigt norrut i riktning mot Skellefteälven. För att ta så lite mark som möjligt i anspråk och minska barriäreffekten av järnvägen har bron förlängts så att den även innefattar vattendraget Hundtjärnbäcken, vilket innebär att den delvis är en landskapsbro över det öppna landskapet.

Järnvägens planerade sträckning därefter har valts för att minimera påverkan på det värdefulla kulturmiljölandskapet i Tjärn (ladlandskap) och en kompromiss mellan att inte påverka bostadsbebyggelse i så hög grad och att minska påverkan på naturreservatet tillika våtmarksområdet i Innervik har gjorts. Påverkan på våtmarksområdet kan inte helt uteslutas, men kan mildras genom att en bro över våtmarken anläggs. Även läget för en bro över Skellefteälven har till viss del inverkat på linjens placering söder om älven.

1.2.1 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått

I järnvägsplanen fastställs de skyddsåtgärder och försiktighetsmått som krävs för att förebygga störningar och olägenheter från trafiken eller anläggningen under drifttiden. Skyddsåtgärder som ska fastställas utgörs bland annat av landskapsåtgärder och åtgärder för att främja biologisk mångfald, bullerskyddsåtgärder, åtgärder för att minimera påverkan

och spridning av föroreningar till vattenresurser samt åtgärder för att minska barriäreffekter för areella näringar, människor samt land- och vattenlevande djur.

Skyddsåtgärder och försiktighetsmått för byggnadstiden fastställs inte. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som ska genomföras under byggtiden omfattar bland annat åtgärder för att skydda fornlämningar, åtgärder för att minimera intrång och störningar i natur- och vattenmiljöer, åtgärder för att minimera påverkan och spridning av föroreningar till yt- och grundvatten samt åtgärder för att säkra tillgänglighet och minimera störningar för areella näringar, boendemiljö och friluftsliv.

1.3 Samlad bedömning

1.3.1 Övergripande ändamål och projektmål

Järnvägsplanen Grandbodarna-Södra Tuvan bedöms bidra till att uppfylla Norrbotniabanans övergripande ändamål om en långsiktig hållbar utveckling samt bidra till att uppfylla de övergripande projektmålen.

För de projektspecifika målen bedöms måluppfyllelsen avseende miljö och ekonomi som god medan måluppfyllelsen avseende funktion bedöms som mycket god. Järnvägsplanen bedöms sammantaget innebära god måluppfyllelse.

1.3.2 Miljömål

De miljömål som bedöms vara relevanta för järnvägsplanen är begränsad klimatpåverkan, frisk luft, bara naturlig försurning, giftfri miljö, 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 positiva effekter med hänsyn till trafik och användargrupper samt lokalsamhälle och regional utveckling. Konsekvenserna avseende funktion bedöms sammantaget som mycket goda.

Måttligt negativa till stora negativa konsekvenser bedöms uppstå för stads- och landskapsbild samt rekreation och friluftsliv. Måttligt negativa konsekvenser bedöms uppstå för barriäreffekter, kulturmiljö, naturmiljö samt renskötsel. Små negativa konsekvenser bedöms uppstå för jordbruk, skogsbruk samt risk och säkerhet. För luft och klimat bedöms positiva konsekvenser uppstå.

Järnvägsplanen bedöms bidra till stora negativa konsekvenser avseende störningar och påverkan under byggtiden.

Projektet bedöms sammantaget medföra måttligt negativa konsekvenser för miljön.

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 och nära järnvägsplanen förekommer riksintressen för kommunikationer. Befintliga riksintressen för kommunikationer påverkas inte.

Innerviksfjärdarna utgör riksintresse för naturvård. Riksintresseområdet sträcker sig från Ävikskärret cirka åtta kilometer bort mot Skellefteälvens mynning samt norra och södra Innerviksfjärden. Ett stort antal naturtyper finns inom området så som grunda, mer eller mindre sötvattenpåverkade och igenväxta ackumulationsvikar, vidsträckta strandängar, gråaldominerade sumpskogar, kärr, jordbruksmark, hållmarkskogar med mera. Områdets främsta värden är att det utgör ett av norra Västerbottens viktigaste häck- och rastlokaler för fåglar. Järnvägsplanen korsar den västligaste delen av riksintresseområdet i huvudsak på bro. Den västligaste delen av riksintresset utgör också ett naturreservat. Projektet bedöms inte påtagligt skada riksintresseområdet. Fördjupade bedömningar kring påverkan av området anges i avsnitt 6.8 Naturmiljö.

1.4.3 Miljö kvalitetsnormer

Projektet bedöms inte påverka möjligheten att uppnå miljö kvalitetsnormer för utomhusluften, omgivningsbuller eller vattenförekomster. Inga av Naturvårdsverkets utpekade fisk- och musselvatten berörs av projektet.

1.5 Markanspåk och pågående markanvändning

Projektet kommer att innebära att mark tas i anspråk. Vid lokalisering och utformning av järnvägen 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 2 150 000 m² att tas i anspråk, varav cirka 875 000 m² utgör järnvägsmark med äganderätt, cirka 377 000 m² utgör järnvägsmark servitutsrätt, cirka 75 200 m² utgör vägområde med vägrätt, cirka 10 300 m² utgör vägområde med inskränkt vägrätt och cirka 673 500 m² utgör tillfällig nyttjanderätt.

Anspråken per markslag ser ut enligt följande:

- Skogsmark: ca 782 300 m² äganderätt, ca 297 800 m² servitutsrätt, ca 57 900 m² vägområde med vägrätt, ca 7 150 m² vägområde med inskränkt vägrätt och ca 668 100 m² tillfällig nyttjanderätt.
- Jordbruksmark: ca 98 600 m² äganderätt, ca 51 500 m² servitutsrätt, 3 000 m² vägområde med vägrätt, 1 730 m² vägområde med inskränkt vägrätt och ca 47 500 m² tillfällig nyttjanderätt.

Mark som nyttjas för jord- och skogsbruk påverkas negativt genom viss fragmentering, men effekterna minskas i och med att tillgänglighet säkras. För rennärningen innebär järnvägen en ytterligare barriär i ett redan fragmenterat landskap, vilket försvårar åtkomsten till betesmarker och minskar betesarealen.

Anpassningar och skyddsåtgärder genomförs för att mildra de effekter som uppstår, men projektet bedöms ändå sammantaget påverka den pågående markanvändningen i området negativt.

En fastställd och lagakraftvunnen järnvägsplan ger Trafikverket rätt och skyldighet att förvärva mark som behövs för järnvägen. En lagakraftvunnen plan ger även fastighetsägaren rätt att få sin mark inlöst om fastighetsägaren begär det. Järnvägsplanen medför inlösen av 20 bostadsfastigheter. Inlösen utförs på grund av markintrång samt i några fall i kombination med omfattande förändring av boendemiljön och barriärverkan. Nedan framgår tabell som visar berörda fastigheter.

Tabell 1.5:1 Fastigheter som helt eller delvis är aktuella för inlösen framgår av tabell.

Ca längdmätning järnväg	Fastighet	Motiv
110+400	Bureå 8:47	Intrång
110+580	Bureå 7:36	Intrång
110+600	Bureå 7:84	Vibrationsnivå över 0,4 RMS och bullernivåer över riktvärden
110+600	Bureå 7:111	Vibrationsnivå över 0,4 RMS
110+680	Bureå 7:112	Bullernivåer över riktvärden
110+680	Bureå 7:99	Intrång
110+700	Bureå 7:30	Intrång
110+700	Bureå 7:51	Intrång
110+720	Bureå 7:42	Intrång
110+740	Bureå 7:64	Intrång
110+740	Bureå 7:75	Intrång
110+740	Bureå 7:53	Intrång
110+800	Bureå 7:27	Intrång
110+840	Bureå 7:93	Intrång
110+880	Bureå 7:80	Intrång
110+900	Bureå 7:43	Intrång
110+900	Bureå 7:121	Intrång
110+950	Bureå 7:66	Vibrationsnivå över 0,4 RMS
123+940	Innervik 21:10	Intrång och bullernivåer över riktvärden,
124+080	Innervik 21:7	Intrång

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 nedanstående behov av anmälningar, dispenser och tillstånd identifierats. I senare skeden kan ytterligare behov komma att identifieras, varför listan kan komma att ändras.

Identifierade behov av anmälningar, tillstånd och dispenser:

- Vid en eller ett par av skärningarna längs sträckan kommer grundvattensänkning att påverka enskilda eller allmänna intressen och tillståndsansökningar för vattenverksamhet kommer att upprättas enligt 11 kap miljöbalken. Ansökningarna lämnas in till Mark- och miljödomstolen, Umeå tingsrätt. Exakt omfattning av grundvattensänkningar anges i senare skede.
- För bro över Bureälven kommer tillståndsansökan för vattenverksamhet att upprättas enligt 11 kap miljöbalken.
- Utfyllning i Båtvikstjärnen är så omfattande att det krävs tillstånd för vattenverksamhet. I samma tillstånd bör närliggande bro över Kvarnbäcken och omledning av Kvarnbäcken ingå.
- Utfyllnad för byggande av bro och byggväg i våtmarksområdet vid Innerviksfjärdarna kan komma att kräva tillstånd för vattenverksamhet.
- Anläggande av järnväg inom Innerviksfjärdarnas naturreservat kräver tillstånd av Länsstyrelsen, tillståndet kan förenas med villkor för arbetet inom reservatet.
- Anmälan om vattenverksamhet kommer att upprättas för de övriga vattendrag som berörs av järnvägsanläggningen.
- För eventuella ändringar i markavvattningsföretag kommer tillstånd att sökas hos Mark- och miljödomstolen.

- Det kan bli aktuellt med ansökan om dispens från Artskyddsförordningen med hänsyn till skyddade arter som kan komma att påverkas av projektet.
- Samråd enligt Kulturmiljölagen kommer att genomföras angående de fornlämningar som preliminärt bedöms gå att skydda under byggtiden och som anges i avsnitt 6.6.2 samt kring de fornlämningar som påverkas av ett direkt intrång och som anges i avsnitt 6.6.5.
- Påträffas tidigare icke känd fornlämning, kulturlager eller fynd i samband med markarbeten ska arbetet omedelbart avbrytas och kontakt tas med Länsstyrelsens kulturmiljöenhet.
- Vid påträffande av förorenade massor ska anmälan ske till tillsynsmyndigheten enligt 10 kap 11 § miljöbalken. Om förorenade massor påträffas ska dessa omhändertas på godkänd mottagningsanläggning. För transporter av förorenade massor och farligt avfall krävs särskilda tillstånd.
- Vid återanvändning av massor vid anläggningsarbeten utanför projektet ska tillstånd ansökas hos tillsynsmyndigheten vid mer än ringa föroreningsrisk. Vid ringa föroreningsrisk ska en anmälan göras till tillsynsmyndigheten.
- Täkter, anläggande av upplag och deponier samt eventuella följdverksamheter som kan uppkomma kan kräva tillstånd, anmälan eller samråd enligt miljöbalken.

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.

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 planen.

Fastställelse av järnvägsplanen prövas inom centrala funktionen för juridik och planprovning inom Trafikverket.

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

Trafikverket är väghållare för de allmänna vägarna som berörs av Norrbottenprojektet.

Längs med järnvägen kommer det att behövas utrymme för anläggningsarbeten samt tillfälliga områden för etablering och upplag av material och massor. Vidare kommer byggvägar att behövas för transporter av fordon och material till arbetsområdet. Flera byggvägar kommer, efter byggnadstiden, att vara kvar och fungera som servicevägar.

Hur arbetet i detalj kommer att bedrivas beslutas i huvudsak av den i byggskedet utsedda entreprenören.

Detaljutförande av tillfälliga omledningar kommer att tas fram i kommande skeden och en detaljerad plan för hur trafiken ska ledas om kommer att finnas innan bygget påbörjas.

Arbetet kan komma att innebära inskränkningar i framkomligheten genom exempelvis inskränkningar i hastighet, tillfälliga väganordningar samt signalreglering för stopp och trafik i ett körfält.

Järnvägen får byggas först sedan järnvägsplanen vunnit laga kraft. Planerad tid för byggstart är år 2024.

1.7.2 Finansiering

Projektet finansieras genom den nationella planen för transportsystemet.

2 Beskrivning av projektets bakgrund, förutsättningar, ändamål och projektmål

2.1 Bakgrund

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 i dagsläget varken strategisk för industrins transporter eller för persontrafik. De flesta och största städerna är belägna längs kusten vilket innebär att resenärerna får åka en stor omväg genom inlandet om de ska åka tåg. Restiderna är således alltför 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 Norrbottenbanan Umeå-Luleå med etapp 1 Umeå-Skellefteå och sträckan Grandbodarna-Södra Tuvan.

Norrbotniabanan kommer att ansluta till Botniabanan, vilket möjliggör effektivare transporter längs hela Norrlandskusten samt i anslutande stråk. Den nya järnvägen ska såväl förstärka godstrafiken som möjliggöra för persontrafik.

En ny järnväg mellan Umeå och Luleå ger möjlighet till både tyngre och längre tåg. Med Norrbottenbanan 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 på sträckan kan med Norrbottenbanan halveras, något som förstärker möjligheterna till arbets- och studiependling.

Trafikverket har påbörjat planläggningen av den första etappen av Norrbottenbanan mellan Umeå och Skellefteå. Totalt kommer sju järnvägsplaner att tas fram för sträckan.

2.2 Planlägningsprocessen

Ett järnvägsprojekt ska planeras enligt en särskild planlägningsprocess som styrs av Lagen om byggande av järnväg och som slutligen leder fram till en järnvägsplan.

I planlägningsprocessen 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 vad de berörda tycker.

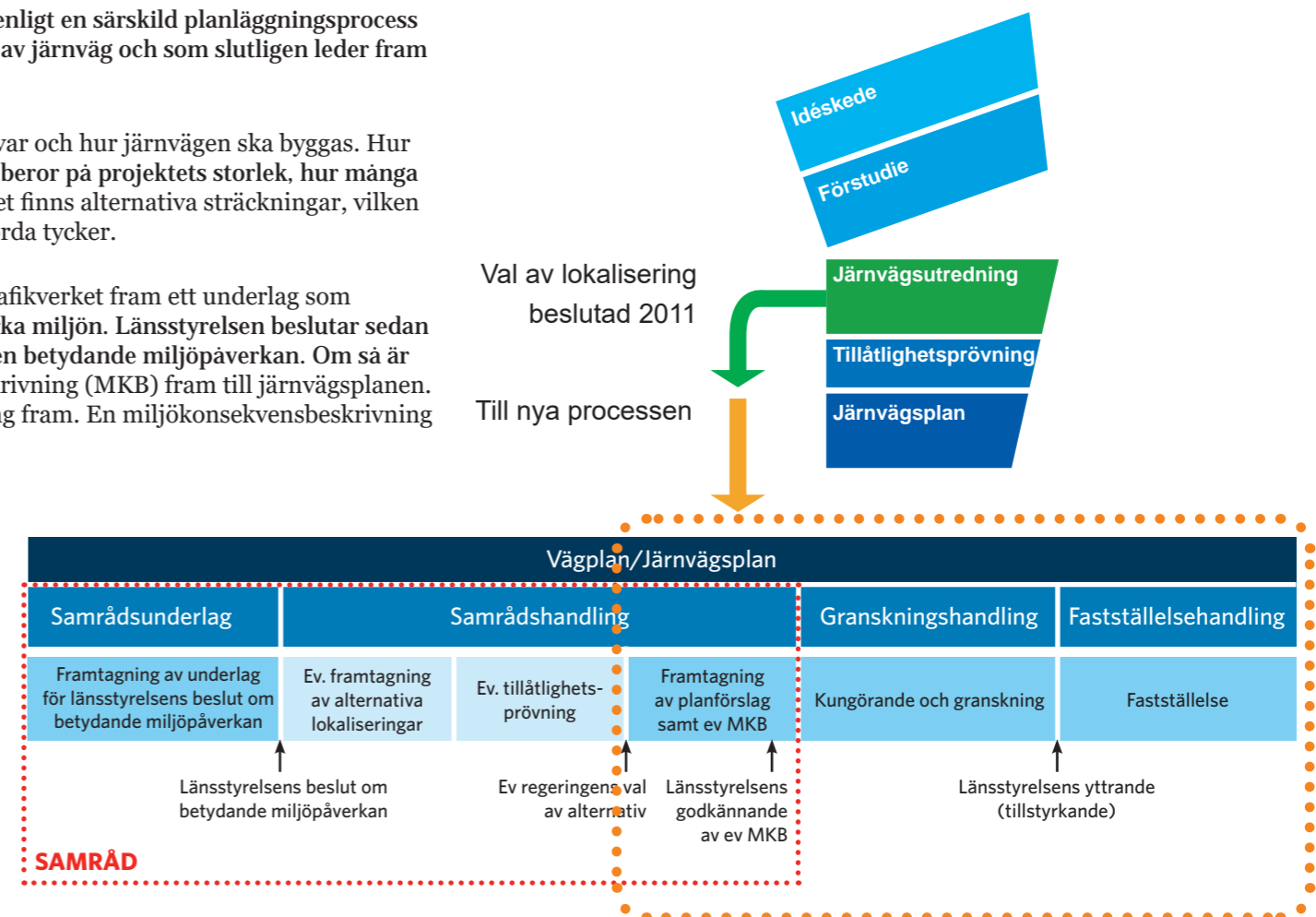
I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Länsstyrelsen beslutar sedan om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Om så är fallet tas en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) fram till järnvägsplanen. I annat fall tas en miljöbeskrivning 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 Trafikverket fastställt planen följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft. Först efter detta kan Trafikverket påbörja byggande av anläggningen.

Samråd är mycket viktigt under planläggningen fram till granskningen. 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 i en samrådsredogörelse.

Den nuvarande planlägningsprocessen trädde i kraft i januari 2013. Planering av Norrbottenbanan påbörjades enligt den tidigare planeringsprocessen med förstudie, utredning och plan men följer nu den nya planlägningsprocessen (se figur 2.2:1).

Föreliggande planbeskrivning utgör en del av järnvägsplanen.



Tillåtighetsprövning

En del projekt tillåtighetsprövas enligt 17 kap miljöbalken. Trafikverket underrättar årligen regeringen om vilka projekt som Trafikverket anser ska tillåtighetsprövas. 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 tillåtighet är:

- Stora, komplexa projekt med alternativa sträckningar eller utformningar samt flera svårförenliga 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 tillåtighetsprövning. 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

Denna handling avser Norrbotniabanans mellan Grandbodarna och Södra Tuvan i Skellefteå kommun. Delsträckan av järnvägsplanen omfattar ca 18 kilometer nyanläggning av järnväg (km 107+500–km 125+500 i spårets längdmätning). Järnvägsplanen påverkar även de allmänna vägarna E4, 821, 824 och 826. I järnvägsplanen ingår ombyggnad av dessa. I figur 2.3:1 redovisas planerad järnvägssträckning.

2.4 Ändamål och projektmål

2.4.1 Övergripande ändamål och projektmål för Norrbotniabanans

Ändamål

Det övergripande ändamålet med Norrbotniabanans är att skapa förutsättningar till långsiktigt hållbar samhällsutveckling (i enlighet med de transportpolitiska målen) och detta har ekonomiska, sociala och ekologiska dimensioner. En hållbar utveckling förutsätter att dessa dimensioner samspelar och därför ska Norrbotniabanans, ny järnväg Umeå-Luleå, tillgodose:

- Framtidsinriktad och hållbar näringslivsutveckling.
- Samspelande arbets-, utbildnings- och bostadsmarknader genom regionförstoring.
- Samverkande bebyggelse och transportsystem.
- God miljö och långsiktig hållbarhet.

Projektmål

Projektmålen utgår från de övergripande projektmålen för hela sträckan. Dessa används i bortvalsprocessen och i utvärdering av de kvarvarande alternativen för att skapa en bra grund för val av alternativ samt en god förankring av detta hos allmänhet, berörda myndigheter och organisationer.

2.4.2 Projektmål för Grandbodarna-Södra Tuvan

För att bidra till uppfyllelse av det övergripande ändamålet och projektmålen för Norrbotniabanans har ett antal projektmål för delsträckan av järnvägsplanen Grandbodarna-Södra Tuvan formulerats. Projektmålen är indelade i funktionsmål, miljömål och ekonomiska mål.



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 ett 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.

Projektmål Funktion Grandbodarna-Södra Tuvan

- Lokalisering och utformning av järnvägen och tillhörande mötesstationer, ska göras med hänsyn till att optimera järnvägssystemets kapacitet.
- Banans sträckning ska möjliggöra ett attraktivt läge för regionaltägsstation i Bureå.

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.

Projektmål Miljö Grandbodarna-Södra Tuvan

- 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.
- Begränsa intrång i kulturvården av hög skyddsklass så som områdena med förhistoriska gravar vid Rösbacken samt i så långt som möjligt minimera ingreppen i fornlämningsområdet vid Hedkammen-Harrsjöbacken.
- Minimera ingrepp i odlings- och kulturlandskapet i Innervik-Yttervik-Tjärnområdet.
- Renskötselns intressen och behov ska i största möjliga mån beaktas.
- Begränsa intrång i naturvården av hög skyddsklass.
- En sammanhållen god boendemiljö ska eftersträvas i byarna.
- Anläggande av Norrbotniabanan ska vid passage av grundvattenförekomsten i Skellefteåsen utformas så att status för miljö kvalitetsnormer för grundvattenförekomsterna (avseende kemi och kvantitet) inte riskerar att försämrats.

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 Ekonomi Grandbodarna-Södra Tuvan

- Järnvägens sträckning ska utformas så att ändamålet och framtagna projektmål uppfylls till lägsta möjliga anläggningskostnad.
- Järnvägsanläggningen ska utformas för att uppnå en effektiv drift med målsättning att minimera livscykelkostnaderna.
- 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.



Figur 2.3:2 Regionaltåg vid Nordmaling C. Foto: Norrtåg

2.5 Tidigare utredningar och beslut

För planering av eventuella investeringsprojekt i järnvägssystemet har Trafikverket utarbetat ett förhållningssätt, fyrstegsprincipen, där möjliga förbättringar av transportsystemet provas stegvis (se figur 2.5:1).

För Norrbotniabanan har en analys enligt fyrstegsprincipen genomförts dels i idé- och förstudieskedet, dels i kompletterande studier av ett så kallat "Nollplusalternativ" vilket skulle innebära en omfattande upprustning av Stambanan.

Slutsatserna av de analyser som gjorts är att åtgärder enligt steg ett, två och tre är otillräckliga. Behovet av kortare transport- och restider är stort för såväl godstrafik som persontrafik. Transporter på järnväg är ett hållbarare alternativ än transporter på väg och behovet av transporter kan inte mötas med enklare åtgärder.

En omfattande upprustning av Stambanan enligt steg tre 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 fyra, är ett långsiktigt hållbart alternativ som innebär att behoven av järnvägstransporter kan mötas och nya effektiva transporter kan införas.

Fyrstegsprincipen



Figur 2.5:1 Fyrstegsprincipen.

2.5.1 Idéstudier

I mars 2003 redovisade dåvarande Banverket ett regeringsuppdrag om en idé till ny järnväg på sträckan Umeå–Luleå–Haparanda. I idéstudien studerades möjliga utbyggnadsetapper. Banverket 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. Delen Luleå-Haparanda rekommenderades att byggas ut/upprustas enligt den då gällande Framtidsplanen, vilket innebar att Norrbotniabanan slutligen handlade om ny järnväg mellan Umeå och Luleå.

2.5.2 Förstudier

2004–2006 genomfördes tre förstudier på sträckan Umeå-Luleå. I förstudierna studerades flera tänkbara korridorer på sträckan Umeå-Luleå på en översiktlig nivå.

2.5.3 Järnvägsutredningar

Trafikverket genomförde 2006–2011 sex järnvägsutredningar som baserades på de kvarstående sträckningarna från förstudierna. I järnvägsutredningarna beslutades en utredningskorridor för lokalisering längs hela sträckan. Delen Grandbodarna-Södra Tuvan ligger inom den beslutade utredningskorridoren för JU 120, sträckan Robertsfors-Ostvik (se figur 2.5:2).

2.5.4 Linjestudier för järnvägsplan

Under 2017 inledde Trafikverket arbetet med järnvägsplanen mellan Grandbodarna och Södra Tuvan genom linjestudier inom utredningskorridoren för JU 120. Identifiering och utvärdering av linjer inom utredningskorridoren 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 (se figur 2.5:3).

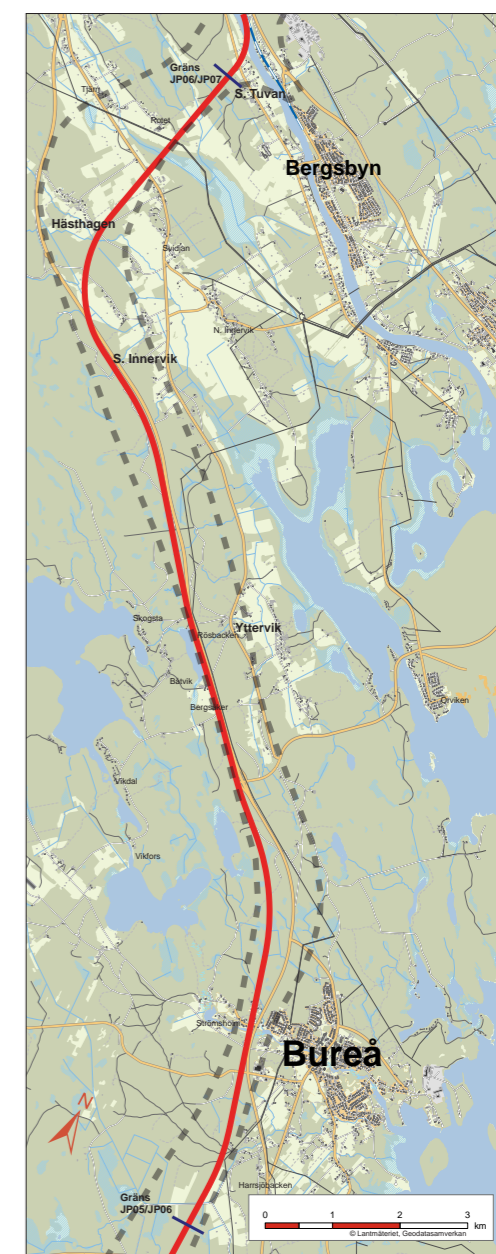
2.5.5 Beslut om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen i Västerbottens län har i ett yttrande efter förstudieskedet i projektet konstaterat att projektet medför betydande miljöpåverkan eftersom järnvägsanläggning fanns upptagen i den då gällande bilaga 1 till förordning (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar.

Länsstyrelsen fattade ett kompletterande beslut i maj 2017 baserat på de utförda järnvägsutredningarna att projektet medför betydande miljöpåverkan.



Figur 2.5:2 Beslutad korridor för sträckan Robertsfors-Skellefteå-Ostvik (JU 120).



Figur 2.5:3 Föreslagen linje från linjestudierna.

3 Förutsättningar

3.1 Befintligt transportsystem

3.1.1 Järnvägsnät

Den planerade järnvägen är den första länken på den framtida 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 i inlandet från Bräcke till Luleå och inkluderar också sträckan Vännäs–Umeå. Banan är i huvudsak enkelspårig med mötesstationer. Stambanan är elektrifierad och största tillåtna axellast är 25 ton (STAX 25).

Stambanans främsta uppgift är att hantera stora godsflöden mellan norra och södra Sverige. Att banan är enkelspårig med långa avstånd mellan mötesstationerna innebär begränsad kapacitet. Banan har tvära kurvor och branta lutningar, vilket medför låg hastighetsstandard och låga tillåtna vagnvikter. Begränsningarna innebär bland annat att ett lok endast kan dra cirka 1 000 ton jämfört med cirka 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 därmed konkurrensnackdelar för industrin. Att banan är enkelspårig och har bristande kapacitet innebär även att den är mycket sårbar i samband med mer omfattande störningar som orsakar längre trafikstopp. I olyckliga fall kan dessa förorsaka industrin långa driftstopp med stora förluster som följd.

Stambanans lokalisering genom inlandet innebär också att persontrafiken i stort sett är begränsad till några få nattåg per dygn. De flesta städerna är belägna längs kusten vilket innebär att tågresenärerna får åka en lång omväg genom inlandet.

Anslutande banor till Stambanan genom övre Norrland är Haparandabanan, Malmbanan, Botniabanan, Ådalsbanan, Mittbanan och Norra Stambanan, samt tvärbanorna Piteåbanan, Skelleftebanan och Hällnäs-Storuman.

Skelleftebanan

Skelleftebanan går mellan Bastuträsk vid stambanan, via Skellefteå C, till Skelleftehamn och Rönnskärsverken vid kusten. Norrbotniabanan kommer att ansluta till Skelleftebanan strax öster om centrala Skellefteå.

Skelleftebanan är enkelspårig och används i dag uteslutande för godstrafik. Från Aitikgruvan i Gällivare transporteras kopparslig till smältverket i Rönnskär, beläget i Skelleftehamn. Större delen av de kopparämnena som framställs lastas i form av kopparämnena på den så kallade Kopparpendeln för vidare leverans till kunder i södra Sverige. Den största kunden finns i Helsingborg. I Kopparpendelns returresa transporteras metallskrot.

Banan har bärighetsklassning STAX 25, det vill säga att banan har en bärighet för vagnar med axelvikter upp till 25 ton. Banan är elektrifierad, men har en otillräcklig kraftförsörjning för att kunna köra tyngre tåg.

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/h 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 utredningskorridoren för Norrbotniabanan Umeå-Luleå.

3.1.2 Vagnät

Allmänna vägar

Den planerade järnvägen går parallellt med och i nära anslutning till E4, vilken är en viktig väg för gods- och persontrafik (se figur 3.1:2). Årsmedeldygnstrafiken på E4 uppgår till cirka 7 500 fordon per dygn, varav cirka 1 060 fordon utgörs av tung trafik.

Järnvägen passerar väg 821 som går mot Skellefteå flygplats och därmed är en viktig regional väg. Järnvägen passerar även väg 826 (Strömsholmvägen). Årsmedeldygnstrafiken uppgår till cirka 670 fordon per dygn för väg 821 och cirka 140 fordon per dygn för väg 826.

I höjd med Hästhagen går järnvägen över E4 på bro.

Järnvägen passerar väg 824 (gamla E4) vid Svidjan. Årsmedeldygnstrafiken uppgår till cirka 1 270 fordon per dygn.

Inga gång- och cykelvägar finns i den planerade järnvägens sträckning.

Enskilda vägar

Enskilda vägar som passeras längs sträckan är bland annat Vikdalsvägen, Hömyrvägen, Vikforsvägen, Båtviksvägen, Hästhagenvägen samt ett antal mindre skogsbilvägar.

3.1.3 Resecentrum

I anslutning till aktuell järnvägsplan finns inget nuvarande resecentrum, där byte mellan järnväg och buss kan ske.

I Bureå centrum finns en busstation (Bureå Torg) där vissa regionalbussar angör. Övriga regionalbussar går endast längs E4 där hållplatser finns.

3.1.4 Skellefteå flygplats

Skellefteå flygplats ligger åtta kilometer väster om Bureå och hade år 2019 cirka 290 000 passagerare. Flygplatsen har reguljär flygtrafik till/från Stockholm-Arlanda och chartertrafik till åtta destinationer.



Figur 3.1:3 Skellefteå flygplats ligger ca åtta kilometer väster om Bureå.



Figur 3.1:2 Befintligt vagnät längs planerad järnvägsanläggning.