

Norrbotniabanan

Välkommen till
samrådsmöte
2018-02-27

JP05
Ytterbyn-Grandbodarna



TRAFIKVERKET

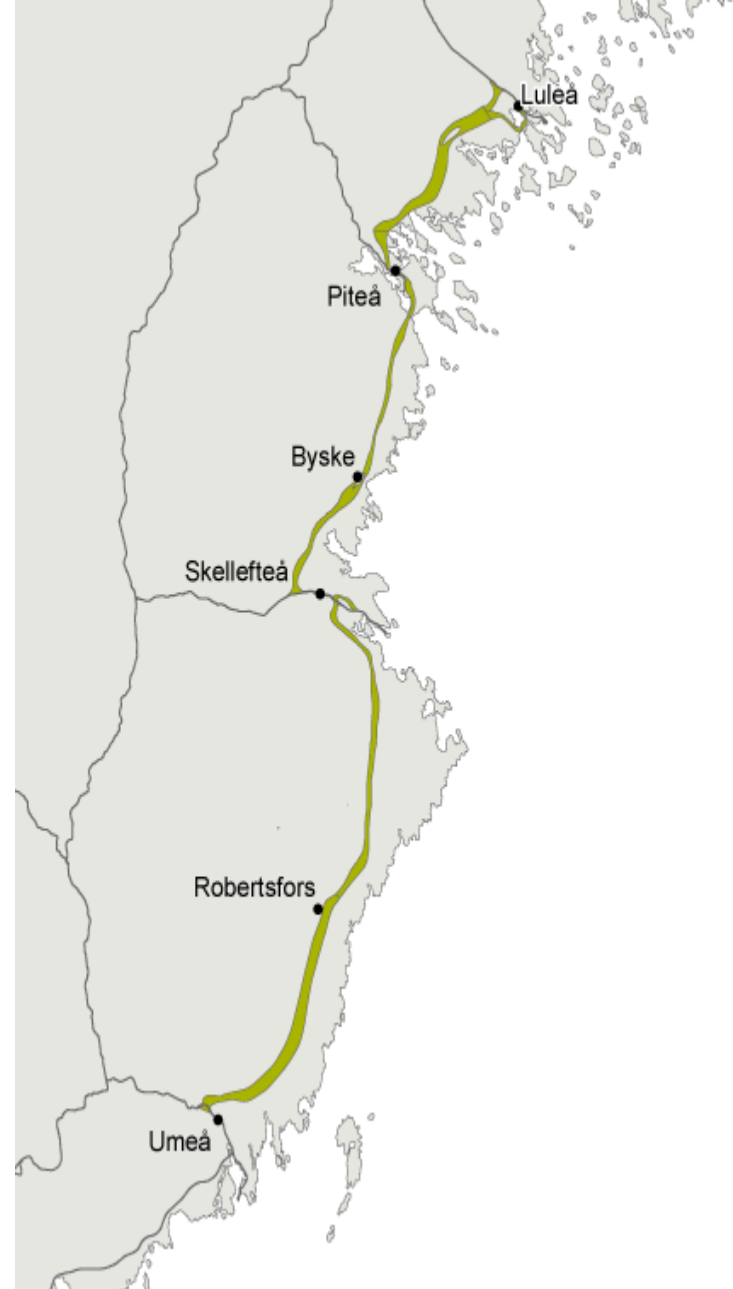


Samfinansierat av Europeiska Unionen
Fonden för ett sammanlänkat Europa



27 mil ny järnväg längs kusten

- En möjlighet för kommunerna och orterna längs sträckan att växa och utvecklas
- Anslutning till stambanan och de större industrierna längs kusten
- Resecentrum i Umeå, Skellefteå, Piteå och Luleå
- Regionaltågstationer Sävar, Robertsfors, **Bureå** och Byske



Järnvägsplaner Umeå-Skellefteå





Tomas Gustafsson

Uppdragsledare, ÅF

Kommungräns mot Robertsfors - Skellefteå C

”Korridor” från tidigare utrednings-
skeden är grundförutsättning

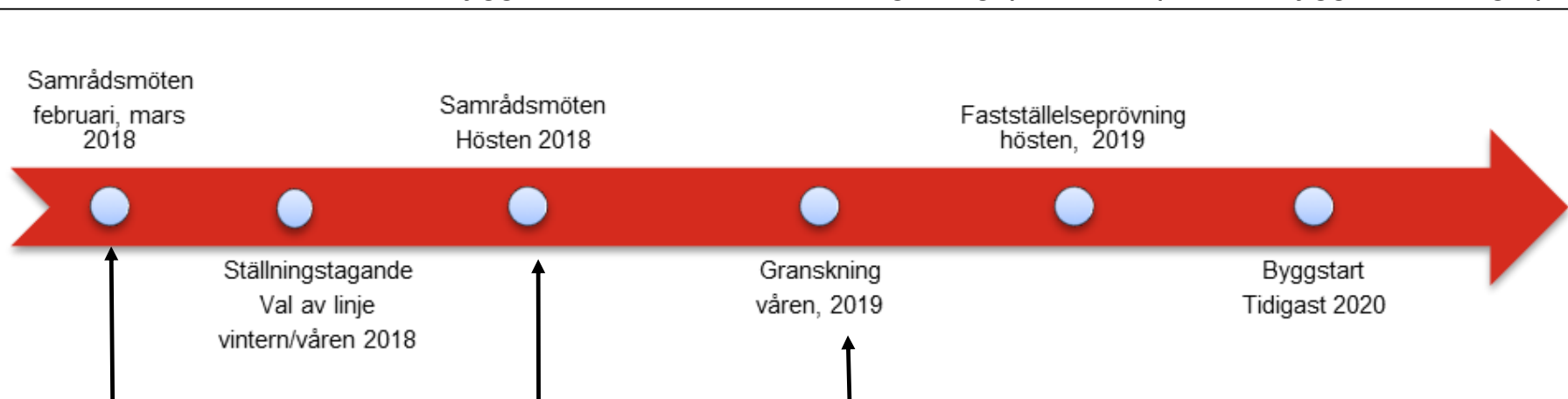
- Ny järnväg upp till Skellefteå älv
- Anpassning till befintlig järnvägs-
sträckning (Skelleftebanan)
genom centrala Skellefteå
- Tre järnvägsplaner, södra delen:
JP05 Ytterbyn - Grandbodarna



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

JP 05 Ytterbyn – Grandbodarna

- Flera linjeförslag är studerade (tre huvudvarianter).
- Den föreslagna lösningen S4 är ett vidareutvecklat linjeförslag



Förutsättningar för linjestudier

Exempel:

- Järnvägstekniska krav och kapacitet
- Riksentressen
- Miljöförutsättningar (vatten, naturmiljö, växt- och djurliv m.m.)
- Bebyggelse
- Befintliga vägar
- Geotekniska förhållanden, byggkostnader

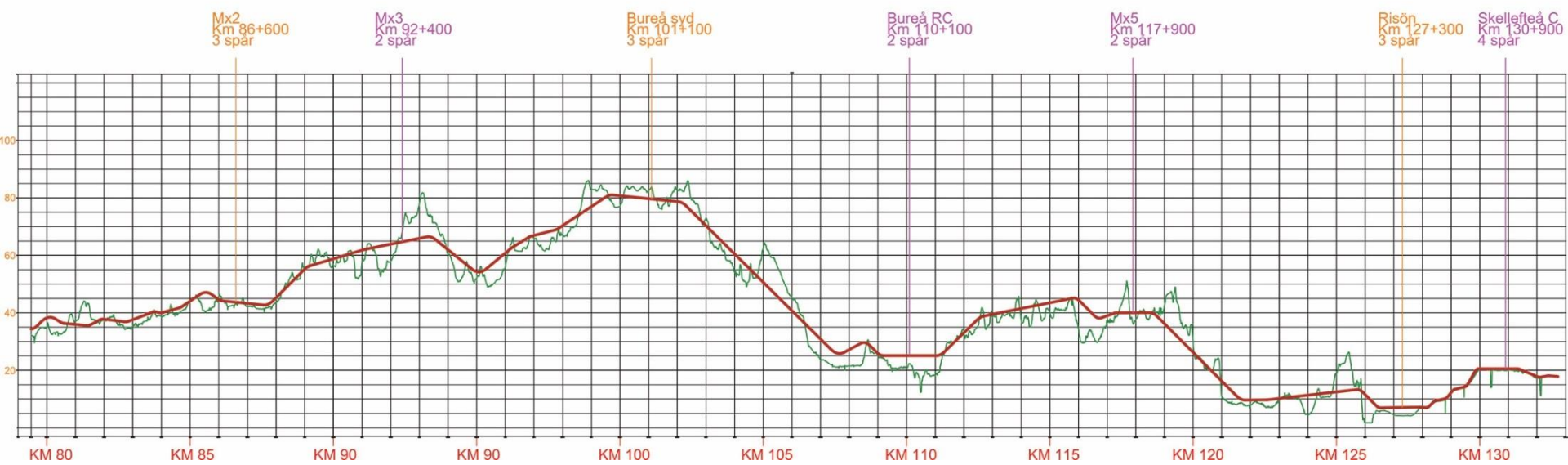


Järnvägstekniska krav, exempel



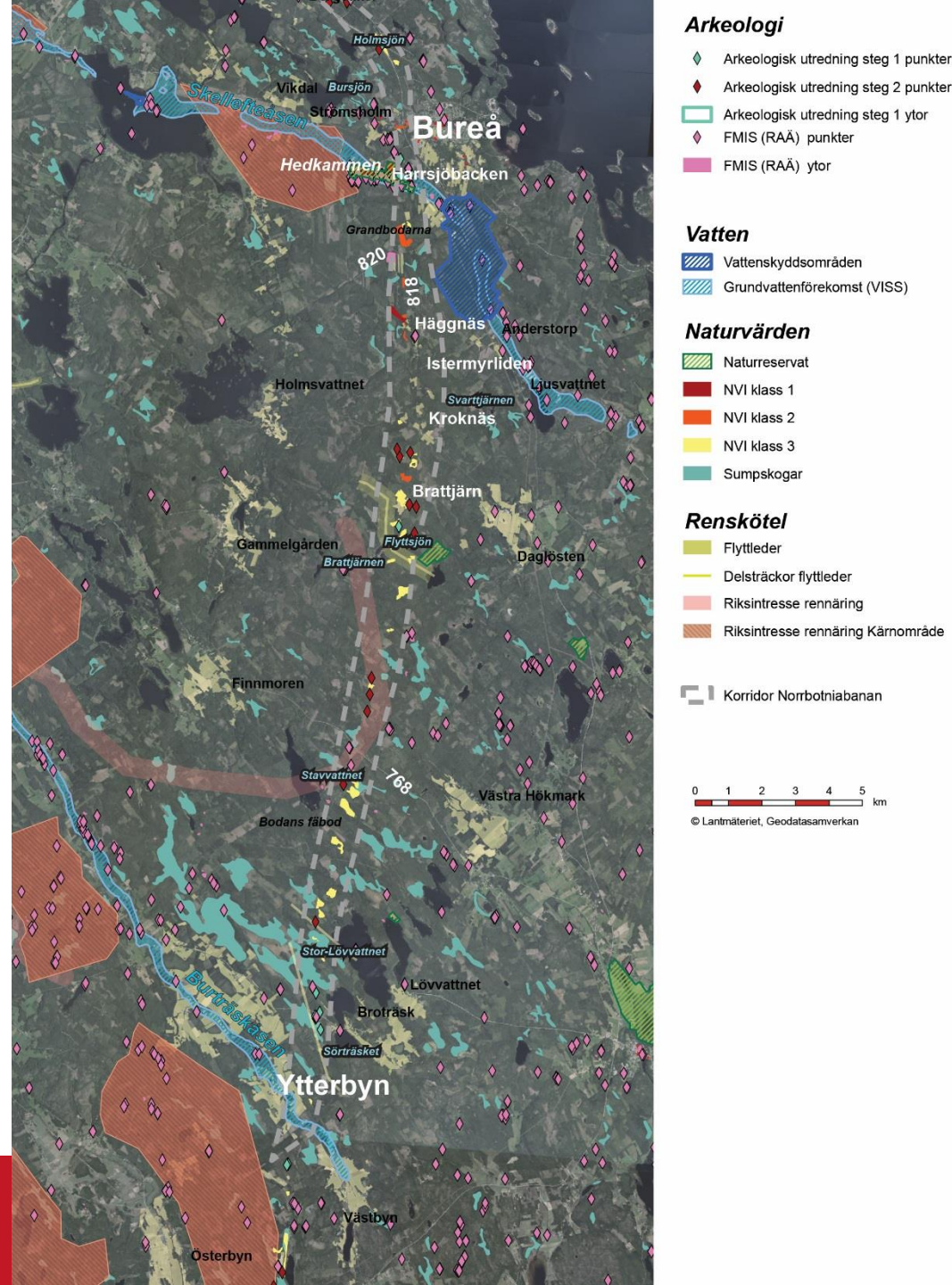
- Enkelspår med mötesstationer. Hastighet 250 km/h
 - Plan. Radier > 3000 meter (upplevs som raksträckor)
 - Profil. Lutningar längs linjen, max 10 promille (1 %) tillåts. Relativt stora höjdskillnader i området påverkar därför planeringen av ny järnväg.

MÖTESSTATIONER



Miljöförutsättningar

- Vattenområden (sjöar, bäckar, grundvattenförande åsar)
- Naturmiljöer (våtmarker, odlingslandskap, skyddsvärda arter m.m.)
- Riksintressen och naturreservat
- Fornlämningar, kulturhistoria

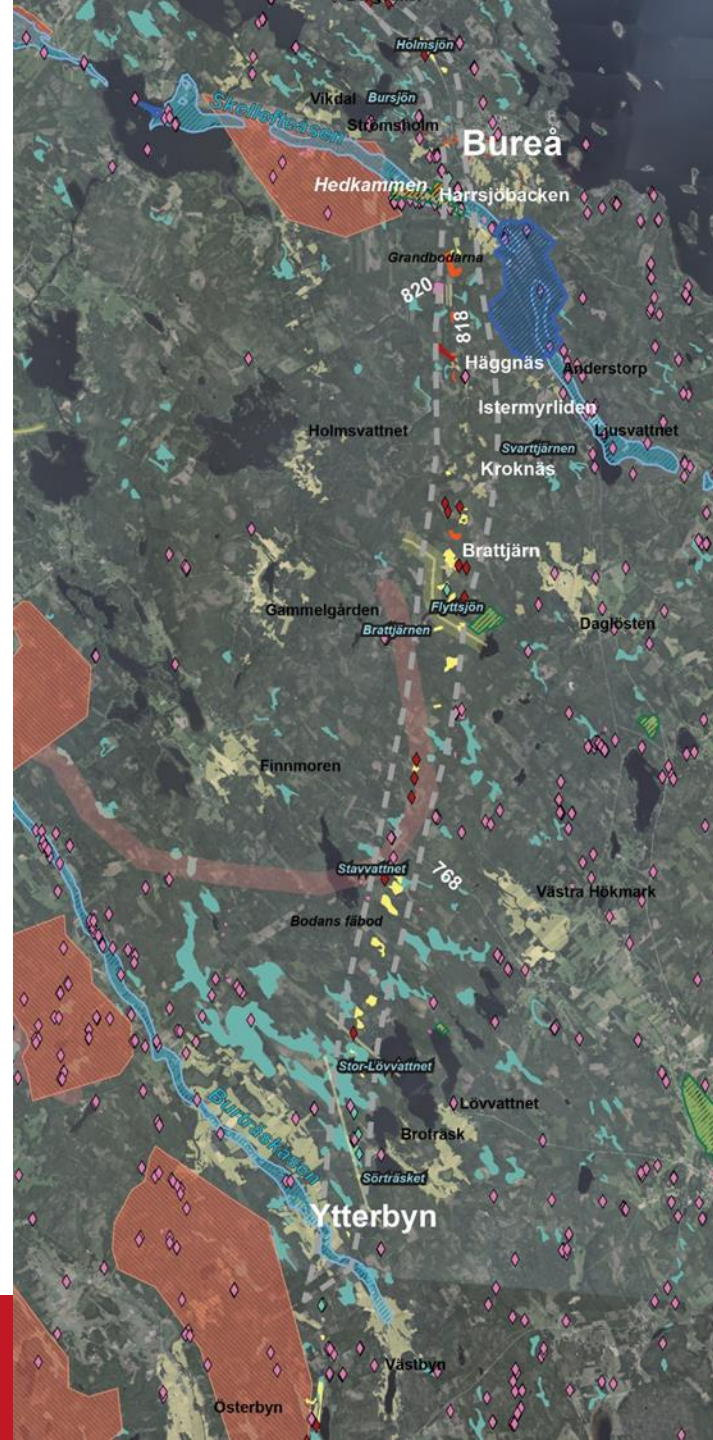


Linjestudier

JP 05 Ytterbyn – Grandbodarna

Exempel värdekärnor:

- Kulturhistoriska områden vid Broträsk och Hedkammen.
- Boendemiljöer: Ytterbyn, Broträsk, Brattjärn, Kroknäs, Istermyrliden och Häggnäs.
- Grundvattenåsar; Burträskåsen och Skellefteååsen
- Naturvärden, Häggnäsbäcken
- Rennäring



Arkeologi

- ◆ Arkeologisk utredning steg 1 punkter
- ◆ Arkeologisk utredning steg 2 punkter
- Arkeologisk utredning steg 1 ytor
- ◆ FMIS (RAÄ) punkter
- FMIS (RAÄ) ytor

Vatten

- Vattenskyddsområden
- Grundvattenförekomst (VISS)

Naturvärden

- Naturreservat
- NVI klass 1
- NVI klass 2
- NVI klass 3
- Sumpskogar

Renskötet

- Flyttleder
- Delsträckor flyttleder
- Riksentresse rennäring
- Riksentresse rennäring Kärnområde

- Korridor Norrbotniabanan

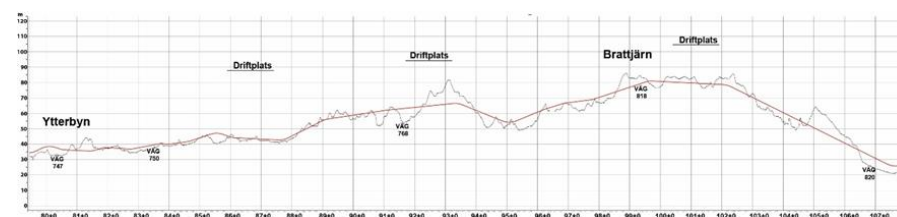
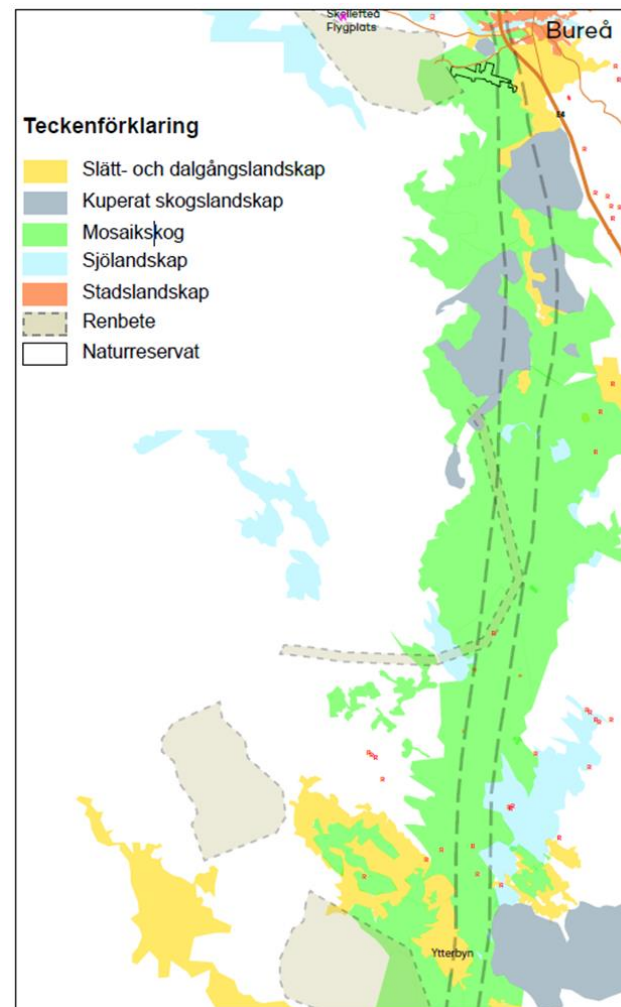
0 1 2 3 4 5 km
© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Linjestudier

JP 05 Ytterbyn – Grandbodarna

Största utmaningar:

- Relativt stora nivåskillnader för järnväg
 - Högsta punkten sammanfaller med en dalgång, bebyggelse och naturvärden
- Grundvattenåsar, anpassning av järnväg för att minska påverkan:
 - Ytterbyn, Burträskåsen
 - Hedkammen, Skellefteååsen
- Samband med JP06
 - Planering av regionalstågsstation i Bureå och passagen av Hedkammen



Linjestudier

JP 05 Ytterbyn – Grandbodarna

Utvärdering/motivering:

- Små skillnader mellan linjealternativen längst i söder.
- Förslaget har påverkas av sträckan inom Robertsfors kommun (söder om Ytterbyn), där östliga lösningar bör undvikas (sjö, sämre mark). Samtidigt har linjerna anpassats för att minska påverkan på jordbruksmark och boende i västra delen av korridoren i Ytterbyn.
- Förslaget har anpassats för att minska påverkan på jordbruksmark och boende, samt fornlämningar i höjd med Broträsk.

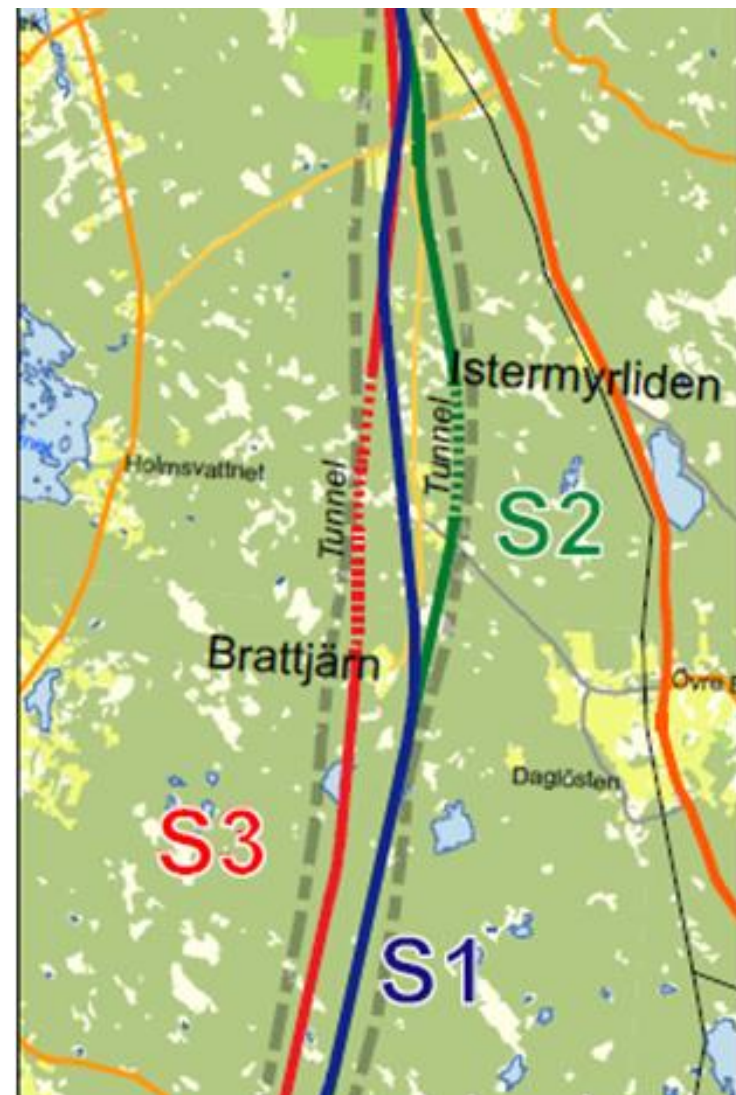


Linjestudier

JP 05 Ytterbyn – Grandbodarna

Utvärdering/motivering:

- Stora skillnader mellan linjealternativen längst i norr.
- Linjealternativ i västra och östra delen av korridoren innebär kostsamma tunnellsättningar.
- Linjealternativ i mitten av korridoren ("dalgången") innebär nackdelar med påverkan för boende.
- Linjealternativ i väst riskerar att påverka höga naturvärden i höjd med Häggnäs.



Linjestudier

JP 05 Ytterbyn – Grandbodarna

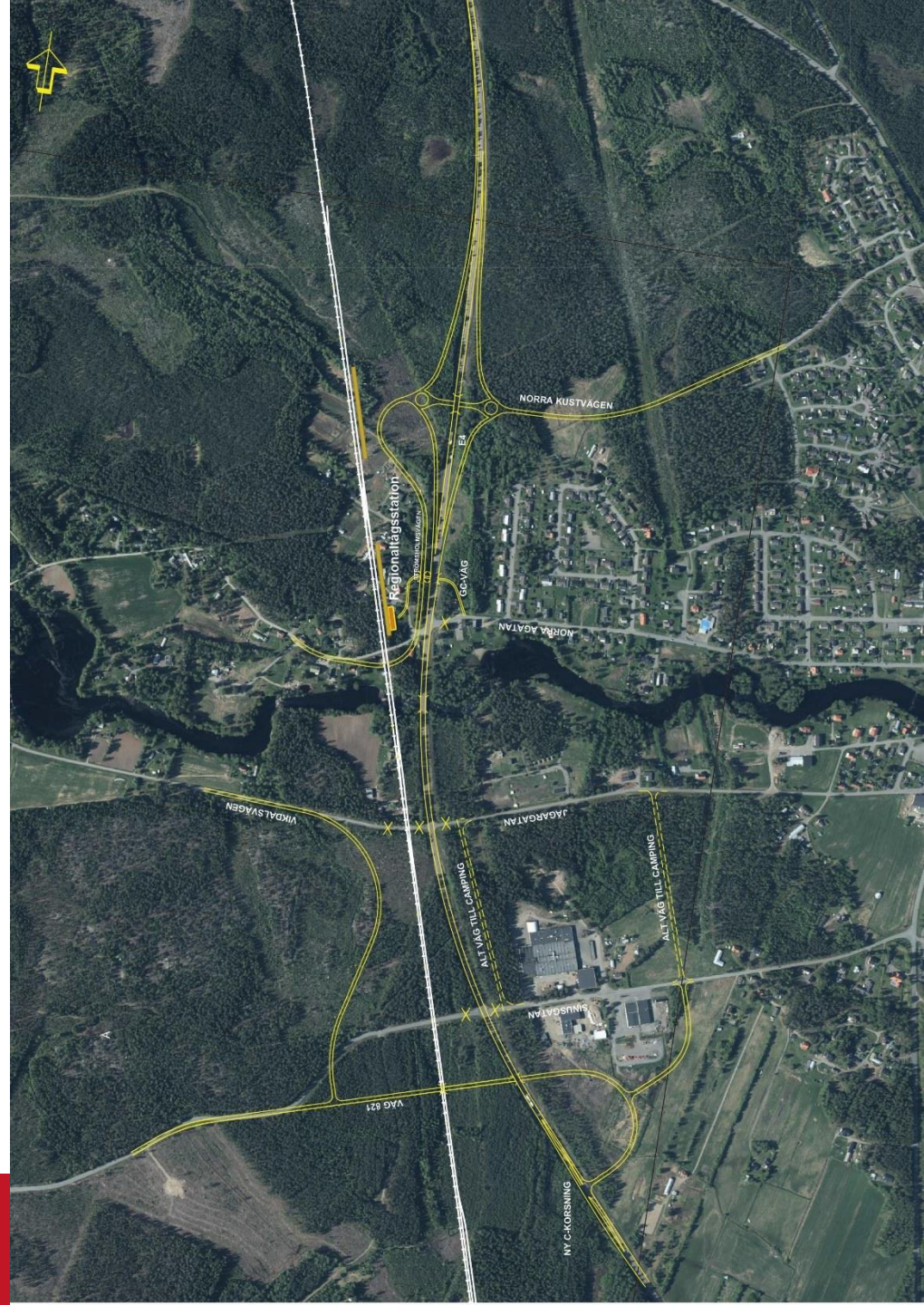
Utvärdering/motivering:

- Den föreslagna lösningen S4 är ett vidareutvecklat linjeförslag, av den mest kostnadseffektiva linjen med god måluppfyllelse
- Förslaget är anpassat för att minska påverkan på boende och jordbruksmiljöer i området, samtidigt som andra projektmål uppnås.
- Förslaget är samordnat med JP06 söder om Bureå, där det är en fördel att linjen ligger i östra delen av korridoren för att minska påverkan på Hedkammen och grundvattenåsen



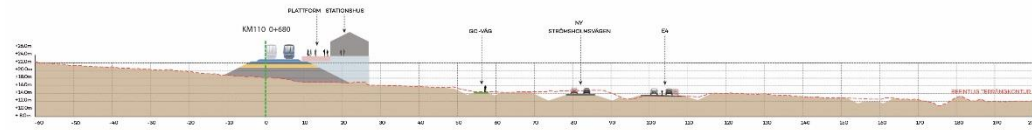
Bureå

- Förslag att linjen ligger väster om E4 i Bureå
- Regionaltågsstation planeras. Lösning ej klar (t.ex. 2 eller 3 spår, placering resecentrum). Samordning krävs med kommunal planering
- Förslaget är anpassat för att minska påverkan på värden i Hedkammen och grundvatten (Skellefteååsen).
- Påverkan för boende och vägar

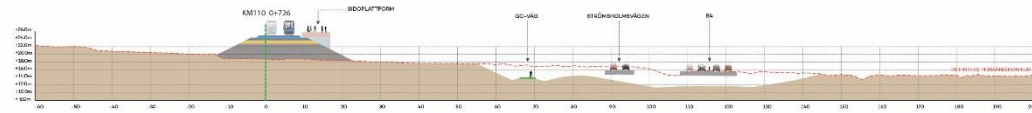


Bureå

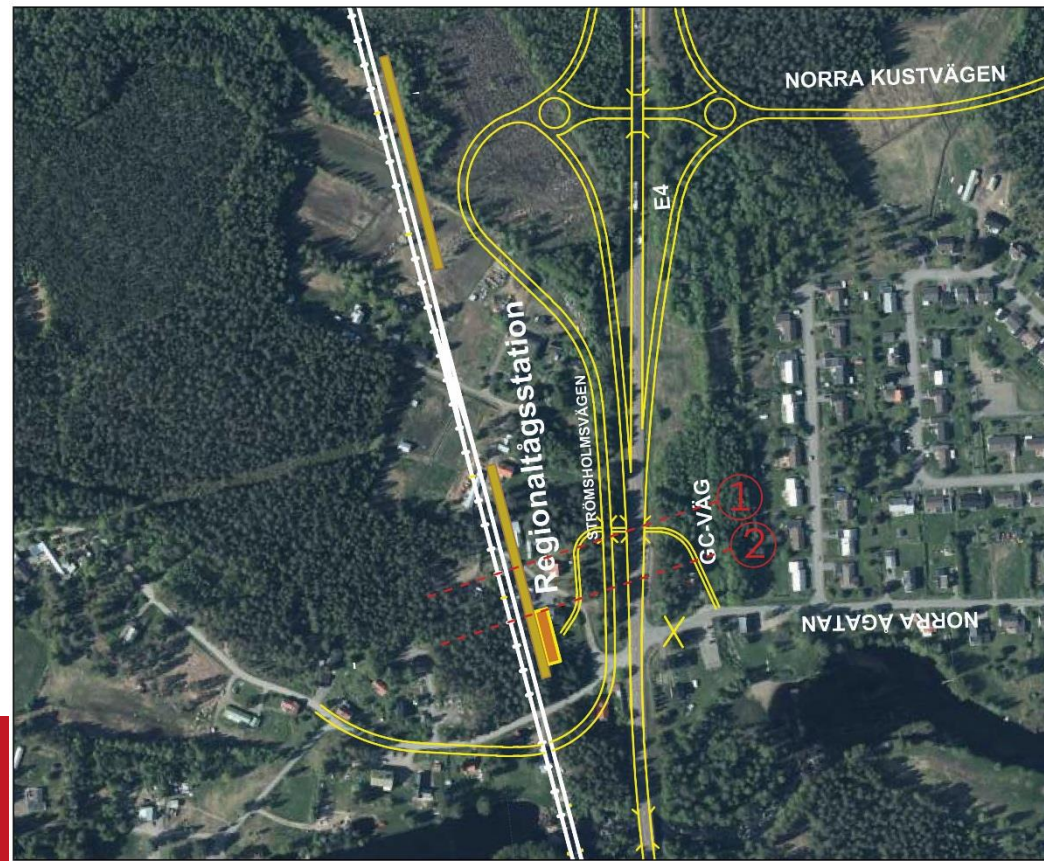
- Exempel regional-tågstation med 2 spår



BUREÅ SEKTION 1, KM110 O+680
Längd/Höjdskala 1:1

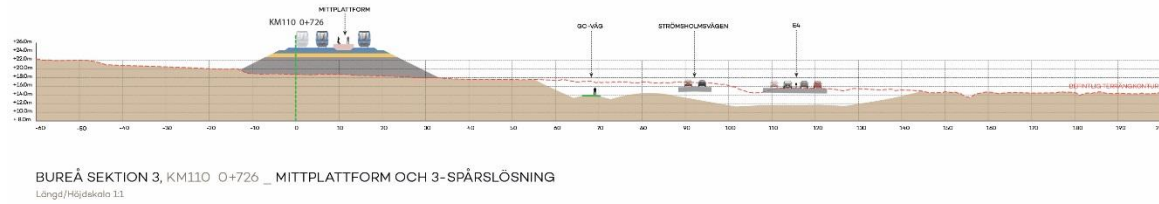


BUREÅ SEKTION 2, KM110 O+726, SIDOPLATTFORM & 2-SPÅRSLÖSNING
Längd/Höjdskala 1:1



Bureå

- Exempel regional-tågstation med 3 spår



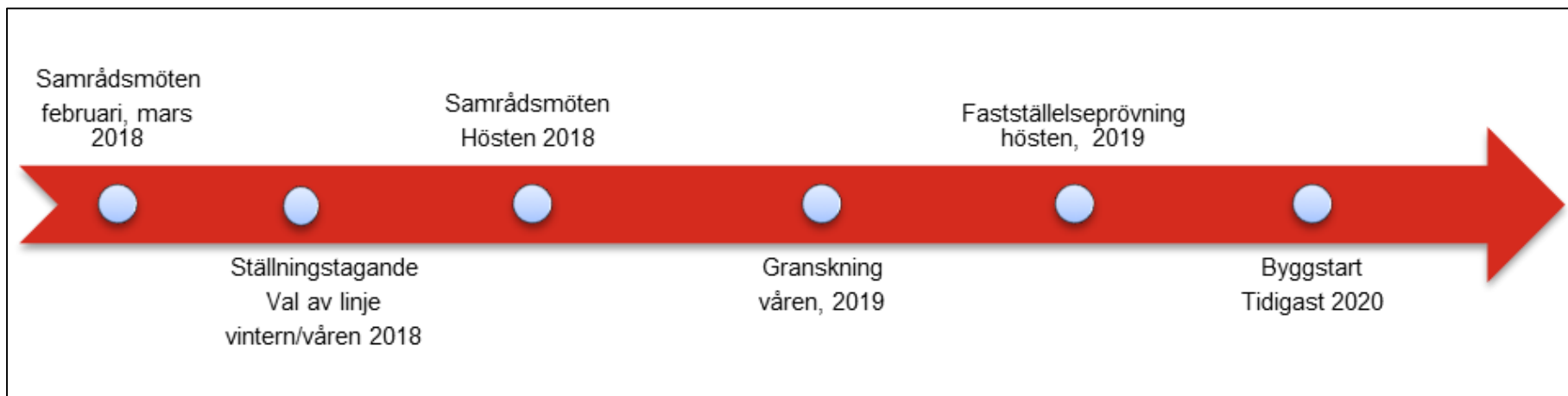
Förslagen lösning inom Skellefteå kommun

Ytterbyn – Skellefteå C



Fortsatt arbete

- Fältundersökningar, geoteknik och miljöinventeringar
- Samverkan med kommunal planering, planering resecentrum, påverkan detaljplaner m.m.
- Detaljering av linje. Miljökonsekvensbeskrivning & framtagande av järnvägsplaner





Hans Stöckel

Mark- och fastighetsfrågor

Trafikverket

Mark- och Fastighetsfrågor

- Järnvägsbygge innefattar en lång planeringsprocess...och byggtid...
- Kompletterande markundersökningar under hela projektiden fram till byggnation
- Samrådet pågår under hela planeringsprocessen fram till slutlig granskning av planen
- Behov av markåtkomst/utrymme från berörda fastigheter utreds kontinuerligt under samrådet genom en fortgående projektering...
- Trafikverket äger inga "egna" ersättningstomter till de som påverkas i stor omfattning av järnvägsbygget eller kanske måste flytta
- I stället samverkar Trafikverket med kommunen för att söka lösningar för de som påverkas mest!

Vem kan få ersättning?

- Fastighetsägare
- Servitutshavare
- Nyttjanderättshavare, t.ex. jordbruksarrendatorer



Vad ersätts?

- Markintrånget – Minskning av fastighetens marknadsvärde
- 25 %-påslag på markintrång
- Annan skada
- Uppräkning med index och ränta

Inlösen av fastighet

- Synnerligt men för fastigheten eller del därav.
- Tidig inlösen i undantagsfall

([4 kap. 4-5 §§ LBJ](#))

Ersättningsberäkning bostadsfastighet

- Marknadsvärde utifrån i första hand ortsprismaterial ("vad är betalt för så jämförbara fastigheter som möjligt") = genomförda köp/försäljningar
- 25% påslag enligt särskild bestämmelse i ExpL från 2010
- Annan skada – oftast omställningskostnader som exempelvis flyttersättning m m

Enskilda vägar/Ersättningsvägar/ Byggvägar/Servicevägar

- Vid byggande av järnväg påverkas oftast flera olika typer av vägar.
- Beslut om enskilda vägar som används av flera fastigheter hanteras av Lantmäteriet. Vid gemensamt behov för flera fastigheter att nyttja en väg ansöker Trafikverket hos Lantmäteriet om bildande av gemensamhetsanläggning.
- "Ersättningsvägar" = Ersättningsvägar
- Servicevägar behövs i första hand för åtkomst och drift av tekniska installationer längs järnvägen. De säkerställs för Trafikverkets del genom servitut i lantmäteriförrättning.



Fortsatt arbete 2018-2019

- Fältundersökningar, geoteknik och miljöinventeringar
- Samverkan med kommunal planering, planering resecentrum, påverkan detaljplaner m.m.
- Detaljering av linje. Miljökonsekvensbeskrivning & framtagande av järnvägsplaner



Samrådsmöten
februari, mars
2018

Samrådsmöten
Hösten 2018

Fastställelseprövning
hösten, 2019

Ställningstagande
Val av linje
vintern/våren 2018

Granskning
våren, 2019

Byggstart
Tidigast 2020



Tack för mig!



Samfinansierat av Europeiska Unionen
Fonden för ett sammanlänkat Europa



TRAFIKVERKET