

Norrbotniabanan

Välkommen till
samrådsmöte
2018-03-01

JP06
Grandbodarna-S.Innervik



TRAFIKVERKET



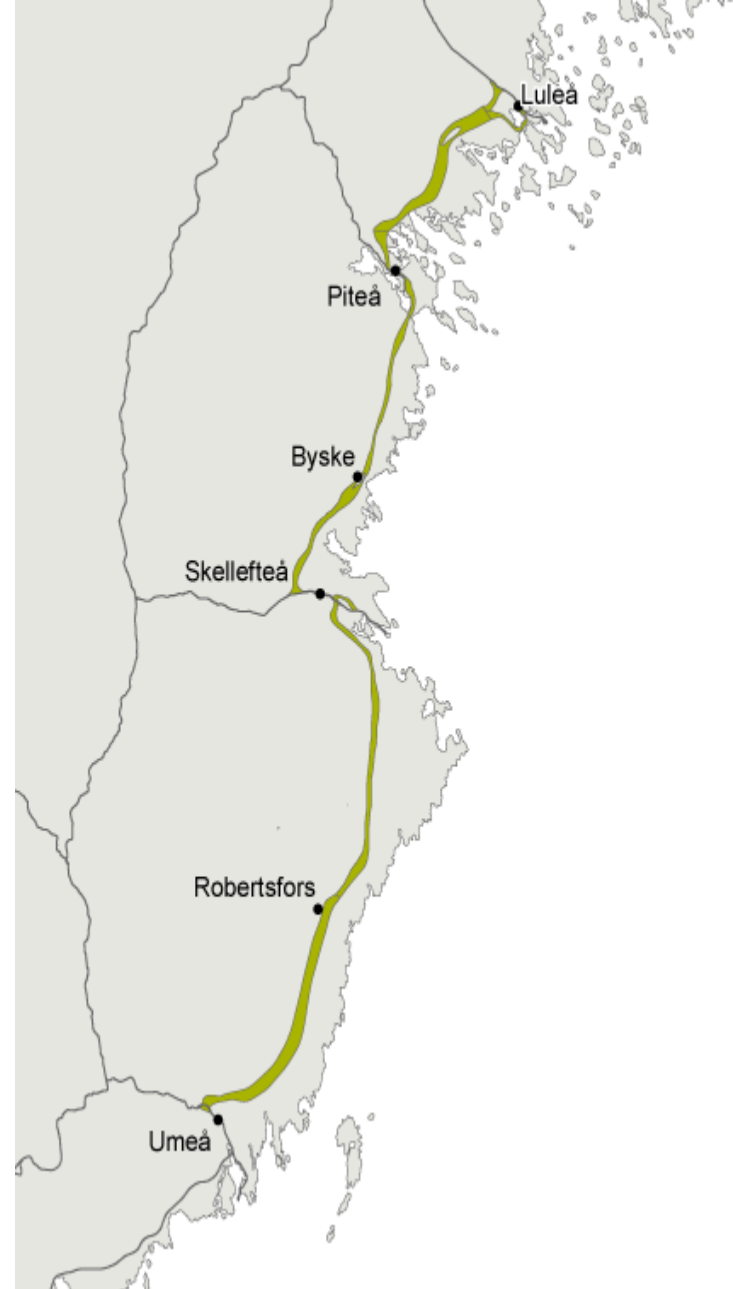
Samfinansierat av Europeiska Unionen
Fonden för ett sammanlänkat Europa



27 mil ny järnväg längs kusten

Projektläge

- Resecentrum i Umeå, Skellefteå, Piteå och Luleå
- Beslut om regionaltågstationer Sävar, Robertsfors, **Bureå** och Byske
- Umeå – Dåva JP inskickad för fastställelse november 17
- Planering för byggstart hösten 2018
- Inväntar besked om finansiering i april då infrastrukturplanen ska fastställas





Tomas Gustafsson

Uppdragsledare, ÅF

Kommungräns mot Robertsfors - Skellefteå C

”Korridor” från tidigare utrednings-
skeden är grundförutsättning

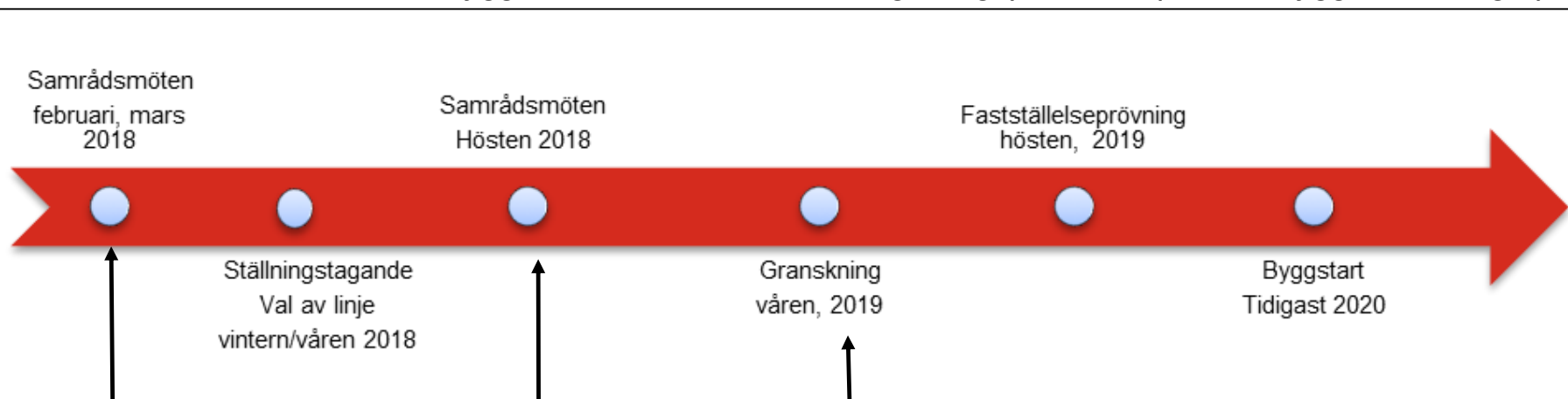
- Ny järnväg upp till Skellefteå älv
- Anpassning till befintlig järnvägs-
sträckning (Skelleftebanan)
genom centrala Skellefteå
- Tre järnvägsplaner,
mellersta delen:
JP06 Grandbodarna – S.Innervik



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)



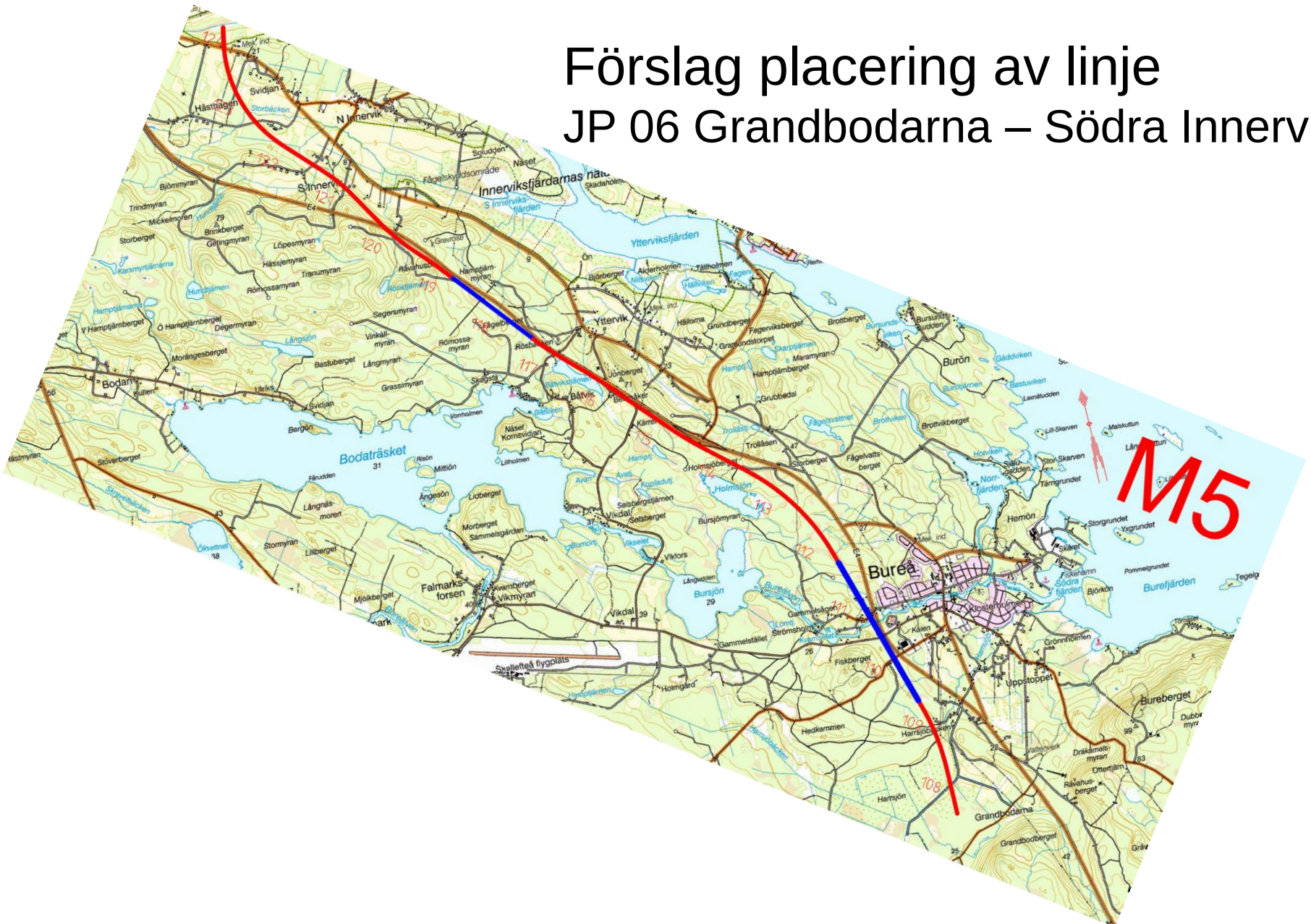
Förslag **placering** av linje (principlösning) inom korridor som studeras vidare i järnvägsplanerna

Kungörelse planförslag

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



Förslag placering av linje JP 06 Grandbodarna – Södra Innervik



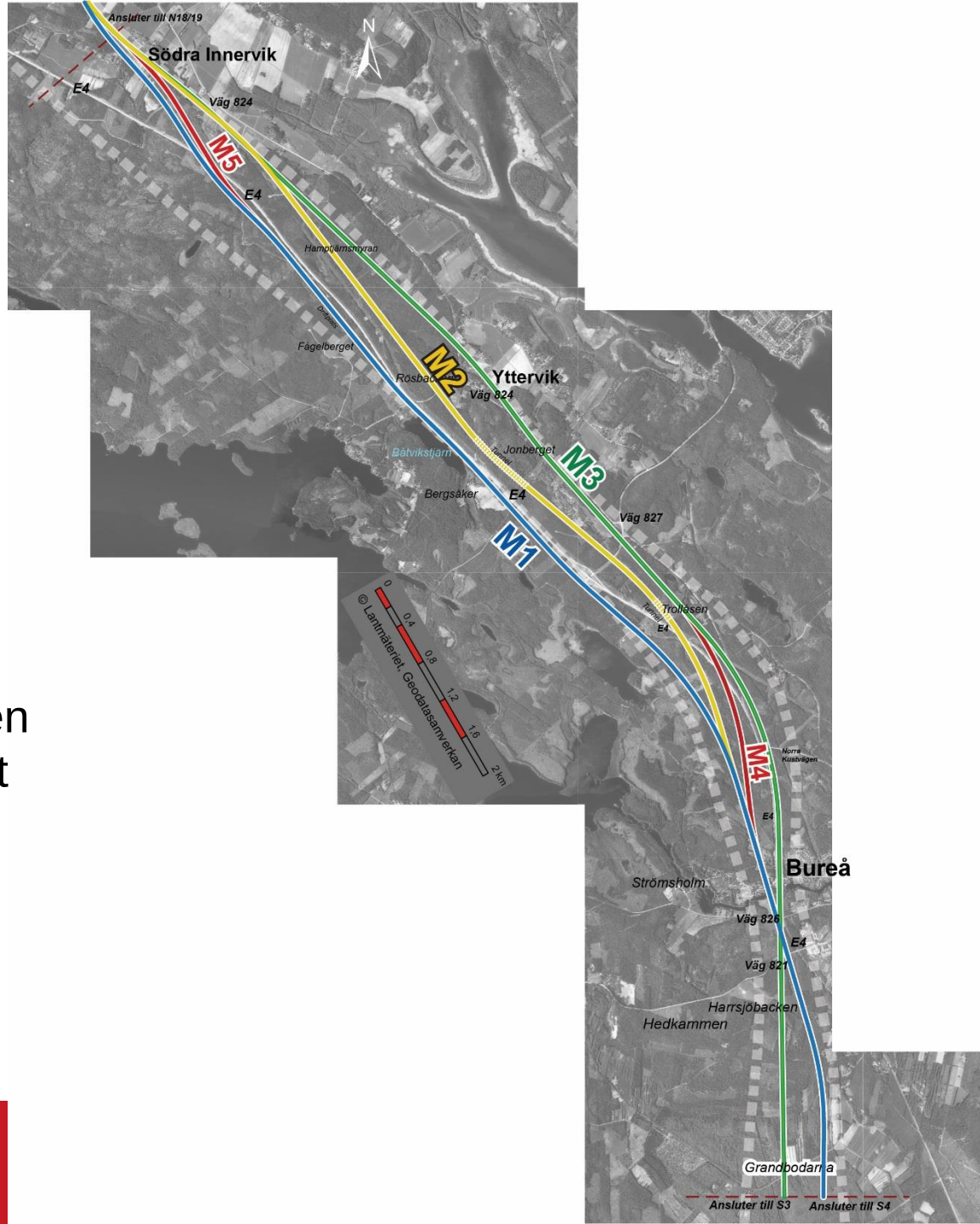
[illegible]

-

Linjestudier

JP 06 Grandbodarna - Södra Innervik

- Flera linjeförslag är studerade (tre huvudvarianter med kombinationslösningar).
- Den föreslagna lösningen M5 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

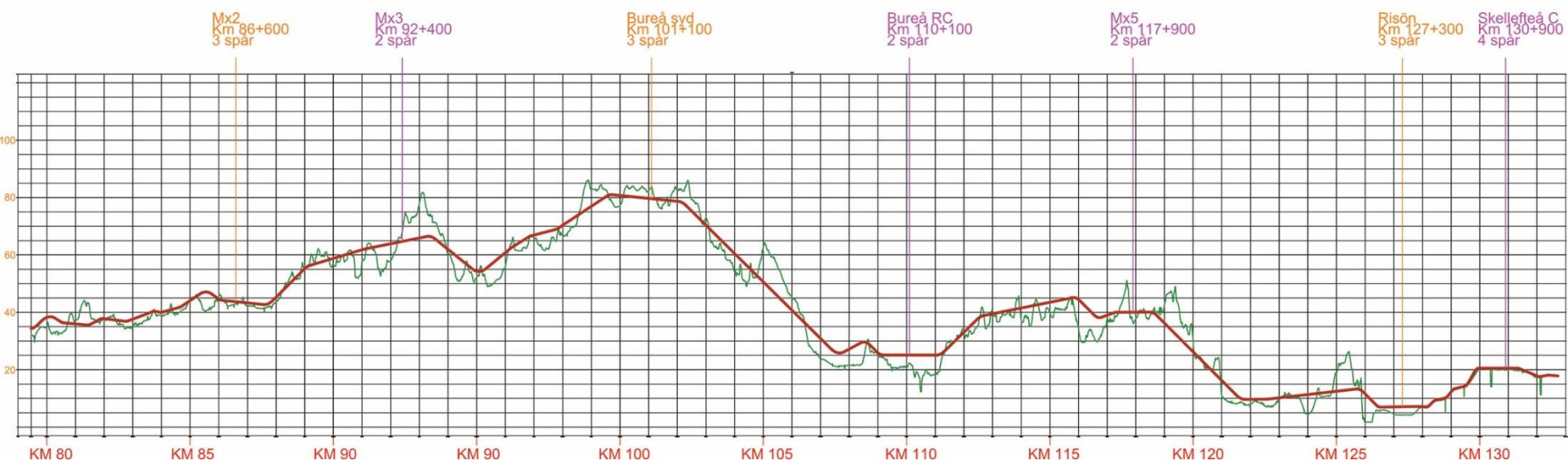


Järnvägstekniska krav, exempel



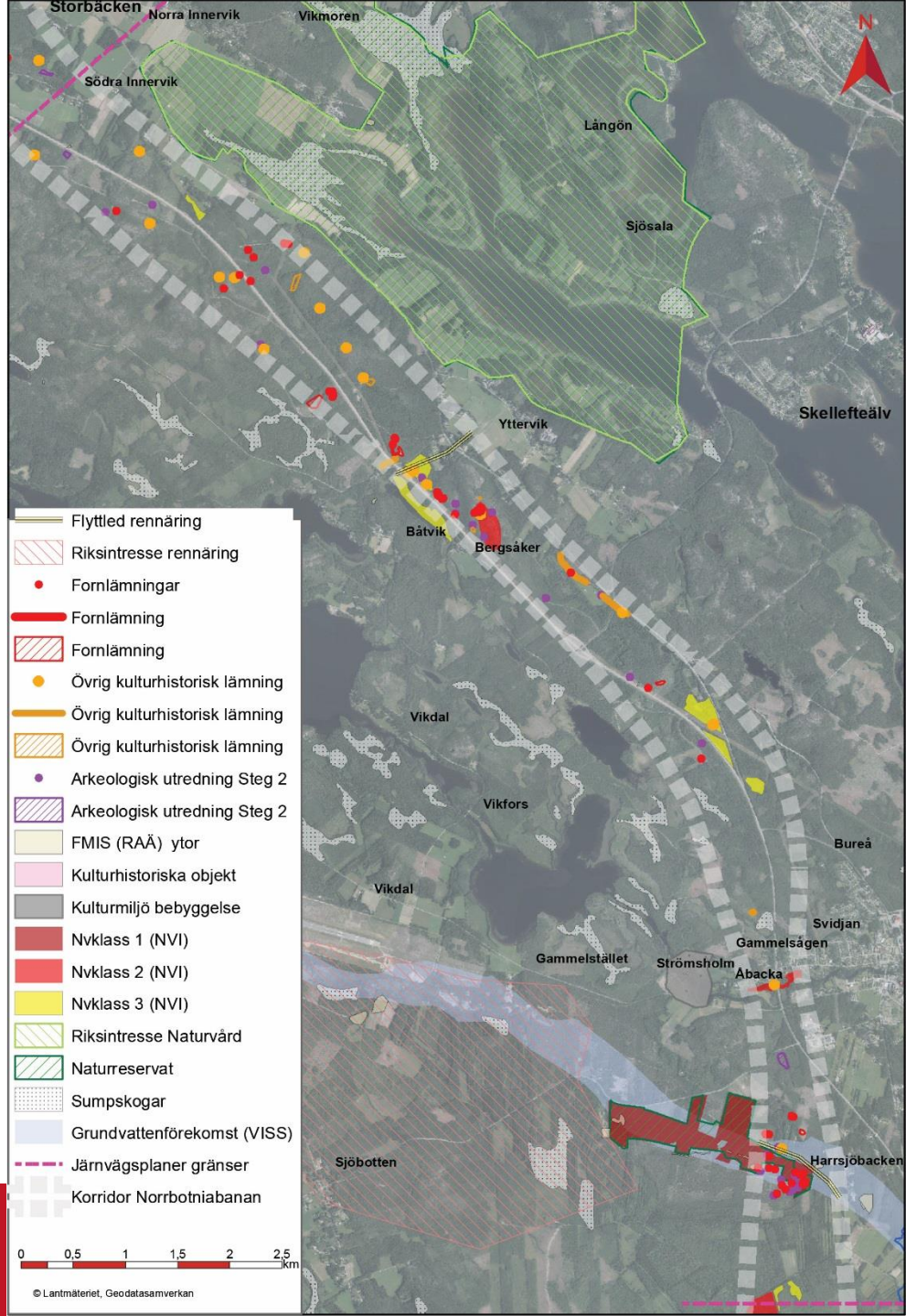
- Enkelspår med mötesstationer. Hastighet 250 km/h
 - Plan. Radier > 3000 meter (upplevs som raksträckor)
 - Profil. Lutningar längs linjen, max 10 promille (1 %) tillåts. Relativt stora höjdskillnader i området påverkar därför planeringen av ny järnväg.

MÖTESSTATIONER



Miljöförutsättningar

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



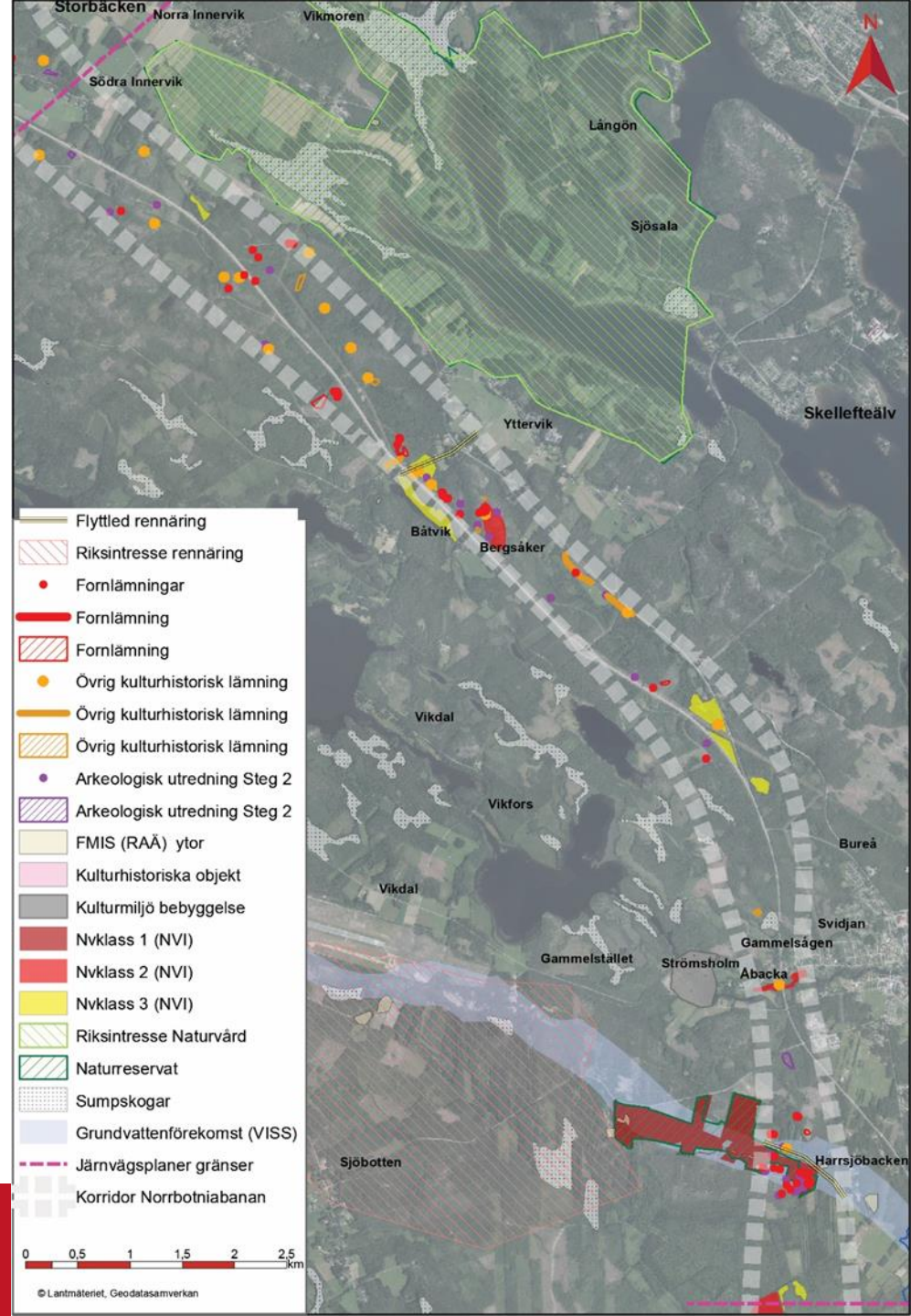
Linjestudier

JP 06 Grandbodarna

- Södra Innervik

Exempel värdekärnor:

- Naturvärden, Hedkammen.
- Kulturhistoriska områden och fornlämningar vid Hedkammen, Strömsholm, Rösbacken m.fl.
- Grundvatten, Skellefteååsen
- Boendemiljöer, samlad bebyggelse i Harrsjöbacken, Bureå (båda sidor av E4), Yttervik och Innervik.

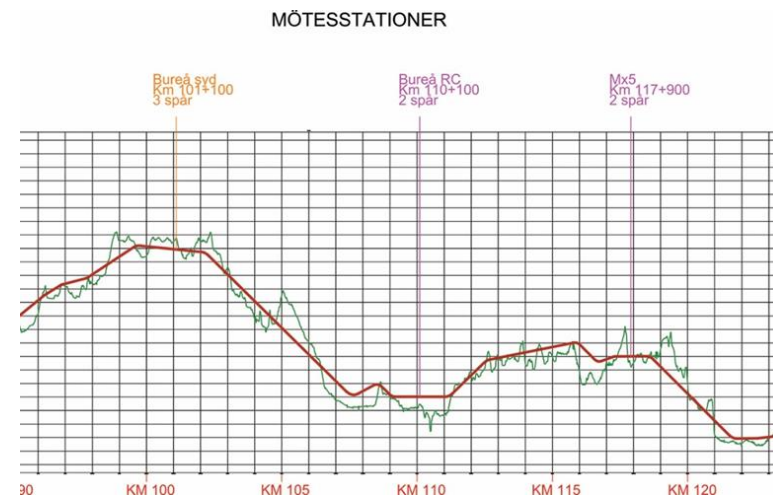
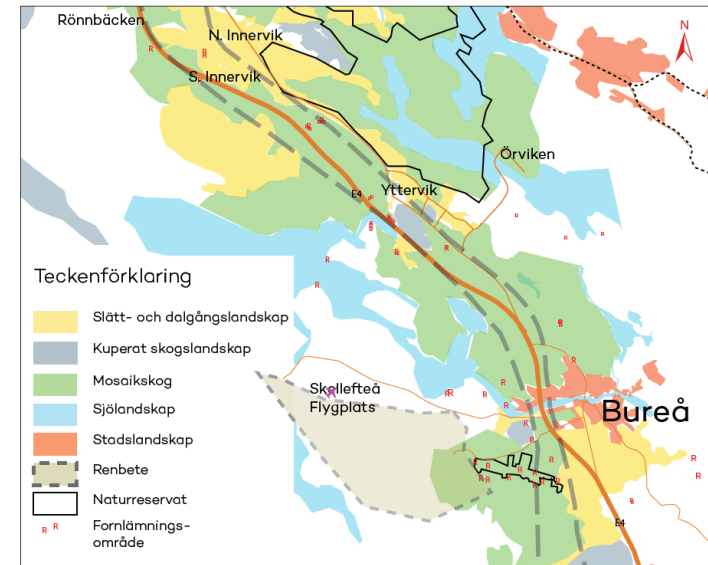


Linjestudier

JP 06 Grandbodarna – Södra Innervik

Största utmaningar:

- Passage Bureå + regionaltågstation
 - Relativt stora nivåskillnader för järnväg. Lägsta punkten vid Bure älv sammanfaller med bebyggelse, väg E4 och planering av station/resecentrum
- Passage Hedkammen och Skellefteååsen (grundvattenåsen)
 - Relativt stora nivåskillnader för järnväg. Hedkammen "sticker upp" innan lägsta punkten vid Bure älv.
- Påverkan boendemiljöer

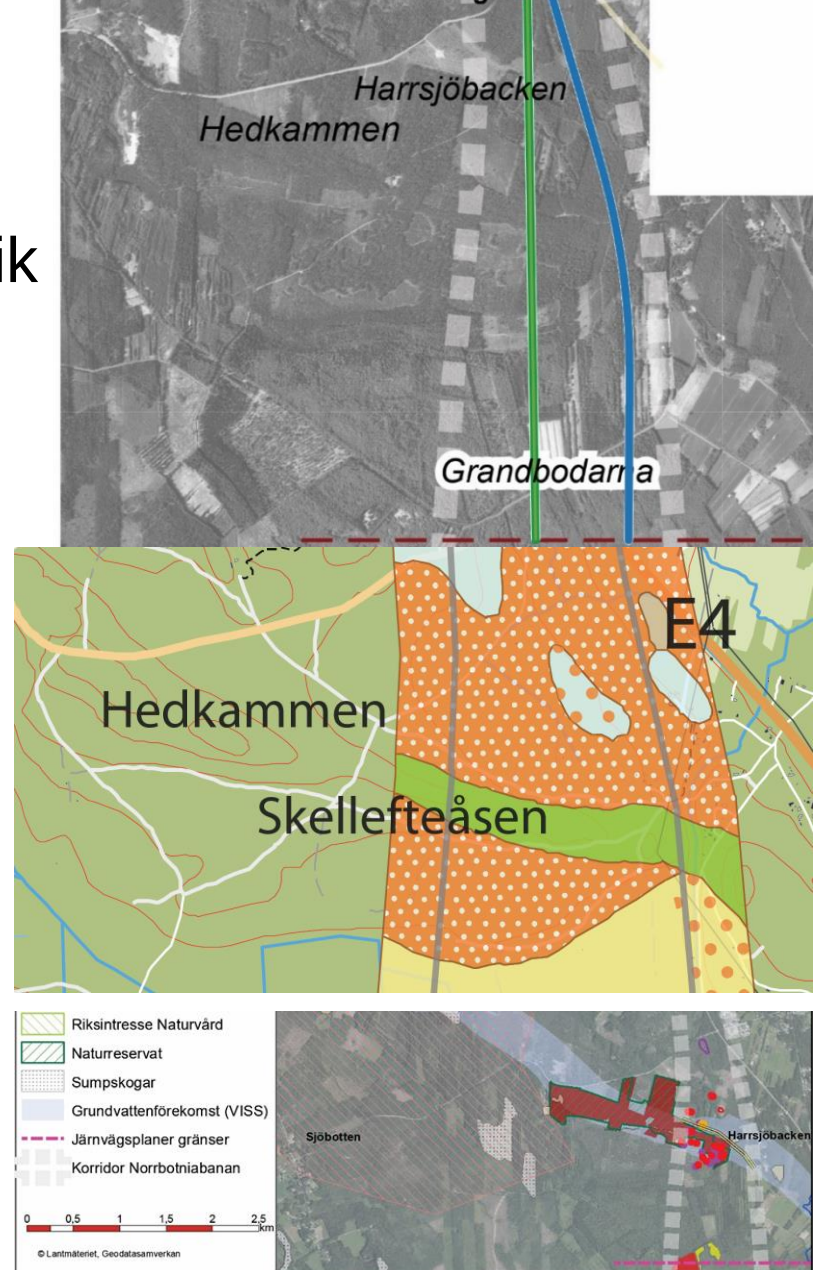


Linjestudier

JP 06 Grandbodarna - Södra Innervik

Utvärdering passage av Hedkammen:

- Stora skillnader mellan linjealternativen vid passagen av Hedkammen.
- Linjealternativ i östra delen av korridoren (vid Hedkammen) är mer fördelaktiga, med mindre påverkan på naturvärden, kulturvärden och grundvattenåsen. En bidragande faktor är att terrängen är lägre i öster, vilket ger fördelar höjdmässigt (anpassning av järnvägens profil).
- Linjealternativ i östra delen av korridoren har större påverkan på boendemiljöer vid Harrsjöbacken



Linjestudier

JP 06 Grandbodarna - Södra Innervik

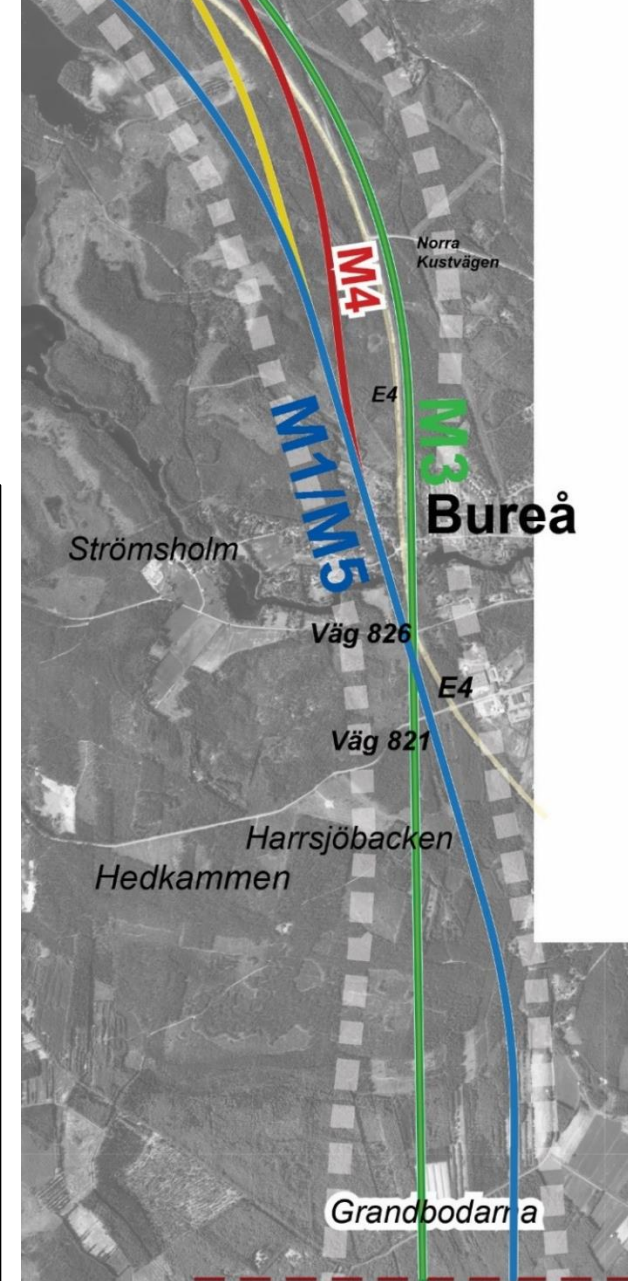
Utvärdering placering regionaltågsstation
och passage av Bureå:

Väst om E4

- Påverkan boende
- Något sämre läge för tågresenärer
- + Ingen passage av E4 behövs
- Begränsat utrymme för regionaltågsstation (inlösen bostäder)
- + Kan kombineras med bästa lösningar söder och norr om Bureå

Öst om E4

- Påverkan boende
- + Något bättre läge för tågresenärer
- Kostnadsdrivande passage av E4 krävs
- Begränsat utrymme för regionaltågsstation (flytt av E4? inlösen bostäder)
- Kan inte kombineras med alla lösningar söder och norr om Bureå



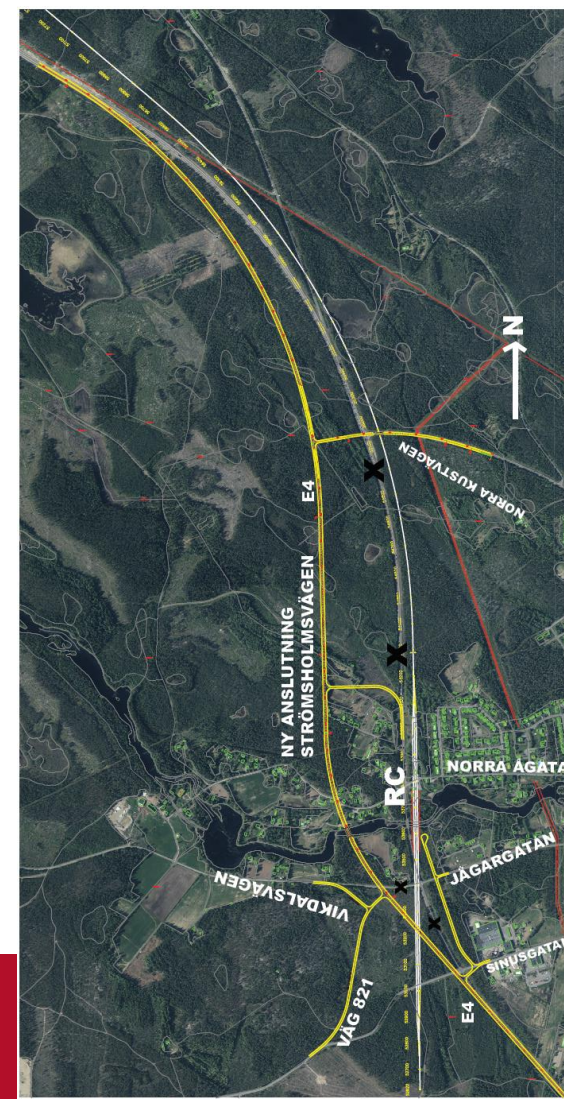
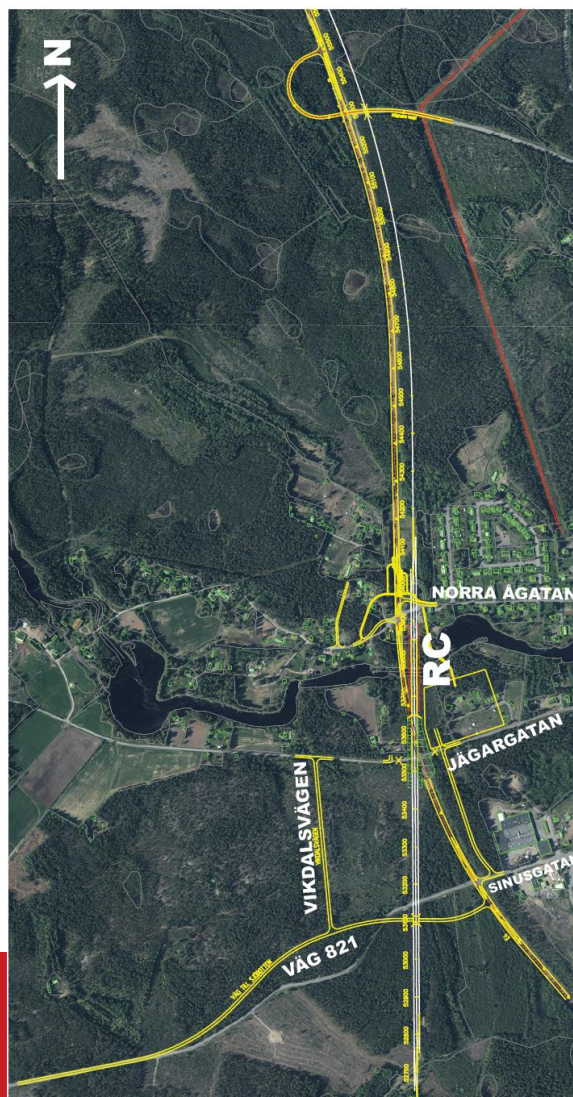
Linjestudier

JP 06 Grandbodarna - Södra Innervik

Slutsats östligt läge

Östliga lägen ger komplicerade och dyra lösningar för passagen av E4 (dyr ombyggnad eller flytt av E4 västerut), samtidigt som påverkan på närboende är jämförbar med västligt läge.

Öst bör kombineras med ett västligt läge vid Hedkammen (negativt) och ett östligt läge vid Yttervik (negativt).



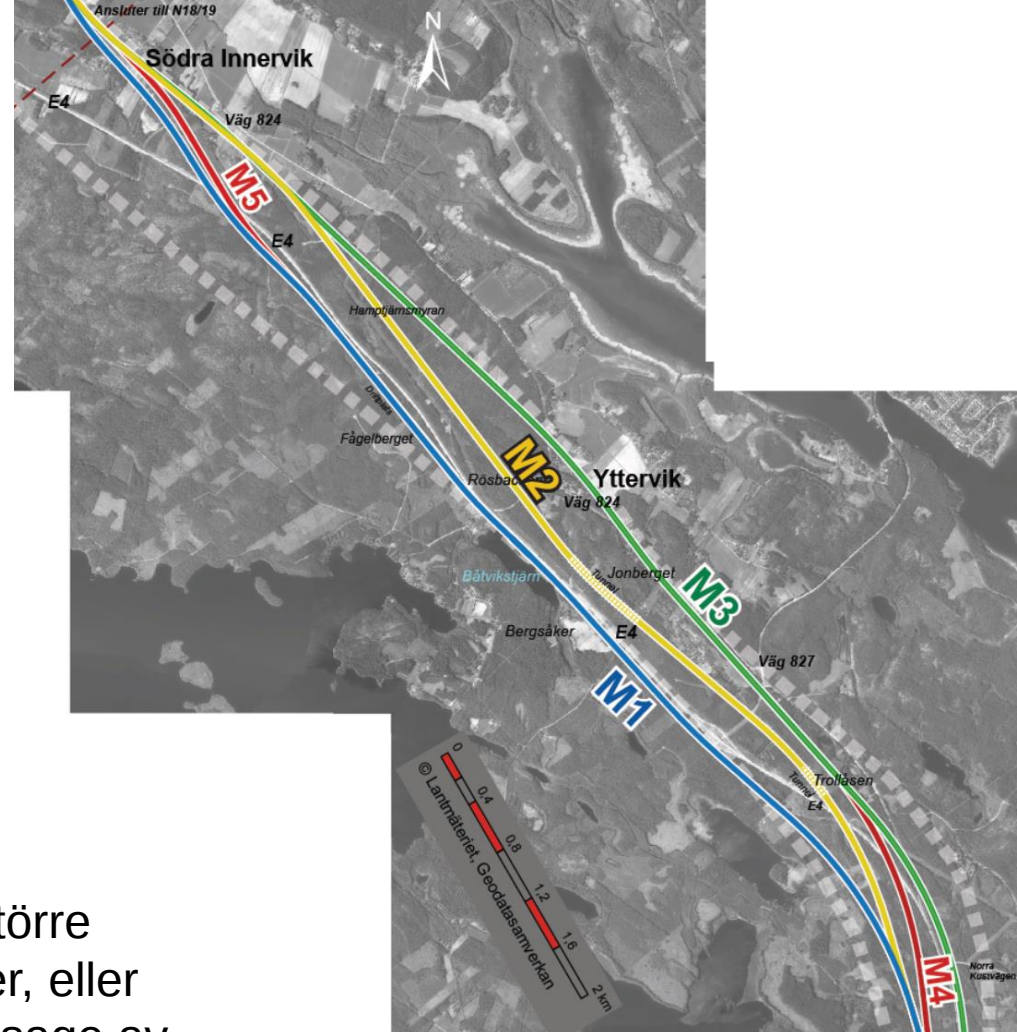
Linjestudier

JP 06 Grandbodarna

- Södra Innervik

Utvärdering delen norr om Bureå:

- Relativt stora skillnader mellan linjealternativen.
- Linjealternativ nordost om E4 har större påverkan på naturvärden, kulturvärden och fornlämningar
- Linjealternativ nordost om E4 har större påverkan på samlade boendemiljöer, eller kostnadsdrivande lösningar vid passage av Jonberget m.fl. höjdpartier
- Linjealternativ i sydväst riskerar att påverka Båtvikstjärnen och enskilda fastigheter



Linjestudier, Samlad bedömning

JP 06 Grandbodarna – S.Innervik

MÅLUPPFYLLELSE

Mycket god

God

Låg

Obetydlig/Negativ

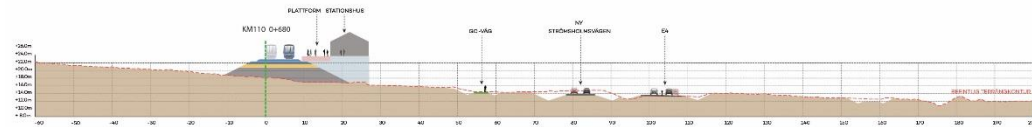
FUNKTION	M1	M2	M3	M4	M5
Lokalisering och utformning av Norrbotniabanan, och tillhörande mötesstationer, ska göras med hänsyn till att optimera järnvägssystemets kapacitet.					
Banans sträckning ska möjliggöra ett attraktivt läge för regionalåtgätsstation i Bureå.					
MILJÖ	M1	M2	M3	M4	M5
I järnvägsplanen 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 kulturvärden av hög skyddsklass så som området med förhistoriska gravar vid Rösberget samt så långt som möjligt minimera ingreppen i fornlämningsområdet vid Hedkammen-Harrsjöbacken.					
Renskötselns intressen och behov ska i största möjliga mån beaktas. Vid val av sträckning ska intrång i värdefulla betesområden i möjligaste mån undvikas.					
Begränsa intrång i naturvärden av hög skyddsklass.					
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.					
En sammanhållen god boendemiljö ska eftersträvas i byarna.					
EKONOMI	M1	M2	M3	M4	M5
Sträckning av Norrbotniabanan ska utformas så att ändamålet och framtagna projekt mål uppfylls till lägsta möjliga anläggningskostnad.					

Alternativ M5 bedöms som det mest fördelaktiga alternativet.

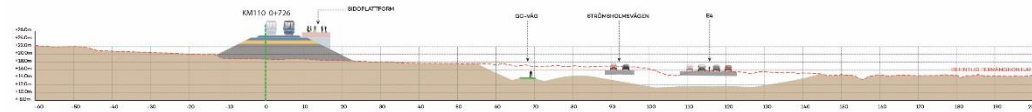
Alternativ M5 är den mest kostnadseffektiva linjen med god måluppfyllelse.

Bureå

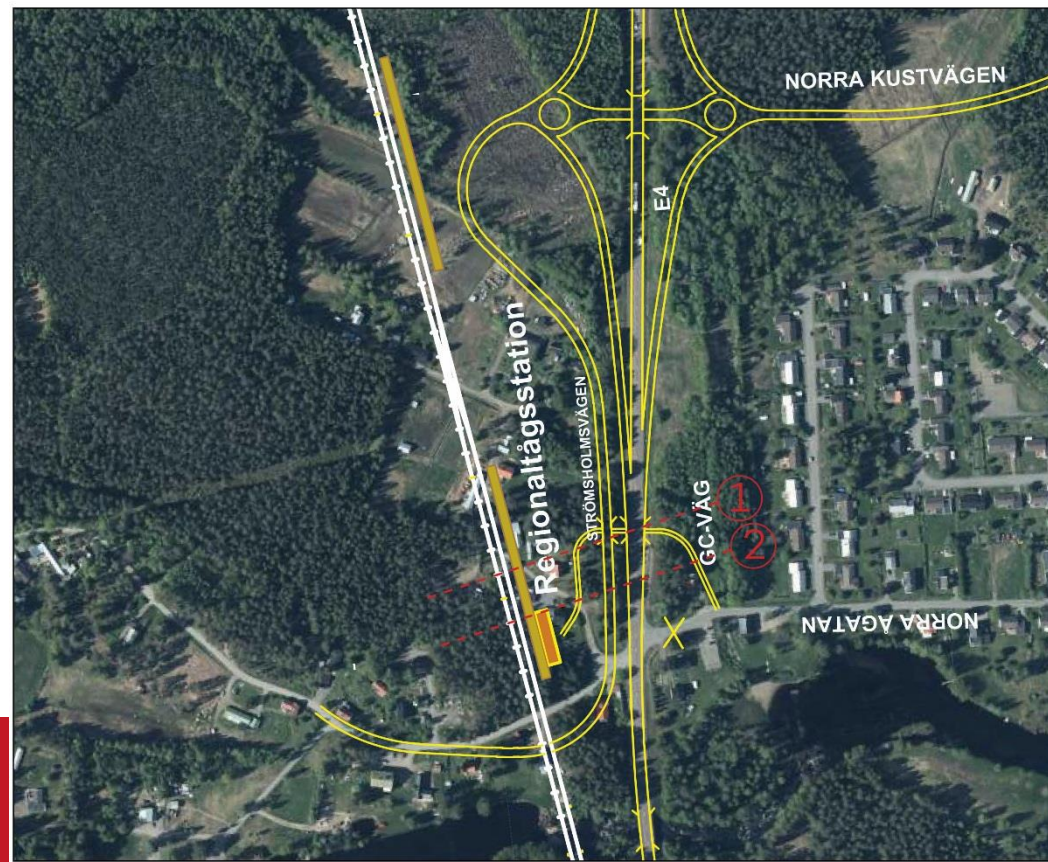
- Exempel regional-tågstation med 2 spår



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

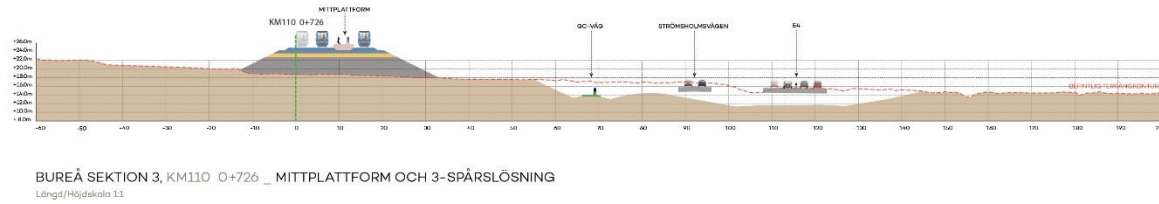


BUREÅ SEKTION 2, KM110 O+726 SIDOPLATTFORM & 2-SPÅRSLÖSNING
Länge/Höjdskala 1:1



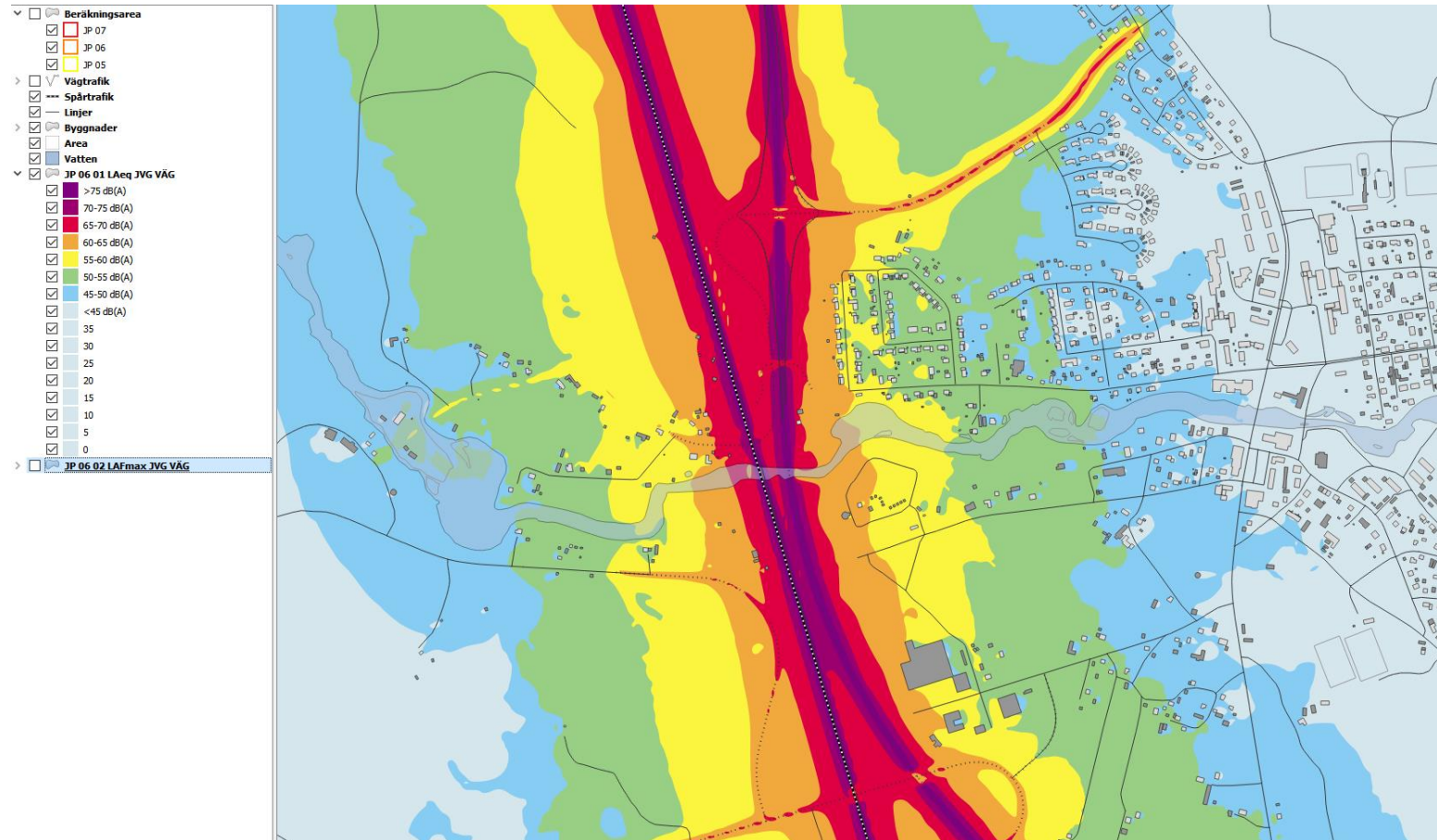
Bureå

- Exempel regional-tågstation med 3 spår



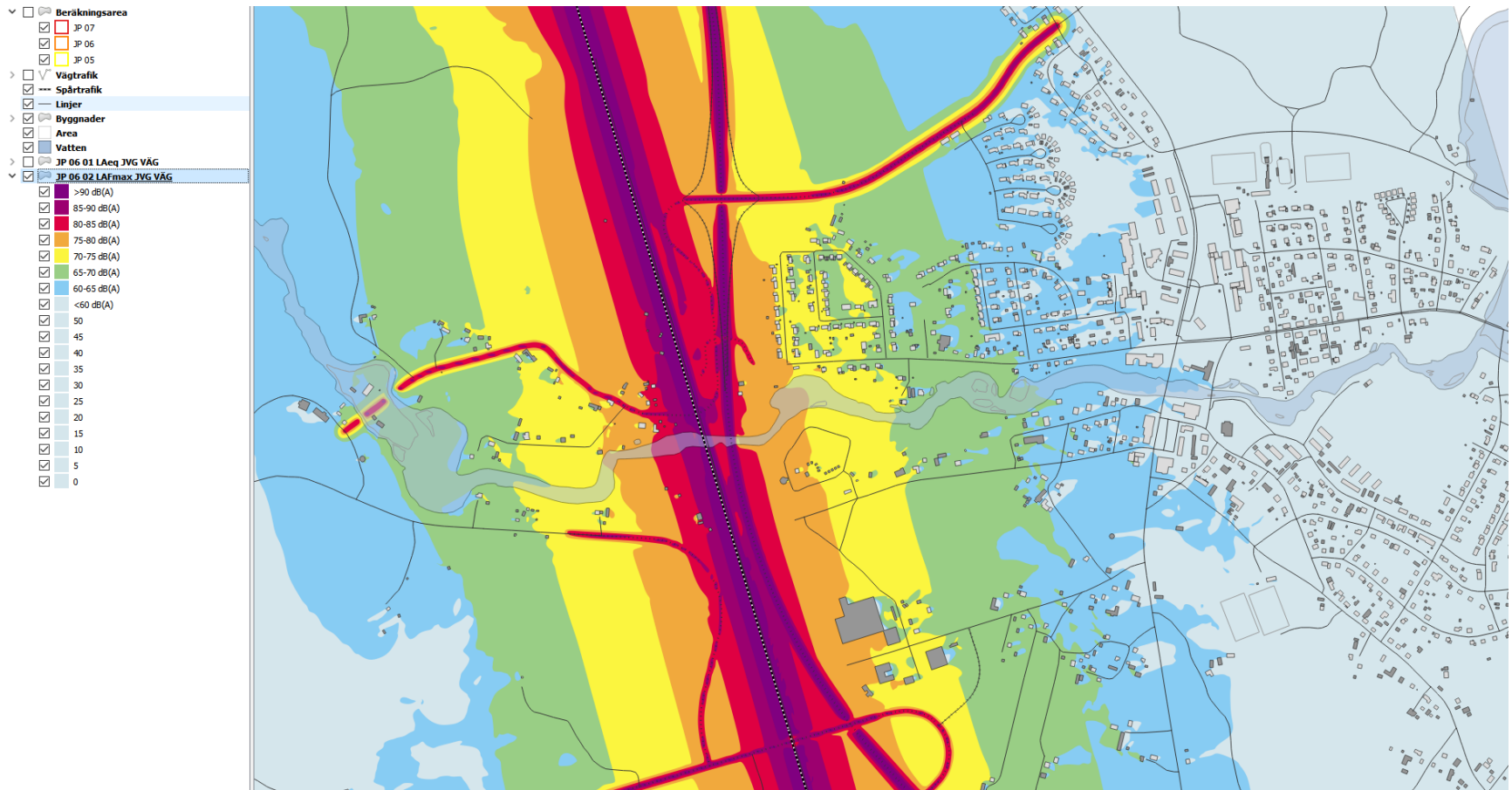
Bureå, exempel bullerberäkning

- Ekvivalentvärden. OBS! Utan hänsyn till åtgärder (dvs. innan bullerskydd)



Bureå, exempel bullerberäkning

- Maxvärden. OBS! Utan hänsyn till åtgärder (dvs. innan bullerskydd)



Förslagen lösning inom Skellefteå kommun

Ytterbyn – Skellefteå C





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](#))

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



Samfinansierat av Europeiska Unionen
Fonden för ett sammanlänkat Europa



TRAFIKVERKET

Läs mer på www.trafikverket.se/norrbotniabanan

The screenshot shows a web browser window displaying the Trafikverket website. The address bar shows the URL <https://www.trafikverket.se/norrbotniabanan>. The page features a navigation bar with links like 'Startsida', 'Norrbotniabanan - mellan Umeå och Luleå', and 'Startsida - Trafikverket Int...'. The main content area is titled 'Norrbotniabanan - mellan Umeå och Luleå' and includes a large image of a train crossing a bridge over a lake. Below the image, there is a section titled 'Norrbotniabanan - mellan Umeå och Luleå' with a brief description of the project. To the right, there is a sidebar with a 'Projekt i flera län' section, listing various project-related links. The bottom of the page shows a Windows taskbar with various application icons and a system clock indicating 11:32 on 2018-02-28.

TRAFIKVERKET

När du dig Körtkort Resa och trafik Tjänster Om oss För dig i branschen

Startsida / När du dig / Projekt i flera län / Norrbotniabanan - mellan Umeå och Luleå

Norrbotniabanan - mellan Umeå och Luleå

Dela Kontakta oss

Hoppa till: Nyheter

Norrbotniabanan är en planerad kustnära järnväg mellan Umeå och Luleå som ger möjlighet till flera positiva samhällsutvecklingseffekter. För Sverige som helhet och regionen. Just nu pågår ett planeringsarbete för projektets olika delsträckor.

Norrbotniabanan ska i första hand förstärka godstrafiken i landet, men också möjliggöra persontrafik mellan norrländskustens städer. De positiva effekterna är stora: Transportkostnaderna för godstrafiken kan minskas med ca 30% och restiderna för persontrafik kan halveras vilket möjliggör arbetspendling på ett bättre sätt än idag.

Norrbotniabanan bedöms skapa förutsättningar för en hållbar samhällsutveckling, ökad konkurrenskraft för näringslivet och en positiv regional utveckling som gynnar hela landet. Den nya järnvägen väntas som helhet ge stora klimat- och miljövinster. Exempelvis beräknas utslappen av koldioxid minska med cirka 80 000 ton per år.

Nuläge

Alla järnvägsutredningar är klara. Trafikverket arbetar nu med att ta fram järnvägsplaner för sträckan Umeå - Skellefteå och planerar för byggstart Umeå-Dåva 2018.

Sträckan Umeå-Skellefteå finns med i förslaget till nationell transportplan som Trafikverket lämnat till regeringen 31 augusti 2017.

Nyheter

Samrådsmöten delen genom Skellefteå vecka 9
19 februari 2018
Vi bjuder in fastighetsägare, nyttjanderättshavare och allmänheten till samrådsmöten där vi presenterar förslag till järnvägslinje genom Skellefteå kommun.

54 %

11:32
2018-02-28



Tack för mig!