Norrbotniabanan

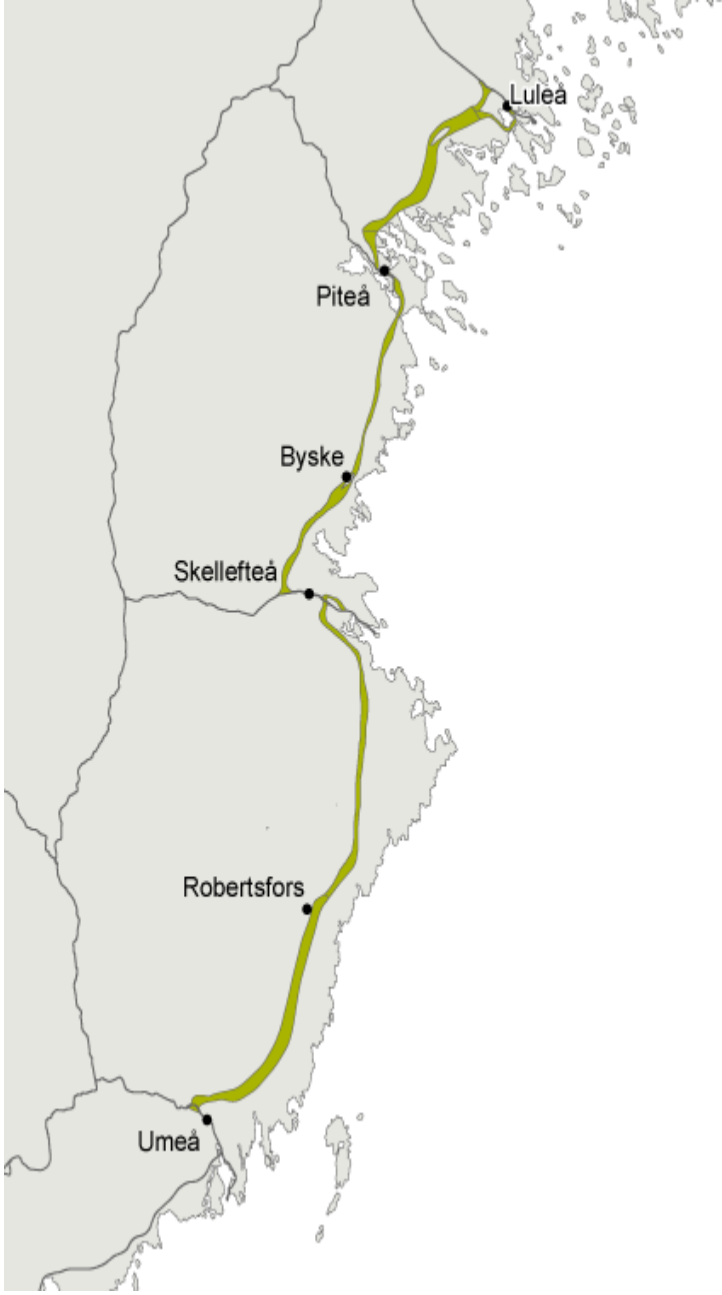
Välkommen till samrådsmöte 2018-02-28

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

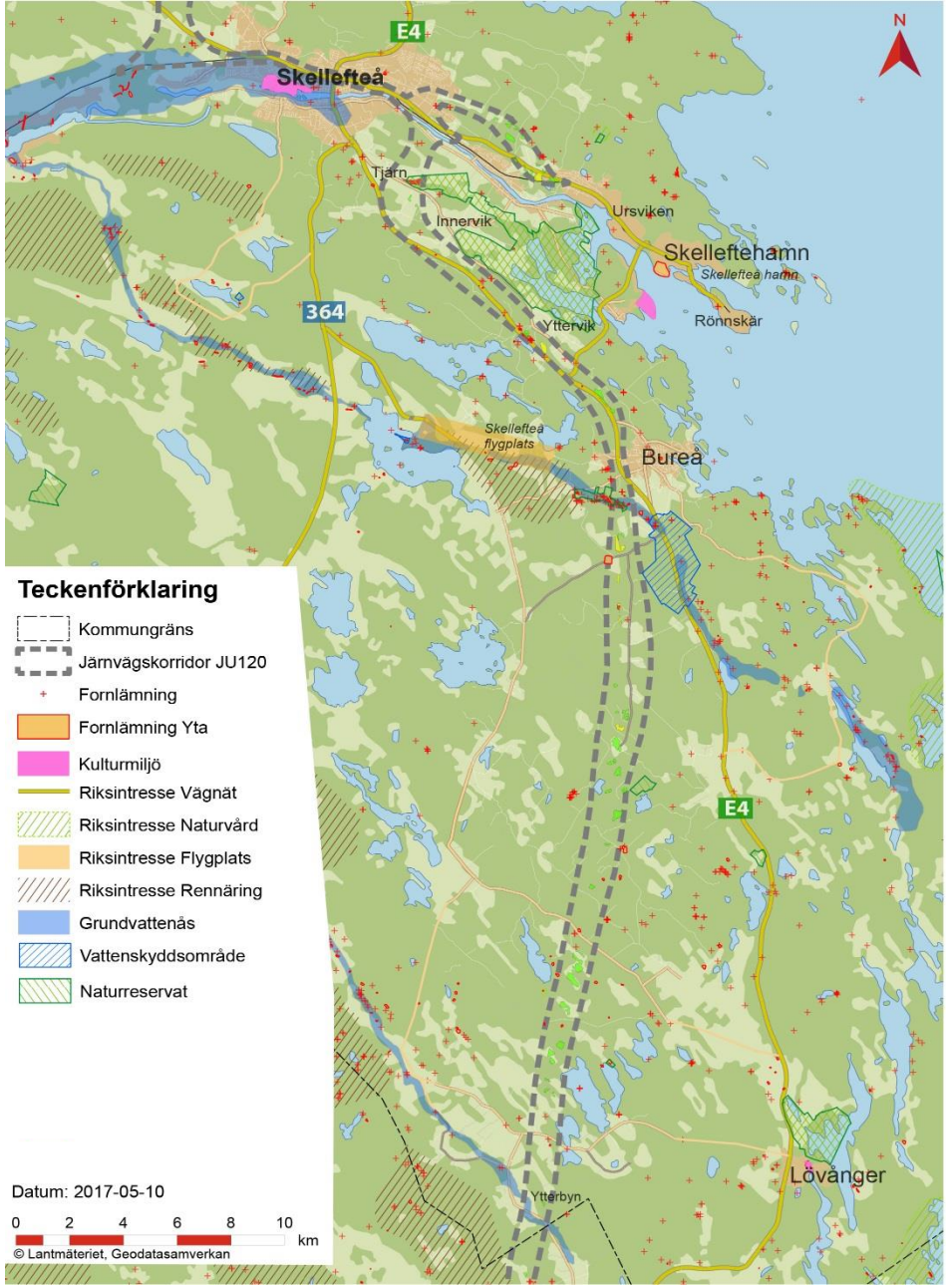
Samfinansierat av Europeiska Unionen
Fonden för ett sammanlänkat Europa

TRAFIKVERKET

Kommungräns mot Robertsfors - Skellefteå C

”Korridor” från tidigare utrednings-skeden är grundförutsättning

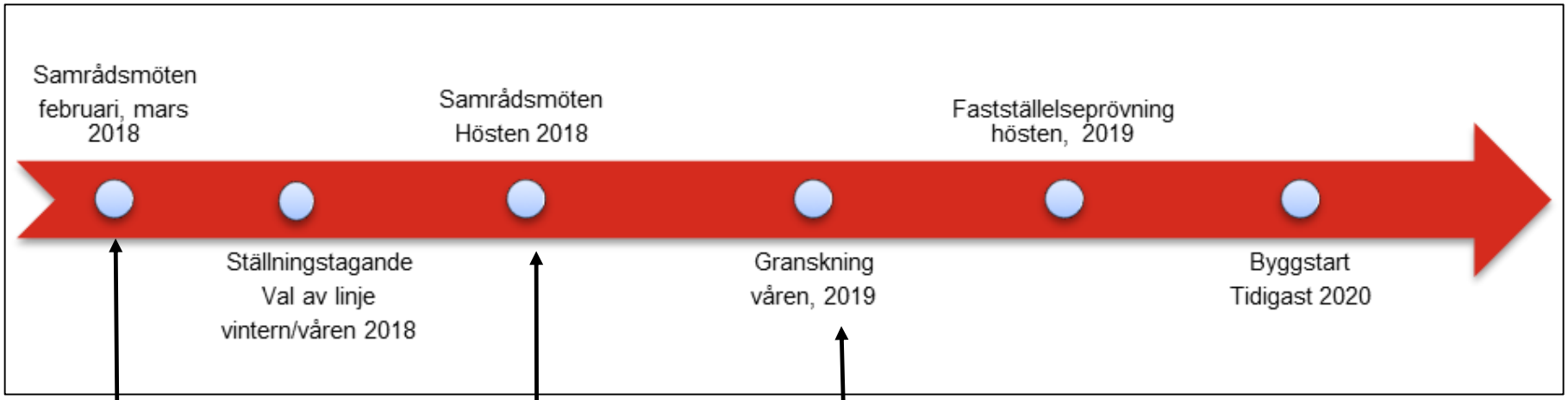
- Ny järnväg upp till Skellefteå älv
- Anpassning till befintlig järnvägs-sträckning (Skelleftebanan) genom centrala Skellefteå
- Tre järnvägsplaner, norra delen: JP07 S.Innervik – Skellefteå C



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

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

Kungörelse planförslag

Förslag placering av linje

JP 07 Södra Innervik – Skellefteå C

Huvudförslag:
En bro över älven med driftplats (4 spår) på norra sidan av älven

Samfinansierat av Europeiska Unionen
Fonden för ett sammanlänkat Europa

Förslag placering av linje

JP 07 Södra Innervik – Skellefteå C

Alternativ lösning:
Två broar över älven med driftplats (2 spår) på södra sidan av älven

Förutsättningar för linjestudier

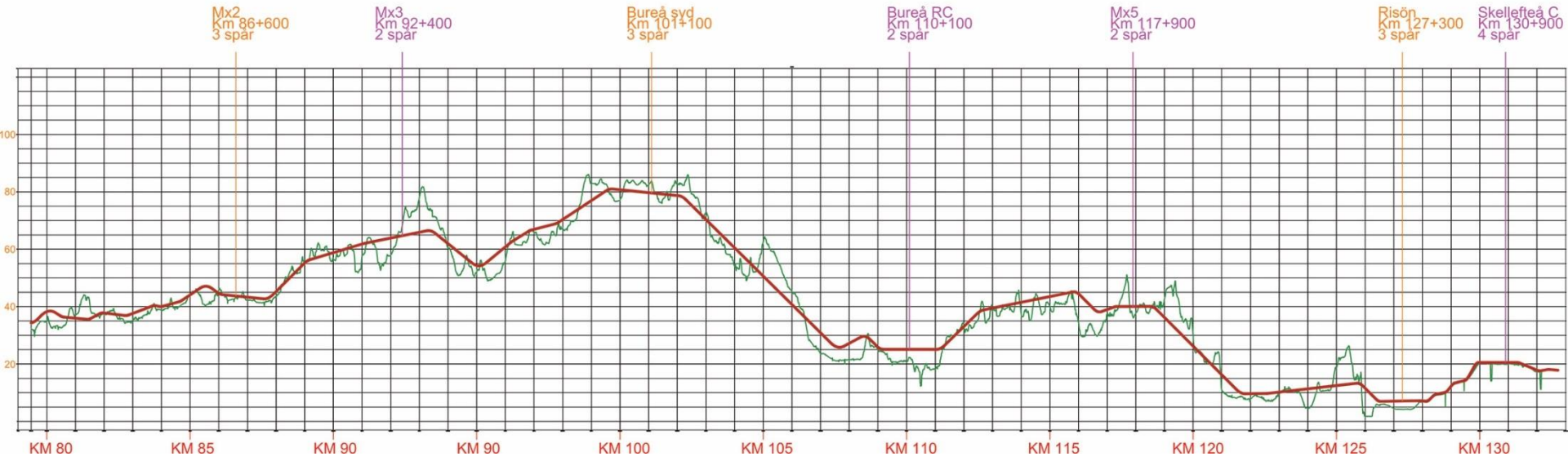
Exempel:

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

Järnvägstekniska krav, exempel

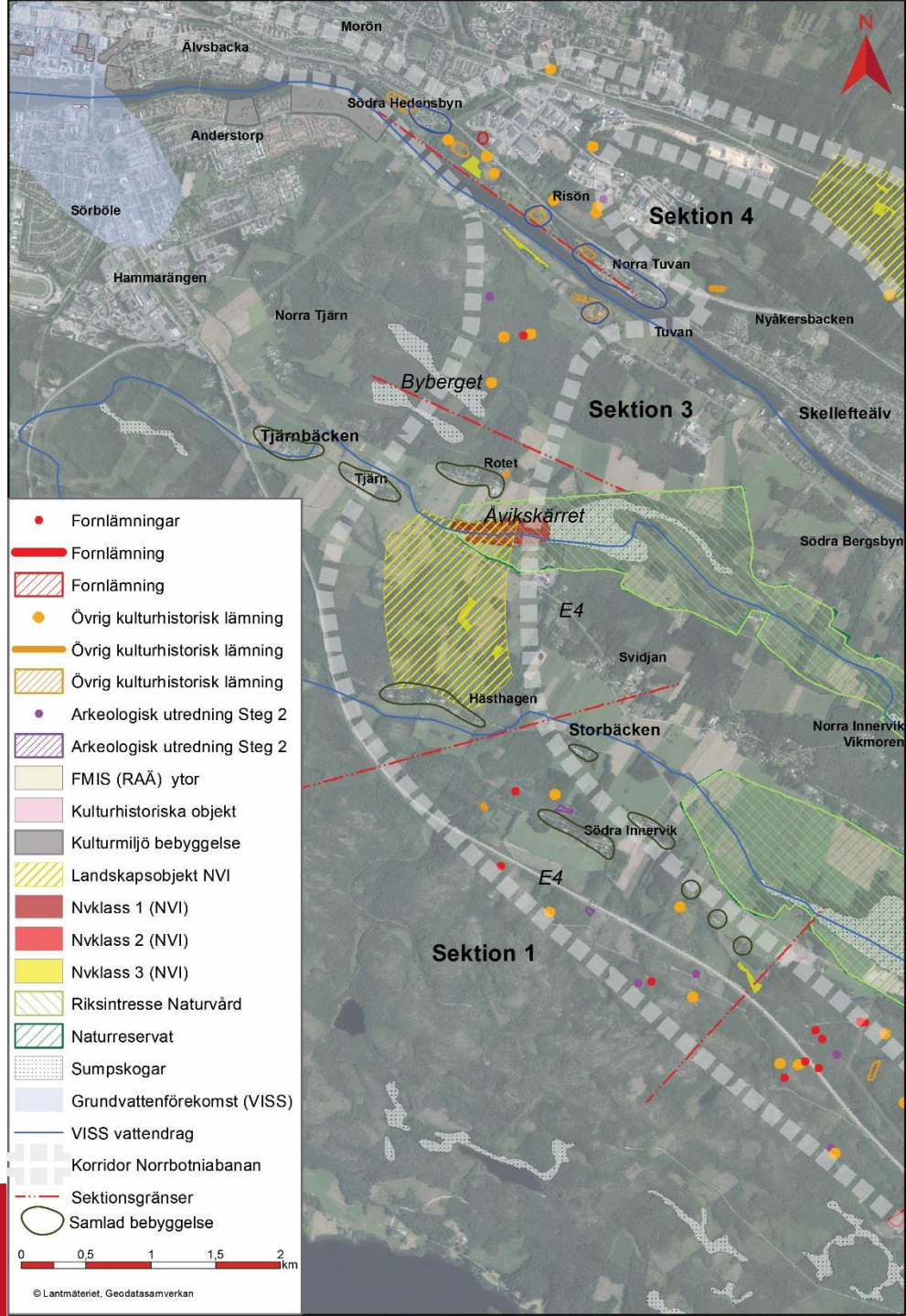
- Enkelspår med mötesstationer. Hastighet 250 km/h
  - Plan. Radier > 3000 meter (upplevs som raksträckor)
  - Profil. Lutningar längs linjen, max 10 promille (1 %) tillåts. Relativt stora höjdskillnader i området påverkar därför planeringen av ny järnväg.

MÖTESSTATIONER



Miljöförutsättningar

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



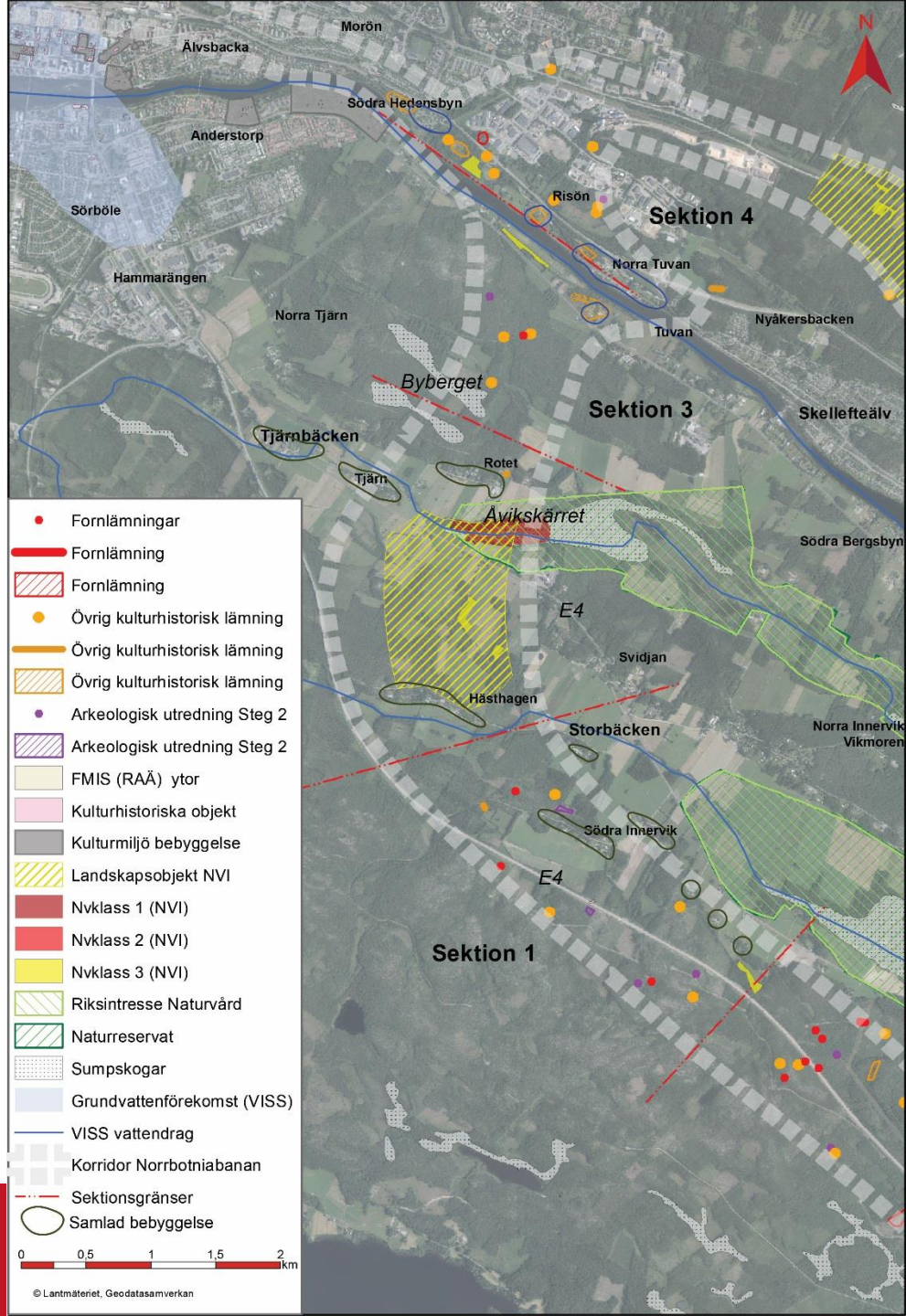
Samfinansierat av Europeiska Unionen
Fonden för ett sammanlänkat Europa

Linjestudier

JP 07 Södra Innervik – Skellefteå C

Exempel värdekärnor:

- Naturreservat Innerviksfjärdarna
- Samlad bebyggelse: Södra Innervik, Hästhagen, Rotet, Tjärn, Tuvan, Risön, Mjölnargatan m.fl.
- Odlings- och kulturlandskap
- Kulturhistoriska intressen och fornlämningar

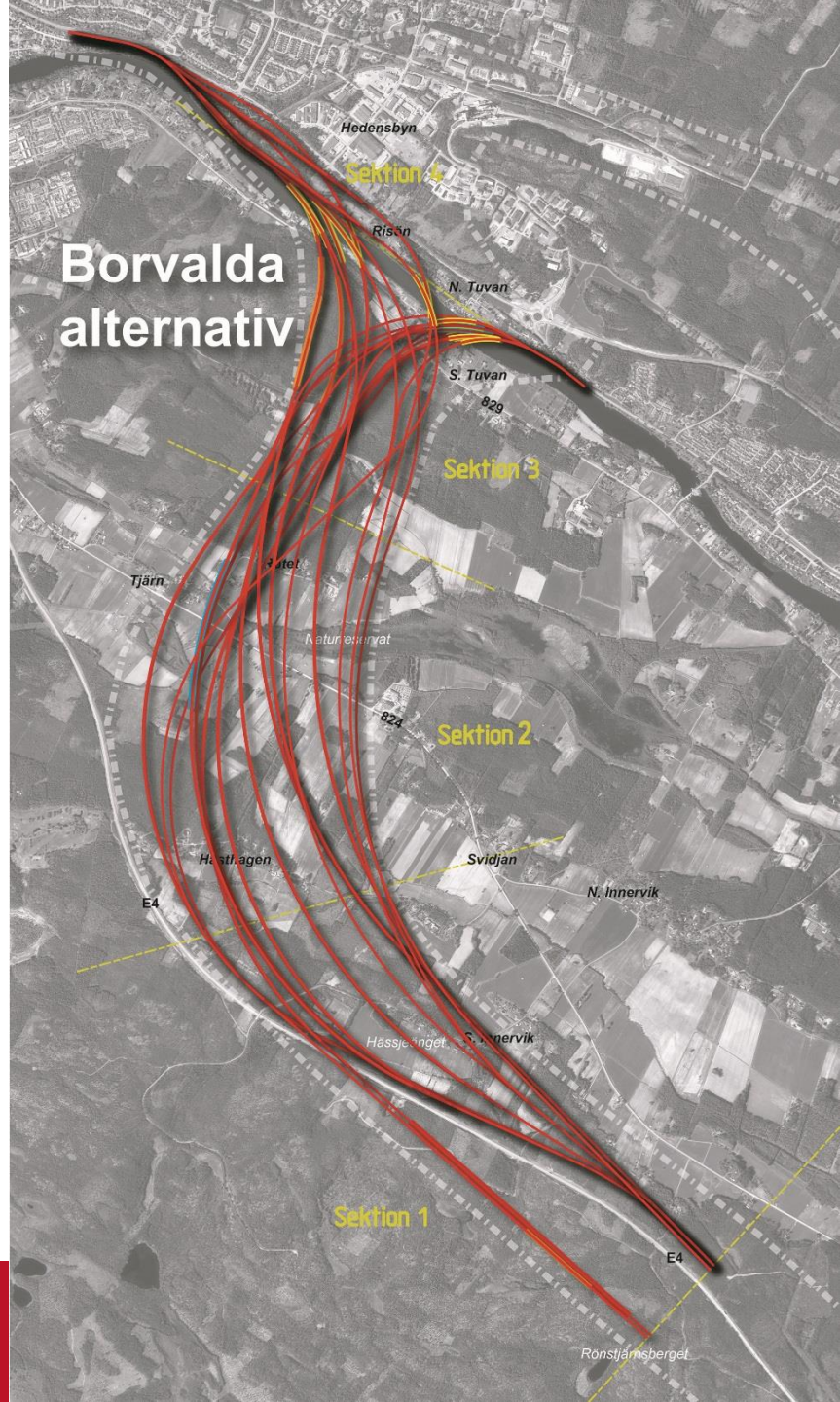


Samfinansierat av Europeiska Unionen
Fonden för ett sammanlänkat Europa

Linjestudier

JP 07 Södra Innervik - Skellefteå C

- Fokus på älvpassagen och området söder om älven (Innervik-Tuvan)
- Flera linjeförslag är studerade
- Den föreslagna lösningen är ett vidareutvecklat linjeförslag
- Sträckan har delats in i fyra delar för att underlätta bedömningen. Redovisas i separat delrapport.



Samfinansierat av Europeiska Unionen
Fonden för ett sammanlänkat Europa

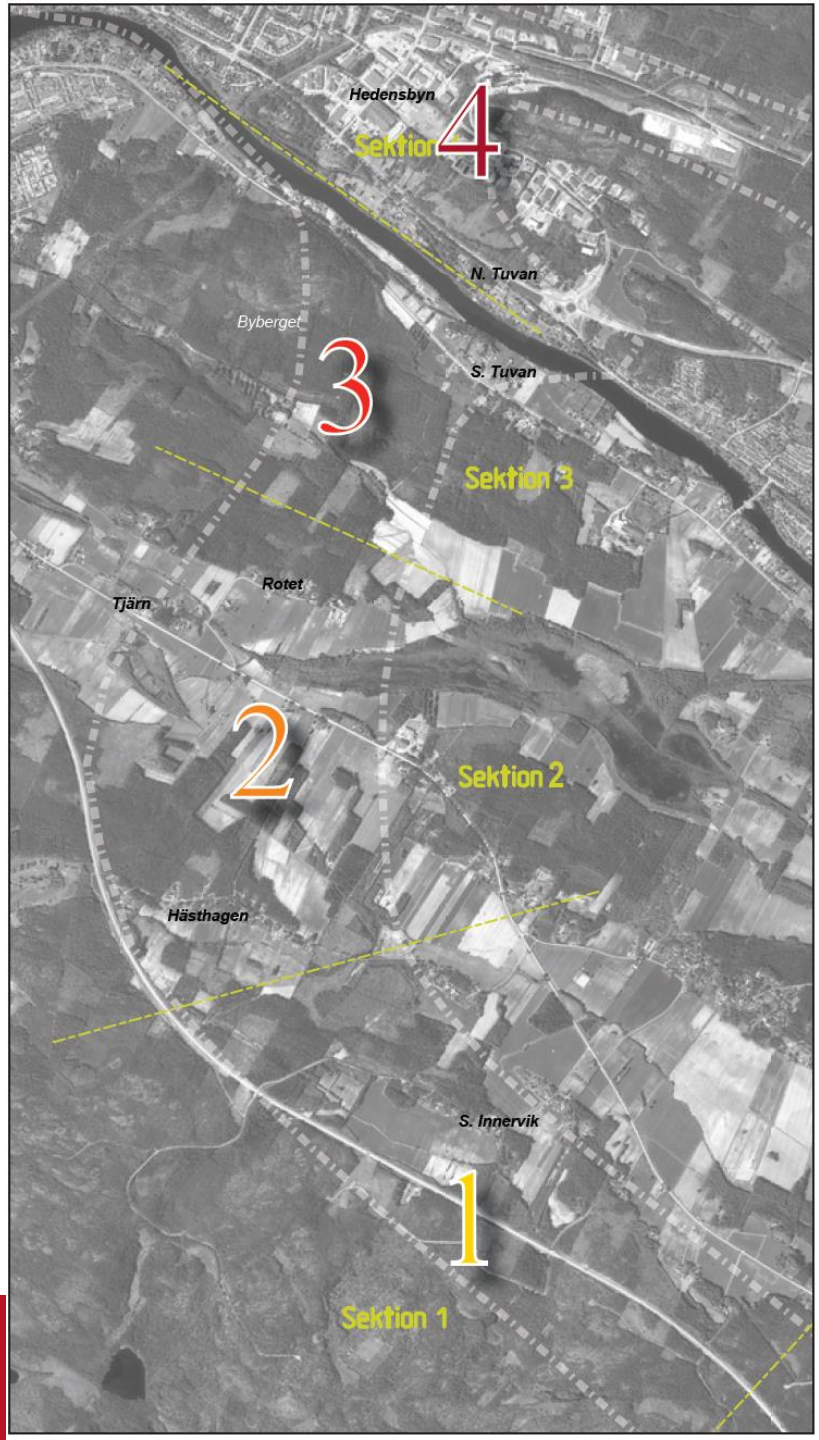
Linjestudier

JP 07 Södra Innervik – Skellefteå C

Utvärdering/motivering:

<u>Sektion 1, förenklad sammanfattning</u>

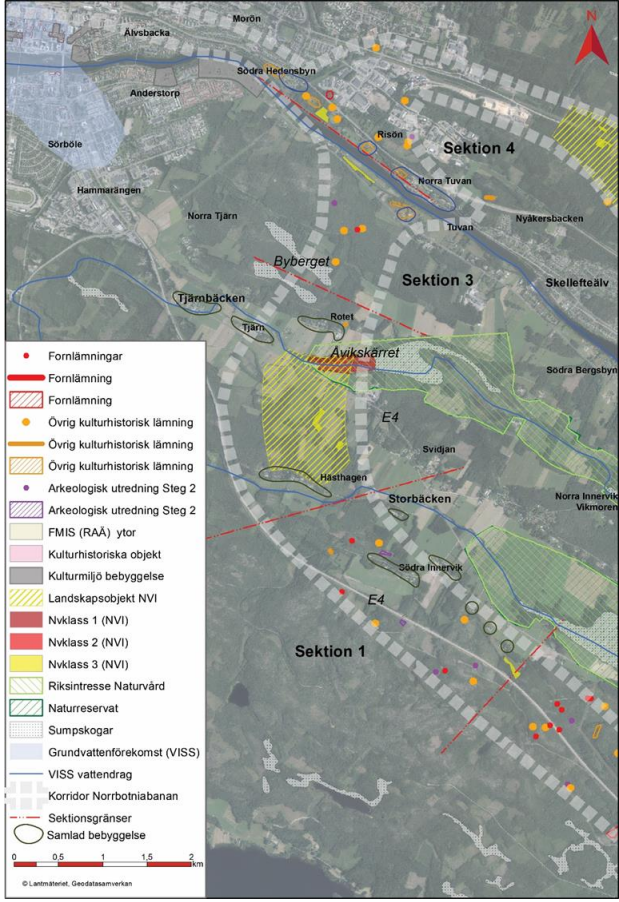
- Fördelar med att lokalisera järnvägen nära E4, helst sydväst om E4 då det ger mindre påverkan på boendemiljöer samt splittrar upp området mindre (mindre s.k. fragmentering).



Samfinansierat av Europeiska Unionen
Fonden för ett sammanlänkat Europa

Linjestudier

JP 07 Södra Innervik – Skellefteå C



Utvärdering/motivering:

<u>Sektion 2 & 3, förenklad sammanfattning</u>

Västligt läge i korridor

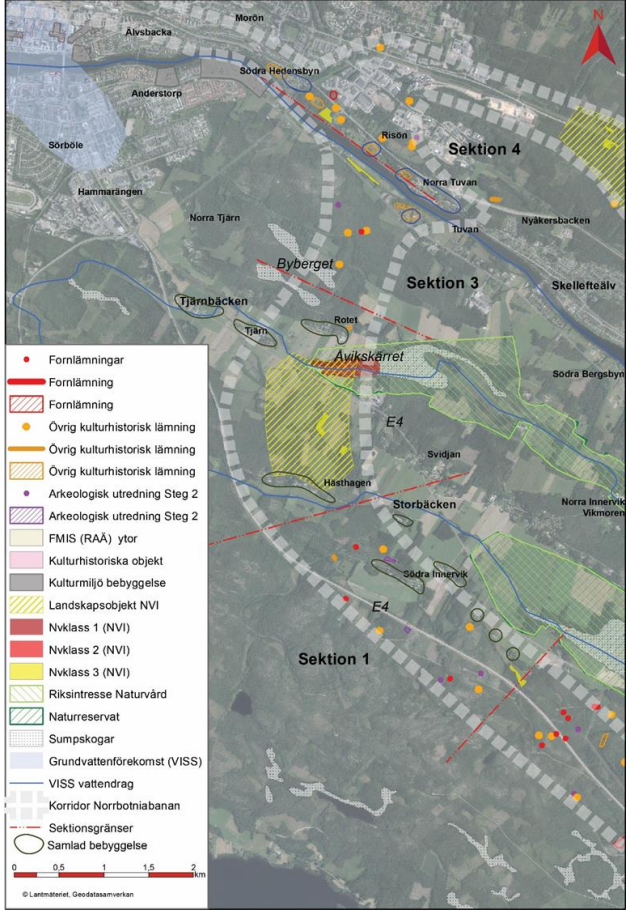
- Stor påverkan boende
- Stor påverkan landskapsbild
- Liten påverkan naturreservat
- Längst järnvägs-sträcka
- Avsteg från hastighetskrav

Östligt läge i korridor

- Påverkan boende
- Påverkan landskapsbild
- Påverkan naturreservat
- Kortast järnvägs-sträcka
- Avsteg från hastighetskrav

Linjestudier

JP 07 Södra Innervik – Skellefteå C



Utvärdering/motivering:

<u>Sektion 4, förenklad sammanfattning</u>

- Större påverkan på landskapsbild och boendemiljöer med två broar.
- Funktionsmässigt bättre med två broar (för godstrafik, näringslivets transporter)
- Dyrare investering med två broar.

Linjestudier,

JP 07 Södra Innervik – Skellefteå C

Måluppfyllelse	
Mycket god	
God	
Låg	
Obetydlig/Negativ	

FUNKTION	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	16	17
Lokalisering och utformning av Norrbotniabanan, och tillhörande mötesstationer, ska göras med hänsyn till att optimera järnvägssystemets kapacitet.																
Anslutningen till industrin på Rönnskär och Skellefteå hamn ska möjliggöras utan behov av vändning på Skellefteå C.																
Utformningen ska möjliggöra en utveckling av godshantering öster om Skellefteå C.																
Planering av byggskedet ska göras så att inga längre driftstopp behövs på befintlig järnväg.																

MILJÖ	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	16	17
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-Tjärnområdet.																
Begränsa intrång i natur- eller kulturvärden av hög skyddsklass och där det är möjligt undvika dessa.																
En sammanhållen god boendemiljö ska eftersträvas i byarna.																

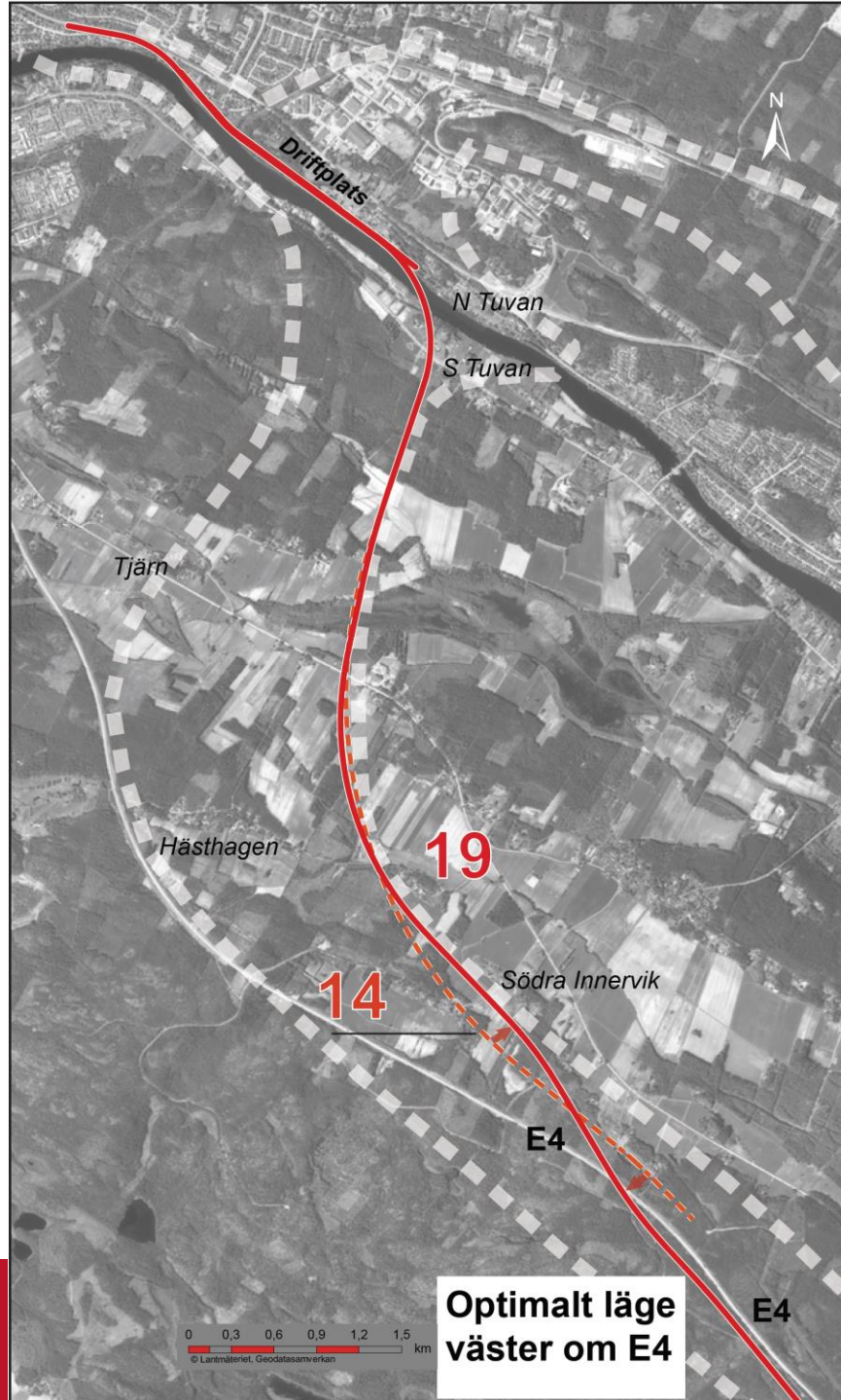
EKONOMI	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	16	17
Sträckning av Norrbotniabanan ska utformas så att ändamålet och framtagna projektmål uppfylls till lägsta möjliga kostnad.																
Järnvägsanläggningen ska utformas för att uppnå en effektiv drift med målsättning att minimera livscykelkostnaderna. 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.																

Samlad bedömning: Linje 14, är det bästa alternativet i utvärderingen.

Samfinansierat av Europeiska Unionen
Fonden för ett sammanlänkat Europa

Passage Skellefteå älv

- Östligt läge
- En bro över älven
- Landskapsbro vid passage av naturreservat
- Den bästa linjen har vidareutvecklats (till linje 19).
  - linjen har anpassats vid passagen av E4
  - förslaget har kombinerats ihop med rekommenderad linje på delsträckan JP06 Bureå-Södra Innervik.



Samfinansierat av Europeiska Unionen
Fonden för ett sammanlänkat Europa

Hedensbyns industriområde och Östra leden

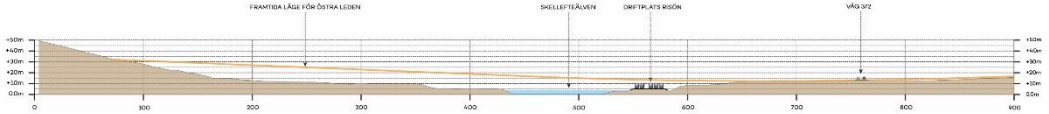
- Anslutningen till Hedensbyns industriområde anpassas, ovanför befintligt växelläge vid Mjölnargatan.
- Industrispåret har fått ökad betydelse i kommunens framtida planering.
- Linjealternativ parallellt med väg 372 (Järnvägsleden) har valts bort då de bedöms påverka en framtida E4 *(förlängning av Östra Leden)*

Samfinansierat av Europeiska Unionen
Fonden för ett sammanlänkat Europa

Passage Skellefteå älv

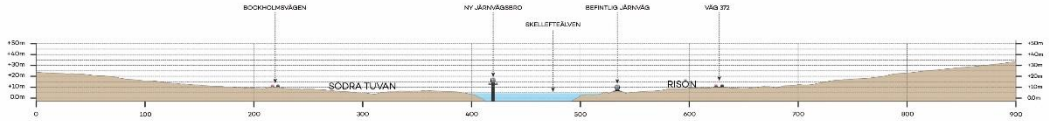
Linjeförslag, samt exempel sektioner (”tvärsnitt”, med läge i höjd/nivå)

Exempelvis visar sektionerna att ny E4 (Östra Leden) fungerar vid älvnära placering av järnvägen



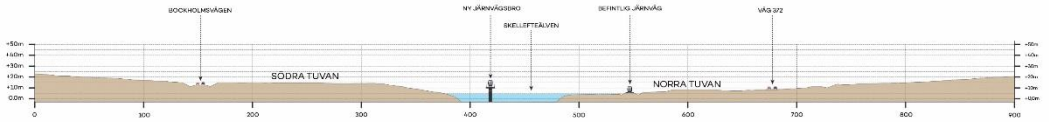
SEKTION 1, HEDENSBYN, ÖSTRA LEDEN

Längd/Höjdskala 1:1



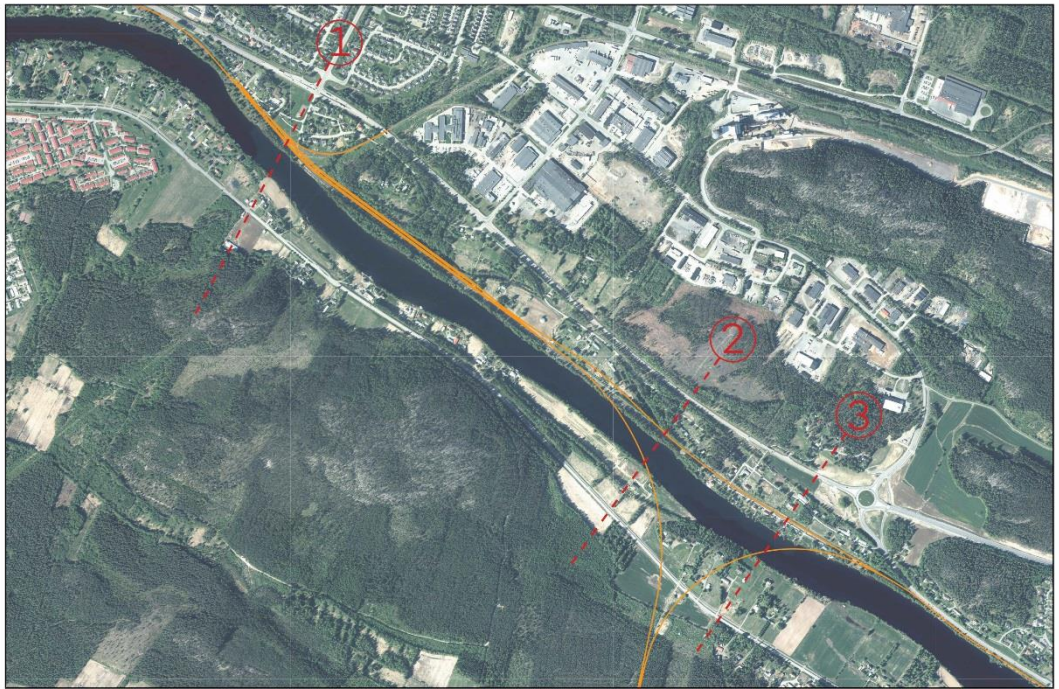
SEKTION 2, BRO 1 ÖVER ÄLVEN

Längd/Höjdskala 1:1



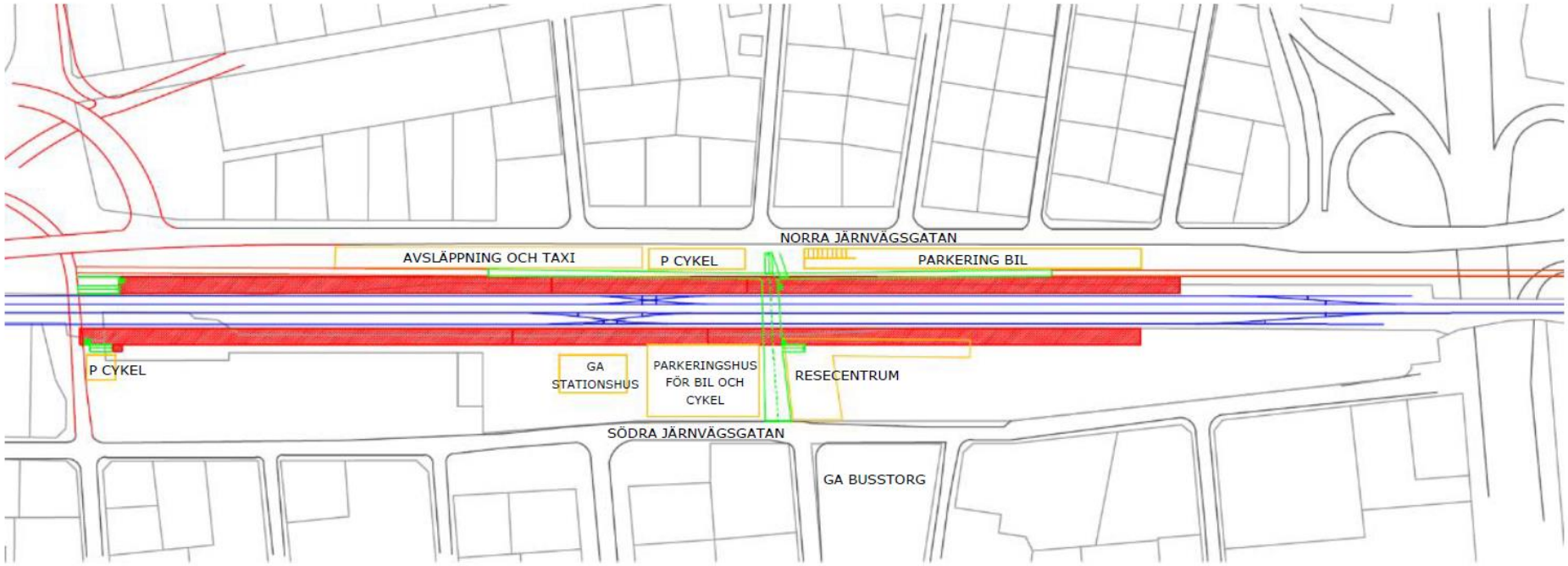
SEKTION 3, BRO 2 ÖVER ÄLVEN

Längd/Höjdskala 1:1



Samfinansierat av Europeiska Unionen
Fonden för ett sammanlänkat Europa

Skellefteå C, exempel spårlösning



- Sidoplattformar samt gångtunnel under spår föreslås (Trafikverkets ansvar)
- 4 spår krävs för att klara kapaciteten på järnvägen, antalet tåg.
- Samordning med Skellefteå kommun avseende utformning resecentrum, busstrafik, parkeringar, gång- och cykel (kommunens ansvar)

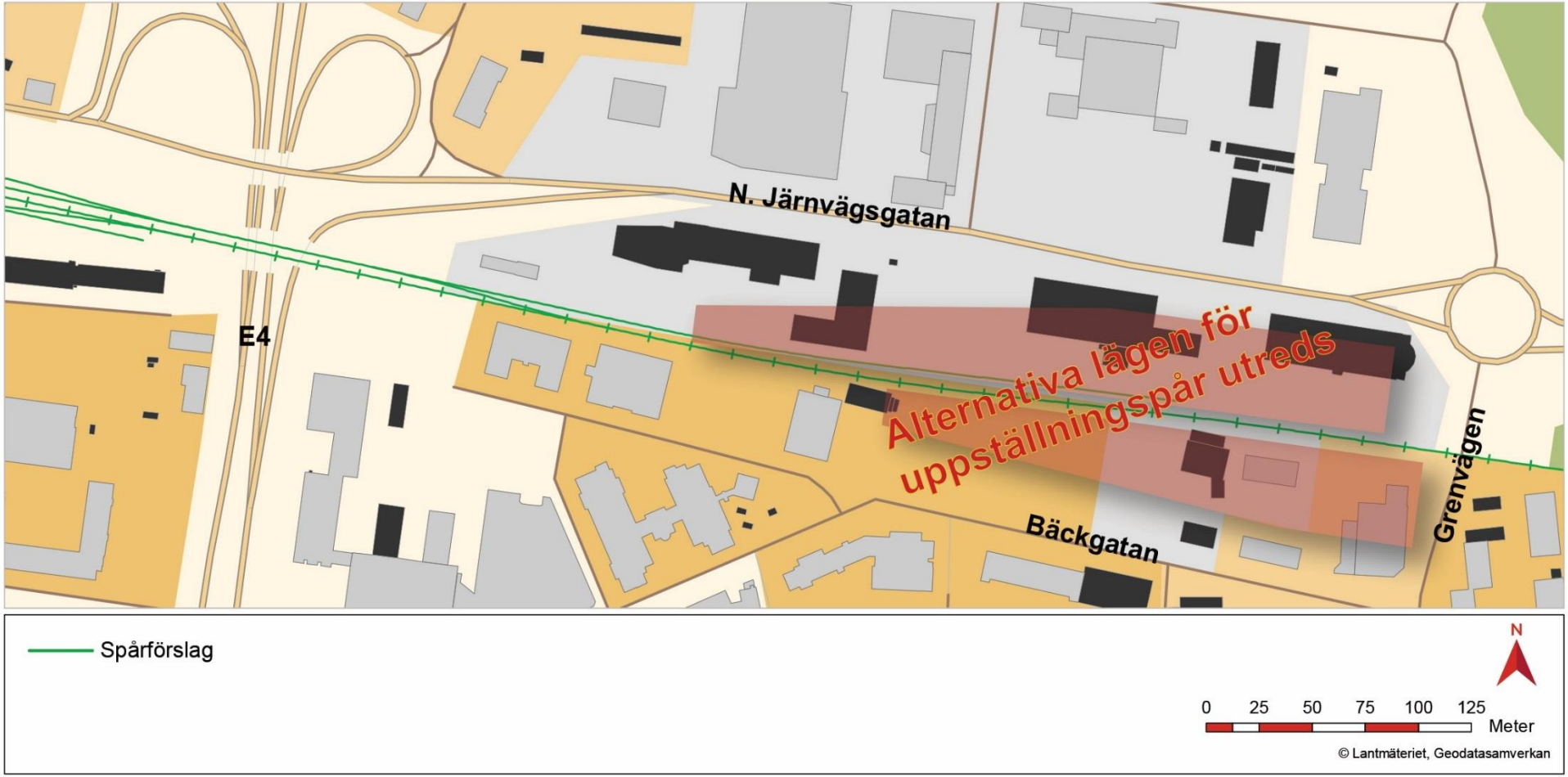
Centrala Skellefteå, exempel väglösningar

Förslag: lösning för Lasarettsgatan via Nordlandergatan (väg).
Gång och cykelväg blir kvar via Lasarettsgatan, planskild. Lösning för GC-vägar på norra sidan av Väg 95/372 samordnas med kommunal planering.

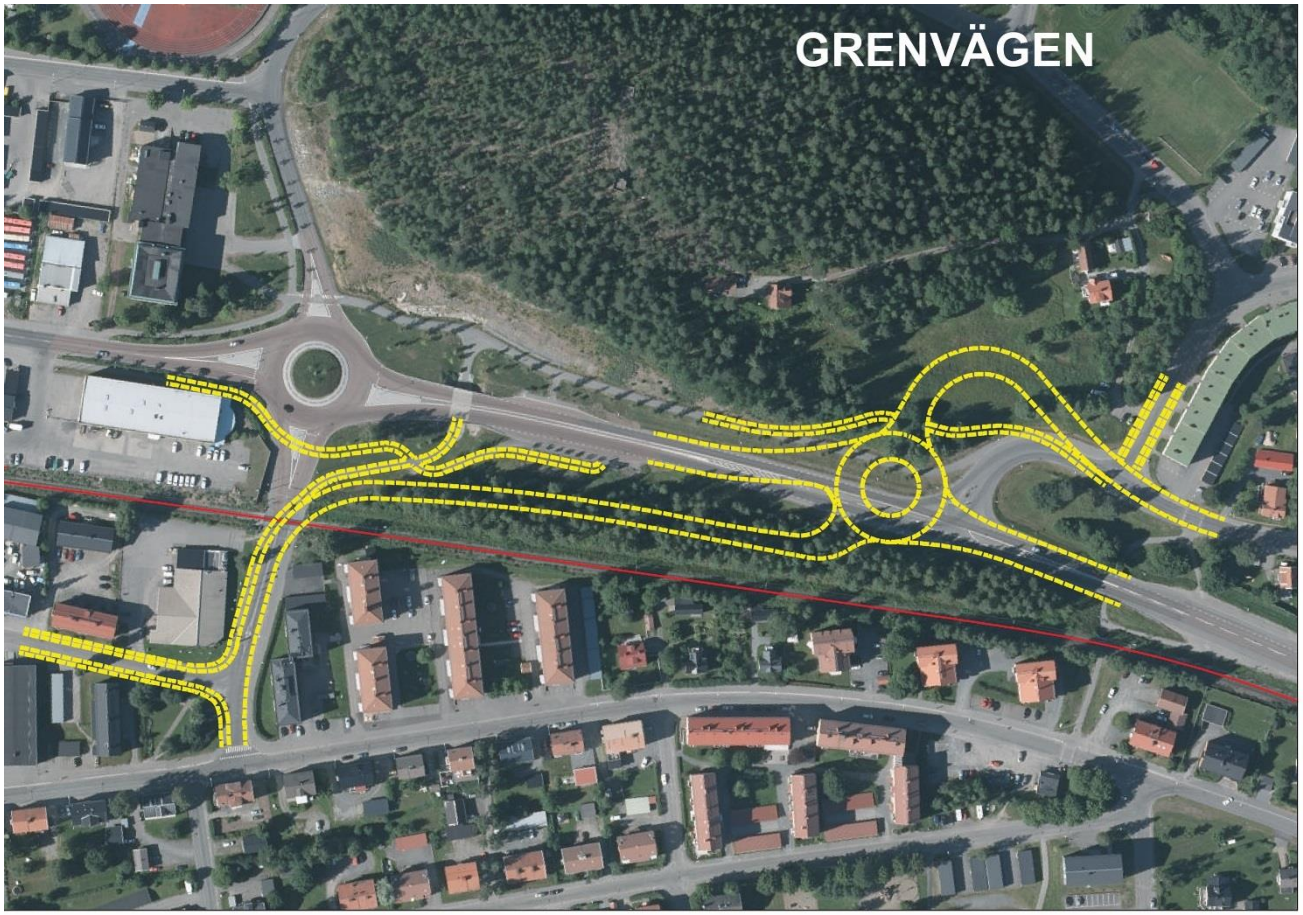
Samfinansierat av Europeiska Unionen
Fonden för ett sammanlänkat Europa

Centrala Skellefteå, exempel uppställningsspår

Öster om E4



Centrala Skellefteå, exempel väglösningar



Förslag: lösning för Grenvägen. Planskild passage, med väg och gång- och cykelväg under järnväg. Vägen ansluts till ny cirkulationsplats längre österut.

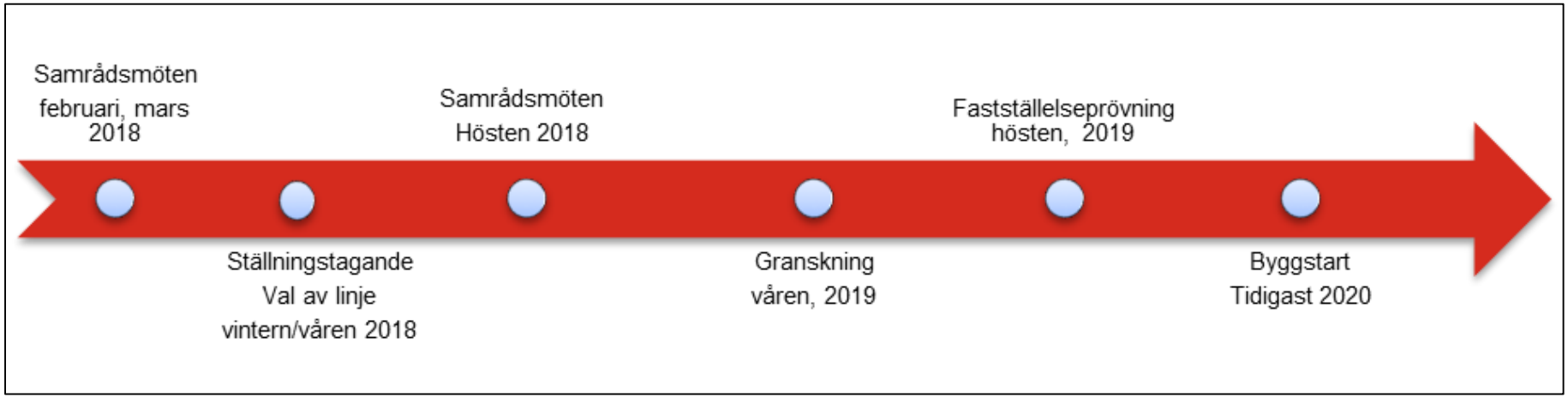
Förslagen lösning inom Skellefteå kommun

Ytterbyn – Skellefteå C

Samfinansierat av Europeiska Unionen
Fonden för ett sammanlänkat Europa

Fortsatt arbete

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



Samfinansierat av Europeiska Unionen
Fonden för ett sammanlänkat Europa

Hans Stöckel
Mark- och fastighetsfrågor
Trafikverket

Samfinansierat av Europeiska Unionen
Fonden för ett sammanlänkat Europa

TRAFIKVERKET

Mark- och Fastighetsfrågor

- Järnvägsbygge innefattar en lång planeringsprocess…och byggtid…
- Kompletterande markundersökningar under hela projekttiden 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.

Samfinansierat av Europeiska Unionen
Fonden för ett sammanlänkat Europa

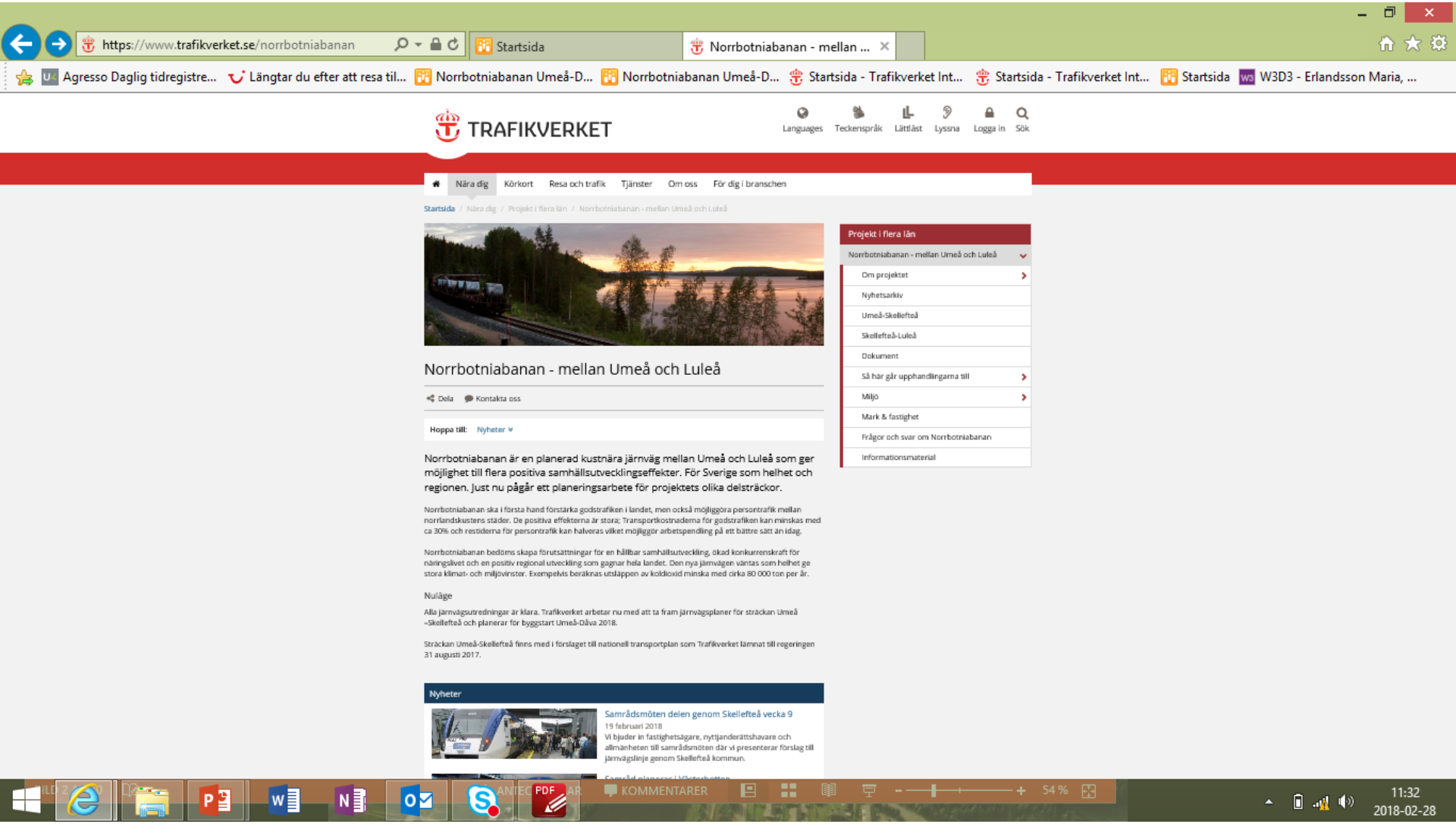
Fortsatt arbete 2018-2019

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

Samfinansierat av Europeiska Unionen
Fonden för ett sammanlänkat Europa

TRAFIKVERKET

Läs mer på www.trafikverket.se/norrbotniabanan



Tack för mig!

Samfinansierat av Europeiska Unionen
Fonden för ett sammanlänkat Europa

TRAFIKVERKET