



TRAFIKVERKET

SAMRÅDSHANDLING

Norrbotniabanan, Skellefteå C-Degerbyn

Järnvägsplan med allmän väg, JP08, 2022-09-01

Trafikverket

Postadress: Trafikverket, Box 809, 971 25 Luleå

Besöksadress: Sundsbacken 2-4 Luleå

E-post: investeringsprojekt@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Texttelefon: 010-123 50 00

Dokumenttitel: Samrådshandling, Norrbotniabanan, delen Skellefteå C-Degerbyn,
Järnvägsplan med allmän väg

Författare: AFRY

Dokumentdatum: 2022-09-01

Ärendenummer: TRV 2021/28502

Kontaktperson: Sofia Jonsson, projektledare Trafikverket

Innehåll

Norrbotniabanan och samrådsprocessen	4
Allmänna förutsättningar	6
Planförslag Skellefteå C-Degerbyn	8
Miljökonsekvenser	13
Byggskedet	24
Tidplan	26
Var med och tyck till!.....	27

Norrbotniabanan och samrådsprocessen

Trafikverket ansvar för järnvägsplanearbetet för Norrbotniabanan. Järnvägsplanen beskriver järnvägsanläggningens sträckning, dess huvudsakliga utformning och dess markbehov.

Till järnvägsplanen tas en miljökonsekvensbeskrivning fram som redovisar bedömda konsekvenser för människors hälsa och miljö.

Alla järnvägsutredningar för Norrbotniabanan är klara. Byggnation har påbörjats på sträckan Umeå-Dåva. För sträckan Dåva-Skellefteå pågår projektering och planering för byggnation. I den nationella transportplanen för 2018-2029 anslog regeringen pengar till bygget av Norrbotniabanan, Umeå-Skellefteå. Vi planlägger nu delsträckan Skellefteå C – Degerbyn och granskningshandlingen beräknas kunna ställas ut våren 2023. För sträckan Dåva-Skellefteå är byggstart planerad till 2024.

Norrbotniabanan är en 27 mil lång ny kustnära järnväg mellan Umeå-Luleå som gör det möjligt att resa och transportera gods till hela landet.

Med Norrbotniabanan förbättras kapaciteten avsevärt då den nya, moderna järnvägen går i en rakare sträckning nära kusten där Norrlands största städer finns. Norrbotniabanan ger möjlighet till både tyngre och längre tåg, vilket gör att företagens transportkostnader beräknas 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 destination i söder.

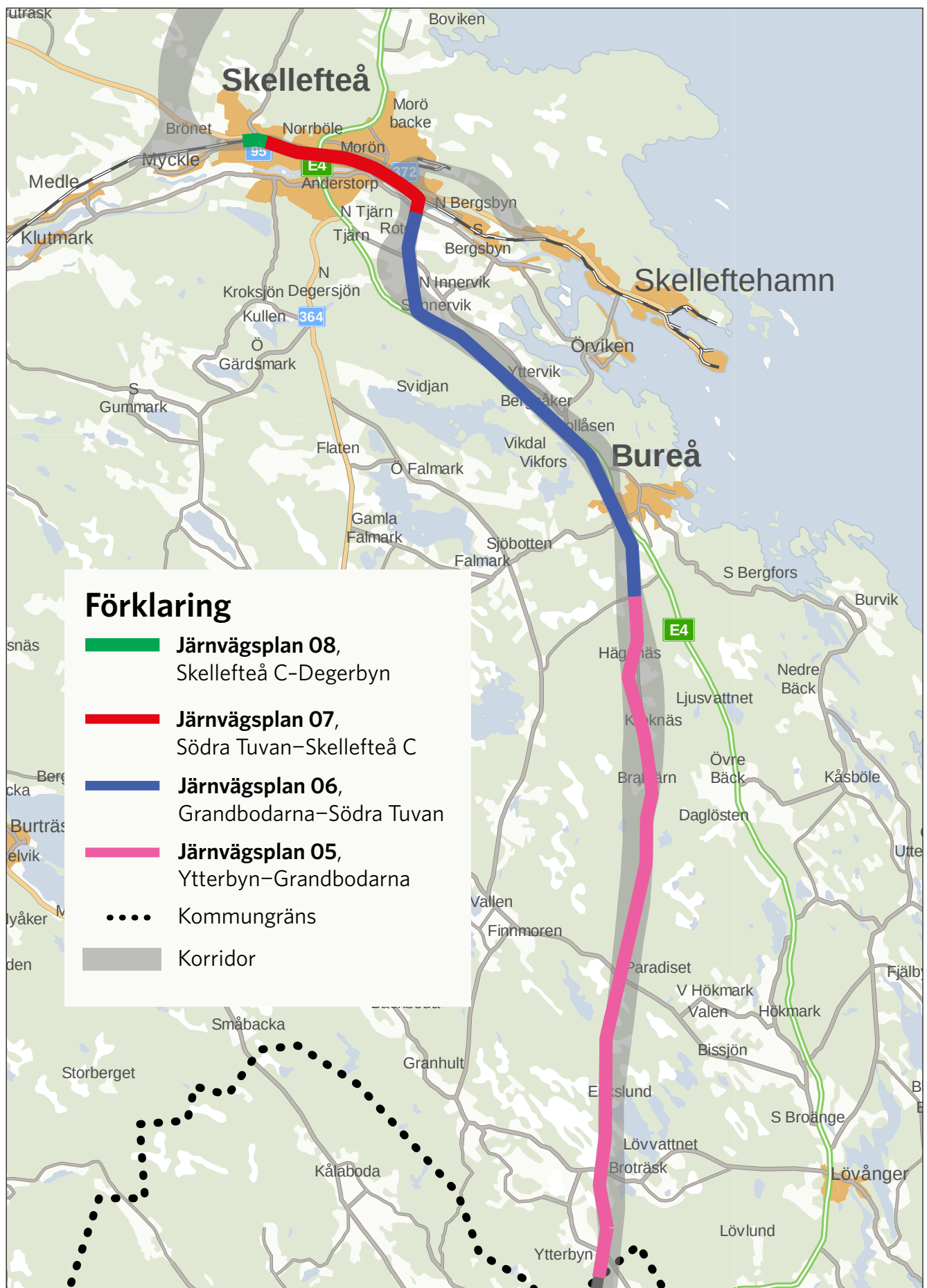
Norrbotniabanan innebär att den regionala persontrafiken mellan Umeå, Robertsfors, Skellefteå, Piteå och Luleå kan utvecklas. Restiderna på sträckan kan med Norrbotniabanan halveras. Invånarna kan nå en större arbetsmarknad och ett större utbud av utbildning, kultur, shopping och evenemang. Det gynnar i sin tur näringslivets utveckling och bidrar till en attraktiv, växande och hållbar region.

Ett väg- eller järnvägsprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan eller järnvägsplan. I planläggningsprocessen utreds var och hur vägen eller 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.

Planeringen av Norrbotniabanan påbörjades enligt en tidigare process med förstudie, utredning och plan men följer nu den nya planläggningsprocessen. Den nuvarande planläggningsprocessen trädde i kraft i januari 2013.

Tidigare handlingar och vad som händer i projektet nu hittar du på:

www.trafikverket.se/norrbotniabanan



Figur 1: Norrbotniabanan indelad efter järnvägsplan 05-08

Allmänna förutsättningar

Aktuell järnvägsplan sträcker sig från Skellefteå C till Degerbyn inom Skellefteå kommun.

Sträckan är cirka 1,3 kilometer lång. Inom denna sträcka utförs järnvägen med dubbelspår.

Väg 95 kommer att behöva justeras norrut och anslutande vägar anpassas till nytt läge.

Trafik

Enligt Trafikverkets basprognos för år 2040 kommer Norrbotniabanan att trafikeras av totalt cirka 66 tåg per dygn, varav en tredjedel är godståg. Prognosen för Skelleftebanan (Bastuträsk-Skelleftehamn) är sex godståg per dygn som ska till/från Skelleftehamn/Rönnskär. Totalt kommer 72 tåg per dygn att passera centrala Skellefteå.

Tabell 1: Prognosticerad trafik på Norrbotniabanan.

Tågtyp	Antal under maxtimme (tåg/h)	Antal tåg per dygn
Snabbtåg	2	4
Regionaltåg	2	36
Natttåg	1	4
Godståg	2	22
Totalt	7	66

Tabell 2: Prognosticerad trafik på Skelleftebanan (Bastuträsk-Skelleftehamn).

Tågtyp	Antal under maxtimme (tåg/h)	Antal tåg per dygn
Godståg	-	6

Trafik på väg 95

Väg 95 har på aktuell sträcka för järnvägsplanen en årsmedelsdygnstrafik (ÅDT) på totalt cirka 5 600-6 700 fordon, varav cirka 570 tunga fordon (enligt Trafikverket, Vägtrafikflödeskartan 2022, mätår 2018).

Särskilda skydd

För att inga människor eller djur ska kunna ta sig ut på spåren, kommer hela järnvägsanläggningen att stängslas in. På vissa ställen kommer det också behövas skydd som ska hindra buller att spridas från järnvägen så att boende störs.

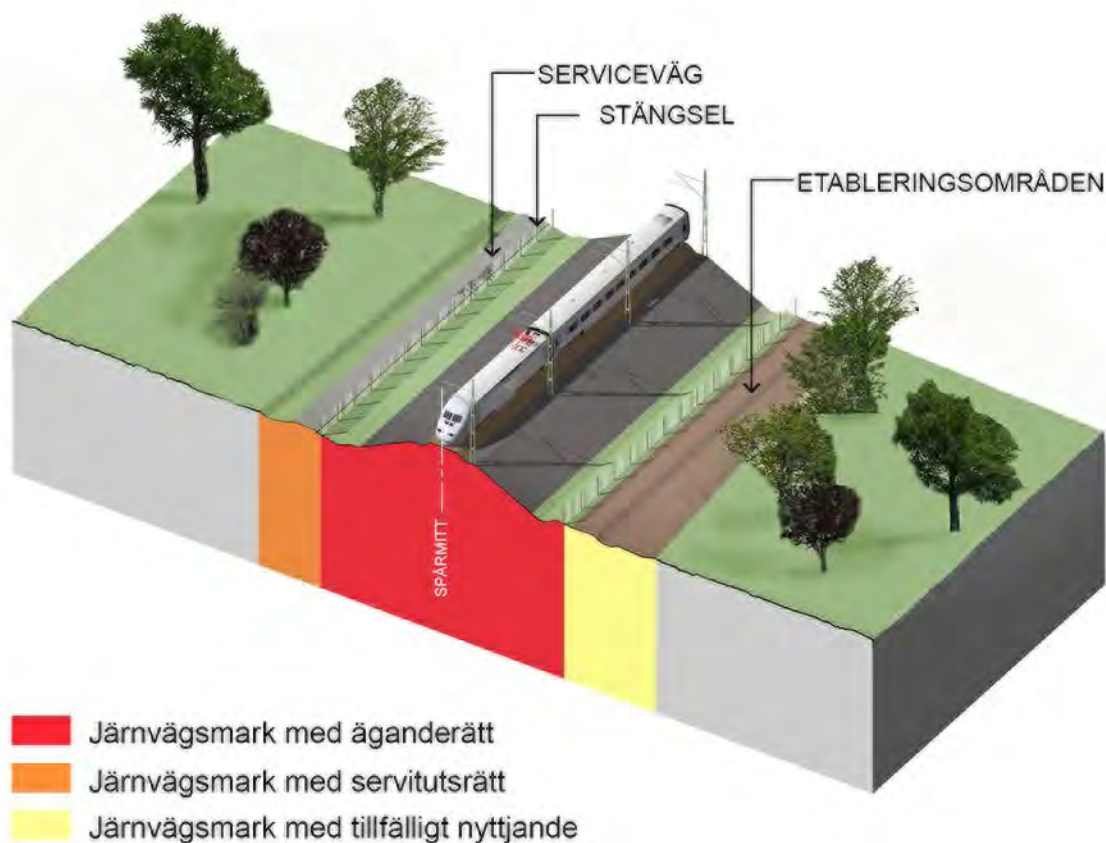
På sträckor där det finns träd nära järnvägen kommer träden som står inom området mellan spåret och 20 meter utåt åt båda håll att fällas. Detta kallas trädsäkring och görs för att träd inte ska kunna blåsa ner och hamna över kontaktledningar och spår, vilket skulle kunna orsaka avbrott i tågtrafiken. Alla träd kommer nödvändigtvis inte fällas, till exempel kan värdefulla träd sparas.

Markanspråk

När en järnvägsplan vunnit laga kraft har Trafikverket rättighet och skyldighet att köpa den mark som behövs för järnvägen och får därmed äganderätt. Trafikverket har även rätt att anlägga och använda servicevägar längs sträckan med servitutsrätt.

För att bygga järnvägen behövs även tillfälliga transportvägar och plats för arbetsbodar, upplag, maskiner med mera. Trafikverket kan då behöva använda mark som ligger utanför själva järnvägsområdet, något som Trafikverket i sådana fall betalar ersättning för. Sådant markanspråk kallas tillfällig nyttjanderätt. Fördjupad beskrivning av markanspråk finns i Trafikverkets broschyr *Väg eller järnväg på min mark* (Dokumentbeteckning: 100586) som du hittar i Trafikverkets webbutik.

På järnvägsplanens plankartor redovisas vilken mark som tas i anspråk permanent och vilken mark som behövs tillfälligt under byggtiden. Markanspråken kommer att läggas fast i senare skede av planen, i den så kallade granskningshandlingen.



PRINCIPSEKTION FÖR MARKANSPRÅK

Figur 2: Principsektion för markanspråk järnväg

Planförslag Skellefteå C-Degerbyn

Järnvägsplanen börjar vid Klockarbergsvägen inne i centrala Skellefteå och sträcker sig fram till Degerbyns industriområde, en sträcka om cirka 1,3 kilometer, se figur 3. På sträckan planeras för ett dubbelspår. Dubbelspåret anläggs generellt med ett spåravstånd på 4,5 meter mellan spåren.

KM-tal

Norrbotniabanans längdmätning anges med ett kilometertal (KM-tal) som utgår från Umeå. Ett km-tal skrivs vanligtvis ut som kilometer+meter, exempelvis km 130+500 för att ange ett läge längs banan.

Den nya dubbelspårssträckningen följer befintlig järnväg fram till ca km 132+500. Från ca km 132+500 går nya dubbelspårssträckningen parallellt norr om befintligt spår. Vid ca km 133+560, i höjd med Bollgränd, ansluter dubbelspåret till befintligt enkelspår. Dubbelspåret anläggs generellt med ett spåravstånd på 4,5 meter.

Tre befintliga järnvägsbroar ersätts av nya dubbelspårsbroar; järnvägsbro över Klockarbergsvägen, bro över gång- och cykelvägen i förlängningen av Fågelgatan samt bro över Brännavägen och Klintforsån. Befintliga järnvägsbroar rivs. Det befintliga spåret på sträckan mellan Klockarbergsvägen och Bollgränd rivs.

Figur 3: Översiktskarta över planförslaget

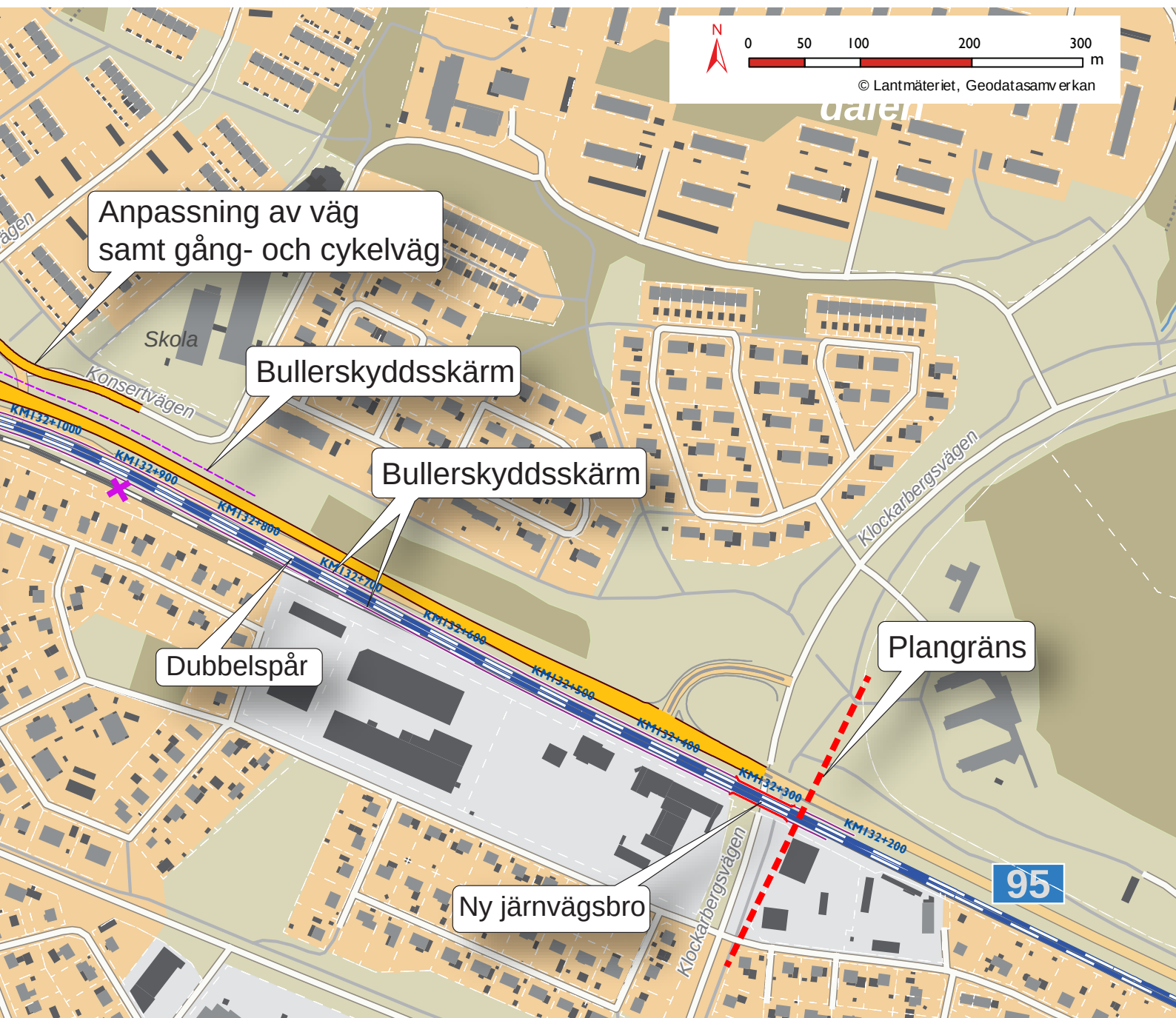


Placeringen av nya spår norr om det befintliga spåret innebär att väg 95 behöver flyttas norrut på en stor del av sträckan, från befintlig C-korsning (trevägs-korsning) väster om Klockarbergsvägen fram till gång- och cykelvägen i förlängning till Plastvägen. Väg 95 flyttas som mest 25 meter längre norrut. Detta påverkar förutom vägens sträckning även korsningar och anslutningar mot väg 95. Flytten av väg 95 innebär även att befintliga vägbroar över gång- och cykelvägen i förlängningen av Fågelgatan samt bro över Brännavägen och Klintforsån ersätts med nya vägbroar. Befintliga vägbroar och väg rivs.

Vägräcke sätts på södra sidan av väg 95 från bron över Klockarbergsbron till strax öster om Bollgränd för att klara säkerhetsavståndet mellan väg och järnväg samt på grund av sidoområdesutformningen av väg 95.

Bullerskyddsskärm sätts längs med det nya dubbelspåret samt vid väg 95 i höjd med Konsertvägen. Öster om gång- och cykelvägen i förlängning av Plastvägen anläggs bullerskyddsskärm och därefter en bullerskyddsvall.

Teknikhus och anslutande serviceväg placeras i anslutning till spårväxel till befintligt spår.



Området kring Klockarbergsvägen

Det nya dubbelspåret kommer att ligga i samma läge som befintlig bana, men med något högre profilläge. Dubbelspåret innebär att spåranläggningen blir bredare jämfört med befintlig anläggning.

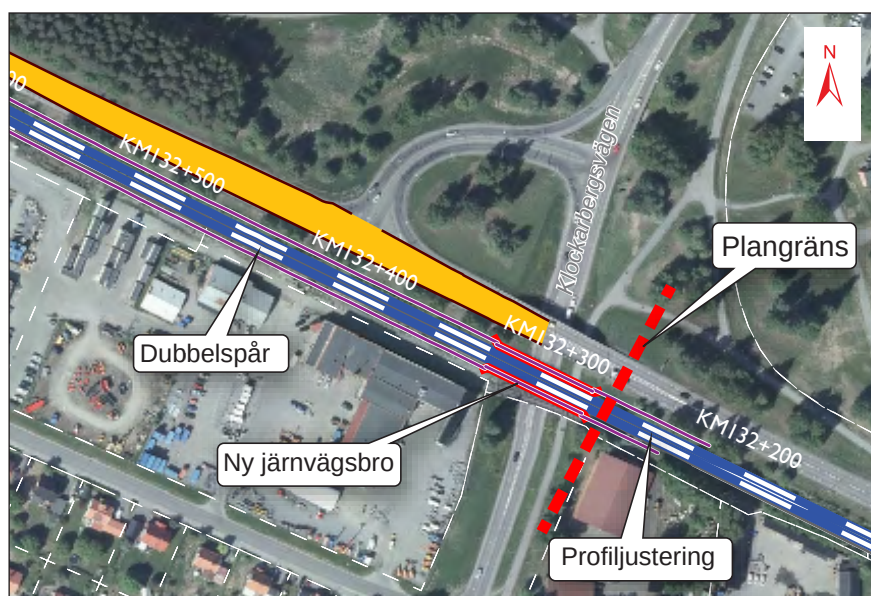
En ny järnvägsbro för två spår ersätter befintlig järnvägsbro över Klockarbergsvägen.

Spårnära bullerskyddsskärmar föreslås på båda sidor om de nya spåren.

Klockarbergsvägen kommer att behålla sin befintliga utformning.

Se figur 4 för utformning i området kring Klockarbergsvägen.

-  Norrbotniabanan
-  Befintlig järnväg
-  Befintlig anläggning rivs
-  Bro
-  Allmän väg/kommunal gata
-  Bullerskydd järnväg
-  Gräns järnvägsplan



Figur 4: Utformning kring Klockarbergsvägen

Området kring Fågelgatan och Brännavägen/Klintforsån

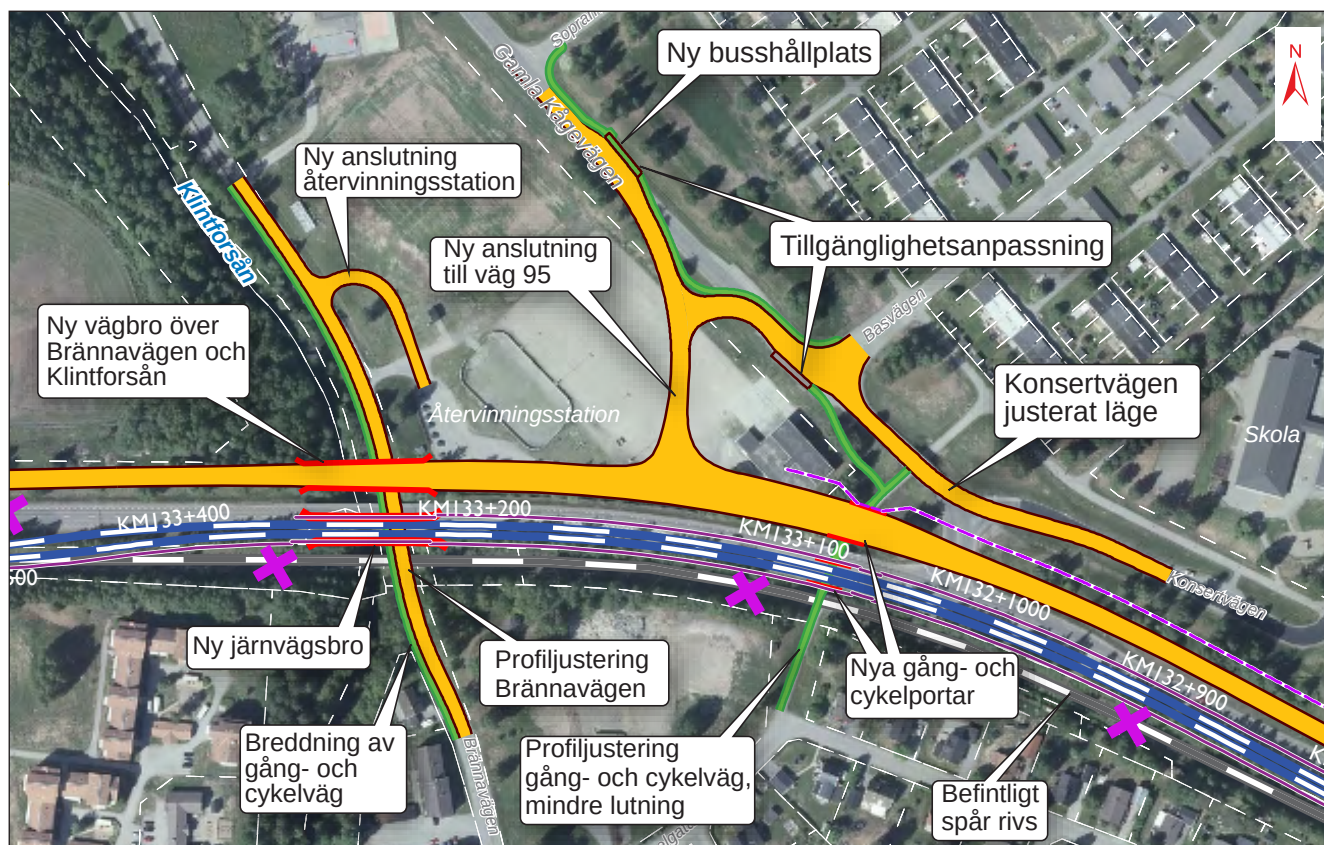
På sträckan ca km 132+800 till 133+360 kommer den nya dubbelspårssträckningen att förskjutas cirka 8-12 meter längre norrut än befintlig bana.

Över gång- och cykelvägen i förlängning av Fågelgatan anläggs nya gång- och cykelportar för dubbelspåret samt för väg 95. Befintliga portar rivs.

Gång- och cykelvägen i förlängning av Fågelgatan behåller sin befintliga sträckning och bredd men justeras i höjdd. Gång- och cykelvägen får med ny utformning en minskad lutning. De nya gång- och cykelportarna, för järnväg respektive väg, kommer att medge tre meters fri höjd samt sju meters fri öppning.

Befintliga busshållplatser längs Gamla Kågevägen kommer att anpassas till de nya vägdragningarna. Befintlig busshållplats i norrgående riktning på Gamla Kågevägen utgår och en ny tillgänglighetsanpassad busshållplats anläggs öster om Sopranvägen. Busshållplatsen i södergående riktning byggs om och tillgänglighetsanpassas.

- Norrbotniabanan
- Befintlig järnväg
- Befintlig anläggning rivs
- Gräns järnvägsplan
- Bro
- Allmän väg/kommunal gata
- Gång- och cykelväg
- Bullerskydd järnväg
- Bullerskydd väg



Figur 5: Utformning kring Fågelgatan och Brännavägen/Klintforsån

Befintlig C-korsning (trevägs-korsning) vid Gamla Kågevägen stängs när väg 95 flyttas. Ny C-korsning för Gamla Kågevägen anläggs cirka 140 meter längre västerut. Det innebär att Gamla Kågevägen kommer att dras om och anslutas till C-korsningen i det nya läget.

Konsertvägen justeras i sidled.

Över Brännavägen och Klintforsån anläggs en ny järnvägsbro för dubbelspår samt en ny vägbro för den nya dragningen av väg 95. Vägbroen byggs norr om den nya dubbelspårsbron för Norrbotniabanan.

Brännavägen behålls i befintligt läge men kommer att profilsänkas för att uppnå 4,70 meters fri höjd för båda broarna. Gång- och cykelvägen vid sidan av Brännavägen breddas till tre meter.

Anslutningen till återvinningsstationen vid idrottsplatsen behöver flyttas längre norrut.

Befintlig anslutning till Bollgränd, det vill säga infarten till basebollplanen, måste byggas om och anpassas till ny dragning av väg 95, se figur 3, översiktskartan.

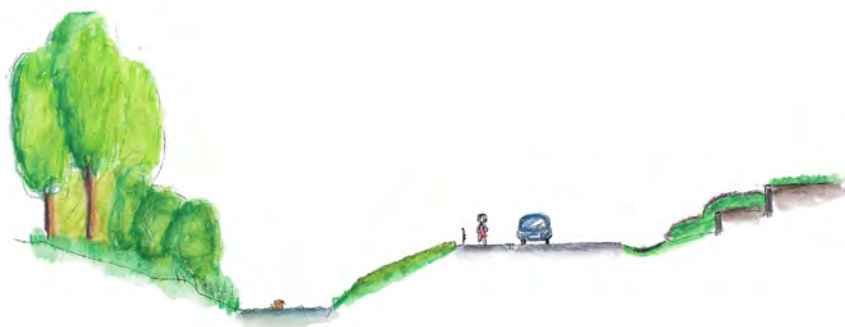
Se figur 5 för utformning i området kring Fågelgatan och Brännavägen/ Klintforsån och figurerna 6-8 för typsektioner.



Figur 6: Typsektion Norrbotniabanan, väg 95, Konsertvägen öster om befintlig C-korsning



Figur 7: Typsektion Norrbotniabanan, väg 95 väster om Klintforsån



Figur 8: Typsektion Klintforsån, Brännavägen, norr om väg- och järnvägsbro med exempelvis vegetationsklädda slänter.

Miljökonsekvenser

Boende och hälsa

Vibrationer

Förutsättningar

Tågtrafik kan orsaka vibrationer som medför störningar i närliggande bostäder.

Storleken på de vibrationsnivåer som uppkommer i en byggnad beror på en mängd faktorer såsom byggnadens grundläggning och stomme, markens beskaffenhet, avstånd mellan bana och byggnad, tågens vikt och hastighet, banans skick och grundläggning med mera, vilket gör det svårt att förutsäga vilka vibrationsnivåer som uppkommer. Längs banan är markförhållandena mycket varierande och kan ändras på kort sträcka, även jordarterna på djupet kan variera. Detta bidrar till det faktum att det i två hus intill varandra kan uppmätas vitt skilda vibrationsnivåer.

Riktvärden för komfortstörande vibrationer vid väsentlig ombyggnad återfinns i Trafikverkets styrande dokument "Buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg, TDOK 2014:1021" och visas i tabell 3. Riktvärdena är satta för att i första hand minska risken för störd sömn.

Vibrationsmätningar har utförts i ett antal byggnader längs befintlig järnväg i Skellefteå och vibrationer över de riktvärden som gäller för väsentlig ombyggnad har kunnat konstateras.

Påverkan och åtgärder

Den befintliga banans relativt enkla banöverbyggnad och grundläggning kommer att ersättas för att uppfylla kraven och riktvärdena för modern järnväg. Beroende på markens beskaffenhet kommer olika förstärkningsåtgärder behöva övervägas. Exempel på åtgärder är att skifta lösa massor mot fastare massor eller att lägga banan på pelare (pålning). Åtgärderna syftar till att stabilisera banan/marken vilket medför att vibrationspåverkan på omgivningen minskar. Där banan kan läggas på mark utan vidare åtgärder kommer den nya banuppgbyggnaden vara tyngre och styvare än den befintliga, vilket i sin tur kommer att minska vibrationerna jämfört med i dag. För de byggnader där den nya linjen kommer dras på längre avstånd från byggnaderna blir förhållandena mer gynnsamma.

Normalt ger godståg de högsta vibrationsnivåerna och därför är dessa dimensionerande.

Luft

Förutsättningar

Inom de centrala delarna av Skellefteå tätort har kommunen mätt luftkvaliteten (kväveoxider och partiklar, (PM10 och PM2,5)) sedan år 2006. Halterna av kvävedioxid och partiklar är tidvis höga, framför allt under vindstilla vinterdagar. Det är vägtrafiken som bidrar till de största utsläppen av luftföroreningar.

Tabell 3: Riktvärden för komfortstörande vibrationer vid väsentlig ombyggnad. Komfortvibrationer uttrycks som det maximala effektivvärdet (RMS-värdet) med tidsvägning S av den vägda hastighetsnivån i mm/s (1–80 Hz).

Lokaltyp eller område	Maximal vibrationsnivå, mm/s vägd RMS inomhus
Bostäder	0,4 mm*
Vårdlokaler	0,4 mm*

* Avser vibrationsnivå nattetid (22-06) och får överskridas högst fem gånger per trafikårsmedel-natt. Vibrationsnivån får dock inte överskrida 0,7 mm/s vägd RMS.

Påverkan och åtgärder

Skellefteå kommun arbetar med ett åtgärdsprogram som syftar till att åstadkomma en renare stadsluft.

Järnvägsplanen bedöms ha liten påverkan på luftkvaliteten i centrala Skellefteå. Under byggskedet skapar arbetsmaskiner, byggprocesser och transporter utsläpp till luft vilka lokalt och kortsiktigt kan påverka luftkvaliteten negativt. För att minimera påverkan under byggtiden kommer höga krav ställas på avgasreningen hos de arbetsfordon som nyttjas under byggnationen.

I ett större perspektiv bidrar järnvägen till att godstrafik och persontrafik på vägarna minskar eftersom transporter kan flyttas över från vägnätet till järnvägen.

Elektromagnetiska fält

På platser dit allmänheten har tillträde och vistas längs järnvägen, samt runt kraftförsörjningsanläggningar får momentanvärdet på magnetfälten inte överstiga referensvärdet, vilket är 300 mikrottesla vid 16,7 hertz (Strålsäkerhetsmyndighetens föreskrift, SSMFS 2008:18).

Platser där allmänheten vistas under längre perioder ska beaktas med särskild hänsyn till barn, vilket främst omfattar men inte begränsas till bostäder, förskolor och skolor. På dessa platser får årsmedelvärdet inte överstiga 0,4 mikrottesla.

För arbetsplatser gäller referensvärden som generellt är fem gånger högre än för platser där allmänheten vistas, vilket blir 1500 mikrottesla vid 16,7 hertz (Arbetsmiljöverkets föreskrift, AFS 2013:3).

Elektromagnetiska fält

Förutsättningar

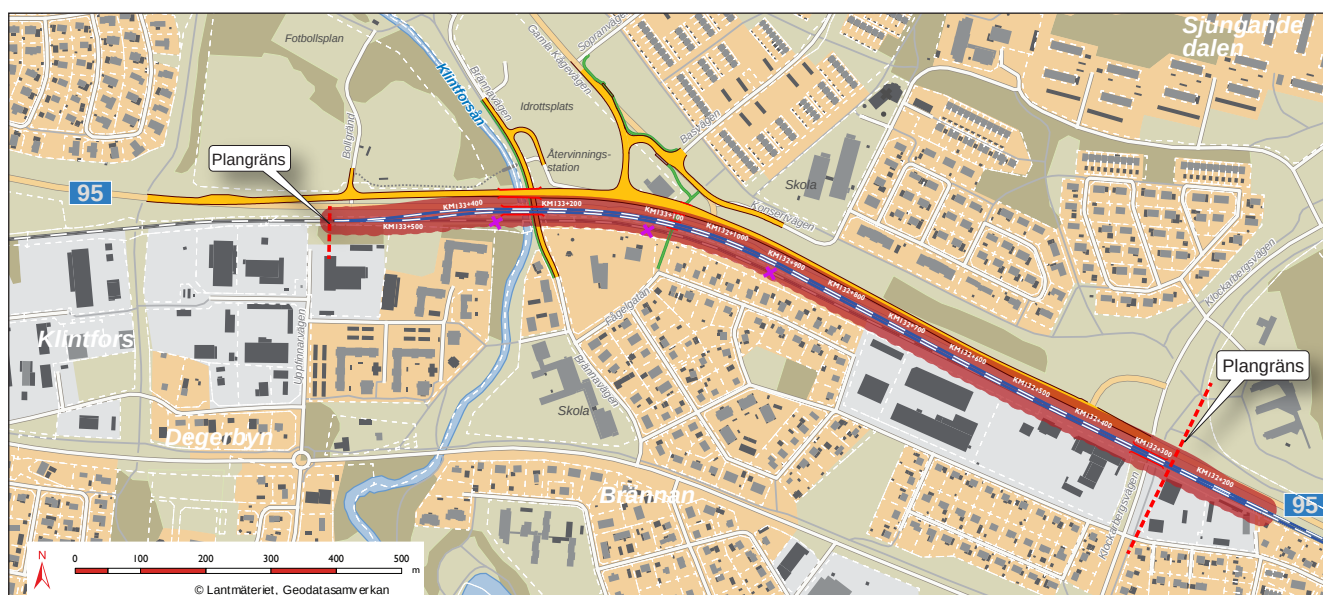
I dag trafikeras befintlig järnväg av cirka fem tåg per dygn. Elektromagnetiska fält orsakas av järnvägens strömförsörjning. Fältet är som störst kring järnvägens kontaktledning. Beräkningar visar att elektromagnetiska fält avtar med avståndet från banan där det uppkommer.

Utanför rödmarkerat område, se figur 9, är magnetfältet som kan relateras till järnvägen så svagt att inga hälsobaserade långtidseffekter bedöms uppkomma.

Påverkan och åtgärder

Prognosticerad trafik på Norrbotniabanan år 2040 uppgår till 66 tåg per dygn. Antalet tillfällen då allmänheten kommer exponeras för elektromagnetiska fält kommer öka med Norrbotniabanan, men styrkan på de elektromagnetiska fälten bedöms inte öka.

Samtliga bostäder är belägna utanför rödmarkerat område, vilket betyder att bakgrundsvärden även fortsättningsvis kommer vara låga.



Figur 9: Utbredning av elektromagnetiska fält. Utanför rödmarkerat område är elektromagnetiska fält så låga att inga hälsobaserade långtidseffekter bedöms uppkomma.

Buller

Förutsättningar

Befintlig järnväg trafikeras av fem tåg per dygn. Vid Fågelgatan finns det i dag en bullerskyddsskärm för att minska bullerpåverkan för närliggande bostäder. Boende i nära anslutning till järnvägen är främst bullerpåverkade av maximala ljudnivåtoppar från tågpassagera, medan den ekvivalenta ljudnivån (medelljudnivå under en given tidsperiod) är relativt låg på grund av få tågpassager.

Väg 95 trafikeras av nästan 6 700 fordon per årsmedeldygn (ÅDT) vilket ökar den allmänna bakgrundsnyvån i området. Bullerskyddsskärmar sitter vid Sjungande dalen, grundskolan och vid idrottsplatsen.

Påverkan och åtgärder

Bullerberäkningar har genomförts med föreslagna bullerskyddsåtgärder. Dessa åtgärder kan komma att ändras inför färdigställande av järnvägsplanen.

För byggnader där de beräknade ljudnivåerna överstiger Trafikverkets riktvärden, se tabell 6 på nästa sida, kommer bullerskyddsåtgärder utredas och föreslås.

Vid framtagning av bullerskyddsåtgärder tas bland annat hänsyn till om bullerskyddsåtgärden är teknisk möjlig, ekonomiskt rimlig och gestaltungsmissigt godtagbar. Utgångspunkten är att riktvärdena ska innehållas. Om det i enskilda fall inte bedöms som tekniskt möjligt och/eller ekonomiskt rimligt att innehålla samtliga riktvärden i bostadshus genomförs överväganden om vilka riktvärden som är rimliga att uppnå i enlighet med den trappa som redovisas i tabell 4.

Det finns två typer av bullerskyddsåtgärder: källnära (spår- och vägnära) och fastighetsnära (inklusive uteplats). Spårnära bullerskyddsåtgärder är i form av bullerskyddsskärmar eller -vallar, se tabell 5 till höger. Fastighetsnära åtgärder utgörs av åtgärder på och vid bostaden, till exempel fönsterbyte och lokalt bullerskyddad uteplats, dessa utreds vidare.

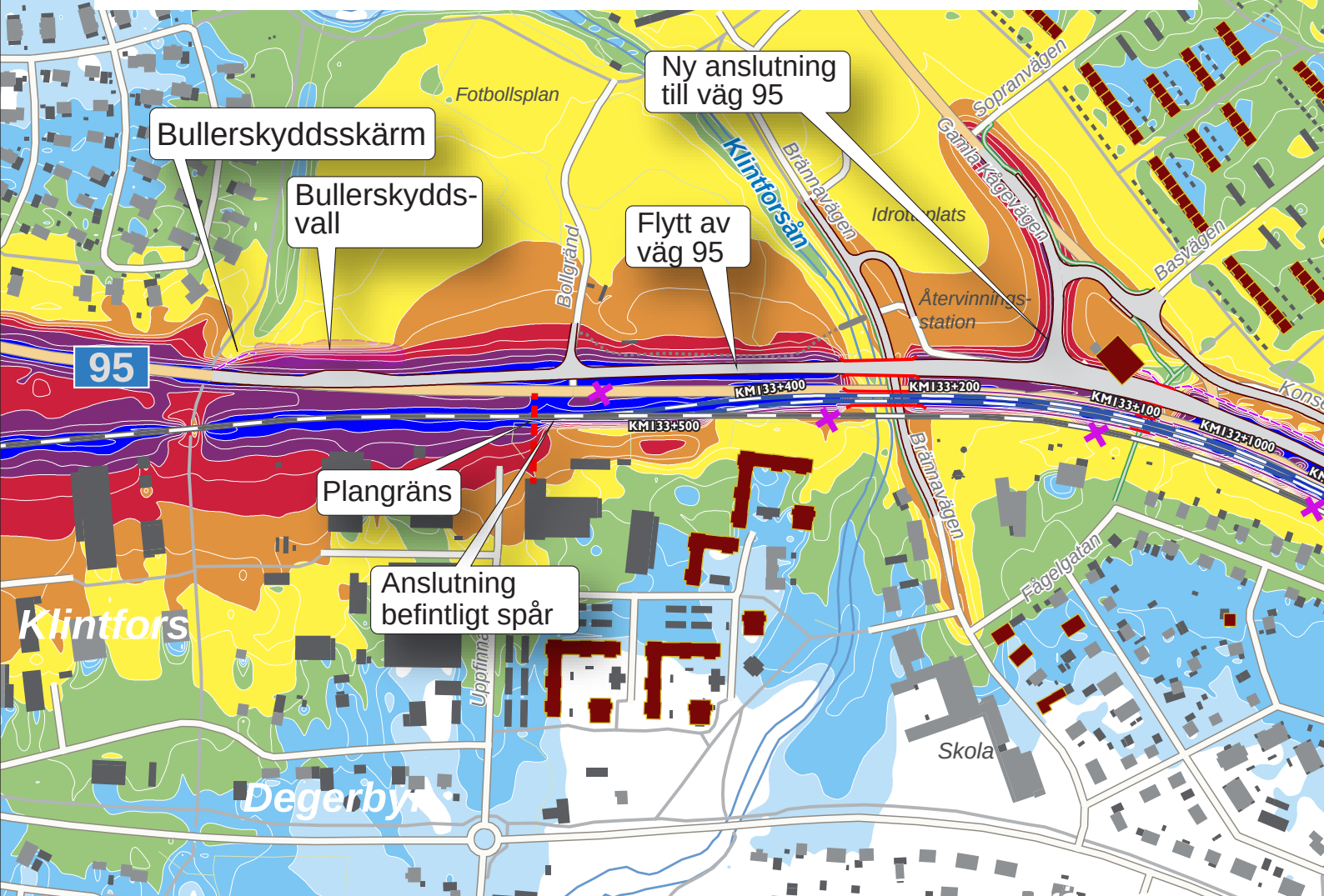
Tabell 4: Avstegstrappa riktvärden buller

Nivå 1)	Samtliga riktvärden för byggnader och områden ska innehållas.
Nivå 2)	Avsteg görs från riktvärden utomhus vid fasad på plan 2 och uppåt.
Nivå 3)	Avsteg görs från riktvärden utomhus vid fasad på alla plan.
Nivå 4)	Avsteg görs dessutom från riktvärden för ekvivalent ljudnivå utomhus på uteplats/skolgård.
Nivå 5)	Avsteg görs dessutom från riktvärden för ekvivalent och maximal ljudnivå utomhus på uteplats/skolgård.
Nivå 6)	Avsteg görs dessutom från riktvärden för ekvivalent ljudnivå inomhus.
Nivå 7)	Avsteg görs dessutom från riktvärden för maximal ljudnivå inomhus, dock får maximal ljudnivå i bostäder och vårdlokaler inte överskrida L_{max} 50 dBA.

Tabell 5: Föreslagna bullerskyddsåtgärder, spårnära och vägnära. RÖK är en förkortning av rälsöverkant.

Bullerskyddsåtgärd, spårnära	Sida om jvg	Start km	Slut km	Höjd över RÖK
Skärm på banvall, utan absorbent	Söder och Norr	132+210	132+270	+2,7 m
Skärm på bro, utan absorbent	Söder och Norr	132+270	132+320	+2,2 m
Skärm på banvall, utan absorbent	Söder	132+320	132+720	+2,7 m
Skärm på banvall, med absorbent	Söder	132+720	133+250	+2,7 m
Skärm på bro, utan absorbent	Söder och Norr	133+250	133+315	+2,2 m
Skärm på banvall, med absorbent	Söder	133+315	133+559	+2,7 m
Skärm på banvall, med absorbent	Norr	132+320	133+250	+2,7 m
Bullerskyddsåtgärd, vägnära	Sida om jvg	Väg 95	Längd	Höjd över vägkant
Bullerskyddsskärm	Norr	Norr	ca 305 m	+3,0 m
Bullerskyddsvall	Norr	Norr	ca 120 m	+2,5 m
Bullerskyddsskärm	Norr	Norr	Ca 45 m	+3,0 m

Bullerutbredningskarta, ekvivalenta ljudnivå, dBA, med föreslagna bullerskyddsåtgärder.



Tabell 6: Trafikverkets riktvärden för buller och vibrationer från väg- och spårtrafik.

Lokaltyp eller områdestyp	Ekvivalent ljudnivå, L_{eq24h} ¹ utomhus	Ekvivalent ljudnivå, L_{eq24h} utomhus på uteplats/ skolgård	Maximal ljudnivå, L_{max} utomhus på uteplats/ skolgård	Ekvivalent ljudnivå, L_{eq24h} inomhus	Maximal ljudnivå, L_{max} inomhus	Maximal vibrationsnivå, mm/s vägd RMS inomhus
Bostäder ^{1 2}	55 dBA ³ 60 dBA ⁴	55 dBA	70 dBA ⁵	30 dBA	45 dBA ⁶	0,4 mm/s ⁷
Vårdlokaler ⁸				30 dBA	45 dBA ⁶	0,4 mm/s ⁷
Skolor och undervisningslokaler ⁹	55 dBA ³ 60 dBA ⁴	55 dBA	70 dBA ¹⁰	30 dBA	45 dBA ¹¹	
Bostadsområden med låg bakgrundsnivå ¹²	45 dBA					
Parker och andra rekreationsytor i tätorter	45-55 dBA					
Friluftsområden	40 dBA					
Betydelsefulla fågelområden	50 dBA					
Hotell ^{12 13}				30 dBA	45 dBA	
Kontor ^{12 14}				35 dBA	50 dBA	

1. Riktvärden inomhus omfattar bostadsrum i permanentbostad och fritidsbostad

2. Dessa riktvärden för buller anges även i prop. 1996/97:53

3. Avser ljudnivå vid fasad från vägtrafik samt från spårtrafik i hastighet högre än 250 km/h

4. Avser ljudnivå vid fasad från spårtrafik vid hastighet lägre än 250 km/h

5. Om ljudnivån överskrider bör den inte överskridas med mer än 10 dBA fem gånger per timme dag- och kvällstid (06-22)

6. Avser ljudnivån nattetid (22-06) och får överskridas med högst 5 dBA fem gånger per trafikårsmedelnatt

7. Avser vibrationsnivå nattetid (22-06) och får överskridas högst fem gånger per trafikårsmedelnatt. Vibrationsnivån får dock inte överskrida 0,7 mm/s vägd RMS

8. Avser utrymme för sömn och vila, eller utrymme med krav på tystnad

9. Riktvärden inomhus omfattar undervisningsrum samt rum för sömn och vila

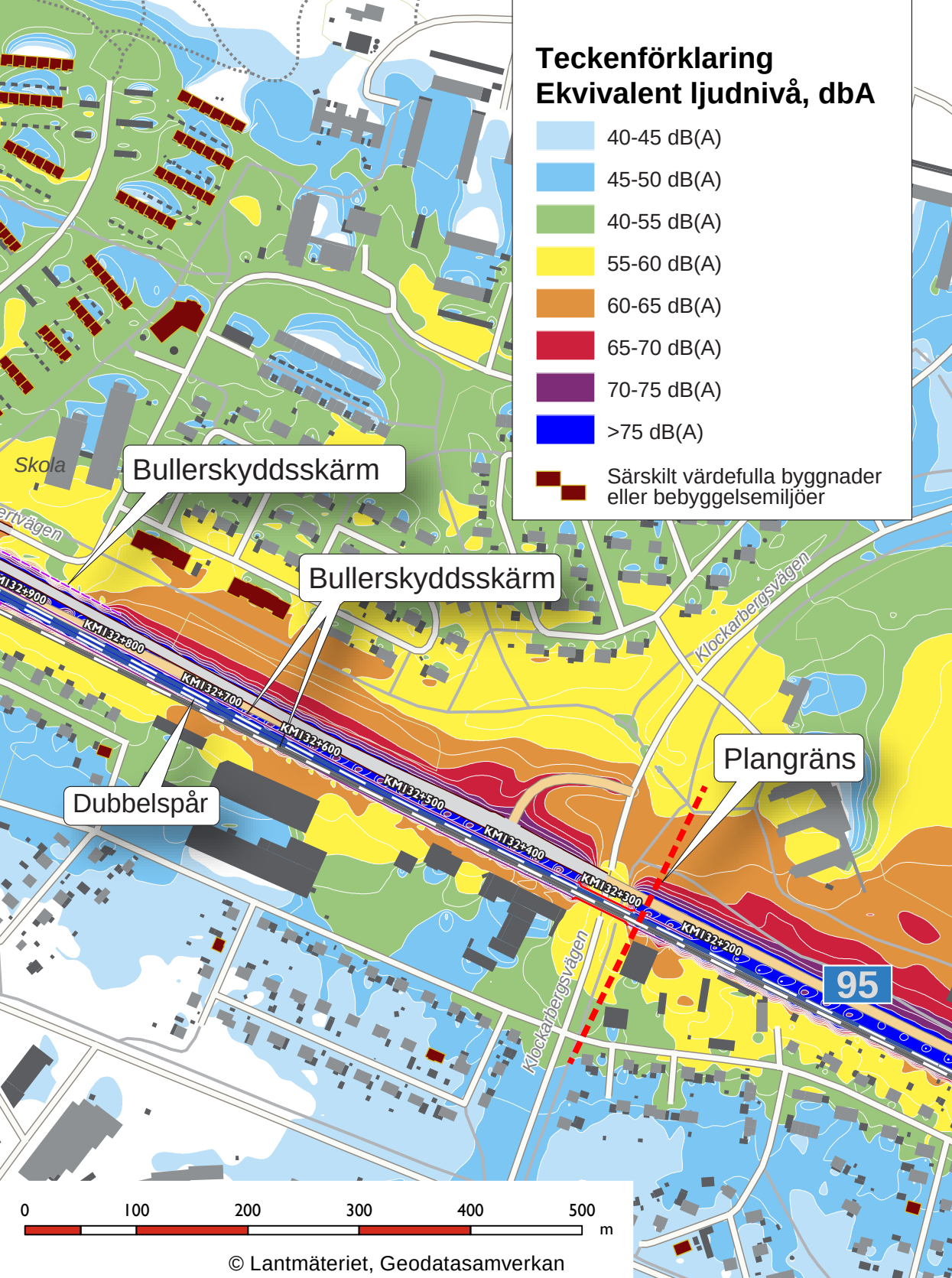
10. Får överskridas med högst 10 dBA fem gånger per timme dagtid (06-18)

11. Får överskridas med högst 5 dBA fem gånger per timme dagtid (06-18)

12. Riktvärden för dessa områdestyper beaktas endast vid nybyggnad av infrastruktur.

13. Avser gästtrum för sömn och vila.

14. Avser rum för enskilt arbete.



Figur 10: Kartan beskriver den ekvivalenta ljudnivån (2 m ovan mark) för all statlig infrastruktur med föreslagna bullerskyddsåtgärder i anslutning till väg och järnväg. Beräkningsresultaten är preliminära och visar endast beräknad bullerutbredning ej exakta ljudnivåer. Kartan visar även särskilt värdefulla byggnader eller bebyggelsemiljöer.

Stads- och landskapsbild

Förutsättningar

Landskapet inom området för den aktuella järnvägsplanen och anslutande områden består av ett stadslandskap med olika funktioner och karaktär. Stadslandskapet är småskaligt och består av verksamhetsområden, småskalig industri, flerbostadshus, villabebyggelse och radhus samt ett större område för idrott.

Staden har en tydlig öst-västlig riktning utmed älven där centrum är beläget på norra sidan av älven. Även järnvägen och väg 95 utgör fysiska och visuella barriärer i öst-västlig riktning norr om centrum.

Infrastrukturkorridoren bestående av väg 95 och befintlig järnväg upplevs lummig och grönskande eftersom det är mycket vegetation på sidorna och mellan vägen och järnvägen. Det saknas bullerskyddsskärmar mellan väg och järnväg i dag, vilket möjliggör fri sikt mellan dessa. På norra sidan om vägen finns utmed sträckan både skogsmark och mer parklika områden.

Skellefteå stad är inne i en stark tillväxtfas med stora förändringar och flera stora nybyggnads- och ombyggnadsprojekt inne i stadskärnan. Bostäder, verksamhetslokaler och allmänna lokaler för kultur har byggts och planeras att byggas. Infrastrukturen i centrum utvecklas med exempelvis en ny bro över älven och ombyggnad av Kanalgatan.

Påverkan och åtgärder

Landskapsbilden påverkas genom att spårområdet blir bredare och bullerskyddsskärmen blir högre och får större utbredning än tidigare. Järnvägen och väg 95 förskjuts norrut vilket medför att uppvuxen vegetation norr om väg 95 kommer att påverkas. Det nya läget för väg 95 och Gamla Kågevägens nya anslutning kommer framför allt att påverka sportfältet där ytor behöver tas i anspråk. Vegetationen mellan befintligt järnvägsspår och väg 95 kommer att försvinna i och med anläggandet av ny järnväg. Detta gör att den lummiga upplevelsen drastiskt minskar och infrastrukturkorridoren blir mer dominant, särskilt för resande utmed väg 95. Även träden mellan Fågelgatan och angränsande verksamhetsområde kommer att försvinna eftersom det anläggs en tillfällig korsning under byggskedet. Detta påverkar särskilt boende längst österut på Fågelgatan som då inte längre har en buffert av vegetation mot verksamhetsområdet och den provisoriska vägen. Söder om järnvägen kommer avståndet mellan spår och bostäder att öka vilket medför att den barriäreffekt som ett högre plank kan medföra blir mindre påtaglig.



Figur 11: Exempel på bullerskyddsskärm i trä. Utförande i enkel locklist målad med slamfärg och en plåtklädd överkant. Foto Tyréns.

Viss återplantering av vegetation är möjlig mellan järnväg och väg 95. Buskar kan planteras utmed bullerskyddsskärmen, dock inga träd då området blir för smalt för detta. Planteringarna medför att bullerskyddsskärmen upplevs lägre och mer förankrade i landskapet. Norr om väg 95 kan viss nyplantering ske i form av träd och buskar. Slänterna täcks med jord och besås med ängsfrön för att gynna den biologiska mångfalden och göra upplevelsen för resande utmed väg 95 mer trivsamt. Uppvuxna befintliga träd ses som en resurs, de träd som inte måste tas ner ska bevaras och skyddas under byggskedet.

Bullerskyddsskärmar utformas för att passa in i omgivningen med en hög detaljeringsgrad nära bostäder för att öka trivselen för närboende. Bullerskyddsskärmar utförs likartat för hela Norrbottenbanans sträckning genom Skellefteå, med viss variation för anpassning efter platsens förutsättningar.

Kulturmiljö

Förutsättningar

En kulturarvsanalys har genomförts inom planområdet, enligt denna finns inga kända kultur- eller fornlämningar inom planområdet.

Påverkan och åtgärder

Den påverkan som kan förväntas består i första hand av ökade bullernivåer. Där det behövs kommer åtgärder att vidtas för att gällande riktvärden för buller inte ska överskridas. I specifika fall kan en byggnadsantikvarie komma att konsulteras innan åtgärder genomförs i syfte att bibehålla den specifika byggnadens eller byggnadsmiljöns kulturhistoriska arv, se berörda byggnader i figur 10.

Kulturhistoriskt intressanta byggnader och byggnadsmiljöer som berörs av järnvägsplanen kommer att dokumenteras innan byggstart.

Rekreation och friluftsliv

Förutsättningar

Inom planområdet, norr om väg 95, finns Sjungande dalens idrottsplats, med boulehall, ishockeyrink, tennisplaner, basebollplan och fotbollsplaner.

Planskilda gång- och cykelpassager finns i dag vid Klockarbergsvägen, Brännavägen och i anslutning till Fågelgatan.

Klintforsån och dess kringliggande skogsområde utgör ett rekreatiomsområde för natur- och fiskeintresserade. Sportfiske förekommer i ån, bland annat kan arterna harr och öring fiskas här.

Påverkan och åtgärder

Den befintliga idrottsanläggningen kommer påverkas av flytten av väg 95. Stora delar av området kommer att tas i anspråk som tillfällig nyttjanderätt.

Den nya järnvägen och väg 95 kommer även fortsättningsvis att passeras genom planskilda korsningar. Gång- och cykelpassager kommer att erhålla en utformning som ger en trevligare upplevelse med gestaltning och en belysning som bidrar till en ökad trygghet för fotgängare och cyklister.

Rekreatiomsområdena invid passagen av Klintforsån kommer på sikt utsättas för ett ökat antal tågrörelser. Spårnära bullerskyddsåtgärder kommer uppföras längs med järnvägen. En förändrad ljudbild kommer att uppstå inom området vilken kan komma att påverka upplevelsevärdet negativt.

Naturmiljö

Förutsättningar

Området för järnvägsplanen är rikt på lövskog. Det största området med naturvärden förekommer i anslutning till Klintforsån. Naturmiljön kring Klintforsån präglas av en skyddande zon av trivial lövskog bestående av björk, asp, sälg, rönn, gråal och hägg som breder ut sig längs åns stränder. Den flerskiktade skogen med grova lövträd och död ved bedöms hysa ett påtagligt biotopvärde då strukturerna har betydelse för fågellivet samt för Klintforsåns beskuggning, vattenkvalitet och biologiska mångfald. Vid

Genomförda naturvärdesinventeringar (NVI)

2019 genomfördes en NVI av Klintforsån och sommaren 2022 en NVI inom utredningsområdet för järnvägsplanen.



Figur 12: Bild på Klintforsån

inventering bedömdes biotopen ha betydelse för häckande fåglar, främst olika trastarter och sångare. Skogen har därför tilldelats ett visst artvärde vid inventering. Sammantaget har skogen bedömts hysa ett påtagligt naturvärde, naturvärdesklass 3 i naturvärdesinventeringen. Se figur 12 för bild från Klintforsån.

Klintforsån har vid inventering bedömts hysa strukturer som är viktiga för den biologiska mångfalden och har tilldelats ett visst biotopvärde i naturvärdesinventeringen. Naturvårdsarterna flodkräfta, utter och bäver har noterats i ån vilka uppvisar ett visst artvärde. Sammantaget har den berörda delen av Klintforsån bedömts hysa ett påtagligt naturvärde i naturvärdesinventeringen.

Ett område med äldre barrblandskog finns beläget intill väg 95, söder om förskolan Menuetten och melodin. Skogen bedöms hysa ett visst biotopvärde då det finns inslag av grova gamla tallar och aspar. Gamla träd är viktiga för biologisk mångfald då de är attraktiva för vedlevande svampar, insekter och hackspettar. Inga naturvårdsarter identifierades vid inventering och skogen bedöms ha ett lågt eller obetydligt artvärde. Sammantaget har skogen tilldelats naturvärdesklass 4, visst naturvärde.

Längs väg 95 och järnvägen växer en bård av lövträd. På vissa ställen utgörs lövbården av allér, vilka innefattas av det generella biotopskyddet enligt miljöbalken. Alléer har även identifierats intill Sjungande dalens IP.

Påverkan och åtgärder

Järnvägsplanen bedöms påverka naturmiljön i liten utsträckning. Inga höga naturvärden förekommer inom planområdet. Anläggande av nya broar över Klintforsån kan komma att påverka åns strandmiljöer framför allt under byggtiden.

Anmälan om vattenverksamhet eller tillståndsansökan för vattenverksamhet kommer att behöva upprättas inför byggnationer i och vid Klintforsån.

Eftersom utter och flodkräfta finns i Klintforsån behöver hänsyn tas till dessa.

Skyddsåtgärder utreds vidare i senare skeden

Ytvatten

Förutsättningar

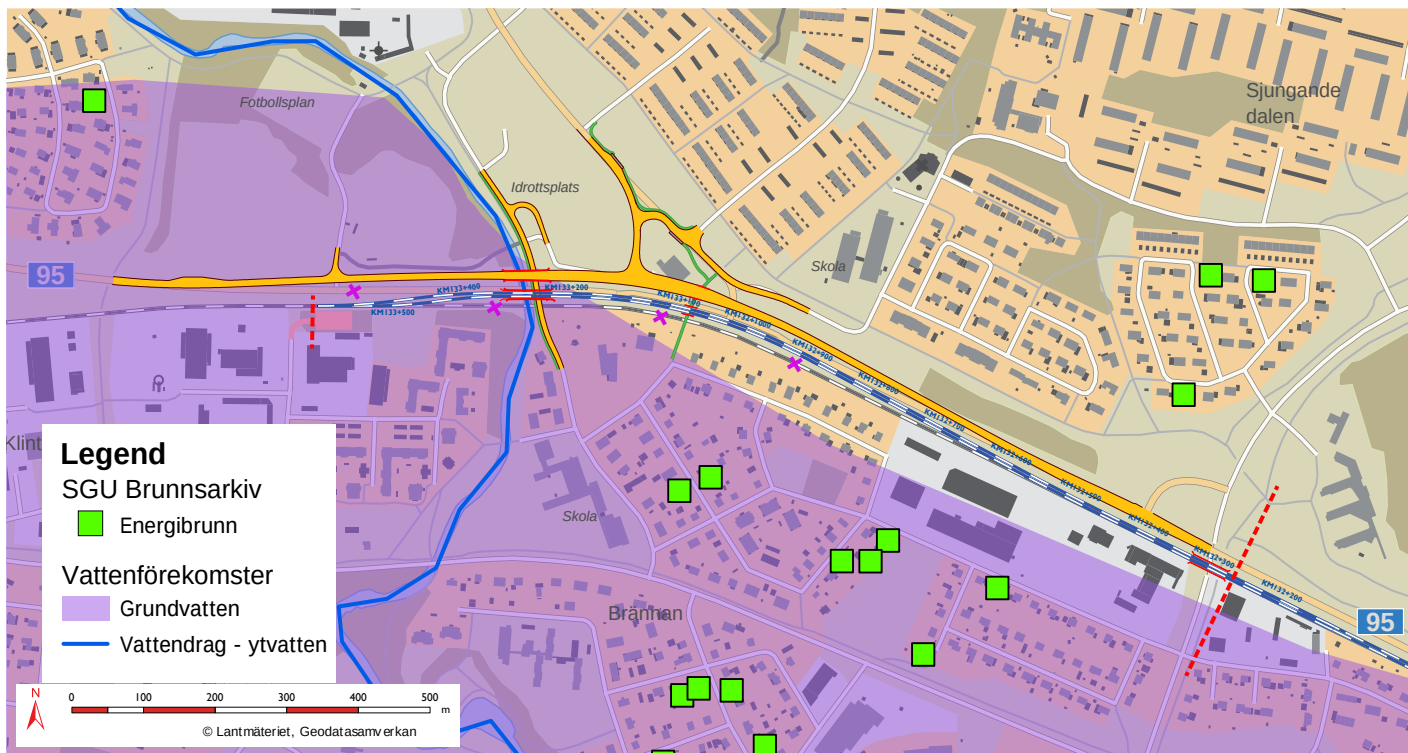
Inom planområdet förekommer ytvattenförekomsten Klintforsån (SE719389-174 261), se figur 13. Klintforsån klassas enligt VISS (Vatteninformationssystem Sverige) som ett naturligt vattendrag då det idag inte bedöms vara kraftigt modifierat eller konstgjort. Klintforsån omfattas av MKN, berörd sträcka har tilldelats statusklassningen måttlig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status under förvaltningscykel 3 (2017–2021).

Påverkan och åtgärder

Projektet bedöms inte påverka MKN för berörd ytvattenförekomst.

Den påverkan som bedöms uppstå utgörs huvudsakligen av grumling till följd av kommande byggnations- och anläggningsarbeten.

Miljökvalitetsnormer (MKN) är juridiskt bindande styrmedel vilka anges i 5 kap miljöbalken. MKN har upprättats för ytvatten och anger ekologisk- och kemisk kvalitet på ytvattnet samt kemisk kvalitet och vattentillgång för grundvatten. För samtliga vattenförekomster gäller krav på att vattenförekomstens status inte försämras, vilket innebär att inga åtgärder som försämrar eller riskerar att försämma vattenförekomstens nuvarande status får genomföras.



Figur 13: Inom planområdet förekommer en ytvattenförekomst (Klintforsån), en grundvattenförekomst (älvsediment Medleområdet) samt ett antal brunnar.

Skyddsåtgärder utöver allmänna åtgärder mot grumling, kommer vidtas för att minimera påverkan på Klintforsåns kemi. Vilka åtgärder som behövs kommer att fastställas i senare skede då mer detaljerad information kring passagen av Kintforsån fastställts.

Grundvatten

Förutsättningar

Inom planområdet förekommer grundvatten i älvsediment och morän. Generellt återfinns grundvattenytan några meter under markytan längs med sträckan. Vid Klintforsån är grundvattenytan i nära nivå med vattendragets nivå.

Inom planförslaget förekommer en del av grundvattenförekomsten Älvsediment Medleområdet (SE719298-172934), se figur 13. Grundvattenförekomsten omfattas av miljö kvalitetsnormer och enligt statusklassning i VISS är den kemiska och kvantitativa statusen god. Skellefteadalens vattenskyddsområde tillhörande Skellefteadalens vattentäkter är cirka fem kilometer ifrån planområdet och berörs ej.

Fastigheter som berörs av planförslaget är inom Skellefteå kommuns verksamhetsområde för vatten. Inom verksamhetsområdet är det inte tillåtet med enskilda avloppsanläggningar. Enligt SGU:s brunnarsarkiv förekommer cirka tio energibrunnar inom ett avstånd av 250 meter ifrån planförslaget. Den närmsta energibrunnen är belägen cirka 150 meter ifrån planerad järnväg.

Påverkan och åtgärder

Planförslaget bedöms inte medföra någon varaktig grundvattenbortledning och bedöms därmed ej påverka brunnars kapacitet eller grundvattenförekomstens kvantitativa status.

Diffusa föroreningar i dräneringsvatten från en järnvägsanläggning bedöms generellt inte innehålla några betydande mängder föroreningar och grundvattenförekomstens kvalitativa status bedöms därmed ej påverkas negativt.

Sannolikheten för olyckor med farligt gods under driftskedet är mycket låg. De största riskerna för förorening av grundvatten föreligger under byggskedet och utgörs främst av risker kopplade till utsläpp av oljeprodukter från maskiner och fordon och vid tankning av dessa. I kommande skede kommer behov av krav inom arbetsområdet att utredas, för att se till att grundvattenförekomstens kvalitet ej riskerar att påverkas negativt.

Förorenade områden och masshantering

Förutsättningar

Inom områden som nyttjas som väg- och järnvägsmark förekommer ofta olika typer av föroreningar. Miljötekniska markundersökningar genomförda inom planområdet visar att marken innehåller förhöjda halter av bland annat metaller.

De höga halterna ligger inom områden där människor normalt inte vistas mer än tillfälligt, i anslutning till väg 95 och befintlig järnväg.

Påverkan och åtgärder

I projektet eftersträvas massbalans. Material från den befintliga vägen och järnvägen kommer så långt som möjligt att återanvändas inom projektet. Återanvändning av massor kommer att ske i samråd med tillsynsmyndigheten. Massor får inte återanvändas utanför projektet utan anmälan till tillsynsmyndigheten. Det kan bli aktuellt att köra förorenade massor till deponi om ingen annan användning är möjlig. Möjligheten till återanvändning av massor inom projektet kommer att utredas vidare i kommande skede.

Klimat

Förutsättningar

Transportsystemet använder stora mängder energi och ger upphov till stora klimatgasutsläpp dels genom utsläpp från trafiken och dels genom utsläpp från byggande samt drift och underhåll av infrastrukturen. De faktorer som vanligtvis medför de största utsläppen av CO₂-ekvivalenter under byggskedet kommer från byggmaterial, transporter av material, hantering av massor samt entreprenadmaskiner. För att minska påverkan från byggande, drift och underhåll kommer ett systematiskt arbete med att reducera klimatpåverkan vara genomgående under hela projektet.

Påverkan och åtgärder

Järnvägen bedöms i sin helhet medföra en positiv effekt för klimatet eftersom järnväg är ett energieffektivt transportsystem med en låg klimatpåverkan ur ett livscykelperspektiv jämfört med landsvägstransporter. Ökade järnvägstransporter kommer att leda till minskade utsläpp av växthusgaser eftersom det bedöms ske en överflyttning av både person- och godstrafik från landsväg till järnväg.

Risk och säkerhet

Förutsättningar

Trafikverket har tagit fram ett gemensamt arbetssätt avseende risk för hela sträckan på Norrbottenbanan. Tre olika påverkansscenarier för risker har använts i detta projekt, olycksrisker skapade av järnvägen och som påverkar omgivningen, olycksrisker som skapas av omgivningen och som påverkar järnvägen samt olycksrisker som skapas av järnvägen och som påverkar järnvägen.

Påverkan och åtgärder

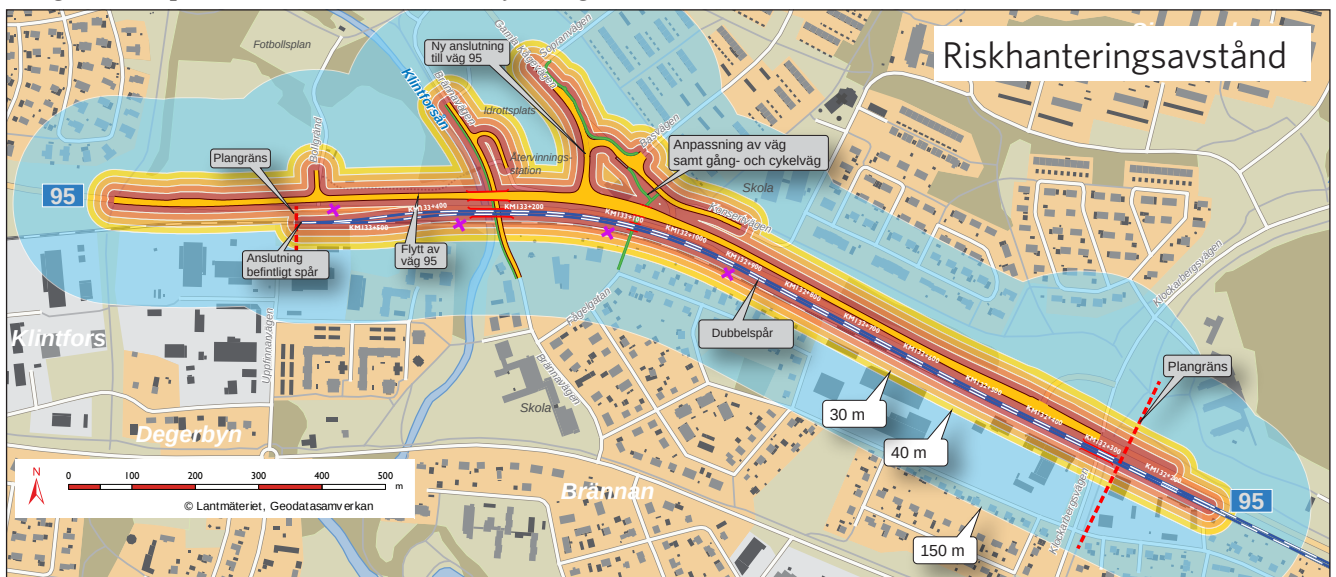
Olycksrisker som skapas av omgivningen och som påverkar järnvägen utgörs främst av att personer tar sig in på spårområdet eftersom sträckan passerar tätbebyggt område. Etablering av stängsel utgör ett projektkrav. Trafikverkets driftorganisation behöver regelbundet kontrollera att stängslet är intakt. En annan risk är att förare på väg 95 blir bländade av järnvägsanläggningen. Åtgärder såsom vägbelysning och avskärmning bör övervägas. Enbart vägbelysning bedöms ge tillräckligt skydd mot bländning.

En annan föreslagen åtgärd är att säkerställa att ytor för upplag samt uppställning av fordon flyttas så att dessa ligger längre bort än 10 meter från järnvägen alternativt att de skärmas av med skärmar som motstår brand i 60 minuter. Brandsäkring av befintlig bebyggelse vid ändrad verksamhet eller vid nybyggnation inom 30 meter från järnvägen är en annan åtgärd som föreslås. Syftet med åtgärderna är att reducera påverkan på järnvägen vid brand i omgivande bebyggelse.

Olycksrisker som skapas av järnvägen och som påverkar järnvägen utgörs av händelser såsom brand i tåg, sammanstötning mellan tåg och urspärning. Urspärningsskydd i form av skyddsrel är en riskreducerande åtgärd som föreslås.

Det kan konstateras att riskerna i anslutning till järnvägen kommer att öka. De ökade riskerna beror på att trafikeringen på järnvägen, inklusive transporter av farligt gods, kommer att öka genom Skellefteå i samband med att Norrbottenbanan tas i drift. Åtgärder som föreslås i riskanalysen är främst sådana för att förhindra utbredning av brandfarliga vätskor såsom invallning av väg 95 och/eller brandfasad på ny bebyggelse, ej antändningsbar skärm mot idrottsplatsen där denna är placerad inom 30 meter från vägen, urspärningsskydd på järnväg samt invallning av järnväg, ej antändningsbar skärm mot skolgården till förskolan Brännan där skolgården är placerad inom 40 meter från järnvägen.

Som grund för arbetet med olycksrisker som skapas av järnvägen och påverkar omgivningen har "Riktlinjer för fysisk planering – Skyddsavstånd till transportleder för farligt gods i Norrbottens och Västerbottens län" använts. Länsstyrelsens riktlinjer pekar på ett riskhanteringsavstånd på 150 meter och inom detta riskavstånd har skydds- och riskobjekt inventeras. Se figur 14 för redovisning av riskhanteringsavstånd.



Figur 14: Riskhanteringsavstånd 150 meter från järnvägen samt markering 30 och 40 meter från järnvägen

Byggskedet

Byggandet av Norrbotniabanan är ett omfattande projekt och hur byggarbetet ska gå till är ännu inte planerat i detalj.

Boendemiljö

Stora delar av sträckan behöver pålas, vilket kommer att innebära störningar i form av ljud och vibrationer under en längre tid.

Järnvägstrafik under byggtiden

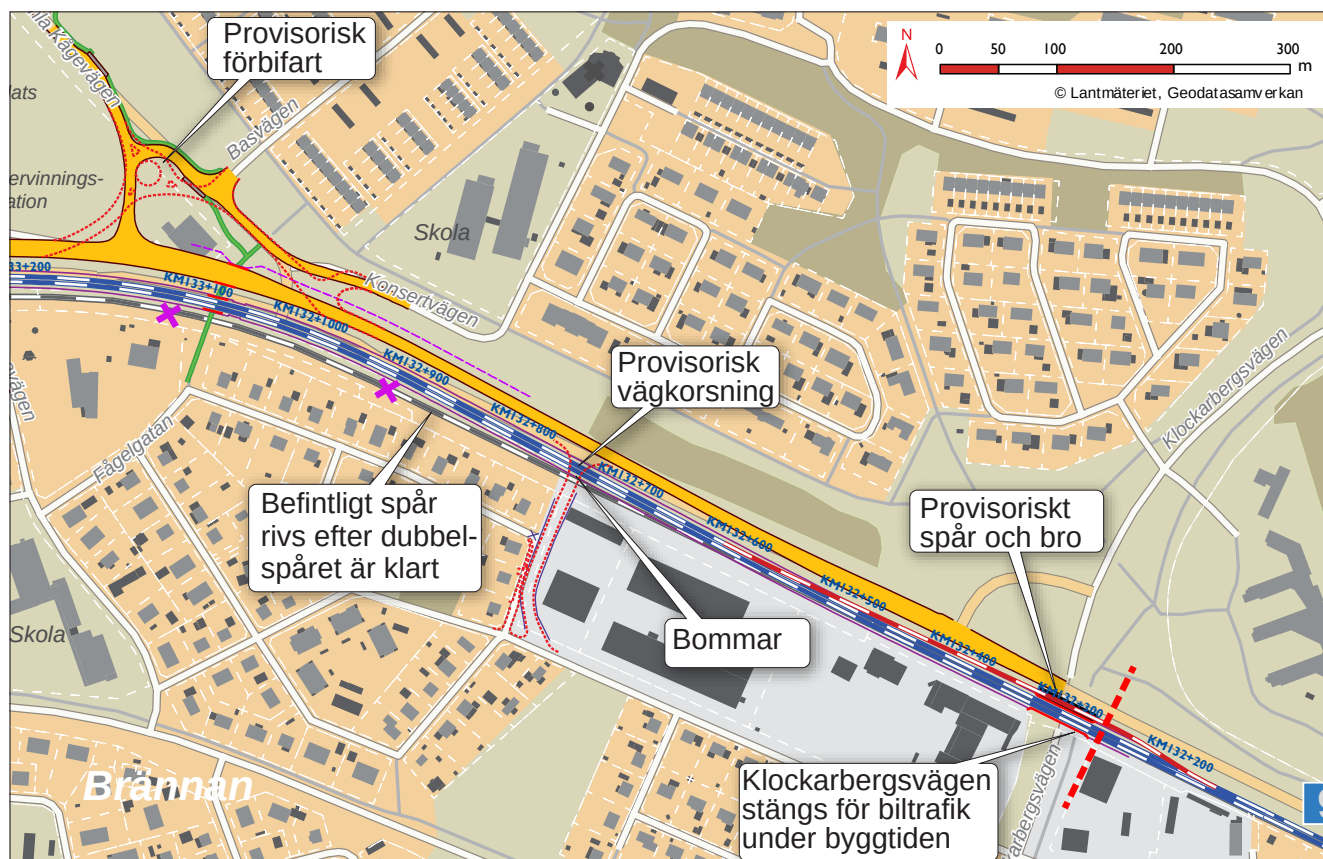
Ett provisoriskt järnvägsspår, cirka 400 meter långt, och järnvägsbro anläggs mellan nytt dubbelspår och väg 95 vid Klockarbergsvägen. Järnvägstrafiken hänvisas under byggnation av ny dubbelspårsbro över Klockarbergsvägen till det provisoriska spåret. På övriga delar kan järnvägstrafiken upprätthållas på befintlig bana under tiden nya spår och broar anläggs. Se figur 15 för provisoriska järnvägsanläggningar under byggtiden.

Järnvägstrafiken kommer att kunna upprätthållas under hela byggtiden med kortare avstängningar i samband med inkopplingar mot befintliga spår.

Påverkan på vägar

Trafiken på väg 95 behålls huvudsakligen i befintligt läge tills ny sträckning av väg 95 samt vägbroar/gång- och cykelportar är byggda.

-  Provisoriskt spår
-  Provisorisk väg
-  Provisorisk järnvägsbro
-  Norrbotniabanan
-  Befintlig järnväg
-  Bro
-  Allmän väg/kommunal gata
-  Gång- och cykelväg
-  Befintlig anläggning rivs
-  Gräns järnvägsplan



Figur 15: Provisoriska anläggningar planeras såsom provisoriskt spår och bro, provisorisk vägskorsning i verksamhetsområde Industrivägen, förlängning av Länsmansgatan, provisorisk förbifart vid Gamla Kågevägen. Figuren visar även delar av det befintliga spåret för Skelleftebanan som planeras rivas då det nya dubbelspåret är klart.

Därefter flyttas trafiken på väg 95 till den nya sträckningen och byggnation av nya järnvägsspår påbörjas.

Klockarbergsvägen

Vid byggnation av den permanenta och den provisoriska järnvägsbron samt vid rivning av järnvägsbroar stängs Klockarbergsvägen för biltrafik. Därför föreslås en provisorisk vägkorsning med bomanläggning i förlängningen av Länsmansgatan vid verksamhetsområde Industrivägen, se figur 15. Fågelgatans anslutning till Länsmansgatan kommer att stängas under byggtid och boende hänvisas till övrigt vägnät.

Under byggnationen av ny järnvägsbro över Klockarbergsvägen leds gång- och cykeltrafiken via en provisorisk containertunnel vid sidan av Klockarbergsvägen, se figur 15 för tänkt placering samt figur 16 för exempel på utformning.



Figur 16: Exempel på containertunnel

Brännavägen/Klintforsån samt gång- och cykelväg i förlängning av Fågelgatan

För att underlätta byggnationen av väg- och järnvägsbroarna anläggs först den nya vägbron över Brännavägen/Klintforsån. För att sedan kunna bygga ny väg- och järnvägsbro över gång- och cykelvägen i förlängningen till Fågelgatan anläggs en tillfällig förbifart för väg 95 som ansluter till den nybyggda vägbron över Brännavägen/Klintforsån.

Vid byggnation av nya väg- och järnvägsbroar över Brännavägen och Klintforsån samt gång- och cykelväg i förlängningen av Fågelgatan kommer en av de befintliga passagerna för gång- och cykeltrafik vara öppen. Det kommer att behövas tillfälliga omledningar under byggtiden för att leda gång- och cykeltrafiken till respektive öppen passage.

Brännavägen kommer att vara helt avstängd för trafik under byggnationen av nya broar samt rivning av befintliga broar över Brännavägen/Klintforsån. Fordonstrafiken leds om till övrigt vägnät, gående och cyklister hänvisas till gång- och cykelpassagen i förlängningen av Fågelgatan.

Bollgränd

Anslutningen till Bollgränd från väg 95 hålls öppen under byggtiden. Delar av ytor väster om Bollgränd och väg 95 kommer att nyttjas för tillfälliga upplagsytor.

Byggtrafik

För att lösa transportbehovet till byggarbetsplatsen kommer ett antal anslutningar från intilliggande vägar behöva anläggas. Trafikmängden i området kommer att öka.

Etableringsytor och tillfälliga upplag

Under byggskedet kommer relativt stora etableringsområden samt områden för tillfälliga upplag av massor och byggnadsmaterial att krävas i anslutning till arbetsområdet. Ytor som nyttjas till etablering och upplag (tillfällig nyttjanderätt) kommer att återställas efter att anläggningsarbetena är klara. Placering och utformning av etablerings- och upplagsområden görs med största möjliga hänsyn till kringliggande miljöer.

”Samrådscharta, byggtid” är en skiss över arbetsområdets utbredning och planerade etableringsytor under byggtiden. ”Samrådscharta, byggtid” ingår som ett dokument i samrådshandlingen.

Tidplan

När utformningen av planförslaget är färdigt och miljökonsekvensbeskrivningen godkänts av länsstyrelsen kungörs planförslaget och hålls tillgängligt för granskning. Underrättelse om granskning skickas ut till de som redovisas i fastighetsförteckningen (berörda fastighetsägare med flera), kommunen, och andra berörda myndigheter. Under granskningstiden ges möjlighet att yttra sig över planen. Kungörelse och granskning planeras under våren 2023.

Efter granskning sammanställs de synpunkter som kommit in. Eventuella ändringar görs i planen. Därefter begärs länsstyrelsens tillstyrkan över planen innan den skickas till Trafikverket i Borlänge för fastställelse. Planen planeras vara färdig för fastställelse under hösten/vintern 2023.

Det finns ingen planerad tidpunkt för byggstart av sträckan Skellefteå C–Degerbyn. Byggstart bedöms i dagsläget till tidigast år 2024 och byggnationen beräknas pågå cirka 3-4 år.

Samrådsmöte
hösten 2021

Ställningstagande
Val av linje
vintern/våren 2022

Samrådsmöte på
orten
hösten 2022

Granskning
våren 2023

Fastställelseprövning
2023/2024

Byggstart
Tidigast 2024

Umeå C. Foto Norrtåg.



Var med och tyck till!

Samråd sker löpande med kommun, länsstyrelse, markägare och övrigt berörda under hela planeringsperioden. De synpunkter som framförs redovisas i en samrådsredogörelse tillsammans med Trafikverkets bemötande.

För de handlingar vi redovisar nu önskar vi dina synpunkter senast 16 oktober 2022.

När järnvägsplanen sedan ställs ut för granskning kan du lämna synpunkter på det färdiga förslaget. De synpunkter som framförs redovisas sedan i ett granskningsutlåtande tillsammans med Trafikverkets bemötande. Granskning planeras till våren 2023.

Du kan ställa dina frågor och lämna synpunkter här:

Webb: trafikverket.se/norrbotniabanan

E-post: investeringsprojekt@trafikverket.se

Brev: Trafikverket, Ärendemottagningen, Stora projekt Norrbotniabanan, Box 810, 781 28 Borlänge

Ange diarienummer TRV 2021/28502

Vill du läsa mer finns Trafikverkets broschyr Nya vägar och järnvägar - så här planerar vi (Dokumentbe-teckning: 100585) som du hittar i vår webbutik.



