



Datum: 2012-03-05

Trafikverket
Box 809
971 25 Luleå

Besöksadress: Residensgatan 18
Telefon: 0771-921 921
Texttelefon: 0243-750 90
trafikverket@trafikverket.se

www.trafikverket.se

Trafikverkets val av alternativ efter järnvägsutredning rörande ny järnväg Umeå-Luleå (Norrbotniabanan), delen Piteå - Södra Gäddvik (Luleå), Piteå kommun och Luleå kommun

Trafikverket, Investeringsdivisionen, har genomfört en järnvägsutredning för byggande av Norrbotniabanan, delen Piteå - Södra Gäddvik (Luleå). De utredningsalternativ som behandlas i utredningen har vägts mot varandra med avseende på funktion, kostnad, samhällsekonomisk nytta samt påverkan på människors hälsa och miljön. Samråd har bland annat skett med Länsstyrelsen i Norrbottens län, Piteå kommun, Luleå kommun, samebyar, intresseföreningar samt med allmänheten.

Beslut

Med järnvägsutredningen som grund beslutar Trafikverket att i första hand Rosvik E4 alternativet som följer väg E4, med ett utformningsalternativ via Antnäs (AA3), ska ligga till grund för den fortsatta planeringen av Norrbotniabanan.

Trafikverkets beslut innebär att i första hand Rosvik E4 alternativet med ett utformningsalternativ via Antnäs ska ligga till grund för den fortsatta planeringen av Norrbotniabanan. Utformningsalternativet via Alvik (AA2) kan aktualiseras om den framtida prövningen enligt Natura 2000 bestämmelserna för huvudalternativet via Antnäs (AA3) visar sig svår att genomföra.

Mot bakgrund av att det vid beslutstillfället för järnvägsutredningen är oklart om när byggnation av projektet kommer att genomföras så kvarstår båda utformningsalternativen AA2 och AA3 som riksintresse för framtida järnväg eller till dess att Natura 2000 prövningen är avgjord.

Den korridor inom vilken nybyggnationen av järnväg skall rymmas redovisas på en karta i Slutrapport Norrbotniabanan järnvägsutredning 150 Piteå - Södra Gäddvik (Luleå), Bilaga 6: Karta över valda korridorer.

Bakgrund

I järnvägsutredningens utställningshandling, daterad oktober 2011, bedömdes att Rosvik E4 alternativet via Antnäs (AA3) sammantaget var det mest fördelaktiga. Efter utställning av järnvägsutredningen har mindre korridorjusteringar gjorts för berörda tätorter; Norrfjärden, Ersnäs och Antnäs i syfte att underlätta fortsatt samhällsplanering.

För vald korridor kvarstår ett utformningsalternativ via Alvik (AA2) som utgör ett alternativ till utredningens huvudalternativ via Antnäs (AA3). Vid kommande prövning enligt Natura 2000 bestämmelserna underlättas fortsatt planering och prövning i sakfrågan om utredningen kan uppvisa alternativa lösningar. Den bedömning som gjorts i utredningen utgår från helhetsvärden där även hänsyn tagits till skyddsobjektens influensområden. Med anledning av utredningens Natura 2000 objekt har samråd genomförts särskilt med företrädare i sakfrågan

såsom naturvårdsföreningar (bl a Norrbottens ornitologiska förening och Svenska Naturskyddsföreningen) och även Alviksgården som är en betydelsefull svinfarm med koppling till Natura 2000 objektet Möröfjärden. Grödor och utsäde utgör födosöksplatser för flyttfåglar som ingår i listan för skyddade arter som tagits upp i bevarandepåsen för Natura 2000 objektet. Åkrarna ingår i de influensområden som ligger utanför den avgränsade ytan för det formellt skyddade området för Natura 2000 objektet, vilket i första hand utgör natrastplats för dessa flyttfåglar.

Rosvik E4 alternativet (via AA2)

Passagen förbi delsträckan Alvik/ Antnäs berör två Natura 2000 objekt (Skäret och Möröfjärden). De värden som är utpekade enligt Natura 2000 bestämmelserna kommer enligt Trafikverkets bedömning att påverkas i högre grad av en järnväg i den korridor som passerar mellan Alvik och Antnäs (AA2). Totalt sett så får detta utformningsalternativ sämre måluppfyllelse för miljö då även andra störningseffekter (fragmentering) beräknas uppstå genom att en ny barriär skapas i en ostörd miljö med höga naturvärden.

Rosvik E4 alternativet (via AA3)

Alla undersökningar som utförts inom utredningen pekar på att detta utformningsalternativ får bäst måluppfyllelse och då i synnerhet för miljö.

Nämnda Natura 2000 objekt i Möröfjärden är en central fråga för utredningen och har behandlats grundligt. Det framgår tydligt av utredningens fördjupade studier att skyddsvärden påverkas minst om den framtida järnvägen förläggs i utformningsalternativet via Antnäs (AA3), samlokaliserat med väg E4. Åtgärder kommer att krävas för att minska påverkan, bland annat anpassning av järnvägens profilläge för att inte störa fåglarnas flygstråk. Trafikverkets bedömning har mycket god förankring bland inkomna yttranden och genomförda samråd. För Natura 2000 objektet Skäret finns utrymme i kvarstående korridor för att kunna förlägga järnvägen utanför det skyddade området. Delsträckan är komplex med flera samverkande faktorer och i detta skede kan det inte utslutas att det skyddade området kan komma att beröras.

Riktlinjer för det fortsatta planeringsarbetet

I det fortsatta arbetet med järnvägsplaner finns många detaljfrågor att lösa. Trafikverkets beslut innebär att i första hand Rosvik E4 alternativet (via AA3) ska ligga till grund för den fortsatta planeringen av Norrbotniabanan, varför fortsatt planeringsarbete här fokuseras på Rosvik E4 alternativet (via AA3).

Vid beslutstillfället för järnvägsutredningen är det oklart om när byggnation av projektet kommer att genomföras. Fram till dess att Natura 2000 frågan prövas utgör utformningsalternativ via Alvik (AA2) ett riksintresse såväl som utredningens kvarstående korridor. Prövning av berörda Natura 2000 ärenden görs senast före regeringens tillåtlighetsprövning.

Rosvik E4 alternativet via Antnäs (AA3)

Följande frågor bedöms särskilt viktiga att ha i åtanke inför det fortsatta arbetet:

- Behov av regionalstågstationer ska studeras vidare där behovet av resandeutbyte ska klargöras tillsammans med Piteå kommun, Luleå kommun, kollektivtrafikföreträdare, operatörer, intresseorganisationer med flera. Vid passage av större orter görs en planering av vilka förberedande arbeten som kan utföras vid byggnation initialt för att en regionalstågstation ska kunna uppföras i ett senare skede, exempel Rosvik och Antnäs. Trafikverkets bedömning är att en regionalstågstation uppförs i Norrfjärden vid projektstart.
- En E4 nära korridor vid Ersnäs innebär anpassning och ombyggnation av den planerade trafikplatsen i Ersnäs.
- I passagen av området kring Kopparnäs – Norrfjärden – Harrbäcken samt även vid Rosviksån, Ersnäs och Antnäs krävs anpassning av befintlig väg E4 och övrig väginfrastruktur. Det krävs också åtgärder för att begränsa påverkan på kultur- och odlingslandskapet samt boendemiljöer där gestaltning är en viktig del.

- Passagen förbi Rosviks fåbodar och Långmyran kräver anpassning och/eller åtgärder för att begränsa intrång respektive påverkan på riksintresse för kulturmiljö och det sammanhängande våtmarkssystemet.
- Inför tillåtlighetsprövning kommer Trafikverket att ansöka om tillstånd för eventuell påverkan på Natura 2000 områden enligt 7 kap 28 a § Miljöbalken.
- De hydrologiska förhållandena vid Natura 2000- området Tetberget är viktiga för områdets arter och bör utredas i den fortsatta planeringen, bland annat en geohydrologisk undersökning för att avgöra vilka skyddsåtgärder som behöver tillämpas.
- Vid anslutning till järnvägsutredning Södra Gäddvik – Luleå finns osäkra bergnivåer och planläge som bestämmer behovet och typ av eventuell tunnel och konstruktionsmetod (till exempel "cut and cover").
- Mellan Gäddvik och Luleå är det begränsade möjligheter för lämpliga platser för mötesstationer. Inför indelning av kommande järnvägsplaner föreslås att placering av mötesstationer för sträckan Antnäs - Luleå ses som en helhet tillsammans med lösningen för tunnelläget vid väg E4, trafikplats Gäddvik (Lomtjärnsberget).
- Passager kommer att bli aktuellt för stor- och småvilt (bro, tunnel, portar, förlängda broar, torrtrummor och småbroar). Ett underlag i form av en barriäranalys bör tas fram för att bedöma behov och lokalisering av nödvändiga åtgärder. Samordning av passager för vilt, friluftsliv och fordon kommer att studeras i järnvägsplanen. Även samordning med passage över väg E4 är önskvärd. Behov och utformning av passager för rennäring utreds i samverkan med berörda samebyar.
- Anpassning av linjen i kommande skeden kan komma att påverka kostnaderna för förstärkningsåtgärder. Stabiliserande åtgärder utvärderas för att minimera urgrävning av sulfidjord till exempel vid passage av Ersnäs - Antnäs.

Föredragande och samråd

Beslutande i detta ärende har varit chef för Trafikverket Samhälle, Lena Erixon med regionchef Arnold Vonkavaara som föredragande. Samråd har skett med chef för Trafikverket Investering, Stefan Engdahl, samt chef för Trafikverket Samhälle avdelning Planering, Lennart Kalandar.



Lena Erixon

Bilagor:

Slutrapport Järnvägsutredning 150, Piteå - Södra Gäddvik

Järnvägsutredning 150, Piteå - Södra Gäddvik, Utställningshandling inkl godkänd MKB

PM Studerade men bortvalda alternativ JU 150

PM Utställning JU 150

