

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Norrbotniabanan, Ytterbyn – Grandbodarna

Skellefteå kommun, Västerbottens län

Järnvägsplan JP05, 2019-09-26



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, Region Nord, Box 809, 971 25 Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse, Norrbotniabanan, Ytterbyn – Grandbodarna

Författare: ÅF-Infrastructure AB

Dokumentdatum: 2019-09-26

Ärendenummer: TRV 2016/112561

Uppdragsnummer: 156623

Version: 0.1

Kontaktperson: Maria Erlandsson

Framsida: Foto från Informationsmöte i Skellefteå 191119 (foto: Trafikverket)

Innehåll

SAMMANFATTNING	4
PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING	4
SAMRÅDSKRETS	5
TIDIGARE UTFÖRDA SAMRÅD	5
SAMRÅD I SKEDE SAMRÅDSHANDLING FAS 1	5
Samråd med berörd länsstyrelse	6
Samråd med berörd kommun	6
Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	6
Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	9
Samråd med allmänheten	11
SAMRÅD OM LINJEALTERNATIV	13
Samråd med berörd länsstyrelse	13
Samråd med berörd kommun	13
Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	14
Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	14
Samråd med allmänheten	16
SAMRÅD I SKEDE SAMRÅDSHANDLING, UTKAST TILL PLANFÖRSLAG	19
Samråd med berörd länsstyrelse	19
Samråd med berörd kommun	30
Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	32
Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	33
Samråd med allmänheten	34

I samrådsredogörelsen sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som inkommit från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen kommenterar Trafikverket de inkomna synpunkterna.

Sammanfattning

Samråd är en fortlöpande process som pågår under hela planläggningsprocessen, fram till granskningen. Det innebär att Trafikverket tar kontakt och för dialoger med andra myndigheter, organisationer och berörd allmänhet för att Trafikverket ska få in deras synpunkter och kunskap. Samrådet kan se olika ut beroende på var i processen man befinner sig. Synpunkterna från genomförda samråd sammanställs i en samrådsredogörelse där Trafikverket också besvarar inkomna synpunkter. Trafikverket svarar kontinuerligt på frågor som inkommer via mail och telefon från fastighetsägare och andra intressenter.

I samband med tidigare utredningar har samråd skett med representanter från berörda kommuner, Länsstyrelserna i Västerbottens och Norrbottens län samt andra berörda myndigheter, samebyar, organisationer, näringsliv samt med allmänheten. Synpunkter som framkommit genom samtal och möten har dokumenterats genom minnesanteckningar och mötesprotokoll och beaktats i utredningarna liksom de skriftliga yttranden som inkommit till Trafikverket.

Under 2017 och 2018 har flertalet samråd och möten hållits för att diskutera linjedragningar som utreds inom beslutad korridor. Hösten 2018 hölls allmänt samrådsmöte för vald linjesträckning. Vintern 2018/2019 har synpunkter inkomna i samband med samråd bearbetats.

Planläggningsbeskrivning

I planläggningsbeskrivningen klarläggs syftet med samråd, vilka samrådsformer som planeras, när samråd är tänkt att genomföras och vilken samrådskretsen är tänkt att vara. Planläggningsbeskrivningen ska användas som stöd för styrning och genomförande av kommunikationen som sker med både interna och externa intressenter. Syftet är att redan i ett tidigt skede av planläggningsprocessen tydliggöra vad arbetet innebär och vilka ytterligare samråds- och beslutstillfällen som är att förvänta.

Planläggningsbeskrivningen för just det här projektet har tagits fram 2017-03-01 uppdaterats vid följande tillfällen: 2017-12-12, 2018-03-01, 2018-10-19, 2019-09-26.

Samrådsrets

Samrådsretsen har i ett inledande skede (Fas 1) utgått från den korridor som tidigare järnvägsutredning 120 (JU120) beslutat. Berörda fastighetsägare, ledningsrättsinnehavare, samfälligheter och gemensamhetsanläggningar inom den korridoren har identifierats. Förutom berörda inom utpekad korridor har intresseorganisationer, myndigheter, föreningar, Länsstyrelsen och Skellefteå kommun ingått i samrådsretsen. Eftersom projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan har samråd med utökad krets skett.

Järnvägsplan 05 (JP05) går från Ytterbyn (vid Robertsfors kommungräns) till Grandbodarna (järnvägsplanegräns mot JP06). Inom den sträckan och korridorsgränsen har berörda ingått i samrådsretsen vid samråd om linjeval. Förutom dessa berörda har intresseorganisationer, myndigheter, föreningar, Länsstyrelsen och Skellefteå kommun ingått i samrådsretsen.

Vid samråd om utkast till planförslag har samrådsretsen över berörda minskat till att innehålla de fastigheter och rättighetsinnehavare som blir direkt eller indirekt berörda av järnvägens placering och utformning med avseende på markintrång, avvattning, buller, ledningar mm. Förutom dessa har intresseorganisationer, myndigheter, föreningar, Länsstyrelsen och Skellefteå kommun ingått i samrådsretsen.

Tidigare utförda samråd

I tidigare järnvägsutredning avseende sträckan Robertsfors – Skellefteå – Ostvik (JU120) har flera samråd utförts. Samråden sammanfattas i PM samrådsredogörelse för JU120. Inkomna yttranden finns diarieförda med diarienummer F 07-893/SA20.

Samråd i skede Samrådshandling Fas 1

Samrådsmöte/öppet hus har hållits den 18 maj 2017 i Skellefteå mellan 14.00–20.00. Presentationer hölls 15.00, 17.00 och 19.00. Allmänheten visade stort intresse för projektet, ca 700 personer besökte samrådsmötet. Under mötet fanns möjlighet att lämna synpunkter på de linjealternativ som presenterades. Handlingar har funnits tillgängliga på Trafikverkets hemsida från och med 19 maj 2017.

Information om samrådsmöte samt var handlingarna hålls tillgängliga har skickats ut till samrådsretsen genom brev. Det har under samrådstiden varit möjligt att lämna synpunkter till Trafikverket. Synpunkter önskades senast den 2 juni 2017. Annonsering har skett i Västerbottens-Kuriren, Västerbottens Folkblad och i Norran den 9 maj 2017.

Totalt inkom 12 yttranden från organisationer och myndigheter och 37 yttranden från fastighets- och rättighetsinnehavare till Trafikverket under samrådstiden.

Samtliga yttranden finns diarieförda med ärendenummer TRV 2016/112560.

Samråd med berörd länsstyrelse

Länsstyrelsen i Västerbottens län har inte lämnat något yttrande i detta skede.

Under hösten 2017 genomfördes en genomresa av området tillsammans med Länsstyrelsen i Västerbotten.

Samråd med berörd kommun

Skellefteå kommun har inte lämnat något yttrande i detta skede.

Arbetsmöten med Skellefteå kommun kring linjestudier har hållits i mars 2017 och oktober 2017. Samordningsmöten med kommunen har hållits en gång per månad.

Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

33 yttranden har inkommit från fastighetsägare och rättighetsinnehavare. Synpunkterna har delats in i de delområden som yttrandena i sig berör. De berörda fastighetsägare som ställt fastighetsrelaterade frågor har fått svar av Trafikverket direkt, antingen via mail eller telefon.

Tunnel under staden

Synpunkt har inkommit från fastighetsägare om det tidigare varit på förslag med en tunnel under staden, och då kanske dela banan med en del ovan jord mot Skelleftehamn och en del under älven med en station under centrum, som sen kommer upp i norr i höjd med Vitberget. Då skulle nog många problem kunna undvikas och vägen norrut bli rakare.

Trafikverkets svar

Detta förslag har valts bort i samband med järnvägsutredningen då det bedömdes vara alldeles för dyrt och inte ett realistiskt förslag inom detta projekt.

Annan sträckning/spårdragning

Synpunkt har inkommit om att järnvägen i höjd vid Bureå bör dras via flygplatsen.

Synpunkt har inkommit om att Norrbotniabanan dras i en annan sträckning in till Skellefteå, istället för att nyttja befintlig järnvägs sträckning.

Trafikverkets svar

Dessa alternativ har valts bort i samband med järnvägsutredningen och studeras därför inte vidare.

Synpunkt har inkommit om att det vore bättre att flytta järnvägen till norra sidan av Skelleftehamnsleden (väg 372). På så sätt får man större nytta av den, då den dras genom industriområden.

Synpunkt har inkommit om att man borde ta tillfället i akt att förbättra för transporter till och från Hedensbyns industriområde samt förbättra den estetiska utformningen vid Bergsbyn. Detta kan göras genom att riva den befintliga järnvägen vid Bergsbyn och förlägga en ny sträckning via Hedensbyns industriområde. En sådan sträckning borde vara till gagn för fortsatt expansion av industriområdet, t.ex. för den batterifabrik som har varit på tal.

Trafikverkets svar

Trafikverket och Skellefteå kommun studerar tillsammans lösningar för området kring Hedensbyn och Tuvan. Bergsbyn ligger utanför korridoren varför inga åtgärder kommer att göras där och befintlig järnväg kommer att vara kvar i detta skede.

Synpunkter har inkommit om att det skulle vara bättre om banan skulle dras syd väst om E4 istället för öster. På det sättet minskar påverkan på flera både allmänna och enskilda intressen genom att E4 och järnvägen samlokaliseras.

Synpunkt har inkommit om att det mest västliga alternativet i Bureå kommer att påverka bostadsbebyggelse väsentligt mindre än det östra alternativet. Det alternativet ger också de bästa ytorna för parkering i anslutning till perrong utan att alltför många fastigheter behöver tas i anspråk.

Synpunkt har inkommit om att de mest lämpliga sträckningarna i Bureå är de som går öster om E4 eller väster om men närmast E4. Det mest västliga alternativet skulle innebära att synpunktslämnaren skulle vara tvungen att lämna sitt hus.

Trafikverkets svar

Trafikverket tar med sig synpunkterna i det fortsatta arbetet med järnvägsplanerna.

Byggnadsteknik

Synpunkt har inkommit om att järnvägen borde byggas upphöjd på pelare som man gör på många håll utomlands. Det borde ge mindre markintrång, och om pelarna prefabriceras borde det generera i en snabbare byggtid, samt att marken under järnvägen kan nyttjas.

Trafikverkets svar

Av kostnadsskäl är det i dagsläget inte aktuellt att planera för en järnvägsanläggning som byggs på pelare.

Bostadsbebyggelse och fastigheter

Synpunkter har inkommit om att bevara boendemiljöer och odlingsmarker och att det är bättre att gå i områdena mellan byarna i Yttervik, Södra Innervik och Tjärn samt bevara boendemiljön längs Skellefteälven.

Trafikverkets svar

Trafikverket tar med sig synpunkterna i det fortsatta arbetet med järnvägsplanerna.

Synpunkter har inkommit med farhågor om påverkan på landskapsbild och boendemiljöer vid järnvägens passage av Bureå. Det har även påtalats att det finns värdefulla boendemiljöer på västra sidan om E4 som kan komma att påverkas.

Trafikverkets svar

Både ett västligt och östligt alternativ kring E4 studeras. Trafikverket tar med sig synpunkterna i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen.

Pågående verksamheter

Synpunkt har inkommit om att pågående verksamhet i Tuvagården kommer att bli negativt påverkad, och i värsta fall tvingas lägga ner. Tuvagården är en viktig mötesplats med kulturminnesmärkta byggnader i området.

Synpunkt har inkommit om att Tjärn är en företagsam by där det bor många företagsamma människor. Det finns t.ex. handelsträdgård, inredningsbutik, sommarcafé, Data Consulting, importföretag, camping, frisör, jordbruk samt bildemontering. Byn har även flera aktiva föreningar.

Trafikverkets svar

Trafikverket tar med sig dessa synpunkter i det fortsatta arbetet med järnvägsplanerna.

Buller

Synpunkt har inkommit om att bullernivåerna är höga från Östra leden och väg 372 idag och det finns en oro för ökade bullernivåer vid Nordlandergatan. Synpunkt finns också på att det är viktigt med fungerande bulleråtgärder även under byggtiden.

Trafikverkets svar

Under framtagande av järnvägsplanerna kommer bullerberäkningar att genomföras och förslag på bullerskyddsåtgärder att redovisas för samtliga fastigheter som blir berörda.

Trafikverket kommer att bjuda in till särskilda samråds/informationsmöten rörande bullerskyddsfrågor när järnvägens framtida läge har tydliggjorts. Referensmätningar för vägbuller från berörda större statliga vägar kommer att genomföras.

Vibrationer

Synpunkter har inkommit om dåliga markförhållanden i närheten av befintlig järnväg och vägar som bidrar till vibrationer och farhågor om att vibrationer kommer att öka i och med ökad trafik och ombyggnationer. Fråga har ställts om mätning av vibrationer kommer utföras och om åtgärder tas fram för att minska vibrationerna.

Trafikverkets svar

Referensmätningar för vibrationer kommer att utföras av Trafikverket under utredningskedet. Där värden överskrider gällande riktvärdena för vibrationer kommer åtgärdsförslag att tas fram. Efter att referensmätningar genomförts och åtgärdsförslag tagits fram initierar Trafikverket samrådsmöte med berörda fastighetsägare.

Trafiksäkerhet

Synpunkt har inkommit om att trafik på Vretgatan kommer att öka om S. Järnvägsgatan stängs och dragnings mot norr blir av. Föreslår att Vretgatan stängs av vid anslutning mot Nordlandergatan. Vretgatan är en smal gata med obefintliga trottoarer/ hus direkt mot gatan och är dåligt lämpad för ökad trafik.

Trafikverkets svar

Denna fråga kommer att diskuteras med Skellefteå kommun. Trafikverket tar med sig synpunkten i det fortsatta arbetet med järnvägsplanerna.

Vattentäkter och vattenförsörjning

Synpunkter, information och frågor om eventuell påverkan på vattenförsörjning och energibrunnar har kommit från flera fastighetsägare.

Trafikverkets svar

När linjedragningen är vald kommer inventering av bl.a. vattentäkter, avlopp, vattenbrunnar och energibrunnar att genomföras. När inventeringen är genomförd görs

en bedömning av eventuell påverkan av brunnar samt tar fram förslag till skyddsåtgärder för dessa anläggningar.

Miljö och djurliv

Synpunkter och information har inkommit om områden med rikt djurliv och bevarandevärde av naturmiljöer.

Trafikverkets svar

Trafikverket tar med sig synpunkterna i det fortsatta arbetet med järnvägsplanerna.

Fornlämningar

Synpunkt har inkommit om att det finns fornminnen på västliga sidan av E4 i höjd med Åbacka. Detta bör man ta hänsyn till.

Trafikverkets svar

Arkeologiska utredningar utförs för hela järnvägskorridoren för att identifiera och klassificera eventuella kulturlämningar.

Kostnad och finansiering

Synpunkter om kostnad och finansiering av projektet har inkommit.

Trafikverkets svar

Kostnader för linjealternativ utreds i projektet och är en av flera faktorer av betydelse för val av linjedragning.

Delsträckan Ytterbyn-Skellefteå är en del av projektet Norrbotniabanan. Järnvägsplaner pågår för sträckan Umeå-Skellefteå. Finansiering av genomförande/byggnation är i dagsläget inte klarlagt.

Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Under juni och september 2017 har Trafikverket haft möten med Landstingsfastigheter om utformning av Skellefteå C och planskild korsning Lasarettsvägen.

Samråd i form av Godsseminarium har hållits med Boliden, Skellefteå kraft, Skellefteå hamn och Kuusakoski i februari och november 2017.

I juni 2017 hade Trafikverket möte med Tuvans byaförening där även en rundvandring på platsen genomfördes.

Möten med berörda samebyar Maskaure och Malå, har genomförts under november 2016 och vid två tillfällen under 2017.

Under samrådstiden för Fas 1 har 11 yttranden inkommit från myndigheter och organisationer. Yttrandena sammanfattas i korthet nedan:

Havs- och vattenmyndigheten, Naturvårdsverket och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) avstår från att lämna synpunkter. Forsvarsmakten har inget att erinra i ärendet.

Statens fastighetsverk har inga synpunkter på samrådsmaterialet.

Strålsäkerhetsmyndigheten har inga synpunkter, men lämnar information om elektromagnetiska fält och radon till Trafikverket.

Sjöfartsverket informerar om att påverkan i område för sjötrafik kan ske vid korsande av vattendrag. Sjöfartsverket förutsätter att den segelfria höjden för båttrafiken under de befintliga broarna över vattendragen inte reduceras.

Telia Sverige Net Fastigheter AB (TSNFAB) har flera anläggningar inom området som kan påverkas beroende på vilken linje som väljs. TSNFAB förutsätter att ytterligare information och möjlighet att yttra sig över den ges i god tid av Trafikverket innan ytterligare åtgärder sker i ärendet. Av vikt är också de ledningar/kabelstråk som finns i området. TSNFAB informerar om att Skanova som äger ledningar/kablage ska ges tillfälle att uttala sig i ärendet.

Sveriges geotekniska institut (SGI) har i överlag konstaterat att de geotekniska aspekterna är väl belysta. Då geotekniska underlag saknas lämnas inga synpunkter över den aktuella sträckan. SGI ser framemot ett mer detaljerat underlag med miljökonsekvensbeskrivning längre fram i samrådsskedet.

Sametinget har lämnat ett yttrande till Trafikverket. Sametinget informerar om att korridoren för den planerade nya järnvägen ligger inom vinterbetesområden för samebyarna Malå, Gran, Maskare och Mausjaure, och att samebyarna har rätt till inflytande och ska ha möjlighet att påverka när mark inom det samiska traditionella området berörs.

Ytterviks samfällighetsförening och Ytterviks vattendistributionsförening oroas över påverkan på dricksvattnet i samband med byggandet. Föreningarna vill att undersökningar på källsystemet kring Jonberget görs och att påverkan på grund av järnvägsbygget utreds. De vill även veta om en tunnel genom Jonberget är planerad.

Lövånger skoterklubb påtalar i yttrande att flertalet skoterleder kommer att påverkas av järnvägen och lämnar förståelse för att alla skoterleder/skogsbruksvägar som korsar järnvägen inte kommer att bli planskilda alternativt broar. De vill ha mer information om avstånd mellan broar och förflyttning av skoterleder. De lämnar även information om att Skellefteå kommun har bra GPS-karta över alla skoterleder.

Trafikverkets svar

Trafikverket har noterat samtliga yttranden och tar med de i det fortsatta arbetet med järnvägsplanerna.

Kontakt kommer att tas med berörda ledningsägare och samråd kommer inledas när val av linje är klarlagt.

Fortsatta samråd kommer ske med berörda samebyar. Påverkan, effekt och konsekvens för rennäringens verksamheter beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningar för projektet.

Enskilda vattentäkter kommer att undersökas och provtagning kommer göras både med avseende på vattentäktens kapacitet och kvalitet. I dagsläget studeras alternativa

sträckningar på båda sidor om väg E4. Inventeringar och ytterligare undersökningar kommer att genomföras när linje inom korridoren har beslutats.

Alla passager av järnvägen kommer vara planskilda. Avståndet mellan passagerna går inte att bedöma i nuläget. Särskilda samråd kommer att hållas med skoterklubbarna när järnvägens läge har klarnat.

Samråd med allmänheten

Allmänheten visade stort intresse vid samrådsmöte/öppet hus den 18 maj 2017. Under och efter respektive presentation som hölls hade besökarna möjlighet att ställa frågor.

Nedan redovisas de synpunkter/frågor som kommit fram.

1. Korridoren är alltså fastslagen, men inte linjerna?

Trafikverket svarar:

Ja, syftet är att hitta en linje inom korridoren som sedan kommer att förordas.

2. Vore det inte smartare att ligga närmare flygplatsen i Bureå?

Trafikverket svarar:

Korridoren är redan beslutad. Linjealternativ kan inte placeras utanför korridoren, men tanken är att en regionalstågsstation i Bureå kan användas även för resenärer till/från flygplatsen i Skellefteå.

3. Är det utrett om att ha järnvägen upphöjd (bro) längs hela sträckan?

Trafikverket svarar:

Intressant fråga ur teknisk synvinkel och omgivningspåverkan. Det finns även fördelar sett till minskat underhåll då broar har lång livslängd. Anläggningen skulle däremot bli väsentligt dyrare att bygga. Anläggningen skulle aldrig kunna bli genomförd.

4. Ni har väldigt många linjealternativ, kommer ni fortlöpande att redovisa bortval?

Trafikverket svarar:

Respektive linjealternativ utvärderas systematiskt kopplat till måluppfyllelsen för projektet. Utvärderingen kommer slutligen att sammanfattas i utredningar och PM linjestudier.

5. När Trafikverket köper fastigheter vid järnvägsprojekt, t.ex. skogsfastigheter, styckar man av fastigheter eller köper man hela fastigheter?

Trafikverket svarar:

Ersättningsfrågor sköts av Trafikverket. Trafikverket köper in hela, eller delar av fastigheter. Det grundar sig på en opartisk värdering för påverkad eller berörd fastighet. Trafikverket lämnar sedan utifrån den opartiska värderingen ett ersättningserbjudande till berörd fastighetsägare.

6. Är det strategiskt riktigt att bara ta fram ett linjeförslag?

Trafikverket svarar:

Utvärderingar av linjer utförs kontinuerligt kopplat till projektets måluppfyllelse. Bortval av linjer ska motiveras. Processen leder slutligen till ett slutgiltigt linjeförslag med motiv samt med motiverade bortval.

7. Ni planerar att eventuellt bygga två broar över Skellefte älv, en i riktning mot Skellefteå C och en i riktning mot Skelleftehamn. Hur mycket är det beräknat att de ska köra från Skelleftehamn? Orimligt att bygga en bro bara för en industri.

Trafikverket svarar:

I dagsläget går ett antal tåg till och från Skelleftehamn. Syftet med en andra bro österut är kopplat till näringslivets behov. Av dagens tåg skulle en tur söderut respektive norrut per dag beröra bron mot Skelleftehamn, till/från Bolidens verksamhet vid Rönnskärsverken. Antalet tåg som skulle nyttja bron i framtiden är i dagsläget svårbedömt.

8. Hur bedömer ni att man påverkas?

Trafikverket svarar:

Påverkan kan ske både direkt och indirekt. Direkt påverkan innebär att mark behöver tas i anspråk för anläggningen. Indirekt påverkan består av bullerpåverkan, vibrationer, trafik under byggtiden mm.

9. Den som blir drabbad av inlösen, hur ordnas det?

Trafikverket svarar:

Värdering görs vid tidpunkten för att berörd mark behöver tas i anspråk. Fastighet eller del av fastighet som berörs värderas av opartisk värderingsman som utses av Lantmäteriet. Ersättningen blir marknadsvärdet + 25 % enligt Expropriationslagen.

10. Fastigheter med servitut, hur värderar man det?

Trafikverket svarar:

Servitut kan vara en rättighet för en fastighet eller belasta en fastighet. Fastigheten värderas med eller utan servitutet. Värderingen sker av opartisk värderingsman som utses av Lantmäteriet.

11. Synpunkter som kommer in, följs de upp?

Trafikverket svarar:

Alla inkomna synpunkter diarieförs. Synpunkterna sammanställs i en s.k. Samrådsredogörelse (rapport) Synpunkter och samrådsredogörelse är en offentlig handling. De kommer inte att finnas tillgängliga löpande på projektets hemsida, men kan återopas i Trafikverkets arkiv.

12. Fortsätter arbetet trots allmänna val 2018? Regeringsskifte?

Trafikverket svarar:

Arbetet med järnvägsplanen fortsätter, till det finns särskild finansiering. Det finns däremot inga öronmärkta pengar för byggnation av sträckan norr om Umeå i dagsläget.

Samråd om linjealternativ

Samrådsmöte/Öppet hus har hållits den 27 februari 2018 i samlingslokalen i Övre Bäck mellan 16.00–20.00. Förberedda presentationer hölls 17.00 och 19.00.

Mötesdeltagarna/besökarna hade däremellan möjlighet att ta del av utställt material i form av bl.a. kartor och skisser. Det fanns även möjlighet att ställa frågor till Trafikverket samt på plats lämna synpunkter till projektet.

Information om samrådsmöte samt var handlingarna hålls tillgängliga har skickats ut till samrådsgruppen genom brev. Det har under samrådstiden varit möjligt att lämna synpunkter till Trafikverket. Synpunkter önskades senast den 16 mars 2018. Annonsering har skett i Norran 17 februari 2018, Västerbottens Mellanbygd 21 februari 2018 och Post- och inrikes tidningar 16 februari 2018.

Kartmaterial över föreslagen linje har funnits tillgänglig på Trafikverkets hemsida från 23 februari 2018. Samrådshandlingen i sin helhet har funnits tillgänglig på Trafikverkets hemsida från och med 2 mars 2018.

Totalt inkom 12 yttranden från organisationer och myndigheter och 4 yttranden från fastighets- och rättighetsinnehavare till Trafikverket under samrådstiden.

Samtliga yttranden finns diarieförda med ärendenummer TRV 2016/112560 och TRV 2016/112561.

Samråd med berörd länsstyrelse

Länsstyrelsen i Västerbotten har inte lämnat något yttrande i detta skede.

Två informationsmöten med Länsstyrelsen i Västerbottens län har hållits, ett i form av gemensamt studiebesök i september 2017 och ett på plats hos Länsstyrelsen i Umeå där Trafikverket berättade om förordad linje.

Samråd med berörd kommun

Skellefteå kommun har den 9 maj 2018 inkommit med ett yttrande. Skellefteå kommun anser att Trafikverkets förordade linje har placerats med bra avvägningar så att intrång och påverkan blir så liten som möjligt. Skellefteå kommun framhåller vikten av effektiva och hållbara godstransporter och vill särskilt betona den långsiktiga betydelsen av att välja alternativet med triangelspår och två broar över älvspassagen, istället för Trafikverkets valda lösning med en bro och lokvändning.

Samordningsmöten med kommunen har hållits en gång/månad. Två workshops om utformning mm av resecentrum har genomförts med Skellefteå kommun.

Den förordade linjen presenterades på kommunstyrelsens möte den 27 februari 2018.

Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

4 yttranden har inkommit från fastighetsägare och rättighetsinnehavare. Synpunkterna har delats in i de delområden som yttrandena i sig berör. Trafikverket har skickat svar till samtliga synpunktslämnare via e-post eller brev. De berörda fastighetsägare som ställt fastighetsrelaterade frågor har fått svar av Trafikverket under hand, antingen via mail eller telefon.

Partiellt dubbelspår

Synpunkt har inkommit om att projektet bör överväga att anlägga partiellt dubbelspår på avsnitt av banan där stor samhällsnytta kan skapas. Synpunktslämnaren önskar att Trafikverket gör en samhällsekonomisk avvägning vilken nytta ett dubbelspår skapar i förhållande till kostnaden, samt utreder var det kan vara lämpligt.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för synpunkterna.

Enskilda vägar/Ersättningsvägar

Synpunkter har inkommit om förslag till utformning och placering av ersättningsvägar och åtkomst till marker. Fråga har även inkommit hur Trafikverket kommer att lösa ökade kostnader för enskilda pga. längre vägar för åtkomst till marker.

Trafikverkets svar

Förslag till åtkomst av marker genom ersättningsvägar kommer att illustreras på illustrationskartor i det slutliga förslaget till järnvägsplan. Ansvar och kostnadsfördelningar läggs fast i de lantmåteriförrättningar som blir i samband med byggnationen. Detta anpassas beroende på hur det ser ut och hur många som nyttjar vägen.

Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Samebyar och Sametinget

Samrådsmöten har hållits enskilt med samebyarna Malå och Maskaure den 5 mars 2018. Samrådsmöte hölls med de fyra samebyarna Malå, Maskaure, Ran och Gran i Sorsele den 5 juni 2018.

Vid dessa möten diskuterades passager av järnvägen och samlingshagar i samband med passagera. Trafikverket föreslår att riksintresset för rennäring bör anpassas så att de följer samebyarnas framtagna Renbruksplaner. Detta kräver dock att samebyarna för en dialog med Sametinget för att de i sin tur ska driva frågan vidare om Renbruksplanernas framtida status som riksintresse för renskötsel. Samebyarna föreslår efter diskussion att göra en skrivelse till Sametinget för att trycka på vikten av att uppdatera riksintresset till de områden som redovisas i Renbruksplanerna som påverkas av Norrbotniabanan. Det område med äldre riksintresses områden som främst berörs och inte längre är aktuella att använda, är bland annat den renflyttled inom framtida järnvägsplan 05 som tidigare har använts av Maskaure och Malå samebyar.

Med Sametingets handläggare för Miljö och samhälle har två möten hållits i Arvidsjaur, år 2017 och år 2018. Vid dessa möten diskuterades bland annat frågor om hantering av Renbruksplaner kontra äldre fysiska riksplanekartor.

Sametinget har inkommit med yttrande den 2 juni 2017 för hela sträckningen genom Skellefteå. Sametinget menar att Norrbotniabanan kommer att utgöra en barriär i landskapet vilket kommer påverka den gröna infrastrukturen samt renarnas vandring och möjlighet att nyttja olika områden. Det är viktigt, anser Sametinget, att de redan i startskedet får möjlighet att se hela järnvägens påverkan och inte bara etapp för etapp. Sametinget påtalar också vikten av att ta hänsyn till riksintressen för rennäring.

Sametinget inkom även med ett yttrande den 18 december 2018 för sträckan Ytterbyn-Grandbodarna. I yttrandet framhävs att den planerade järnvägen ligger inom vinterbetesområden för samebyarna Malå, Maskaure och Gran. Berörda samebyar har rätt till inflytande och ska ha möjlighet att påverka besluten när mark inom det samiska traditionella området berörs. Den aktuella sträckan kommer att utgöra en barriär i landskapet vilket kommer att påverka den gröna infrastrukturen samt renarnas vandring och möjlighet att nyttja olika områden. Norrbotniabanan får inte förstärka befintliga barriärer som exempelvis E4. Det måste finnas långsiktiga lösningar som fungerar i praktiken för alla berörda samebyar så att den traditionella naturbaserade renskötseln inte försvåras. Sametinget framför även att det är viktigt att berörda samebyar kommer in i ett tidigt skede i arbetet med att ta fram en MKB framförallt med avseende på samisk markanvändning.

Trafikverkets svar på yttrande från 2018-12-18:

Det är Trafikverkets uppfattning att det är Malå och Maskaure samebyar som är berörda av järnvägsplanerna genom Skellefteå och att Trafikverket har kontinuerlig dialog och samråd med dem om linjedragning och passager.

Samrådsmöte har hållits med Maskaure sameby den 23 januari 2019. På mötet fortsatte diskussioner om passager för renar/vilt över eller under ny järnväg samt möjlighet till samlingshagar i anslutning till passager. Maskaure sameby hade några synpunkter på Trafikverkets förslag till passager. Trafikverket tar med sig synpunkterna i det vidare arbetet med järnvägsplanerna. Maskaure framställer att byggandet av järnvägen kommer ha stor påverkan på deras betesmark. Maskaure kommer att tappa stora arealer och järnvägen kommer att bidra till merarbete för samebyn. Det kommer krävas mer arbetstimmar för samebyn att korsa den framtida järnvägen. Exakt vilken påverkan och i vilken omfattning är svårt att beräkna framför Maskaure.

Maskaure informerar Trafikverket att Sametinget håller på att se över riksintresset för rennäring gällande både Malå och Maskaure sameby. Efter översynen ska renbruksplanerna och riksintresset stämma bättre överens.

Övriga yttranden

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), Naturvårdsverket, Försvarmakten, Fortifikationsverket och Statens fastighetsverk avstår från att lämna synpunkter. Elsäkerhetsverket har i dagsläget inget att erinra, utan förutsätter att utförande sker enligt gällande föreskrifter. Svenska kraftnät har inga synpunkter eller anläggningar i området och vill därför inte medverka i det fortsatta remissförandet.

Luftfartsverket (LFV) har i egenskap av sakägare för CNS-utrustning lämnat ett yttrande. LFV har inget att erinra mot den föreslagna bansträckningen. Passagen genom Bureå och

sträckningen några kilometer innan och efter Bureå är dock kritiskt för den CNS utrustning som finns på Skellefteå airport. Banan får inte dras längre västerut än den föreslagna sträckningen, annars riskerar den att hamna inom skyddsområdet för CNS-utrustning på flygplatsen. LFV upplyser om att CNS-ansvarig på Skellefteå airport skall tillfrågas i ärendet angående detta. LFV önskar snarast få del av shapefiler för hela banans sträckning, när sådana filer föreligger, så att LFV kan analysera påverkan.

SMHI ställer sig positiv till att järnvägen byggs. Om fler kan välja den miljövänligare järnvägen innebär det att utsläppen av koldioxid och bilavgaser minskar. SMHI har lämnat synpunkter som rör det framtida klimatet, extrem nederbörd, buller och hydrologi.

Inget av Skogsstyrelsen beslutat eller planerat biotopskyddsområde eller naturvårdsavtal berörs av sträckningen. Inte heller någon av Skogsstyrelsen registrerad nyckelbiotop eller område med höga naturvärden berörs. Skogsstyrelsen hänvisar till Länsstyrelsen vad gäller eventuell passage genom naturreservat, eller hänsyn till kultur- och fornlämningar. Skogsstyrelsen avstår från att lämna ytterligare synpunkter.

Sametinget har i yttrande till Trafikverket informerat om att den föreslagna linjesträckningen för den planerade nya järnvägen ligger inom vinterbetesområden för samebyarna Malå, Gran och Maskaure och att samebyarna har rätt till inflytande och ska ha möjlighet att påverka när mark inom det samiska traditionella området berörs. Samtinget påtalar att det redan i startskedet måste ses till hela järnvägens påverkan och inte bara etapp för etapp. Norrbotniabanan får inte förstärka befintliga barriärer som exempelvis E4:an. Långsiktiga lösningar som fungerar i praktiken måste finnas som inte försvårar renskötseln.

Sjöfartsverket har inkommit med ett yttrande till Trafikverket. Påverkan i område för sjötrafik kan ske vid korsande av vattendrag. Sjöfartsverket förutsätter att den segelfria höjden för båttrafiken under de befintliga broarna över vattendragen inte reduceras.

Naturskyddsföreningen i Skellefteå har inkommit med synpunkter till Trafikverket och är positiva till projektet och sträckningen. Inga väsentliga hinder i form av störning på värdefull natur har funnits i tillgängligt underlag. Naturskyddsföreningen utgår från att hänsyn tas till naturreservatet Hedkammen och att fortsatt god tillgänglighet för allmänheten till naturreservatet prioriteras. Naturskyddsföreningen ser fram emot kommande miljökonsekvensbeskrivning.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. Inkomna synpunkter tas om hand och beaktas i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen.

Samråd med allmänheten

Allmänheten visade stort intresse vid samrådsmöte/ öppet hus den 27 februari 2018. Under och efter respektive presentation som hölls hade besökarna möjlighet att ställa frågor.

Nedan redovisas de synpunkter/frågor som kommit fram.

1. Vad kostar det att inte bygga?

Trafikverket svarar:
Stambanan är i dagsläget full. Inga fler turer får plats.

2. Plankorsningar, blir det inga sådana? Inte ens för gående?

Trafikverket svarar:
Nej, inga plankorsningar kommer att anläggas

3. Viltpassager, hur går dem?

Trafikverket svarar:
Viltpassager kan gå både under och över. Som förslaget ligger nu ligger alla under. Utredning av viltpassage pågår.

4. Hur tätt hamnar viltpassagerna? Finns det någon tanke på att samnyttja viltpassager med andra passager?

Trafikverket svarar:
Passager för vilt, rennäring, gående, ersättningsvägar, allmänna vägar, friluftsliv mm samordnas om möjligt. Avstånd mellan dessa är inte klart, det utreds fortfarande. Klart är att järnvägen kommer att bli en barriär som man måste passera. Det kommer att ske antingen under eller över. Inga passager kommer att ske i plan.

5. När Botniabanan var aktuell så överklagades den. Finns det några överklaganden på det här projektet?

Trafikverket svarar:
Nej, inte än. Möjligheten att överklaga är inte möjlig förrän projektet skickas in för fastställelse. I det skedet kan man som rättighetspåverkad överklaga. Överklagar man går det till regeringen. Att sedan få svar på överklagan tar längre eller kortare tid beroende på fråga.

6. Hur bred är en järnvägsanläggning?

Trafikverket svarar:
Generellt mellan 40-60 m. Ibland kan järnvägsfastigheten bli större, upp till 150 m i särskilda fall. Det beror på om järnvägen går i skärning, bank, hur många spår det är, samt vilket behov det finns av sidoområden.

7. Jordbruket finns inte med på kartan som visas, men det gör rennäringen. I den här trakten är jordbruket mer livskraftigt än rennäringen.

Trafikverket svarar:
Jordbruket syns inte på den här kartan. Hänsyn har ändå tagits till jordbruksmarker.

8. På den karta som visas ser man att flera anslutningar till Bureå kommer att stängas, vilket innebär att trafiken kommer sannolikt att öka drastiskt förbi skolan i Bureå. Hur har ni tänkt runt det?

Trafikverket svarar:

När anslutningar stängs så kommer det att bli mer trafik på de anslutningar som finns kvar. Det man kan säga är att det som visas på kartorna enbart är förslag till möjliga lösningar. Lösningarna kommer att samrådats med kommunen.

9. Trafikverket har övergripande ansvar för all infrastruktur. Varför lagar man inte till de vägar som korsas när man har maskinerna på plats för Norrbotniabanan?

Trafikverket svarar:

Finansieringen av Norrbotniabanan inbegriper inte dessa vägar. Det är i de regionala planerna som prioriteringar görs om finansiering.

10. Varför finns det inte en station i Lövånger? Det ligger ju längre från Skellefteå.

Trafikverket svarar:

Regionaltågsstationen är placerad i Bureå av flera anledningar. Möjligheten till arbetspendling till Umeå, samt till Piteå och Luleå, men även närheten till flygplatsen.

11. Marken som behövs vid lägen för driftplatser, hur brett blir det?

Trafikverket svarar:

Ca 60-70 m i genomsnitt behövs för en driftplats/mötesplats.

12. Hur blir mobiltäckningen längs banan?

Trafikverket svarar:

Det telesystem som anläggs är slutet system som inte kommer att kunna nyttjas kommersiellt.

13. Kommer banan att fungera?

Trafikverket svarar:

Det får vi hoppas. Det beror på vilka tåg som trafikerar. Det har inte Trafikverket mandat att besluta om. Botniabanan har signalsystemet ERTMS, vilket är begränsande, eftersom anslutande stambana norrut och Ådalsbanan söderut har ett annat signalsystem. Tanken är att Norrbotniabanan ska utrustas med ERTMS, som är det system som används i Europa. Tågen som trafikerar Botniabanan idag måste ha utrustning för två system. Det gamla och det nya.

Samråd i skede Samrådshandling, utkast till planförslag

Samrådsmöte/Öppet hus har hållits den 28 november 2018 i samlingslokalen i Övre Bäck mellan 18.00 – 20.00. Trafikverket höll en presentation med start kl. 18.00. Därefter hade besökarna möjlighet att ta del av utställt material i form av bl.a. kartor och skisser samt innehåll i presentationsmodell. Besökare hade möjlighet att ställa frågor till Trafikverket samt på plats lämna synpunkter till projektet.

Uppskattningsvis besökte ca 110 personer samrådsmötet.

Information om samrådsmöte samt var handlingarna hålls tillgängliga har skickats ut till samrådsretsen genom brev. Det har under samrådstiden varit möjligt att lämna synpunkter till Trafikverket. Synpunkter önskades senast den 14 december 2018. Annonsering har skett i Norran, Västerbottens-Kuriren och Folkbladet den 16 november, Västerbottens Mellanbygd den 14 november och Post- och inrikes tidningar.

Samrådshandlingen i sin helhet har funnits tillgänglig på Trafikverkets hemsida från och med 29 november 2018.

Totalt inkom 15 yttranden från organisationer och myndigheter och 13 yttranden från fastighets- och rättighetsinnehavare till Trafikverket under samrådstiden.

Samtliga yttranden finns diarieförda med ärendenummer TRV 2016/112561.

Samråd med berörd länsstyrelse

Tre informationsmöten med Länsstyrelsen i Västerbottens län har hållits, ett i form av gemensamt studiebesök i september 2017, ett på plats hos Länsstyrelsen i Umeå där Trafikverket berättade om förordad linje, vid ett möte i december 2018 presenterades Samrådshandlingen inför yttrande från Länsstyrelsen. Besök i fält med nedslag vid intressanta platser gjordes hösten 2018. Möte med Länsstyrelsen i januari 2019 för att prata naturvärden samt ett möte i slutet av januari beträffande tidplan för delprojektens leveranser för sträckan Däva-Skellefteå så att Länsstyrelsen kan förbereda sitt arbete internt.

Länsstyrelsen i Västerbottens län har inkommit med yttrande daterat den 10 januari 2019 över Samrådshandlingen. Länsstyrelsen är positiv till att arbetet med Norrbotniabanan fortskrider. Länsstyrelsen framhåller vikten av att projektet samordnas med angränsande vägplaner för breddning och mitträckesseparering av E4.

Vidare lämnas synpunkter om riksintressen, rennärning, barriäreffekter för ren, vilt och andra djur, natur- och vattenmiljö, miljö kvalitetsnormer för vatten, strandskydd, kulturmiljö, jordbruksmark, landskap och gestaltning samt hälsa och säkerhet. Dessa sammanfattas mer ingående nedan och Trafikverket besvarar synpunkterna under respektive område.

Totalförsvär

- Trafikverket skriver att Försvarsmaktens riksintresse finns inom planområdet. Det område som överlappar planerad järnväg väster om Broträsk är inte ett riksintresseanspråk utan ett så kallat influensområde. Länsstyrelsen föreslår att kartan över riksintressen även redovisar influensområdet.

Trafikverkets svar

Influensområdet visas ej på kartan pga det är försvarsmaktens intressen.

Rennäring

- Den planerade järnvägen överlappar en flyttled av riksintresse för rennäring på en ca fyra kilometer lång sträcka. Planerade passager stämmer inte överens med riksintresset. Byggande av järnvägen rikserar att påtagligt skada riksintresset för rennäringen, särskilt om lokaliseringen av passager inte överensstämmer med riksintresset. I detta fall handlar det om en avvägning mellan två riksintressen. Som motiv för denna avvägning är det inte tillräckligt att enbart hävda att samebyarna inte använder flyttleden med hänvisning till renbruksplanerna. Renbruksplanerna är levande dokument som kan förändras när markutnyttjandet förändras över tid. Avvägningen ska göras utifrån ett långsiktigt perspektiv. Trafikverket behöver utveckla motiveringen till avvägningen och ange varför flyttleden inte används idag, huruvida den kan bli aktuell för användning i framtiden samt varför Trafikverket anser att den framtida järnvägen är det ändamål som på lämpligast sätt främjar en långsiktig hushållning med marken, vattnet och den fysiska miljön i övrigt. Som underlag för motiveringen bör Trafikverket konsultera riksintressemyndigheten Sametinget angående riksintressets aktualitet och eventuella planer på förändringar av utpekade riksintressen i området.

Trafikverkets svar

I fortsatt projektering har hänsyn till flyttleden av riksintresse tagits. Passager i läget för flyttleden har funnits med redan i samrådsskedet men utformning av passagera har därefter samrättats med berörda samebyar för att säkerställa god funktion. Skrivelsen om flyttledens status har omformulerats.

Barriäreffekter och passager

- Länsstyrelsen understryker att järnvägen skapar en stor barriäreffekt utifrån ett nolläge. Det behöver tydligare framgå att järnvägens negativa konsekvenser kan lindras genom rätt passager.
- Länsstyrelsen anser att Trafikverket tydligare behöver motivera passagers funktion och lokalisering. Det är inte heller tydligt, i alla avseenden, vilken typ av passager som planeras och om de är kombinerade med andra typer av passager. Det behöver bland annat tydliggöras vilka passagelösningar som planeras specifikt för rennäringen samt hur utterpassager ska lösas i områden med utter.
- Passager under broar bör vara så breda som möjligt. Länsstyrelsen undrar vilka möjligheter som finns till bredare passager än de angivna, utan att broarna blir större?
- En ekodukt/faunabro beskrivs i samrådshandlingen, men Trafikverket meddelar på samrådsmöte i december 2018 att inga sådana planeras längs detta delprojekt. Projektet bör i såfall revidera handlingarna så att det sämmer överens med det som faktiskt

planeras. Länsstyrelsen anser emellertid att ekodukter/faunabroar bör ingå i planerna för aktuell sträcka.

- I den kommande MKBn bör järnvägens barriäreffekter och dess konsekvenser för ren, vilt och andra djur beskrivas tillsammans med åtgärder för att minska barriäreffekten. Då olika djur har olika behov vore det fördelaktigt om Trafikverket separat beskriver konsekvenserna för vilt, renar, smådjur etc.
- Det är viktigt att Trafikverket tidigt i processen utarbetar en plan för årligt underhåll av stängsel då brister i underhåll kan medföra en ökad risk för vilt- och renpåkörningar.

Trafikverkets svar

I MKB för järnvägsplanen har rennäringkapitlet kompletterats med en karta som både visar rennäringens flyttleder och var passager planeras för att det tydligt ska framgå hur dessa är lokaliserade i förhållande till varandra. Utterpassager löses för alla vattendrag, antingen genom strandremsa under bro eller för de minsta vattendragen genom torrtrumma vid sidan av trumma/bro för vattendraget. I MKB:n har en karta över "Inarbetade åtgärder för att minska järnvägens barriärverkan" lagts in för att förtydliga det främsta syftet med varje passage. Utgångspunkten har varit att få en mångsidigt nyttjande av alla passager, exempelvis bedöms passager för skogsbilvägar kunna fungera bra även för vilt och friluftsliv då trafikeringen är oerhört låg.

Passagerna har inte kunnat göras bredare utan att järnvägsbroar förlängs eller vägbroar över järnvägen breddas.

Underhållsarbetet på anläggningen kommer att skötas på samma sätt och enligt samma rutiner som alla Trafikverkets järnvägsanläggningar. I planskedet försöker Trafikverket i så stor utsträckning som möjligt tillgodose tillgängligheten och arbetsmiljön för de som senare ska utföra löpande underhåll på anläggningen.

Övriga rennäringfrågor

- På vilka grunder har järnvägens konsekvenser för rennäringen bedömts till "måttligt negativa"?
- För hur stor geografi bedöms järnvägens ge negativa konsekvenser för rennäringen?
- Kan den planerade järnvägen tillsammans med andra förändringar i markanvändningen medföra kumulativa effekter på rennäringen?
- Om det visar sig att planerade passager för rennäringen inte fungerar som planerat kan det komma att behöva uppföra uppsamlingshagar för renarna intill passagerna. Ett resonemang kring denna eventuella konsekvens bör framgå i MKB.
- Länsstyrelsen uppmanar Trafikverket att ha en kontinuerlig dialog med samebyarna under hela plan- och byggprocessen.

Trafikverkets svar

Bedömningarna i samrådshandlingen har varit preliminära. I MKB till järnvägsplanen redovisas bedömningsgrunder och metodik tydligare.

I MKB:n anges olika kumulativa effekter som järnvägen kan medföra, framför allt genom kringverksamheter som täkter, deponier, kraftledningar etc. En exakt geografisk påverkan från järnvägen är svår att bedöma, och kan variera över tid beroende på samebyns markanvändning och behov olika år.

Uppsamlingshagar har diskuterats med samebyarna i den löpande dialog som Trafikverket för med dessa.

Natur- och vattenmiljö

- I de fall myrar ska grävas ur till fast mark bör det planerade arbetet samt försiktighetsåtgärder beskrivas utförligt i kommande handlingar. Det behöver även framgå hur inflödet av vatten ska hanteras när våtmarken inte längre finns kvar. Om myrar ska grävas ur till fast mark krävs tillstånd för markavvattning.
- Många våtmarker berörs av järnvägslinjen. I kommande MKB bör Trafikverket beskriva vad som ska göras för att tillskottet till grundvattnet inte ska minska eller hur det ska säkerställas att landskapets egen förmåga att hålla kvar och balansera vattenflödena bibehålls.
- Det är viktigt att skärningar och andra verksamheter som innebär grundvattensänkning beskrivs i kommande MKB. Även Trafikverkets bedömningar av eventuell påverkan på vattendrag, våtmarker, grundvattenanknutna miljöer samt växtlighet bör beskrivas. Länsstyrelsen är positiv till att Trafikverket planerar att utföra tätskikt för att bland annat förhindra infiltration av föroreningar vid en eventuell olycka.
- I det fortsatta arbetet behöver Trafikverket tydliggöra varför flera bäckar behöver grävas om. Vattendragen i de delar som grävs om ska efterlikna naturliga förhållande i det specifika vattendraget. Det gäller allt från bottenstruktur till strandzon. Flera vattendrag uppges vara rätade och det borde vara rimligt att sträva efter att naturlika förhållanden återskapas i den del som grävs om.
- Järnvägen med ersättningsvägar passerar flera små vattendrag. Det är viktigt att de passagelösningar som väljs är väl tilltagna i dimension och medger naturlig bottenstruktur och bibehållna hydrauliska förhållanden.
- Det är positivt att samtliga broar anläggs med strandpassage. Det framgår dock inte hur Trafikverket tänker kring anpassningar för landlevande djur i eller i anslutning till resterande vattendrag som korsas av järnvägar och ersättningsvägar.
- Det är positivt att Trafikverket anger att erosionskydd i vattendrag ska anpassas att efterlikna naturligt bottenmaterial och strandzon. Utveckla gärna detta ställningstagande. Länsstyrelsen vill även framhålla vikten av att planerade erosionskydd naturanpassas.
- Länsstyrelsen är tillsynsmyndighet för vattenverksamhet, men inom Skellefteå kommun har det mesta tillsynsansvaret för anmälningspliktig vattenverksamhet överlåtits till bygg- och miljönämnden i Skellefteå kommun. Inom det här planområdet ska anmälan göras till nämnden. Länsstyrelsen upplyser även om att biotopförbättrande åtgärder, liksom omgrävning av vattendrag, är vattenverksamhet som kan kräva anmälan eller tillstånd. Påverkas markavvattningsföretag kan det krävas omprövning.

- Om intrång i allmänna intressen kan förväntas till följd av en verksamhet eller åtgärd som kräver tillstånd eller dispens enligt miljöbalken kan krav på kompensationsåtgärder ställas. Länsstyrelsen förutsätter att frågan utreds och att resultatet tillsammans med initierande förslag till ekologisk kompensation redovisas i kommande MKB.
- Naturvärdesinventering, fågelinventering, grod- och kräldjursinventering etc. bör biläggas kommande MKB för att Länsstyrelsen ska kunna göra en så korrekt bedömning som möjligt av påverkan på arter och naturmiljö.

Trafikverkets svar

Grundvattensänkningar beskrivs i MKB:n främst under kapitlet om grundvattenresurser. Permanenta grundvattensänkningar och influensområdet beskrivs.

Järnvägsanläggningen förändrar inte tillskottet till grundvattnet i våtmarker, utan vattentillskottet i torvområden påverkas främst av nederbördsmängder.

Järnvägsanläggningen leder enbart till grundvattensänkning i anslutning till järnvägsdiken och skärningar. Utskiftning av material, från torv till stenkross leder i sig inte till någon förändring av grundvattenbalansen.

Vattendrag som grävs om kommer att återskapas för att efterlikna naturliga förhållanden. Beskrivs utförligare i MKB:n. För små vattendrag anläggs torrtrummor i anslutning till den trumma som vattendraget leds igenom.

Trafikverket avser att ta ett samlat grepp om ekologiska kompensationsåtgärder för hela Norrbotniabanan från Umeå-Skellefteå och det kommer att bedrivas som ett parallellt projekt till alla aktuella järnvägsplaner längs sträckan. Beskrivs ytterligare i MKB:n.

Underlag i form av naturvärdesinventeringar skickas separat till Länsstyrelsen.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

- För att miljö kvalitetsnormerna för vatten ska kunna följas får planen inte bidra till vandringshinder eller försvärad vandringsbarhet. Broar är bäst för god konnektivitet och heltrummor bör undvikas i bäckar som är vattenförande året runt.
- För att kunna följa miljö kvalitetsnormerna för vatten är det viktigt att minimera påverkan på närområdet och svämplanen till vattendrag och sjöar. Broar bör därför ha så bred öppning under bron som möjligt. Det är också en fördel om lägre vegetation kan finnas kvar eller tillåtas växa upp i anslutning till vattendraget. Det vore bra om uträkningar som ligger till grund för slutsatsen att det morfologiska tillståndet inte påverkas presenteras i kommande MKB.
- Om omgrävning av bäckar verkligen visar sig vara nödvändigt ska bäckbotten göras naturlig. Om bäcken redan är uträdd för markavvattning eller flottning finns stora möjligheter att faktiskt skapa ett förbättrat habitat för fisk och andra vattenlevande djur jämfört med innan. Särskild hänsyn bör iaktas vid Stavvattsbäcken.
- Det bör framgå ur handlingarna hur Trafikverket avser att undvika syresättning av sulfidjordar eftersom detta leder till läckage av försurande ämnen och metaller.

Trafikverkets svar

Trafikverket bedömde att beräkningar av påverkan på närområde riskerar att bli allt för

grova för att ge ett bra underlag för bedömningar. Exakta inmätningar finns bara att tillgå vid järnvägsplanens omedelbara närhet.

Vid ytterligare studier av geotekniskt underlagsmaterial har framkommit att det troligen inte förekommer några sulfidjordar alls längs berört området för järnvägsplan 05. Rutiner för hantering av ev sulfidjordar kommer dock alltid att finnas med i det fortsatta projektet.

Strandskydd

- Länsstyrelsen har noterat att förslagen järnvägen ligger inom 100 m från sjön Karlstjärnen som omfattas av strandskyddet. Det framgår inte av handlingarna och behöver korrigeras. I kommande planhandlingar ska strandskyddets område redovisas och i kommande MKB bör Trafikverket beskriva eventuella konsekvenser för strandskyddets syften.

Trafikverkets svar

Har korrigerats i kommande handlingar, felaktigheten berodde på ett missförstånd av det underlagsmaterial som fanns att ta del av på länsstyrelsens hemsida.

Kulturmiljö

- Ur kulturmiljösynpunkt är linjedragningen planerad på ett sätt som endast innebär en liten direkt påverkan på kulturmiljövärden längs sträckan. I MKB ska denna påverkan belysas tillsammans med ett resonemang kring eventuell indirekt påverkan på andra kulturmiljöer såsom helhetsmiljöer och landskapsbild.
- Inför nyttjande av etableringsområden och ersättnings- /servicevägar är det viktigt att samråd hålls med Länsstyrelsen i de fall dessa områden ligger utanför de ytor som arkeologiskt utredas.

Trafikverkets svar

Vid planering av etableringsområden och vägar är kulturmiljöintressena en viktig faktor att ta hänsyn till. Etableringsområden kommer att framgå i MKB till planen. Trafikverket fortsätter med en kontinuerlig dialog med länsstyrelsen rörande kulturmiljöfrågorna.

Jordbruksmark

- Jordbruksmark berörs av den planerade järnvägsdragningen. Brukningsvärd jordbruksmark får, enligt miljöbalken, endast tas i anspråk för anläggningar om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. Det vore bra om Trafikverket i planbeskrivningen, motiverar lokaliseringen av järnvägen utifrån ovanstående paragraf.

Trafikverkets svar

Föreslagen järnväg har lokaliserats och utformats för att minimera intrång i jordbruksmark. Ett visst intrång i jordbruksmark i östra Ytterbyn har dock inte kunnat undvikas då området ligger nära järnvägsplanegränsen med givna förutsättningar rörande läget för järnvägslinjen. Järnvägslinjen har också anpassats för att undvika intrång i gravområdet vid Broträsk norr om Ytterbyn. Detta förtydligande har arbetats in i MKB.

Landskapsbild och gestaltning

- Enligt lagen om byggande av järnväg ska estetisk utformning efterstävas vid planläggning och byggande av järnväg. Den planerade järnvägen medför barriäreffekter i landskapet och Trafikverket har inarbetat ett flertal planskilda passager och estetiskt utformade vallar och landskapsbroar för att minska barriäreffekterna. För att minska barriäreffekten och skapa en visuell kontakt mellan det delade landskapet bör passagerna med järnvägsbro vara så breda som möjligt. Ett gestaltungsprogram ska utgöra underlag till järnvägsplanen. Länsstyrelsen tar gärna del av detta när det är färdigställt.

Trafikverkets svar

Gestaltungsprogrammet kommer att finnas med som en särskild utredning i järnvägsplanen.

Hälsa och säkerhet

- Det är positivt att Trafikverket tar hänsyn till klimatförändringar och risker för översvämning vid utformning av järnvägsbank, broar och trummor. Det behöver dock förtydligas vilka risker kopplat till klimatförändringarna som ska beaktas i planerings- och byggskede samt hur dessa risker ska beaktas. Eftersom klimatet kommer att förändras under lång tid bör det också framgå vilken livslängd olika delar av anläggningen planeras för. Om Trafikverket klimatanpassar anläggningen utifrån ett scenario för klimatpåverkan (RCP-scenario) bör det redovisas i handlingarna.
- Plankorsningsolyckor mellan tåg och vägfordon är en vanlig olyckstyp inom ett järnvägsområde. Det är därför viktigt att Trafikverket redan i ett tidigt skede planerar för att minska risken för sådana olyckor. Möjliga barriäreffekter för utryckningsfordon som järnvägen kan frambringa bör utredas närmare och beskrivas i MKB. Det kan handla om järnvägens påverkan på insatstider till vissa områden, verksamheter eller potentiella olycksplatser, men också tillfälliga hinder under byggskedet.
- Trafikverket bör komplettera handlingen med långsiktig prognos över farligt gods som kommer att transporteras på sträckan.
- En utförlig beskrivning av hanteringen av sulfidjord bör finnas med i MKB.
- Den slutgiltiga masshanteringen är inte beräknad, vilket gör det svårt att bedöma måluppfyllelsen. Länsstyrelsen undrar när Trafikverket, planerar att, mer utförligt, beskriva hur masshanteringen ska gå till?
- Kommande planhandlingar bör innehålla en bullerkarta som redovisar bullersituationen i de områden där bebyggelse finns samt en karta som visar planerade bullerskyddsåtgärder. Trafikverket behöver tydliggöra hur uppmätta bullervärdena vid de olika fastigheterna har tagits fram. I kommande MKB behöver järnvägsplanens effekter och konsekvenser beträffande buller och vibrationer belysas.

Trafikverkets svar

I MKB anges livslängd på olika delar av anläggningen. Trafikverket kommer att anpassa anläggningen utifrån ett scenario för klimatpåverkan.

Inga plankorsningar planeras på anläggningen.

Ingen långsiktig prognos för farligt gods finns ännu framme för norrbotniabanan.

För närvarande bedöms ingen sulfidjord behöva hanteras inom planen.

Masshanteringen beskrivs utförligare i MKB:n. Masshanteringen beskrivs så detaljerat det går i varje skede allt eftersom projekteringen fortgår, en masshanteringsplan tas fram i detaljprojekteringskedje efter järnvägsplanen.

Bullerberäkningar redovisas detaljerat i MKB.

Trafikverket har 2019-05-10 begärt Länsstyrelsens godkännande av miljökonsekvensbeskrivningen för aktuell delsträcka.

Länsstyrelsen har 2019-07-03 begärt komplettering av miljökonsekvensbeskrivning för aktuell sträcka. Länsstyrelsen bedömer att inskickad MKB huvudsakligen följer kraven i miljöbalken samt redovisar projektets lokalisering, omfattning, utformning och konsekvenser på ett godtagbart sätt. Efter genomgång hos Länsstyrelsen konstateras dock att miljökonsekvensbeskrivningen behöver kompletteras innan den kan godkännas. Nedan sammanfattas Länsstyrelsens kompletteringsbehov:

Generellt

- Länsstyrelsen noterar att flertalet synpunkter som tidigare lämnats har tillgodosetts i MKB:n, men i samrådsredogörelsen för projektet framgår inte synpunkterna, inte heller hur Trafikverket har behandlat synpunkterna. Länsstyrelsen rekommenderar tydligare och mer utförliga samrådsredogörelser för kommande planer.

Trafikverkets svar

Samrådsredogörelsen arbetas om med mer detaljerade kommentarer och svar.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

- Trafikverket bedömer att projektet inte påverkar möjligheten att uppnå fastställda miljö kvalitetsnormer för vatten. Handlingarna behöver kompletteras med en beskrivning av hur Trafikverket har kommit fram till bedömningen att järnvägen inte påverkar miljö kvalitetsnormerna (i synnerhet närområdet och svämplanets struktur och funktion).

Trafikverkets svar

Beräkningar av påverkan på närområde utförs. Om möjligt ska Trafikverket försöka göra beräkningar på samma material som vattenmyndigheten använt för sina klassningar, för att säkerställa att resultaten är jämförbara med MKN.

Omgrävning av diken och vattendrag

- Trafikverkets utgångspunkt är att diken och vattendrag ska behålla nuvarande sträckning och utbredning, men att vissa kommer att behöva grävas om. I tidigare samråd framförde Länsstyrelsen att Trafikverket behöver tydliggöra varför flera vattendrag behöver grävas om. MKB:n behöver kompletteras med en förteckning över de diken och vattendrag som kan behöva grävas om med en motivering varför detta är nödvändigt för respektive dike/vattendrag. Även beskrivningarna i avsnittet om Diken och vattendrag i MKB:n behöver utvecklas. Det bör även framgå att anmälan om

vattenverksamhet inte bara behöver upprättas för berörda vattendrag utan även för omgrävning av diken.

Trafikverkets svar

Ett förtydligande om varför man i vissa fall valt att förlägga broar vid sidan om vattendrag skrivs in i MKB. Förtydligande kring varför diken ibland grävs om, dock är utgångspunkten alltid att dikena ska behålla sin funktion i landskapet och inte leda till varken större eller mindre avvattning jämfört med dagsläget.

Ingen förteckning över diken och vattendrag har upprättats i detta skede, planens syfte är att fastställa markanspråken och mindre justeringar av lägen på diken och trummor kommer att ske i senare detaljprojektering när ytterligare kunskap och underlag finns att tillgå.

Omgrävning av diken görs i de allra flesta fall för att bibehålla funktionen i diket och i de fallen bedöms undantagsregeln tillämplig.

Hydrologi, våtmarker och vattendrag

- Beskrivningarna av de förväntade följderna av förändrad hydrologi behöver utvecklas. Detta gäller för såväl grundvattensänkningar, förändringar i grundvattenströmmar och omgrävning av vattendrag. Handlingarna behöver även kompletteras med en mer utförlig beskrivning av vad som ska göras för att tillskottet till grundvattnet inte ska minska eller hur det ska säkerställas att landskapets egen förmåga att hålla kvar och balansera vattenflödena bibehålls efter dikning/utgrävning av våtmarker. MKB:n bör även kompletteras med en beskrivning av vad "torrare förhållanden" innebär för varje specifikt område. Mer utförliga beskrivningar av planerat arbete tillsammans med beskrivningar av försiktighetsåtgärder och hur inflödet av vatten ska hanteras då våtmarken inte längre finns kvar, krävs i de fall som myrar grävs ut till fast mark. I de fall våtmarker ska grävas ur och ersättas med annat material krävs tillstånd för markavvattning. Den informationen bör kompletteras i MKB:n.

Trafikverkets svar

Grundläggning av järnvägen i aktuella våtmarksområden innebära att torv och eventuella lösa jordlager grävs ur och ersätts av sprängsten eller grövre friktionsjord. Denna åtgärd utförs enbart för järnvägsanläggningen och inga hela våtmarksområden kommer att grävas ur och ersättas med återfyllnadsmaterial. I våtmarksområden som berörs av järnvägen kommer återfyllnadsmaterialet ej att utgöra en ny dräneringsnivå och befintliga grundvattendelare kvarstår. Återfyllnadsmaterialet kan dock komma att ge upphov till lokal strömningsförändring nedströms järnvägen i de fall järnvägen korsar strömningsriktning av grundvatten. Effekt och konsekvenser av detta beskrivs i MKB:n under kapitel om grundvattenresurser samt naturmiljö.

Järnvägsanläggningen leder enbart till grundvattensänkning i anslutning till järnvägsdiken, skärningar eller där täta jordlager ovan trycksatta undre magasin grävs bort.

Grundvattensänkningar samt övrig påverkan på grundvattenförhållanden som uppkommer till följd av planerad järnväg beskrivs i MKB:n främst under kapitlet om grundvattenresurser. Påverkan på växtlighet beskrivs under kapitlet om naturmiljön.

Naturmiljökapitlet har kompletterats med en beskrivning av vad torrare förhållanden närmast banvallen kan leda till i form av förändrad växtlighet för sumpskogar respektive våtmarker som är de naturtyper som främst berörs av något förändrade vattenförhållanden. Att beskriva det i detalj för varje enskilt område har dock inte gjorts då exakta konsekvenser för varje enskild delsträcka är svåra att i detta skede förutse.

Grod- och kräldjursinventering

- Trafikverket hänvisar till en 18 år gammal grod- och kräldjursinventering. Länsstyrelsen uppmanar Trafikverket att utföra en ny inventering eftersom så gamla data inte är tillförlitliga alternativt behöver MKBn kompletteras med en motivering till detta. Det ska, i så fall, också framgå hur arternas fortlevnad säkerställs på annat håll i de fall deras habitat förstörs samt hur passager för grod- och kräldjur kan underlätta migration.

Trafikverkets svar

Utgångspunkten har varit att groddjur i princip förekommer längs hela sträckan där det förekommer lämpliga habitat och därför har järnvägen utformats efter det exempelvis när det gäller kabeltrummor och kabelbrunnar samt antal passager.

Masshantering

- Trafikverket bedömer att järnvägen innebär stora negativa konsekvenser som en följd av masshantering, samtidigt som masshanteringen fortfarande beskrivs relativt översiktligt. MKBn bör kompletteras med en kort beskrivning av hur arbetet med masshantering fortsätter. MKBn bör även kompletteras med en text om hur sulfatjordar ska hanteras och vilka tillstånd som krävs.

Trafikverkets svar

Masshanteringen har beskrivits så detaljerat det gått i planskedet. I senare skede tas en masshanteringsplan fram. Inga sulfatjordar förekommer inom järnvägsplanen.

Masshanteringen kommer att ske med de tillstånd och anmälningar som miljöbalken föreskriver. I nuläget kan ingen detaljerad förteckning över vilka sådana ärenden som kan bli aktuella upprättas.

Klimatanpassning

- Trafikverket, har i generella termer återgett hur dimensionering av broar och trummor utförs. Broarna dimensioneras för 100-års respektive 50-årsregn beroende på spännvidd. För att möjliggöra förståelse för konsekvenserna av detta behöver MKBn kompletteras med information om vid vilken spännvidd Trafikverket planerar att dimensionera för den kortare respektive den längre återkomsttiden.
- I MKB skriver Trafikverket att "Kritiska punkter som kan behöva klimatanpassas är trummor, broar, bankar samt strandremsor". Det framgår hur klimatanpassning av trummor och broar ska ske, men MKB behöver kompletteras med en beskrivning av hur klimatanpassning av bankar och strandremsor ska genomföras.

Trafikverkets svar

MKB:n uppdateras under avsnittet om klimatanpassning.

Vattenståndet vid 50-års vattenstånd respektive 100-års vattenstånd skiljer dock endast maximalt 1 dm och därmed bedöms samtliga broar klara 100-års flödet oberoende av spännvidd.

Järnvägsbankar, erosionskydd och strandremsor utformas enligt gällande föreskrifter från Trafikverket som uppdateras kontinuerligt. Trafikverket har en handlingsplan för sin klimatanpassningsstrategi och styrande dokument och regelverk inom Trafikverket beaktar klimatets påverkan.

Övriga kompletteringsbehov

- Trafikverket gör bedömningen att räddningstjänstens insatsmöjligheter har säkerställts genom god tillgång till järnvägen. MKBn behöver kompletteras med ett resonemang kring hur den planerade järnvägen påverkar tillgänglighet och insatstider för utryckningsfordon till områden och verksamheter utanför området för järnvägsplanen.
- I MKB beskrivs vilka åtgärder som ska göras för att minska barriäreffekterna. Detta är positivt, men för att det ska bli lättare att förstå planens konsekvenser behöver MKB kompletteras med en tydligare beskrivning av vilka konsekvenser barriäreffekterna får för vilt och smådjur.
- Olika uppgifter om vilka vattendrag som är naturliga figurerar i MKBn. Detta behöver korrigeras så att korrekta uppgifter framgår.

Trafikverkets svar

Trafikverket har haft ett samråd med berörd räddningstjänst och de har framfört att de inte ser att den påverkar insatstiderna för utryckningsfordonen. Projektet innebär en viss upprustning av skogsbilvägar vilket räddningstjänsten såg som positivt vid exempelvis skogsbränder.

Länsstyrelsen lämnade även upplysningar och synpunkter som inte är en del av kompletteringsbegäran, men som är viktigt att Trafikverket beaktar i det fortsatta arbetet med järnvägsplaner för Norrbotniabanan:

- Trafikverket har redovisat vilka trumdimensioner de planerar att använda i en rad vattendrag. Länsstyrelsen har noterat att för flera av vattendragen är det tilltänkt samma dimension som vattendragets bredd, eller mindre i ett fall. Detta kommer inte att medge bibehålla hydrauliska förhållanden. Det är viktigt att de passagelösningar som väljs är tilltagna i dimension.
- Länsstyrelsen har tagit del av inventeringsrapporten (NVI) för vattendrag för delsträckorna JP05-JP07. Bredden i rapporten skiljer sig i vissa fall från det som är angivet i MKBn. Detta bör ses över så korrekt information framgår.
- I samrådet för JP06 framförde Länsstyrelsen, med stöd i Boverkets tillsynsvägledning för översvämningrisk, att broarna dimensioneras för minst ett 100-årsregn. Synpunkten gäller generellt för samtliga järnvägsplaner. Länsstyrelsen önskar att Trafikverket överväger detta och svarar på synpunkten i kommande samrådsredogörelser och granskningsutlåtanden.

- Det är positivt att inga vandringshinder skapas samt att Trafikverket tar på sig att ordna passage för landlevande djur längs flera vattendrag.
- I MKB redovisas kartor med pilar till de platser där bullerskyddsåtgärder är planerade. För att underlätta läsbarheten önskar Länsstyrelsen att fastighetsnamnet, förutom att redovisas i tabellen, även redovisas i pilens textruta där det i dagsläget enbart står "bullerskyddsåtgärd".
- I samrådsredogörelsen framgår att Sametinget håller på att se över riksintessen för rennäring eftersom dessa inte stämmer överens med hur samebyarna använder markerna. Passagemöjligheter för strövande ren är planerat längs hela sträckan och passagerna sammanfaller i stort sett med de flyttleder som finns utpekade i samebyarnas renbruksplaner. Länsstyrelsen gör bedömningen att järnvägsplanen inte påtagligt försvårar rennäringens bedrivande i områdets av riksintresse för rennäringen. Länsstyrelsen vill understryka att en förutsättning för att rennäringens intressen inte ska påverkas i allt för hög grad är att såväl stängsel som förslagna passager fungerar. Stängslet är avgörande för att betesmarkerna ska kunna nyttjas och passagerna för att möjliggöra flyttning av renar och fri strövning. Om stängsel och passager inte skulle fungera behöver Trafikverket ha en beredskap för detta och ansvarsfördelningen vara tydlig.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för synpunkterna och vill förtydliga följande:

Inventeringsrapporten för vattendrag togs fram för att kartlägga vilka vattendrag som fanns längs sträckan, vilka som kunde ses som naturliga och vad som var diken samt att fastställa naturvärdena för vattendragen och dess omgivning. De angivelser av vattendragens bredd som förekommer i den rapporten är grova och mätningarna är inte alltid exakt där järnvägsanläggningen lokaliseras. Vid varje broläge och trumläge har mer noggranna inmätningar senare gjorts av terrängförhållanden etc. Det underlaget har legat till grund för broprojekteringen.

Samtliga broar som berör vattendrag klarar utöver 50-årsflöden även aktuella 100-årsflöden.

Trafikverket kommer inte att redovisa kartor med fastighetsnamn i MKB:n med den upplösning som kartorna har. Fastighetsnamnen blir inte läsbara i den skalan. Fastighetsbeteckningarna kommer att redovisas i järnvägsplanens plankartor.

Fortsatta samråd kommer att hållas med Länsstyrelsen i Västerbotten.

Samråd med berörd kommun

Samråd med Skellefteå kommun, planavdelningen, har genomförts löpande med ca 10 möten under 2017 och 2018 och fortsätter även under 2019. Projektet har dessutom hållit ett antal arbetsmöten kring lösningar i Bureå, Skellefteå C och resecentrum, befintlig bana samt om väglösningar i centrala Skellefteå (Grenvägen, Lasarettsvägen t ex). Den förordade linjen presenterades på kommunstyrelsens möte den 27 februari 2018. Presentation av Samrådshandlingen har hållits för Bygg- och Miljönämnden i dec 2018.

Skellefteå kommun har inkommit med yttrande daterat den 5 december 2018 avseende Samrådshandling. Kommunen bedömer sammanfattningsvis att linjen har anpassats för att göra så lite intrång som möjligt på bebyggelse, näringar, natur- och kulturvärden. Kommunen vill särskilt betona vikten av att anpassa linjen med hänsyn till befintlig bebyggelse och miljö. Järnvägen bör anpassas till landskapet med flackare lutning på slänterna, flera faunabroar och bredare passager under järnvägen. Vidare bör kompensationsåtgärder genomföras för att motverka negativa konsekvenser på naturmiljön som aktuell linjedragning medför.

För att undvika barriäreffekter är det viktigt att planera för breda passager med faunabroar som möjliggör passage för ren och vilt. För att inte begränsa den gröna infrastrukturen och förhindra spridningsvägar av det biologiska livet bör Länsstyrelsens handlingsplan för grön infrastruktur följas. Vidare förordar Skellefteå kommun att flera faunabroar planeras längs sträckningen och att passagerna under järnvägen utformas med tillräcklig bredd för effektivt nyttjande av ren och vilt.

Det är viktigt att nya service- och ersättningsvägar upprättas i dialog med berörda fastighetsägare för att på bästa sätt upprätthålla tillgängligheten och fortsatt möjliggöra för brukande av marken.

Skellefteå kommun vill också att Trafikverket fördjupar och förtydligar sin bedömning av konsekvenserna av järnvägen för grundvattenförekomsterna Burträskåsen och Skellefteåsen. Även kapitlet om buller, vibrationer och bullerskyddsåtgärder bör kompletteras och göras tydligare.

I fortsatt planering och framtida bygghandling bör miljöarbetet preciseras gällande skyddsåtgärder och arbetssätt för att undvika felaktiga åtgärder som kan få negativ påverkan på miljön.

Trafikverkets svar
Trafikverket tackar för synpunkterna.

Järnvägen har så långt det är möjligt anpassats för att göra så lite intrång som möjligt på bebyggelse, näringar och natur- och kulturvärden. Skyddsåtgärder, konsekvenser och påverkan på berörda intresseområden beskrivs mer ingående i projektets miljökonsekvensbeskrivning.

I områden där järnvägen är mer synlig för allmänheten exempelvis vid väg 750 nära Broträsk har projektet arbetat med att få en mjukare anslutning till omgivande mark därför angett flackare vägslänter med släntlutning på 1:3. Även bullervallar vid Istermyrliden ges en gestaltning för en bättre anpassning till landskapet.

Under samrådsskedet har en del vägar dragits om efter önskemål från markägare. Fler passager har också tillkommit efter samråd för att ge en bättre anpassning till bland annat markägarnas behov men som också kommer vilt och rennäring till godo.

Skyddsåtgärder för att mildra barriäreffekten av järnvägen föreslås och beskrivs i projektets miljökonsekvensbeskrivning. Konsekvensbeskrivningen om hur järnvägen påverkar grundvattenförekomsterna har fördjupats och förtydligats i densamma.

Påverkan och konsekvenser med avseende på vibrationer och buller har tydliggjorts i projektets miljökonsekvensbeskrivning.

Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Totalt har 13 yttranden inkommit från fastighetsägare och rättighetsinnehavare under samrådstiden. Synpunkterna har delats in i de delområden som yttrandena i sig berör. Trafikverket har skickat svar till samtliga synpunktslämnare via e-post eller brev. De berörda fastighetsägare som ställt fastighetsrelaterade frågor har fått svar av Trafikverket under hand, antingen via mail eller telefon. Samråd har även skett med berörda vägföreningar, t ex Ersnäsvägens samfällighetsförening och Skogsbilvägen upp mot Huggbäcken.

Tillgänglighet

Synpunkter har inkommit om möjlighet till passage av järnväg för åtkomst till fastigheter på båda sidor om järnvägen.

Trafikverkets svar

Trafikverket tar med sig synpunkterna i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen.

Ersättningsvägar/enskilda vägar

Synpunkter har inkommit om förslag till utformning och placering av ersättningsvägar och servicevägar. Fråga har även inkommit hur Trafikverket kommer att lösa ökade kostnader för enskilda pga. längre vägar för åtkomst till marker. Förslag på att Trafikverket rustar upp Fäbodvägen som ersättningsväg. Synpunkt har även inkommit om efterbesiktning och godkännande av markägare.

Trafikverkets svar

Förslag till åtkomst av marker genom ersättningsvägar kommer att illustreras på illustrationskartor i järnvägsplanens slutliga förslag. Ansvar och kostnadsfördelningar läggs fast i de lantmåteriförrättningar som sker i samband med byggnationen. Detta anpassas beroende på hur det ser ut och hur många som nyttjar vägen. Utformning och planering av ersättningsvägar beslutas slutgiltigt i lantmåteriförrättning där berörda har möjlighet att påverka. Besiktning av ersättningsvägar kommer att utföras efter färdigställandet.

Omdragning av väg

Synpunkt har inkommit om föreslagen stängning och flytt av väg 818.

Trafikverkets svar

Väg 818 kommer på en del av sträckan att dras om. Den del som utgår ur allmänt underhåll kan fortsättningsvis fungera som ersättningsväg för åtkomst till marker.

Buller

Synpunkt har inkommit om buller vid järnvägsbro över väg 747.

Trafikverkets svar

Under framtagande av järnvägsplanerna genomförs bullerberäkningar. Förslag på bullerskyddsåtgärder kommer att redovisas för samtliga fastigheter som berörs. Trafikverket kommer att bjuda in till särskilda samråds/informationsmöten rörande

bullerskyddsåtgärder när järnvägens framtida läge har tydliggjorts. Referensmätningar för vägbuller från berörda större statliga vägar kommer att genomföras.

Avvattning

Synpunkt har inkommit om fungerande markavvattning under och efter byggnation. Synpunkt har även inkommit om att fungerande befintliga diken/dräneringar inte försämras.

Trafikverkets svar

Utformningsförslagen är gjorda med hänsyn till fungerande avvattning under och efter byggnation.

Mark- och fastighetsfrågor

Synpunkter har inkommit om värdeminskning av och försämrade förutsättningar att bedriva skogsbruk pga. delning av skogsskiften. Synpunkter har inkommit om värdeminskning av fastighet. Kompensation för ökade kostnader för fördyring av bl.a. arbetsinsatser. Synpunkt har även inkommit om inlösen av obrukbara markområden samt upprättande av servitut.

Trafikverkets svar

Frågeställningen om värdepåverkan som följd av att järnvägen delar upp skogsfastigheter och/eller skiften hanteras i det uppdrag som Lantmäteriets sakkunnige värderare har beträffande den mark som tas i anspråk från en fastighet för byggnation av en järnväg. Även frågan om kompensation för ökade kostnader för fördyrat framtida arbete inom fastigheten hanteras delvis av Lantmäteriets värderare. Berörd fastighetsägare kan även i samband med lantmäteriförrättning yrka på ersättning för vad fastighetsägaren anser sig lida för ekonomisk skada.

Frågan om eventuell inlösen av obrukbara områden tolkar projektet det så att frågan avser mindre områden som ekonomiskt sett är "ointressanta" för framtida bruk. I det avseendet kan fråga väckas av berörd fastighetsägare vid lantmäterisammanträde alternativt kan även Lantmäteriet i samband med sammanträde väcka frågan.

Vad avser ersättningsvägar som kan behöva byggas för åtkomst av skiften eller fastigheter efter järnvägens anläggande, eller bildande av rättighet för fastighetsägares framtida åtkomst (exempelvis genom servitut), bildas i lantmäteriförrättning på initiativ av fastighetsägare alternativt kan Lantmäteriet vid sammanträde initiera frågan.

Samråd

Synpunkt har inkommit om samråd med Trafikverket under 2019 samt önskas samråd med Trafikverkets markförhandlare.

Trafikverkets svar

I de fall där det önskats samråd med Trafikverkets markförhandlare har kontakt tagits med berörda.

Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Totalt har 15 yttranden har inkommit från myndigheter och organisationer under samrådstiden.

Statens geologiska undersökning (SGU) och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) avstår från att yttra sig i ärendet. Elsäkerhetsverket, Fortifikationsverket och Försvarsmakten har inget att erinra i ärendet. Havs- och vattenmyndigheten avstår från att yttra sig över underlaget. Jordbruksverket kommer inte att lämna några synpunkter i ärendet. SMHI har inga synpunkter i ärendet utöver tidigare svar. Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbottens län Region Västerbotten har inga synpunkter i detta samråd. Funktionsrätt Sverige önskar att bli bortplockade från sändlistan. Folkhälsomyndigheten informerar att de som nationell myndighet inte utgör en instans för samråd gällande regionala och lokala planfrågor och lämnar därför remissen utan åtgärd.

Skanova har markförlagd opto- och kopparkabel inom området. Skanova önskar att så långt det är möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge. Skanova förutsätter att den part som initierar flytt av ledningar eller skydd av telekablar bekostar åtgärden. En besiktningsrapport ska upprättas när ombyggnationen fastställts.

Norra Skogsägarna har lämnat synpunkter om placering och utformning av service- och ersättningsvägar, anläggande av broar samt mark- och fastighetsfrågor. De vill även ta del av den artinventering som gjorts för bäckar och vattendrag inom Bissjön, Hökmark.

Luftfartsverket (LFV) har i egenskap av sakägare för CNS-utrustning inkommit med yttrande. LFV informerar om risken för hur denna del av Norrbotniabanan kan påverka Skellefteå airport samt vilka problem och åtgärder som kan vara aktuella. LFV bedömer att CNS-utrustning på flygplatsen samt navigationsutrustning och radar ombord på flygplanen inte påverkas. Samråd ska ske med ansvariga på flygplatsen för att diskutera problem och åtgärder. LFV har inget att erinra mot ombyggnaden av vägarna.

Skellefteå airport har i inkommet yttrande påpekat att denna del av Norrbotniabanan skär inflygningslinjen till Skellefteå airport i rät vinkel vid Bureå. Det föreligger därför en risk att särskilt radiomottagaren för flygtrafikledning i flygplan på inflygning kan störas av förbipasserande tåg. Framförallt gäller detta vintertid och i fuktig väderlek då risk för nedisning av kontaktledningen finns samt att fukt skapar ljusbågar mellan pantografen på loket och kontaktledningen. Skellefteå airport kräver att samråd ska ske med dem och LFV för att diskutera detta problem.

Sametinget informerar att planerad järnvägssträcka ligger inom vinterbetesområden för samebyarna Malå, Maskaure och Gran och berör områden för riksintresse rennärning. Norrbotniabanan kommer att utgöra en barriär i landskapet, påverka den gröna infrastrukturen och renarnas vandring och möjlighet att nyttja olika områden. Sametinget påtalar att det är viktigt att redan i startskedet se till hela banans påverkan och inte bara etapp för etapp. Norrbotniabanan får inte förstärka befintliga barriärer som t.ex. E4. Långsiktiga lösningar som fungerar i praktiken för alla berörda samebyar så att den traditionella naturbaserade renskötseln inte försvåras måste finnas. Samebyarna har rätt till inflytande och ska ha möjlighet att påverka beslut när mark inom det samiska traditionella området berörs. Sametinget lämnar även en rad generella riktlinjer.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. Inkomna synpunkter tas om hand och beaktas i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen.

Samråd med allmänheten

Ett hundratal personer besökte samrådsmötet i Övre Bäck den 28 november 2018. Under och efter respektive presentation hade besökarna möjlighet att ställa frågor och lämna synpunkter.

Nedan redovisas de synpunkter/frågor som kommit fram:

1. Behöver det utses en justeringsman för protokollet?

Trafikverket svarar:

Finns inget formellt krav på att utse justeringsman för protokoll, det är bara minnesanteckningar som skrivs vid samrådsmötet. Det går bra att lämna både skriftliga och muntliga synpunkter. Minnesanteckningar från dagens möte skrivs ned. Synpunkter som man vill ska diarieföras får man lämna skriftligt. Alla samråd sammanställs i en samrådsredogörelse. Remisstiden för samrådshandlingen är till 14 december.

2. Vem är ansvarig för skador under byggtiden? Ryms ersättningskrav inom projektet?

Trafikverket svarar:

Ersättning för skador som uppstår under byggtiden ersätts. Vid eventuella skador tas kontakt med Trafikverkets markförhandlare.

3. Vem är ansvarig för ytor som nyttjas tillfälligt under byggtiden? Är det Trafikverket eller entreprenören? Vem ansvarar för eventuella skador mot markägare?

Trafikverket svarar:

Trafikverket är alltid ansvarig som verksamhetsutövare. Markägare ska inte behöva förhandla med entreprenörer.

4. Många vägar som korsas som har dålig standard, kommer de att rustas upp för det här?

Trafikverket svarar:

Generell upprustning av vägar ingår inte i uppdraget. Kommer vägen att nyttjas för byggtrafik är Trafikverket skyldig att inte lämna vägen i sämre skick än innan. En besiktning görs innan vägen börjar användas för byggtrafik, som jämförelse. Det kan även bli aktuellt med upprustning av vägen "i förväg" för att vägen ska klara av att användas för byggtrafik.

5. Har ni tänkt på att fastighetsägare påverkas av att järnvägen stängslas in och att djuren samlas på ett ställe (passager) och det påverkar skogen. Kompensation till markägare för ökat betningstryck?

Trafikverket svarar: Samråd har skett med fyra samebyar. För rennäringen har fokus varit att flyttleder ska fungera i framtiden. Placeringen av passager för renskötsel har utgått från utpekade flyttleder och har placerats om möjligt där flyttlederna finns idag, men det kan bli en s.k. "tratteffekt". Det finns inga utpekade betesmarker i området, utan fokus har varit att se till att

flyttleder/passager kan säkerställas då järnvägen byggs. Det är oundvikligt att skogsägare kan bli påverkade, men det är svårt att veta hur marken kommer att nyttjas i framtiden när järnvägen är byggd och därför svårt att i det här skedet kompensera för detta.

6. Befintlig väg 768 har i dagsläget dålig standard. Trafikverket kanske kör sönder den under byggtiden, kanske för materialtransporter. Hur hanteras det av Trafikverket?

Trafikverket svarar:

En generell upprustning av vägarna ingår inte. Trafikverket är skyldig att göra en inventering och besiktning av vägar som kommer att beröras av byggtrafik, för att veta status på dessa, redan innan de börjar nyttjas för byggtrafik som jämförelse. Trafikverket får inte lämna vägarna i sämre skick efter byggnationen än innan. Ett möjligt resultat av en förbesiktning kan innebära att vägen måste förstärkas innan bygget startas.

7. Transporter kommer att göras på vägar genom samhällen där människor och särskilt barn berörs, t.ex. besvärliga korsningar. Hur löser Trafikverket det?

Trafikverket svarar:

Inventeringar kommer att göras. Vid sådana platser gäller särskild försiktighet. Viktigt att lämna input om detta till Trafikverket.

8. Önskar att Trafikverket redovisar mer detaljerat hur masshanteringen ska hanteras. Var material ska tas ifrån? Vad ska köras bort? Kommer marken att beslagtas av Trafikverket för att komma åt massor?

Trafikverket svarar:

Man vill kunna återanvända så mycket massor som möjligt. Massor från sidotag kommer också att krävas. Masshanteringen kommer att studeras mer ingående längre fram i projektet. Nya täkter kan bli aktuella. Entreprenör står oftast för den planeringen/hanteringen, med att söka täktillstånd osv. Privatpersoner och Trafikverket kan också göra det. Järnvägsplanen får endast behandla den mark som krävs direkt för järnvägens ändamål, varför täkter inte får ingå i planen. Mark för täkter måste föregås av en ansökan och frivillighet. Ersättning för detta är en annan hantering än den av mark som tas för järnvägens ändamål.

9. Önskemål om att man samlas i byarna och pratar om väglösningarna vid avskurna skiften vilket innebär omvägar. Möten önskas med Trafikverket och förslagsvis kommer Trafikverket ut till byarna en helgdag och träffar enskilda och föreningar.

Trafikverket svarar:

Vi tycker att det är bra att komma ut och träffa fastighetsägare. Skicka in synpunkter, vilket område/vilka vägar berörs och vem/vilka ska Trafikverket träffa i byarna, så blir det lättare att samordna för Trafikverket.

10. Det kommer aldrig gå att sälja fastigheter när järnvägen ligger så nära. Så länge ni inte har börjat bygga så går det inte att sälja.

Trafikverket svarar:

Trafikverket är skyldig att anordna bulleråtgärder och anslutningar och andra skyddsåtgärder där det krävs. Det kan vara orimligt stora kostnader för att bullerskydda en fastighet som kan medge att man väljer att lösa in en fastighet. Det finns möjlighet för Trafikverket att lösa in en fastighet innan järnvägsplanen har vunnit laga kraft. Det krävs då att det finns synnerliga skäl (dödsfall, skilsmässa, allvarlig sjukdom).

11. När är byggstarten?

Trafikverket svarar:

Tidigast 2024.

12. Norra skogsägarna meddelar under samråd att synpunkter kommer lämnas till Trafikverket byavis avseende t.ex. vägar. De som är intresserade kan fylla i lista som skickas runt på mötet. Anders Nilsson, LRF Konsult är kontaktperson.

Trafikverket kommenterar:

Trafikverket tydliggör att detta är ett privat initiativ och har inget emot det. Om en fastighetsägare anser sig ha skäl till det, eller det på annat sätt föreligger särskilda skäl, kan Trafikverket ersätta ett ombud för den enskilde. Det träffas då ett avtal mellan Trafikverket och ombudet om vilka arbetsuppgifter som ombudet får ersättning för samt vilken ersättning som utgår. Prövning sker i varje enskilt fall.

Enskilda vägar fastställs inte i järnvägsplanen. Det görs genom lantmäteriförrättningar.

13. När det gäller servitut eller tillfälliga nyttjanderätter; Hur ersätts det? Om vi inte kommer överens, ersätter Trafikverket den fortsatta processen?

Trafikverket svarar:

Man gör samma värderingsmodell med påslag som när man förvärvar mark eftersom det är en tvångssituation. Man kan överklaga till mark- och miljödomstolen om man inte kommer överens. Om det finns fog för överklagan tar Trafikverket kostnaden.

14. Vägföreningar; Om vägen skärs av och leds om, står Trafikverket för upprustningen?

Trafikverket svarar:

Beslut om hur förändringen kommer ske görs av Lantmäteriet i en lantmäteriförrättning. Trafikverket betalar lantmäterikostnaderna. För ersättningsfrågan är det bra om det finns en samfällighetsförening, det är inget krav men det underlättar processen.

15. Gamla vägar, som nyttjas av alla, men som ingen ansvarar för (t.ex. Kyrkvägen), vad händer med dem?

Trafikverket svarar:

Vägen som berörs av järnvägen kan regleras i lantmåteriförrättning om någon fastighetsägare så begär. I så fall kan Trafikverket betala lantmåteriförrättningen.

16. Granskningshandlingen, var kommer den att finnas?

Trafikverket svarar:

Fastighetsägare som är berörda får information igen, precis som nu vid Samrådshandlingen.

Underlag

Minnesanteckningar från öppet hus/ samrådsmöte 18/5-2017

Yttranden och synpunkter inkomna under samrådstiden, diarieförda med diariern TRV 2016/112560.

Tjänsteanteckningar från telefonsamtal, diarieförda med diariern TRV 2016/112560.

Minnesanteckningar från samrådsmöte 27/2-2018

Yttranden och synpunkter inkomna under samrådstiden, diarieförda med diariern TRV 2016/112561

Tjänsteanteckningar från enskilda samråd, telefonsamtal mm, diarieförda med diariern TRV 2016/112561

Minnesanteckningar från samrådsmöte 28/11-2018

Minnesanteckningar från samråd med samebyar 5/3 och 4/6 2018 samt 23/1 2019

Yttranden och synpunkter inkomna under samrådstiden, diarieförda med diariern TRV 2016/112561

Tjänsteanteckningar från enskilda samråd, telefonsamtal mm, diarieförda med diariern TRV 2016/112561



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Box 809 971 25 Luleå. Besöksadress: Sundsbacken 2-4.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se