

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Norrbotniabanan, Dåva-Gryssjön

Umeå kommun, Västerbottens län

Järnvägsplan JP02, 2021-04-26



Medfinansierat av Europeiska unionens
fond för ett sammanlänkat Europa

Trafikverket

Postadress: Box 809, 971 25 Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse Norrbotniabanan, delen Dåva-Gryssjön

Författare: Sweco

Dokumentdatum: 2021-04-26

Ärendenummer: TRV 2017/4509

Kontaktperson: Marie Eriksson

I samrådsredogörelsen sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in 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 myndigheter, organisationer och berörd allmänhet för att samla in 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.

I samband med tidigare utredningar har samråd skett med representanter från berörda kommuner, Länsstyrelsen i Västerbottens län och andra berörda myndigheter, samebyar, organisationer, näringsliv och 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.

För järnvägsplanen Norrbotniabanan, delen Dåva – Gryssjön, har samråd löpande skett genom möten med Umeå kommun för att i god dialog lägga grunden till den nya järnvägslinjens placering och utformning.

När Trafikverket studerar tänkbara järnvägssträckningar görs det i flera olika steg och sträckningarna bedöms utifrån funktion, samhälle, miljö, genomförande och ekonomi. Initialt skissade Trafikverket på sju möjliga linjealternativ. Fyra av linjealternativen valdes bort i ett tidigt skede under arbetet med järnvägsplanen då de hade sämre funktion och måluppfyllnad än övriga linjer. Trafikverket valde att arbeta vidare med tre järnvägslinjer som studerades djupare.

- **Linje Norr** – en ny järnväg norr om Sävar tätort i nära anslutning till sågverksområdet
- **Linje Central** – en ny järnväg genom Sävar tätort norr om E4 och norra trafikplatsen
- **Linje Syd** – en ny järnväg öster om Sävar tätort och söder om E4

Trafikverkets utarbetade linjeförslag presenterades i maj 2018. Samråd hölls med allmänheten och förslaget skickades ut till ett flertal myndigheter, företag, berörd sameby och organisationer. Vid samrådet i maj 2018 förordade Trafikverket linje Syd.

Under 2018 och början av 2019 framfördes synpunkter angående linje Syd. Synpunkterna rörde linjeförslagets konsekvenser med hänsyn till bland annat läget för planerad regionalstågsstation och Sävars utveckling, påverkan på rennäring, vattenskyddsområde, kulturmiljö och Skogforsk forskningsstation. Synpunkterna rörde även Norra Skogsägarnas möjligheter att ansluta till järnvägen med ett industrispår samt linjeförslagets inverkan på landskapets helhetsvärden.

Nya förutsättningar för utformning av regionalstågsstation samt inkomna synpunkter kring både järnvägslinjen, linje Syd, och den kommunala planeringen gjorde att Trafikverket i slutet av 2018 beslutade att genomföra en fördjupad linjeutredning för alla tre linjer förbi Sävar. I den fördjupade utredningen undersöktes hur spåret, utifrån inkomna synpunkter och de nya förutsättningarna för utformningen av regionalstågsstationen, kunde optimeras och förbättras för alla tre linjeförslag. Ett samrådsmöte på orten för den fördjupade linjeutredningen hölls i april 2019 och utredningen avslutades i juni 2019.

I juni 2019 lämnade Trafikverket besked via hemsidan om att utredningen av linje Central har valts för vidare arbete för sträckan Dåva-Gryssjön. Parallellt med utredningsarbetet har Trafikverket fortsatt att föra samtal med Umeå kommun, Skogforsk, Norra Skogsägarna samt andra intressenter.

I november 2019 höll Trafikverket tillsammans med Umeå kommun ett allmänt samrådsmöte i Sävar. Huvudtemat för samrådet var läget för en planerad regionalstågsstation i centrala Sävar.

Mellan den 31 mars – 22 april 2020 hölls ett helt digitalt samråd med allmänheten. Ett samrådsmöte i Sävar var planerat den 31 mars 2020 men fick ställas in på grund av pandemin covid-19. Samrådshandlingen omfattade en beskrivning av anläggningens planerade utformning, dess konsekvenser för samhälle & miljö samt tillhörande illustrationskartor och presentationsfilm.

Innehåll

SAMMANFATTNING	3
1 PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING	7
2 SAMRÅDSKRETS	7
2.1 Tidigare utredningar och samråd	7
2.2 Samrådsrets för aktuell järnvägsplan	8
2.3 Samråd med berörd Länsstyrelse	8
2.4 Samråd med berörd kommun	9
2.4 Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	17
Öppet hus, maj 2018	18
Öppet hus, april 2019	20
Öppet hus, november 2019	22
Samråd, april 2020	23
2.5 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	26
Elsäkerhetsverket	26
Folkhälsomyndigheten	26
Försvarsmakten	26
Havs- och vattenmyndigheten	26
Jaktlagen	26
Jordbruksverket	27
Lantmäteriet	27
Luftfartsverket	27
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap	28
Norra Skog	28
Polismyndigheten	29
Ran sameby	29
Region Västerbotten	30
Sametinget	30
Sjöfartsverket	33
Skellefteå Kraft	33
Skogforsk	33
Sveriges geologiska undersökning	34
SMHI	35
Statens fastighetsverk	36
Statens geotekniska institut	36
Strålsäkerhetsmyndigheten	36
Svenska kraftnät	36
Sävar hembygdsförening	37
Sävarådalens skoterklubb	37
Sävar kanotuthyrning	37
Tillväxtverket	38

Tomternas vattenförening	38
Transportstyrelsen.....	38
Täfteå Innertavle Skoterklubb	39
Umeå Energi	39
Vatten- och Avfallskompetens i Norr AB (VAKIN).....	40
Underlag	41
 BILAGA 1 SÄNDLISTA SAMRÅD.....	 1

1 Planläggningsbeskrivning

I planläggningsbeskrivningen klarläggs syftet med samråd, vilka samrådsformer som planeras, när samråd planeras och vilken samrådsrets som omfattas av samrådsprocessen. Planläggningsbeskrivningen används 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 Norrbottenbanans andra delsträcka Dåva-Gryssjön har uppdaterats vid följande tillfällen: 2017-03-13, 2018-08-21, 2019-03-25, 2019-10-11, 2020-03-27, 2020-09-24 och 2021-03-30.

2 Samrådsrets

2.1 Tidigare utredningar och samråd

Planeringen av Norrbottenbanan har pågått under en längre tid. Den påbörjades enligt Trafikverkets tidigare process med förstudie, utredning och plan, men följer nu den nya planläggningsprocessen från 2013. Nedan följer en kort sammanställning av tidigare utredningar som genomförts:

- I mars 2003 påbörjade Trafikverket idéstudier för ny järnväg på sträckan Umeå – Luleå - Haparanda. Trafikverket rekommenderade år 2004 sträckan Skellefteå - Piteå som en lämplig första etapp, men framhöll att förstudier bör upprättas för hela sträckan för att klargöra om utbyggnad av hela sträckan Umeå - Luleå skulle bli aktuell.
- 2004-2006 genomförde Trafikverket tre förstudier (BRNT 2005:05 III 2006:04) på sträckan Umeå - Luleå. I förstudierna studerades flera tänkbara korridorer mellan Umeå och Luleå på en översiktlig nivå.
- Trafikverket genomförde 2006-2011 sex järnvägsutredningar. I Järnvägsutredningarna beslutades en korridor för lokalisering längs hela sträckan. Den beslutade korridoren för JU 110 (TRV 2010/26810), sträckan Umeå - Robertsfors, ligger till grund för den fortsatta planeringsprocessen för delsträckan Dåva - Gryssjön.

I samband med tidigare utredningar har samråd skett med representanter från berörda kommuner, Länsstyrelsen i Västerbottens län och andra berörda myndigheter, samebyar, organisationer, näringsliv och 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.

2.2 Samrådsrets för aktuell järnvägsplan

Samrådsmöten har hållits med berörda myndigheter, kommunen, fastighetsägare, rättighetsinnehavare, näringslivet, mfl för yttranden och kännedom. En tät dialog har hållits med berörda under projektets gång.

2018 genomfördes samråd på orten och en skriftlig inbjudan skickades ut i enlighet med bilaga 1. Även allmänheten bjöds in via annonser i lokalpressen.

Annonsering via lokaltidningar och sociala medier gjordes inför öppet hus i april och november 2019.

Under 2020 planerades för att genomföra ytterligare ett samråd på orten men på grund av covid 19 fick det genomföras digitalt, kallelse till det skickades via brevutskick, tidningsannonser samt nyheter via sociala medier.

Nedan redovisas de samråd som genomförts under arbetets gång med linjestudie, val av linje, fördjupad linjeutredning och justerat val av linje, samt möjliga industrispåranslutningar och stationslägen i Sävar.

2.3 Samråd med berörd Länsstyrelse

Samråd med Länsstyrelsen i Västerbottens län har genomförts löpande med ett flertal möten, det senaste i februari 2021 då MKB:n gicks igenom. Mötena har bland annat rört kulturmiljövärden efter hela sträckan samt riktade samråd kring exempelvis Krutbrånet och myren Kesen där arkeologisk utredning har utförts. Möten har även hållits gällande vattenförekomster längs delsträckan, exempelvis Öxbäcken, Sävarån och Pålböleån.

Utöver samrådsmöten har även en fältdag anordnats där Länsstyrelsen och Trafikverket gemensamt åkte igenom sträckan

Trafikverket har under mötena informerat om planläggningsprocessens tidplan och den föreslagna anläggningens placering.

Järnvägsanläggningens bedömda påverkan på vattenförekomster längs sträckan har diskuterats under samrådsmötena. Länsstyrelsen har under 2019 informerat Trafikverket om att en påverkansbedömning på vattenförekomsterna behöver göras.

Under samrådsmöten 2019-2020 diskuteras Öxbäcken och möjliga lösningar för passage under järnvägen och en eventuell förlängning av bro över Sävarån.

Öxbäcken är sedan tidigare påverkad av bland annat väg E4 och länsstyrelsen har påpekat att konnektiviteten i Öxbäcken är huvudproblemet för dess måttliga morfologiska status. En kulvertering av Öxbäcken anses vara en bättre lösning än omledning enligt länsstyrelsen.

Trafikverket informerade under 2019 om att det kan bli mellan en till tre broar över Sävarån beroende på placering av regionaltågsstation. Enligt länsstyrelsen ger antalet broar över Sävarån inte någon skillnad i påverkan.

Länsstyrelsen har också lyft att det är viktigt att inte enbart fokusera på miljö kvalitetsnormer utan att övriga naturtyper och värden behöver tas hänsyn till så att en bra helhetslösning kan uppnås.

Länsstyrelsen har efter samråd ställt krav på Trafikverket att genomföra arkeologiska utredningar vid myren Kesen i Sävar eftersom det finns misstankar kring att myren kan innehålla mänskliga kvarlevor efter sista slaget i Sävar 1809.

Trafikverket presenterade i februari 2021 MKB:n för Länsstyrelsen då sträckan gicks igenom, inför mötet hade Länsstyrelsen skickat in frågor som besvarades.

Länsstyrelsen har i mars 2021 begärt komplettering till MKB:n inom områdena kulturmiljö, ytvatten, passager, naturmiljö, barriärer, förorenad mark samt risk och säkerhet.

Trafikverkets kommentar

Efter samrådet har Trafikverket i dialog med Länsstyrelsen landat i en lösning för Öxbäcken som innebär att en stor bantrumma läggs under järnvägen som inte innebär att vandringshinder. Trafikverket kommer att fortsätta arbetet med detaljprojekteringen och för en kontinuerlig dialog tillsammans med länsstyrelsen kring utformningen.

Trafikverket genomförde sommaren/hösten 2020 arkeologiska utredningar i Kesen, vid dessa urgrävningar hittades tre stycken muskötikulor som mest troligt härrör från slaget i Sävar. Några mänskliga kvarlevor påträffades inte vid undersökningarna. Eventuellt kommer ytterligare undersökningar bli aktuella i kommande detaljprojektering på den östra sidan av myren eftersom det har framkommit musköt- och pistolikulor som kan härröras till slaget i Sävar 1809. Fortsatt samråd kring detta kommer ske löpande.

Trafikverket kommer under 2021 komplettera den arkeologiska utredningen norr om Sävar efter begäran av Länsstyrelsen.

Trafikverket har kompletterat MKB:n på berörda områden och förtydligat kring de frågor som inkom i kompletteringsbegäran. Till kompletteringen skickades det med en bilaga där Trafikverket besvarade hur alla kompletteringar och övriga frågor har hanterats.

2.4 Samråd med berörd kommun

Samråd med Umeå kommun har genomförts löpande genom flertalet möten. Det första mötet hölls i oktober 2017 och därefter har totalt ett femtiotal samrådsmöten ägt rum.

Vid samråd med Umeå kommun har fokus främst legat på val av järnvägsspårets dragning genom Sävar och stationslägets placering i samhället utifrån framtida utvecklingsmöjligheter i Sävar samt ett flertal samråd om anläggningens utformning och dess tekniska lösningar inför framtagande av järnvägsplanens samrådshandling/granskningshandling. Umeå kommun har tagit fram en fördjupad översiktsplan (FÖP) för Sävar där framtida utvecklingsmöjligheter beskrivs och som Trafikverket beaktar. Kommunen har planer på att expandera samhället med en radie om två kilometer söder om Sävar fram till år 2050.

Andra aspekter som behandlats under samrådsmötena är påverkan på befintliga detaljplaner, nya detaljplaner, järnvägens bullerpåverkan, trafiklösningar, gestaltning, verksamheter, kulturmiljö, skyddsvärden och arbetsplatser. Skriftliga yttranden och synpunkter som framkommit vid samrådsmötena berör flera områden och redovisas nedan för ett område i taget.

Tidigare linjeutredningar

Enligt de linjeförslag som var aktuella under 2017/2018 förordade Umeå kommun linje Central eller linje Syd. Kommunen ansåg inte att linje Norr var ett bra alternativ med beaktande av bland annat Sävars utvecklingsmöjligheter. Umeå kommun förordar att Norrbotniabanan går i ett läge nära E4 där Sävars nya resecentrum etableras centralt för att på sikt kunna knyta samman befintligt samhälle med ny bebyggelse.

Linje Central – ny järnväg genom Sävar tätort i nära anslutning till väg E4

Umeå kommun förordar 2017/2018 linje Central och anser att detta alternativ är bra både med hänsyn till stationsläge och järnvägens dragning.

Kommunen har gjort en egen utredning angående stationsläge med ståndpunkt i att det är viktigt att minska barriäreffekten som järnvägen kommer ge. Kommunen framhöll att skolan i Sävar kommer att påverkas av linje Central.

Linje Norr - ny järnväg norr om Sävar och väg E4

Umeå kommun har 2017/2018 motsatt sig linje Norr med anledning av bland annat naturvärden, riksintresse för rennärning, påverkan på odlingslandskapet i Pålböle, friluftsliv och rekreation samt närhet till stationen för de boende. Kommunen menar att det är svårt att utveckla bostadsbebyggelse i närheten av resecentrum i ett nordligt läge samt att alternativet generellt inte överensstämmer med det kommunala utvecklingsplanerna som finns för Sävar. Utvecklingsmöjligheter med det norra alternativet har prövats i arbetet med FÖP för Sävar men avfärdats, bland annat utifrån ovanstående aspekter.

Linje Syd - ny järnväg söder om Sävar tätort och väg E4

Umeå kommun bedömde 2017/2018 att en sträckning enligt linje Syd är förenlig med de ambitioner som finns i kommunens planering för Sävar, men att linjesträckningen skulle ställa särskilda krav på utformning av järnvägen, passager och sidoområden.

Stationsläge och antal spår genom Sävar

Under 2018 har Umeå kommun framhållit att för Sävars framtida utveckling anser kommunen att det är eftersträvarsvårt med ett så centralt stationsläge som möjligt. Detta utifrån aspekter som exempelvis att det möjliggör utveckling av attraktivt centrumstråk, två stora barriärer i olika delar av samhället undviks genom att samla infrastrukturanläggningarna så nära varandra som möjligt, samt att ungefär hälften av invånarna i Sävar på sikt då kommer kunna bo i ett stationsnära läge.

Kommunen efterfrågade under 2018 en tydligare beskrivning av behovet av tre spår för passagen förbi Sävar. Vidare har kommunen lyft möjligheten att lägga en mötesstation nordöst om Sävar för att kunna reducera järnvägsanläggningen till två spår istället för tre.

Trafikplatser

Umeå kommun har framfört till Trafikverket att den södra trafikplatsen vid E4 är bristande och att det har förekommit dödsolyckor. Det är därför viktigt att Norrbottenbanans placering inte styrs av E4 utan dessa ska planeras och beaktas parallellt.

I ett skriftligt yttrande sommaren 2019 menade kommunen att den södra trafikplatsen vid linje Central ianspråktar en relativt stor del av industriområdet som kommunen föreslår i den fördjupade översiktsplanen för Sävar. Detta behöver Trafikverket och kommunen diskutera vidare.

Bedömning i fördjupad linjeutredning 2019

Umeå kommun har i ett skriftligt yttrande sommaren 2019 uttryckt att konsekvenserna av de nya planeringsförutsättningarna stärker en motivbild för linje Central, som

innebär ett mindre angrepp på E4. Även intrången i Sävar skola bedömdes tidigare som svåra att hantera men bedöms med en anpassning av linjen som hanterbara. Detsamma gäller bullerpåverkan. Bullersituationen bedöms kunna bli förbättrad jämfört med idag efter att bulleråtgärder längs järnvägen genomförts.

Angående Trafikverkets bedömningsgrund för samhällsutveckling anser Umeå kommun att det är nödvändigt med ett resonemang kring tidsperspektiven. Kommunen menar att linje Central bättre stöttar samhällets utveckling på överskådlig sikt. Linje Syd stöttar en utveckling av Sävar på lång sikt. Området söder om väg E4 är strategiskt viktigt för kommunens utveckling av ett framtida Sävar (vid både linje Central och linje Syd).

Förordad linje central 2019, buller- och riskfrågor samt möjligheterna till industrispår
Umeå kommun förordar under 2019 linje Central för det fortsatta arbetet. Kommunen understryker att de tillsammans med Trafikverket gemensamt bör arbeta fram lösningar för helheten.

Med linje Central kan buller- och riskfrågorna från Norrbotniabanan och E4 hanteras sammantaget så att den totala påverkan minimeras. Kommunen påpekar att skolan är en utmaning i detta sammanhang och måste ägnas särskild omsorg.

Möjligheterna till en industrispårsanslutning bör konkretiseras och läget för en anslutningspunkt definieras och fastställas som underlag för den fortsatta planeringen.

Val av stationsläge i Sävar februari 2020

Fyra stationslägen med arbetsnamnen A-D, samt varianter på dessa, har identifierats och samtliga har utvärderats utifrån olika aspekter. Efter en samlad bedömning av nyttor och kostnader, för såväl staten som kommunen, är slutsatsen i februari 2020 att Umeå kommun accepterar Trafikverkets bedömning att läge A uppfyller uppsatta kriterier för ett resecentrum i Sävar. Av de två varianter av plattformsläget som studerats anser kommunen läge A2 har bättre förutsättningar än läge A1 eftersom det ligger närmare Sävar centrum. Kommunen anser att läge A2 har bättre förutsättningar än läge A1 att bidra till en fortsatt tillväxt i Sävar.

Umeå kommun önskar att Trafikverket fördjupat studerar lösningen för resecentrum i Sävar i läge A2 i samverkan med kommunen.

Finansiering av resecentrum i Sävar och kostnadsfördelning mellan Umeå kommun och Trafikverket

I ett skriftligt yttrande i februari 2020 menar Umeå kommun att principerna för kostnadsfördelningen mellan kommunen och Trafikverket för Sävar resecentrum är oklara. Kommunen och Trafikverket är inte överens om vilka nyttor en station i Sävar bidrar till jämfört övriga regionalstågsstationer i stråket. Bedömningen om resandeunderlag och nyttor går tydligt isär mellan kommunen och Trafikverket.

Innan diskussionen om finansieringen av resecentrum i Sävar kan slutföras efterfrågar Umeå kommun en redovisning av finansieringsprinciperna för alla regionala stationer längs sträckan Umeå-Luleå.

Gång- och cykelpassage under väg E4

I februari 2020 anser Umeå kommun att det är angeläget att i det fortsatta arbetet

diskutera lösningar för ombyggnad av befintlig gång- och cykelpassage som går under väg E4 vid skolan.

Samrådshandling 2020

Under samrådsmötena sent 2019 och under 2020 har det varit en generell diskussion om anläggningens utformning samt utbredning och vad som hanteras i planprocess för järnvägsplan respektive detaljplan, detta för att samordna arbetet mellan Trafikverket och Umeå kommun.

Under våren 2020 har samrådsmötena framförallt handlat om gestaltning och utformning av exempelvis broar och stationsområdet i Sävar, samt placering av vägar och gång- och cykelvägar.

Umeå kommun har yttrat sig skriftligt om järnvägsplanens samrådshandling och anläggningens utformning i april 2020. Nedan följer en sammanfattning av yttrandet.

Kostnadsfördelning

Umeå kommun har i skriftligt yttrande i april 2020 åter lyft frågan om kostnadsfördelningen för Sävar resecentrum mellan kommunen och Trafikverket. Fördelningen av kostnader är enligt kommunen fortfarande oklar.

Gestaltningsfrågor

Ambitionsnivån för utformningen av järnvägssträckningen genom Sävar behöver vara hög. Utrymmet mellan järnvägen och Kungsvägen är mycket begränsat. Järnvägens markanspråk måste därför minimeras i möjligaste mån för att ge plats för resecentrum med tillhörande funktioner.

Buller och bullerskydd

Lösningar för att hantera buller från Norrbotniabanan och E4 är viktiga frågor. Passagen förbi Sävar skola är en särskilt viktig del i detta. Det är även viktigt att beakta områden i anslutning till resecentrum för att möjliggöra resecentrumnära bostadsbebyggelse som kommunen planerar.

Ledningsavtal med kommunala bolag

Ledningsavtal har ännu inte slutits vilket gör att genomförandet kan fördröjas.

Planerad fjärrvärmeutbyggnad mellan Dåva och Sävar bör hanteras i ett samlat grepp med järnvägsplanen. Kommunen vill särskilt lyfta linjekoncession som är beviljad för en ledning till planerad vindkraftsetablering och berörs av Norrbotniabanas dragning genom Sävar. Vakin ser även ett behov att planera för möjligheter att korsa banvallen med ledningar.

Öxbäcken

Kommunen förordar att en helhetslösning för Öxbäcken tas fram som redovisar hur bäckens korsning med E4, järnväg, infart till resecentrum och en kulvertering av bäcken upp till Kungsvägen ska genomföras. Det är viktigt att de lösningar som arbetas fram dimensioneras för ett framtida Sävar och inte utgör flaskhalsar för planerad tillväxt.

Serviceväg till resecentrum

Den lösning som illustreras i samrådsmaterialet för servicevägens anslutning till

plattformen bedöms inte förenlig med kommunens utvecklingstankar för närområdet till resecentrum. Servicevägen tar mycket mark i anspråk.

Generalsvägen och Kungsvägen

Generalsvägen och Kungsvägen påverkas av järnvägen och måste därför få nya sträckningar. Det finns två förslag till ny sträckning av Generalsvägen. Kommunen vill i detta skede inte ta ställning till vilken lösning som bör genomföras utan inväntar resultat från kommande undersökningar. Alternativ 1 är dock att föredra ifall det är möjligt att genomföra på ett rimligt sätt.

Nya trafikplatser

Både Ivarsbodavägen och vägen mot Täfteå, som kommer utgöra sekundära vägar i de ombyggda trafikplatserna, har idag en hel del cyklister. Kommunen anser att det är angeläget att de nya trafikplatserna utformas för att skapa goda förutsättningar för cykeltrafik. Vid den södra trafikplatsen uppstår stora impediment bland annat när nuvarande vägar tas bort. Noggrann gestaltning med trädplantering etc. kan minska det negativa intrycket av trafiklösningens påverkan på landskapet.

Tomternavägen

Kommunen anser att Tomternavägen idag är för smal för att inrymma en gång- och cykelväg. Kommunen anser att gång- och cykelvägen längs E4 bör ansluta till Kungsvägen redan i ett initialt skede och tycker därför att den nya passagen för Tomternavägen under järnvägen bör anpassas för gång- och cykeltrafik. Kommunen menar att ytterligare utredning erfordras för att bedöma om den befintliga passagen under E4 är tillräcklig eller om den behöver byggas om.

Ersättning av befintlig gång- och cykeltunnel under E4 vid skolan

Kommunen har tagit fram ett eget kompletterande förslag till lösning för en gång- och cykelbro över Norrbotniabanan och väg E4 i höjd med skolan. Fortsatt arbete med att planera anslutningar, standard och gestaltning av den föreslagna gång- och cykelbro vid skolan genomförs i samarbete mellan kommunen och Trafikverket.

Möjlig industrispårsanslutning

Kommunen anser att möjligt växelläge för en eventuell framtida industrispårsanslutning på Norrbotniabanan öster om Sävar ska redovisas både i järnvägsplanen och på plankartorna.

Enskilda vägar på södra sidan om E4

Trafikstrukturen på södra sidan om E4 behöver studeras vidare. Granvägen, Fregattvägen och Fällmans väg föreslås sluta i återvändsgränder i samrådshandlingen. Det bör gå att hitta alternativa lösningar där vägarna knyts ihop och där säckgator undviks. En framtida exploatering väster om detta område behöver beaktas och tillgängligheten till området säkras.

Ersättning av rastplats längs E4

Kommunen förordar det västra alternativet till rastplats (alternativ 1). Det medger bättre handlingsutrymme för Krutbränets framtid och kommunen ser potential att planera för stödjande servicefunktioner i föreslaget läge.

Tillgänglighet till Dåva och passagen under Täfteån

Kommunen ser en kompletterande passage under järnvägen vid Täfteån som en angelägen fråga. Kommunen konstaterar att planeringen inte inrymmer några alternativ för en omdragning av Hjoggmarsvägen.

Skoterleder

Av samrådshandlingen framgår inte hur skoterlederna ska korsa järnväg och E4. Detta behöver klargöras i samarbete mellan Trafikverket, kommunen samt berörda skoterklubbar. Kommunen är tveksam till lämpligheten att nyttja ekodukterna som passage för skotrar.

Ersättningsvägar

För att minimera produktionsbortfall för skogsbruket och undvika onödiga impediment bör ambitionen vara att så långt möjligt förlägga parallell- och servicevägar inom järnvägsområdet.

Etableringsytor

Den föreslagna etableringsytan T7 som ligger söder om E4 i höjd med skolan berör en värdefull skogsdunge. Kommunen anser att den del som berör dungen bör tas bort.

Samtliga minnesanteckningar har diarienummer TRV 2017/4509.

Trafikverkets kommentar

Svar till yttrande efter linjestudier

När Trafikverket studerar tänkbara järnvägssträckningar görs det i flera olika steg och sträckningarna bedöms utifrån funktion, samhälle, miljö, genomförande och ekonomi. Trafikverket har i juni 2019 valt att fortsätta arbetet med att ta fram en järnvägsplan för linje Central. Trafikverket bedömer att linje Central kommer att bidra till utveckling av både gods- och persontrafiken samt den bebyggelseutveckling som Umeå kommun har pekat ut i sitt arbete med en ny fördjupad översiktsplan för Sävar. En placering parallellt med väg E4 håller ihop väg och järnväg med goda möjligheter till ett samlat grepp för minskade barriäreffekter.

Trafikverket har valt tre spår för passagen genom Sävar på grund av att det är en flexiblere lösning som har kapacitetsfördelar för persontrafik och möjliggör tågmöten för persontåg även i passagen genom Sävar. Stationen kompletteras med en mötesstation för godståg placerad norr om Sävar längs väg E4 i höjd med Pålböleån.

Förslaget med linje Central innebär att trafikplatser i syd och norr samt en del av väg E4 norr om Sävarån behöver byggas om. Trafikverket har fortsatt haft löpande dialog med Umeå kommun för att hitta bästa möjliga lösningar för trafikplatserna.

Linje Central är det alternativ som ligger närmast befintlig bebyggelse till exempel skola och brandstation. Förslaget innebär dock att intrånget i skolområdet minimeras jämfört med tidigare förslag för linje Central från 2018 och att fortsatt verksamhet i samtliga lokaler blir möjlig. Skolans byggnader och skolgård ligger på tryggt avstånd från järnvägen. Ett antal säkerhetshöjande åtgärder i form av stängsel och bullerplank kommer att vidtas för att säkerställa att barnen har en trygg skolmiljö. Påverkan på Sävar skola utreds vidare av Trafikverket och Umeå kommun tillsammans. Trafikverket och Umeå kommun har fortsatt löpande dialog rörande stationsläget i Sävar samhälle.

Trafikverket har möjliggjort att Norra Skogsägarna kan ansluta ett framtida industrispår till Norrbotniabanan från sågen i Sävar. Alla linjer har anpassats för att i framtiden medge placering av en växel för att möjliggöra en koppling till sågverksområdet. Möjligheterna till ett industrispår såväl ekonomiskt som genomförandemässigt måste undersökas vidare av ägaren till industrispåret.

Läge A2 för resecentrum i Sävar är det alternativ som fortsatt diskuterats i samverkan med kommunen. Detsamma gäller för den befintliga gång- och cykelpassagen under E4 vid Sävar skola som inte kommer att vara kvar och där alternativa lösningar diskuteras.

Trafikverket och Umeå kommun har fortsatt en dialog gällande finansieringsprinciperna för regionalstågsstationer längs Norrbotniabanan och finansieringen av resecentrum i Sävar.

Svar till yttrande på samrådshandling april 2020

Gestaltningsfrågor

Trafikverket tar fram ett gestaltungsprogram i projektet. Programmet beskriver åtgärder som syftar till att säkra en god arkitektonisk kvalitet och en landskapsanpassning av banan. Gestaltungsprogrammet omfattar förslag till utformning av bland annat broar, plattform, trafikplatser, terrängmodellering, bullerskydd, slänter, vegetation, teknikhus och övrig utrustning. Lokalisering och utformning av järnvägen görs med hänsyn till natur- och kulturvärden för att stärka landskapets funktioner och karaktär. Det pågår en löpande dialog mellan Trafikverket och Umeå kommun för att hitta en utformning och utbredning som skapar förutsättningar för både järnvägsanläggningen och omkringliggande stationsområde/resecentrum.

Buller och bullerskydd

Järnvägsplanen omfattar endast bullerskyddsåtgärder till befintlig bebyggelse för buller från statlig järnväg/väg.

Ledningsavtal med kommunala bolag

Trafikverket kommer att initiera avtalsprocessen med ledningsägare när järnvägsplanen är inskickad för fastställelse. Arbetet kommer att fortgå in i kommande skede för detaljprojektering.

Öxbäcken

Trafikverket har landat i en lösning för Öxbäcken i dialog med länsstyrelsen. Bäckens värde och funktion för fisk med avseende på antal passager och befintlig miljö har utvärderats. Kulverteringen i Öxbäcken anpassas för att i framtiden kunna få en bättre vattenföring där fisk kan vandra. Trafikverket kommer att fortsätta arbetet med detaljprojekteringen av lösningen samt söka tillstånd för Natura 2000. Om behov av ytterligare kulvertering finns för resecentrum, utöver det som ingår i järnvägsanläggningen, ligger det på kommunen att utreda den tekniska lösningen och konsekvenser av en sådan anläggning. Beroende på vilken lösning som kommunen landar i får vidare samråd med Trafikverket ske gällande utformning och genomförande.

Servicevägar till stationen

Trafikverket måste fastställa servicevägar i järnvägsplanen för att säkerställa tillgången

till järnvägsanläggningen för löpande underhåll och tillsyn. Avseende servicevägarna kring stationen har Trafikverket så långt det nu är möjligt beaktat kommunens önskemål och dragit om vägen så mindre mark tas i anspråk. Eventuella behov av anpassningar av servicevägarnas lokalisering ska fortsätta diskuteras när kommunen tar fram ny Detaljplan för Resecentrum. Vid behov av anpassning av lokaliseringen av servicevägarna kan förändringar göras om Trafikverkets tillgång till anläggningen säkras.

Generalsvägen

Trafikverket har efter arkeologisk utredning valt att gå vidare med alternativ 1 för Generalsvägen då den ger minst påverkan på bostäder.

Nya Trafikplatser

Trafikverket kommer förbättra trafiksäkerhet och framkomlighet för oskyddade trafikanter vid trafikplatserna jämfört dagens utformning. Vid trafikplats Syd planerar Trafikverket en planskild korsning för gång- och cykel under väg 642. Gång- och cykelvägen kommer få en förlängning till kustlandsvägen vilket förbättrar trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter jämfört dagsläget. Vid trafikplats Nord planerar Trafikverket att flytta busshållplatser till på-/avfartsramper där trafikflödet är mindre och bygga om korsningarna vid ramperna samt ersätta gång- och cykelväg så den liknar dagens standard. Trafikplatserna är entréer till Sävar och Trafikverket anser att de bör utföras med hög bearbetning och ha en sammanhållen gestaltning.

Tomternavägen

Trafikverket bedömer att Tomternavägen är tillräckligt bred för att även inrymma gång- och cykelväg då vägen är enskild med låga trafikflöden. Järnvägsbron är anpassad för ett eventuellt framtida behov och vägen kommer att breddas från 7 meter till 11 meter i passagen under järnvägen i samband med byggnation av Norrbotniabanan. Ingen anpassning vid bro under E4 kommer dock att göras nu. Om det i den framtida kommunala planeringen visar sig finnas ett behov av utbyggnad vid anslutningen mot Krutbrånet/Tomterna är det en fråga som tas i dialog med Trafikverket. Det görs inte inom ramen för Norrbotniabanan.

Ersättning av befintlig gång- och cykeltunnel under E4 vid skolan

Fortsatt arbete med att planera den föreslagna gång- och cykelbron vid Sävar skola genomförs i samarbete mellan kommunen och Trafikverket. Trafikverket har inarbetat den lösning som kommunen föreslagit. Anslutningarna för gång- och cykelvägen kommer att hanteras i detaljplan.

Enskilda vägar på södra sidan av E4

För att vidare säkerställa funktionella lösningar har Trafikverket pågående dialoger med berörda fastighetsägare avseende de enskilda vägarna söder om E4 vid trafikplats Nord. Trafikverket har även informerat kommunen om de förslagna lösningarna och justeringar har gjorts. Lösningarna är dock endast förslag i järnvägsplanen. Den slutliga lösningen är en fråga för anläggningsförrättningar som genomförs av Lantmäteriet i samråd med de berörda fastighetsägarna. Innan lösningarna slås fast har kommunen möjlighet att utreda en eventuell framtida kommunal gatustruktur för den planerade utbyggnaden av området som kan komplettera eller ersätta det enskilda vägnätet.

Ersättning av rastplats längs E4

Trafikverket har valt att gå vidare med placering av rastplatsen väster om Skomakarvägen vid trafikplats Syd.

Tillgänglighet till Dåva och passagen under Täfteån

Förändringen av Hjoggmarksvägen (med bro över järnvägen) är fastställd i järnvägsplanen för sträckan Umeå-Dåva. Trafikverket har genomfört en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för sträckan Nydala – Täfteböle där man i dialog med bland annat Umeå kommun sett över behovet av förändringar i såväl det kommunala som det statliga vägnätet. Eventuella förändringar i vägnätet på den sträckan ingår inte i järnvägsplanen. Däremot har Trafikverket efter kommunens önskemål sett på möjligheterna att genom att förlänga bron över Täfteån möjliggöra en framtida kommunal anslutning till Dåva företagspark under bron. Trafikverket planerar för en enklare serviceväg med grusbeläggning för att komma åt driftplatsen i Sundbäck. Vägen kommer att vara översvämmad flera gånger om året då högsta medelvattennivån i Täfteån ligger över vägens höjd. Detta innebär troligen svårigheter när det gäller att anlägga en väg med högre standard för året runt trafik. Frågan om att förlänga bron kan tas upp inför byggbehandlingsprojekteringen och inför framtagande av handlingar för tillståndsansökan, förutsatt att klarare förutsättningar avseende kommunens planering och att finansiering är på plats.

Skoterleder

Trafikverket har tagit fram förslag på skoterpassager över E4 och Norrbotniabanan som redovisats i samrådshandlingen. Samråd har hållits om dessa lösningar med skoterklubbar och Umeå kommun. Ekodukterna kommer inte primärt att användas som passage för skotertrafik. Skotertrafikens passagebehov över järnvägen kommer tillgodoses genom separata passager.

Ersättningsvägar

Trafikverket har så långt det är möjligt anlagt service- och ersättningsvägar i anslutning till järnvägsfastigheten.

Etableringsytor

Den föreslagna etableringsytan, söder om E4 i höjd med skolan, har tagits bort.

2.4 Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

Samråd med allmänheten har hållits vid fyra tillfällen. Tre möten har hållits på plats i Sävar, den 27 maj 2018, den 8-9 april 2019, samt den 7 november 2019. Samråden har hållits i form av öppet hus där det funnits möjlighet för allmänheten att ställa frågor och prata med företrädare från Trafikverket, få en presentation och titta på material som rör projektet. Ett samråd har hållits digitalt, den 31 mars-22 april 2020, då det planerade samrådsmötet på orten behövde ställas in på grund av covid-19. Under samrådstiden hölls materialet tillgängligt via Trafikverkets hemsida samt på Biblioteket i Sävar, Trafikverkets regionkontor i Umeå samt på Umeå kommuns utställningsyta i Väven i centrala Umeå.

Nedan sammanfattas de synpunkter som i skriftlig eller muntlig form inkom vid samrådsmötena. Samtliga inkomna synpunkter återfinns i sin helhet i minnesanteckningarna från de samrådsmöten som hållits. Synpunkterna från

föreningar redovisas under avsnitt 2.5 *Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer*.

Samtliga inkomna synpunkter samt minnesanteckningar från samrådsmötena har diarienummer TRV 2017/4509.

Öppet hus, maj 2018

Den 27 maj 2018 hölls det första samrådet i Sävar kyrka, där projektet presenterades både muntligt och skriftligt. Det fanns möjlighet för allmänheten att gå runt och titta på kartor, en film och diskutera med Trafikverket. Vid samrådet presenterades tre utredda linjealternativ, Linje Syd, Linje Central och Linje Norr.

Materialet som presenterades fanns tillgängligt på Trafikverkets hemsida samt genom broschyrer som delades ut till besökare. Synpunkter kunde levereras direkt på samrådsmötet eller skriftligt per post och e-post. Tidsperioden för inlämning av synpunkter var den 27 maj 2018 till och med den 8 juni 2018.

Synpunkter inkom från 44 privatpersoner och en förening. Ett flertal synpunkter har inkommit flera gånger av olika individer. Dessa sammanfattas och redovisas nedan efter kategori. Synpunkterna från föreningar redovisas under avsnitt 2.5 *Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer*.

Buller och barriäreffekt av järnväg och väg E4

Flera framhåller att buller från såväl den nya järnvägen som befintlig väg E4 behöver dämpas, till exempel genom anläggning av bullerplank.

Vidare har det inkommit synpunkter om att placera järnvägsspåret nära väg E4 för att minska infrastrukturens barriäreffekt.

Trafikverkets kommentar

I samband med ny- och ombyggnad av järnvägar gör Trafikverket omfattande åtgärder för att klara riktvärdena för buller. Trafikverket kommer genomföra ytterligare beräkningar för buller för sträckan förbi Sävar. För de fastigheter som kommer att beröras av bullernivåer över gällande riktvärden kommer åtgärder föreslås. Exempel på åtgärder som kan vara aktuella är antingen spårnära åtgärder (t.ex. bullerskärm längs med spåret) eller fastighetsnära åtgärder (t.ex. tilläggsrutor eller fönsterbyte).

Linje Central, som är den linje som förespråkas sedan den fördjupade linjeutredningen i juni 2019, har en linjeföring nordväst om väg E4 och följer i huvudsak vägens sträckning med kort avstånd mellan väg och järnväg. Detta innebär att infrastrukturen är mer samordnad vilket gör att det bland annat finns möjlighet att samordna passager med väg E4 för både människor och djur, och därmed minimera barriäreffekten.

Ersättning av förlorad mark och påverkan på enskilda vägar och fastigheter

En fråga ställdes om ersättning av mark som tas i anspråk. Är det enbart en ekonomisk ersättning som är möjlig eller kan även ersättningsmark vara aktuellt?

En person undrade hur en vägförening ersätts vid byggnation av Norrbotniabanan och om fastighetsägare får någon ersättning under byggtiden (utifrån buller, damm etc.).

Trafikverkets kommentar

Trafikverket ersätter fastighetsägare enligt lagen om byggande av järnväg. Fastighetsägaren har rätt till ersättning för mark som Trafikverket tar i anspråk vid ett väg- eller järnvägsbygge och för de skador som kan komma att uppstå i samband med byggandet. Trafikverket har inte möjlighet att ordna med ersättningsmark.

Trafikverket strävar alltid mot att förebygga och begränsa störningar och skador för dem som bor eller arbetar i närheten av ett väg- eller järnvägsbygge. Den som drabbas av skador eller intrång får ersättning under byggets gång eller när arbetet är klart.

Synpunkter på påverkan på kulturmiljö och rekreationsområden

Flera personer har motsatt sig linje Syd då den går genom området Krutbrånet som har ett högt kulturvärde. För att inte göra intrång i Krutbrånet och kustlandsvägen förespråkas linje Norr.

Det framförs även att den södra linjedragningen påverkar populära rekreations- och friluftsområden.

Trafikverkets kommentar

Ett viktigt hänsynstagande vid lokalisering av järnvägslinjen har varit att minimera negativ påverkan på kulturvärden och rekreationsmöjligheter. Landskapsåtgärder inarbetas i järnvägsplanen för att minimera negativa effekter på naturmiljö, kulturmiljö, landskapsbild, rekreation och friluftsliv samt boendemiljö.

Järnvägen kommer att göra intrång och ta mark i anspråk. Jämfört med linje Norr medför linje Central och Syd totalt sett mindre intrång i mark som är lämplig för friluftsliv och påverkar inte sport- och rekreationsmiljöer i samma utsträckning.

Påverkan på verksamheter

Ett flertal personer som yttrat sig har motsatt sig linje Syd med hänvisning till Skogforsk verksamhet. Deras arbete är svårt att flytta och tar lång tid att återuppbygga.

Flera personer undrar varför Trafikverket inte tar hänsyn till att Sävar såg ska kunna ansluta sig med ett stickspår och därmed kunna flytta över gods från väg till järnväg.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket har kontinuerligt fört dialog med Norra Skog och Skogforsk för att hitta bra lösningar. Både linje Norr och linje Syd som presenterades 2017/2018 hade inneburit behov av omlokalisering av stora delar av deras lokaler. Trafikverket har under hela processen haft som målsättning att påverka Skogforsk och Norra Skogs verksamhet så lite som möjligt.

Trafikverket har tittat på alternativa anslutningsmöjligheter till Norra Skogs sågverk. Trafikverket har i sina studier kommit fram till att det är möjligt att ansluta ett industrispår från samtliga linjealternativ, Norr, Syd och Central.

Påverkan på vattentäkt

Flera synpunkter har inkommit från fastighetsägare i Tomterna rörande linje Syds påverkan på en vattentäkt i Krutbrånet.

Trafikverkets kommentar

Se svar till Tomternas vattenförening under rubriken Samråd med berörda myndigheter och organisationer.

Öppet hus, april 2019

Ett andra samrådstillfälle hölls den 8-9 april i Sävaråkyrkan i form av öppet hus. Samråden rörde framförallt den fördjupade linjeutredning som Trafikverket genomfört för alla tre linjealternativ, möjliga industrispårsanslutningar och stationslägen samt bullerberäkningar. Materialet bestående av kartor och bullerutredning fanns tillgängligt på Trafikverkets hemsida. Under samrådsmötena presenterades materialet av Trafikverket och det fanns möjlighet för allmänheten att ställa frågor.

35 privatpersoner lämnade synpunkter. Nedan sammanfattas de synpunkter som inkom vid samrådsmötena.

Majoriteten av de som lämna synpunkter på linjealternativen förordade linjealternativ Central (med reducerad hastighet till 180 km/tim i enlighet med den fördjupade linjeutredningen 2019), följt av linje Norr och linje Syd. Linje Norr och Syd hade lika många förespråkare av de som lämnat synpunkter.

Flera ansåg att ett centralt stationsläge var bra för Sävars utveckling. Det Norra eller Centrala alternativet ansågs vara positivt utifrån att de skulle ge mindre påverkan på till exempel kulturminnet Krutbrånet och Skogforsk verksamhet. De personer som förordade linje Syd tyckte bland annat att det alternativet var bra då järnvägen inte hamnar för nära skolan. Det påpekades också att linje Syd inte var bra utifrån att det skapas en kil mellan E4 och järnväg med mark som inte kan nyttjas.

Linje Norr bedömdes av några vara ett bra alternativ utifrån att det ansågs vara bäst för godstrafiken utifrån exempelvis Sävar såg verksamhet och att linje Norr är närmast för de resande. Någon tyckte att linje Norr skulle medföra ytterligare en barriär för samhället samt att rekreationsområden påverkas.

En person framförde att det är viktigt att anlägga ytor vid stationshus för hämtning och lämning.

Någon tyckte att ett fjärde alternativ, en linje norr om sågen, är att föredra.

Några tyckte att en regionalstågsstation inte är nödvändig, bland annat utifrån närheten till Umeå och att det vore bättre med lokalbussar.

Några påpekade att en viktig fråga är att bullersituationen förbättras, både från den planerade järnvägen och nuvarande E4.

Trafikverkets kommentar

Linjealternativets bidrag till godstrafiken

Norrbotniabanan som helhet förväntas förbättra förutsättningarna för godstrafik i såväl norra Sverige som för hela landet. Samtliga tre linjer; Norr, Syd och Central, ger möjlighet till anslutning av ett industrispår. Alla linjer har anpassats för att i framtiden medge placering av en växel för att möjliggöra en koppling till sågverksområdet. I linje Syd och Central finns möjlighet att planera för ett framtida industrispår till sågen med ett E4-nära verksamhetsområde som kommunen pekat ut i sin fördjupade översiktsplan tillsammans med en planerad infrastrukturkorridor för järnväg. En anslutning till industrispåret för såväl norr- som södergående tåg på Norrbotniabanan är möjligt i alla alternativ.

Påverkan på skolan

Linje Central är det alternativ som ligger närmast befintlig bebyggelse till exempel skola och brandstation. Förslaget som är aktuellt sedan juni 2019 innebär dock att intrång i Sävar skolområde minimeras jämfört med 2018 års förslag för linje Central. Skolans byggnader och skolgård ligger på tryggt avstånd från järnvägen. Ett antal säkerhetshöjande åtgärder i form av stängsel och bullerplank kommer att vidtas för att säkerställa att barnen har en trygg skolmiljö. Påverkan på Sävar skola utreds vidare av Trafikverket och Umeå kommun tillsammans.

Utformning av stationen i Sävar

Trafikverket har en löpande dialog med Umeå kommun angående bland annat stationens utformning.

Förslag på fjärde linjealternativ

2011 fastställdes en östlig järnvägskorridor förbi Sävar och det är inom denna som Trafikverket tittat på olika linjealternativ. En linje norr om sågen har förkastats i ett tidigt skede i projektet och Trafikverket har inte studerat alternativet närmre.

Regionaltågsstation i Sävar

En regionaltågsstation i Sävar möjliggör pendling in till centrala Umeå men även arbetspendling till orter och städer även norr- och söderut.

Bullersituationen

Trafikverket kommer att reducera påverkan av buller från järnvägen genom både spårnära och fastighetsnära skyddsåtgärder, till exempel bullervallar och fasadåtgärder, för att uppfylla gällande riktvärden för buller.

Jämfört med tidigare linjer som presenterades i maj 2018 har regionaltågsstation och mötesstationen separerats, möten med långa godståg kommer ske norr om Sävar vilket inneburit att järnvägen kunnat sänkas flera meter genom dalgången. Sänkningen innebär möjligheter att på ett bättre sätt minska bullerspridningen från järnvägen.

Buller från trafik ska normalt inte överskrida gällande riktvärden. Statliga vägar som ligger i närheten av Norrbotniabanan kommer att ingå i de bullerutredningar som Trafikverket genomför. Om riktvärden för buller överskrids på de vägar som ingår i utredningen kan det komma att ge upphov till bullerskydd.

Längs befintlig infrastruktur kan buller- och vibrationsåtgärder genomföras för att åtgärda befintliga störningar. Åtgärder genomförs i den takt som anges i Trafikverkets åtgärdsprogram enligt förordningen om omgivningsbuller och i enlighet med nationell transportplan.

Val av linje för fortsatt arbete

Efter samråden valde Trafikverket att gå vidare med planeringen av linje Central.

Sammantaget är linje Central den linje som ger bäst måluppfyllelse när funktion, miljö och ekonomi vägs samman. Linje Central kommer att bidra till utveckling av både gods- och persontrafiken samt den bebyggelseutveckling som Umeå kommun har pekat ut i sitt arbete med en ny fördjupad översiktsplan. Linje Central ger även goda möjligheter till anslutning av ett industrispår till kommunens utpekade industriområde samt Sävar såg.

Linje Central innebär även att järnvägen och väg E4 kan följas åt längs stora delar av sträckan. Den samordnade infrastrukturkorridoren innebär mindre intrång och fragmentering (mindre ytor mellan väg E4 och järnvägen). Det finns goda möjligheter att ordna funktionella passager över järnvägen och väg E4 både för människor och djur.

Öppet hus, november 2019

Den 7 november 2019 höll Trafikverket tillsammans med Umeå kommun ett samrådsmöte på Sävar bibliotek angående tågstationens läge. Fyra olika förslag var presenterade, läge A, B, C eller D. Nedan sammanfattas de synpunkter som inkom vid samrådsmötet.

Stationsläget

Majoriteten av de som lämnade synpunkter på stationsläget förordade läge A1/A2 följt av läge D, B och C.

Läge A1/A2 förordades av en person bland annat utifrån att det är ett industriområde och att det finns utrymme på den platsen. En privatperson tyckte att läge B verkade bäst av de föreslagna alternativen utifrån närhet till skolan och centrum.

En person framförde att läge C var oacceptabelt, en annan framförde att alternativ A påverkar Öxbäcken och att det därför inte var ett bra alternativ.

Trafikverkets kommentar

Sammantaget ger alternativ A bäst måluppfyllelse när funktion, miljö och ekonomi vägs samman. Stationsläge A innebär goda förutsättningar att ge positiva konsekvenser för tillgänglighet och resandeutveckling, ligger nära befintligt centrum där stationsområdet kan anslutas till gatunätet och har goda förutsättningar att gestalta en helhetsmiljö som ger ett fint intryck av järnvägens möte med samhället.

Stationsläge A är det billigaste alternativet av de tre och ger minst klimatpåverkan i byggskedet. Trafikverket förordar att gå vidare med läge A i järnvägsplanen då det kan utformas så att ändamålet och framtagna projektmål uppfylls till lägsta möjliga investeringskostnad.

Trafikverket har valt att gå vidare med stationsläge A2, då det ligger närmare Sävar centrum, vilket har bedömts som mer fördelaktigt jämfört med alternativ A1.

Samråd, april 2020

Den 31 mars till och med den 22 april 2020 höll Trafikverket ett samråd angående samrådshandlingen. Trafikverket kunde inte vara på plats i Sävar på grund av covid-19.

Handlingarna som ingick i samrådet fanns tillgängligt på Trafikverkets hemsida. Fysiska handlingar tillgängliggjordes på biblioteket i Sävar och Trafikverkets kontor i Umeå samt i Umeå kommuns utställningslokal Väven. Synpunkter kunde levereras skriftligt via ett webbformulär, per post och e-post. Tidsperioden för inlämning av synpunkter var den 31 mars 2020 till och med den 22 april 2020.

På Trafikverkets hemsida fanns en filmad presentation som skulle visats på samrådsmötet där den föreslagna järnvägsanläggningen presenterades.

I samrådet under våren 2020 ingick en samrådshandling som omfattade en beskrivning av anläggningens planerade utformning, dess konsekvenser för samhälle och miljö samt tillhörande illustrationskartor som visade järnvägsanläggningens sträckning och utformning. Även temakartor som sammanfattade järnvägsplanens miljökonsekvenser, samt en samrådsredogörelse där synpunkter som framförts under tidigare genomförda samrådsmöten redovisades. Ett separat utskick gjordes samtidigt för att samråda om markavvattningsföretag.

Under samrådsperioden inkom synpunkter från 18 privatpersoner, två föreningar och 16 markavvattningsföretag. Nedan sammanfattas de synpunkter som inkom under samrådet, vilka framförallt rörde påverkan av buller och vibrationer, markintrång och tillgänglighet till fastighet, trafikplats Nord, busshållplats vid Täfteböle samt enskilda väganslutningar till Ivarsbodavägen.

Fastighetsfrågor, markintrång och tillgänglighet till mark

Ett antal synpunkter har inkommit från privata fastighetsägare som framhåller att de förlorar mark och/eller får försämrade tillgång till sin fastighet genom längre vägar för åtkomst till mark eller på grund av placering av passager över Norrbotniabanan. Önskemål har även inkommit avseende förslag till transportväg vid Svarttjärn. Flera synpunkter rör värdeminskning av fastighet och önskan om inlösen. En synpunkt ifrågasätter ekoduktens placering då den hamnar på egen fastighet och att Trafikverket bör ombesörja eventuella renbetesskador.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket arbetar kontinuerligt med ovanstående frågeställningar inom ramen för järnvägsplanens planerings- och projekteringsarbete. Dessutom har Trafikverket i förekommande fall även dialog med berörda fastighetsägare, verksamhetsutövare och ledningsägare.

I det fall en fastighet påverkas direkt av markintrång ersätts fastighetsägaren för den marknadsvärdeminskning som fastigheten drabbas av. Trafikverket löser i första hand endast in den mark som behövs för anläggningen, men kan vid särskilda omständigheter även lösa in mark utöver detta. Mark som behövs för ombyggnad eller omledning av enskilda vägar hanteras i lantmäteriförrättning och beslutas av Lantmäterimyndigheten. Trafikverket ansöker om och bekostar lantmäteriförrättningen, ersätter markintrånget och bekostar byggnation.

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.

Beträffande ekoduktens placering har Trafikverket genomfört en utredning avseende detta. Placeringen har valts utifrån att det inte finns några planskilda korsningar längs E4 mellan Umeå och Sävar där rennäring, vilt och friluftsliv kan passera vägen på ett trafiksäkert sätt. Placeringen vid Täfteböle beror på att det är den enda platsen där det finns höjdstöd och skogsmark, vilket är faktorer som möjliggör byggande av en funktionell ekodukt. Platsen är också lämplig utifrån viltstråk och flyttleder av riksintresse för rennäringen. Det är även kort avstånd mellan väg och planerad järnväg vilket är fördelaktigt ur ekonomisk och resursmässig synpunkt.

Mer information kring ersättningsregler med mera finns att läsa i *”Väg eller järnväg på min mark – hur får jag ersättning?”* samt *”Vad händer när en järnväg eller väg byggs”* som kan laddas ner från Trafikverkets hemsida.

Instängsling, jakt och friluftsliv

Synpunkter har inkommit om att järnvägen och E4 kommer att omges av stängsel. Det finns en oro över hur detta påverkar jakt- och friluftsmöjligheter?

Trafikverkets kommentar

När en järnvägsanläggning av den här storleken ska byggas kan detta inte göras utan att omgivningen påverkas. Trafikverket kommer arbeta för att begränsa påverkan. Anläggningen utformas med hänsyn till ett flertal faktorer, däribland friluftsliv som kommer att belysas ytterligare i granskningshandling och miljökonsekvensbeskrivning. Vägar har säkerställts så att markägare fortsatt kommer åt sina marker. Skoterpassager har säkerställts på båda sidor om Sävar och strandpassager vid de större åarna, Täfteån och Sävarån. Passager för både små- och storvilt har utförts längs med sträckan. De två ekodukterna innebär en förbättrad möjlighet till passage av E4:an för vilt, rennäring och friluftsliv.

Busshållplats och ekoduktens placering vid Täfteböle

Synpunkter har inkommit om att busshållplatsen vid rastplatsen i Täfteböle kommer att försvinna och frågar hur lyfts huruvida den kommer ersättas.

Trafikverkets kommentar

Busshållplatsen vid Täfteböle i södergående riktning används inte idag och vid samråd med företrädare för den kommunala och regionala kollektivtrafiken har det framkommit att det inte heller finns några planer på det i framtiden heller. Busshållplatsen i norrgående riktning lämnas oförändrad.

Rastplatsens placering vid trafikplats Syd

En inkommen synpunkt om att rastplatsen vid trafikplats Syd borde placeras väster om Skomakarvägen.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket har valt att gå vidare med placering av rastplatsen väster om Skomakarvägen vid trafikplats Syd.

Buller och vibrationer

Ett antal inkomna synpunkter rörde buller och vibrationer från järnvägen. Det har framförts oro att Norrbotniabanan kommer innebära ökade bullernivåer och vibrationer och att det kommer påverka såväl enskilda fastigheter som utemiljön vid Sävar skola negativt. En synpunkt har även inkommit gällande önskemål om bullerskydd och visuellt skydd intill mötesstationen i Pålboleån.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tillämpar en riktlinje avseende buller och vibrationer. Riktlinjen bygger på de riktvärden för buller och vibrationer som riksdagen beslutat om. Riktlinjen innehåller även riktvärden för skolor och vårdlokaler. Trafikverket ska se till att dessa riktvärden hålls både för ekvivalent buller (genomsnittliga ljudnivåer) och maximala ljudnivåer.

Referensmätningar för vibrationer utförs av Trafikverket under byggskedet efter att riskanalys har tagits fram. 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.

I järnvägsplanens fastighetsförteckning redovisas fastigheter berörda av buller tillsammans med åtgärdsförslag. Vilken typ av skyddsåtgärder som kommer erbjudas, till exempel typ av fastighetsnära åtgärder redovisas dessutom på plankartorna.

Byggbuller regleras inte i järnvägsplanen. Men det finns riktlinjer för hur mycket det får låta. Entreprenören ska planera sitt arbete så riktvärdena i Naturvårdsverkets allmänna råd om buller för bygplatser (NFS 2014:15) efterlevs. Krav att klara riktvärden för bland annat buller och vibrationer under byggtid kommer därmed ställas på entreprenören, som har skyldighet att tillse att kraven efterlevs.

Mötesstationen kommer delvis vara skyddad av naturlig vegetation, Trafikverket kommer inte anlägga plank vid mötesstationen vid Pålboleån.

Industrispårsanslutning

En synpunkt har inkommit med fundering på industrispårsanslutning till Sävar såg och hur den kommer gå.

Trafikverkets kommentar

Sydväst om Sävar, i området mellan Svarttjärn och trafikplats Syd, finns plats för en växel (km ca 17+200 i järnvägens längdmätning) som möjliggör en framtida anslutning för industrispår. Trafikverket finansierar inte en industrispårsanslutning. Alla aktörer som vill ansluta sig till det statliga järnvägsnätet måste själva finansiera och bekosta anläggningen samt stå för all planering, projektering, skötsel, drift och underhåll.

Trafikplats Nord och anslutning till Ivarsbodavägen från befintliga bostäder

Ett flertal synpunkter har inkommit rörande området kring trafikplats Nord och frågor hur gator, bland annat Granvägen/Fregattvägen, från befintligt bostadsområde ska ansluta Ivarsbodavägen som planeras få ny dragning.

Någon synpunkt rörde även frågan om hur gång- och cykelvägen i området ska ansluta den nya passagen över väg E4 och järnväg.

Trafikverkets kommentar

Utformningen av de enskilda vägarna i området kring Granvägen och Fregattvägen är förslag i järnvägsplanen och de kommer slutligen beslutas i en lantmäteriförrättning. Lantmäteriet samråder då med berörda fastighetsägare om slutgiltig utformning.

För att få till en funktionell lösning för gång- och cykelvägen har Trafikverket och kommunen haft en dialog angående utformningen. Gång- och cykelvägen kommer att planläggas i en kommunal detaljplan. Efter synpunkter vid samrådet från såväl närboende som Umeå kommun har lösningen för gång- och cykelvägen ändrats och flyttats närmare Sävarån till ungefär samma läge som befintlig gångtunnel. Vid planeringen har hänsyn tagits till att minimera intrånget för de boende i området.

2.5 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Elsäkerhetsverket

Elsäkerhetsverket har inget att erinra över förslaget.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för Ert yttrande och noterar detta.

Folkhälsomyndigheten

Folkhälsomyndigheten har inget att erinra över förslaget.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för Ert yttrande och noterar detta.

Försvarsmakten

Försvarsmakten har inget att erinra över förslaget.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för Ert yttrande och noterar detta.

Havs- och vattenmyndigheten

Havs- och vattenmyndigheten avstår från att yttra sig över förslaget.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för Ert yttrande och noterar detta.

Jaktlagen

Under hösten 2017 hölls ett samråd med jaktlagen längs den tänkta sträckningen. Närvarande var representanter från sex stycken jaktlag samt svenska jägareförbundet.

Behovet av stängsel längs efter väg E4 och därmed utefter en ny järnväg diskuterades. Det är fördelaktigt om järnvägen ligger nära väg E4 för att kunna få till säkra och funktionella viltövergångar.

Jaktlagen redogjorde för vart älgarna bedöms röra sig och framförde att viltrörelserna i Sävarområdet är förändrat sedan stängslet sattes upp längs E4. Tidigare fanns "viltpassager" i form av naturliga övergångar i terrängen och viltstråk där viltet kunde röra sig. Söder om väg E4 har det blivit en egen viltstam utan utbyte av individer.

Behov av passager och dess placering diskuterades. Det har framkommit förslag om två passager, en mellan Sävar och Täfteån och en mellan Sävar och Gryssjön.

Svenska jägareförbundet har vid samrådsmötet informerat om hur större klövdjur rör sig i terrängen. Älgpopulationen i detta område är tämligen stationär och förflyttar sig cirka en mil mellan sommar- och vinterområden. Inom det tänkta linjeförslaget finns inga kända vandringsleder för älg.

Om ett stängsel sätts upp så ökar betestrycket ovanför stängslet vilket kan fortgå tills allt bete tar slut. Jägareförbundet poängterade att man inte kan förvänta sig att älgen ska gå en längre sträcka längs ett stängsel för att hitta mat eller för att hitta en övergång. Vid snöfattiga vintrar rör sig älgarna mer och på större ytor än om det är över 60 cm snö, då blir de mer stationära.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket har i juni 2019 valt att fortsätta arbetet med att ta fram en järnvägsplan för linje Central. Linjen går genom Sävar tätort i nära anslutning till väg E4 på större delen av sträckan. Informationen som jaktlagen och svenska jägareförbundet bistått med har använts i bedömning av linjeval och i det fortsatta utredningsarbetet.

Trafikverket har tagit fram en passageplan som pekar ut behovet av passager och baseras på utredningar och synpunkter som kommit in. Passageplanen ligger till grund för placeringen av de passager som ingår i planförslaget.

Trafikverket har tagit hänsyn till lokalisering av viltstråk och områden med hög potential för konnektivitet. Exempelvis kommer placering av ekodukterna möjliggöra att de ekologiska sambanden i området återupprättas och åtgärddar en betydande barriär.

Jordbruksverket

Jordbruksverket avstår från att yttra sig över förslaget.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för Ert yttrande och noterar detta.

Lantmäteriet

Lantmäteriet har inget att erinra över förslaget.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för Ert yttrande och noterar detta.

Luftfartsverket

Luftfartsverket (LFV) har i egenskap av sakägare för CNS-utrustning inget att erinra mot delsträckans föreslagna sträckning. LFV önskar dock granska samtliga delsträckor på Norrbotniabanan med avseende på vår CNS-utrustning.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för Ert yttrande och noterar detta.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap avstår från att yttra sig över förslaget.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för Ert yttrande och noterar detta.

Norra Skog

Ett flertal samråd har hållits med Norra Skogsägarna. Norra Skogsägarna har även inkommit med ett skriftligt yttrande.

Norra skogsägarna ansåg 2017/2018 att linje Norr som presenterats var det mest fördelaktiga. En sådan järnvägsdragning skulle innebära justeringar genom flytt av byggnader/nybyggnation men att verksamheten skulle kunna fortsätta på den nuvarande tomt. Linje Norr möjliggör även en anslutning till Sävar såg. Norra Skogsägarna framförde då att ett industrispår bör ligga i den delen av sågen där den färdiga produkten kommer ut för att skapa ett bra flöde i deras verksamhet. Det är därför inte aktuellt för Norra Skogsägarna att dra spår på södra sidan av sågverket då det skulle medföra stora omtag inne på verksamhetsområdet.

Norra Skogsägarna har under 2018 redogjort för vilka investeringar som gjorts och kommer att göras vilket medför en ökad godsvolym till/från verksamheten. Enligt egna prognoser från Norra Skogsägarna så kommer fortsatta investeringar innebära en volymökning till cirka 2 miljoner ton fram till år 2025. De framförde då även att det med dragningen öster om Sävar blir svårt att lyfta över godsvolymer till järnvägen. Denna linjedragning skulle även leda till negativa konsekvenser för hela skogsnäringen eftersom Skogforsk som har Norrlands genbank för växtförädling riskerar att förstöras av järnvägsplanerna och bostadsbyggande. Norra Skogsägarna framhöll att de är mycket angelägna att kunna ansluta sågverket till järnvägsnätet med ett stickspår.

Under 2019 har Norra Skogsägarna framfört att man accepterar linje Central, men att ett industriområde med ett spår som bekostas av Umeå kommun är en viktig faktor för att Norra Skogsägarna ska ansluta Norrbotniabanan med stickspår. Om detta inte blir aktuellt ser Norra Skogsägarna inte någon annan lösning än linje Norr.

Norra Skogsägarna poängterar under 2019 att Trafikverket har som uppdrag att tillgodose att gods flyttar från väg till järnväg. Norra Skogsägarna menar därför att Trafikverket har ett ansvar att säkerställa att Sävar såg, med tanke på godsflöden, ges förutsättningar att på rimliga villkor ansluta sig med ett industrispår till Norrbotniabanan.

Under 2020-21 har fortsatt samråd kring att kunna ansluta ett industrispår mot järnvägen diskuterats mellan Trafikverket och Norra Skog.

Trafikverkets kommentar

Samtliga linjer som utretts har möjliggjort en framtida anslutning för ett industrispår. Den nu valda linje Central har anpassats för att möjliggöra en eventuell anslutning söder om Sävar. Möjligheterna till ett industrispår såväl ekonomiskt som genomförandemässigt måste undersökas vidare av ägaren till industrispåret. Trafikverket finansierar inte en industrispåranslutning. Alla aktörer som vill ansluta sig till det statliga järnvägsnätet måste själva finansiera och bekosta anläggningen samt stå för all planering, projektering, skötsel, drift och underhåll.

Polismyndigheten

Polismyndigheten har inget att erinra över förslaget.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för Ert yttrande och noterar detta.

Ran sameby

Under sommaren 2018 hölls ett samråd med Ran sameby.

Samebyn framhöll att linje Syd innebär minst intrång i renskötseln av de tre linjealternativ som är studerade. Inom den föreslagna järnvägskorridoren har Ran sameby bland annat två utpekade flyttleder, en söder- och en norr om Sävar. Samebyn menar att de helst undviker en passagelösning som innebär ett "tomrum" mellan väg E4 och den nya järnvägen då det skapar stora problem vid flytt av renar.

Samebyn framförde funderingar kring hur järnvägens dragning och passager kommer att se ut mot kommungräns Robertsfors.

Trafikverkets presenterade förslag om passage söder om Sävar har samebyn inga invändningar mot. Samebyn hade däremot funderingar kring den grustäkt som är tänkt att öppnas och hur väganslutningen till den kommer att se ut.

I övrigt hade Ran sameby inte några invändningar kring den föreslagna linje Syd förutom att Trafikverket ska ge ersättning för förlorad betesmark, försvårad renskötsel etc. Ran berättar att den mark som finns kvar är dyrbar för renskötseln med tanke på den exploatering som görs i landet.

Under samrådsmöte i april 2020 presenterade Trafikverket planförslaget av ny reviderad linje Central efter att kompletterande linjeutredning med ändrade förutsättningar genomförts 2019. Bland annat diskuterades ekodukternas placering. Ran sameby tyckte att placering och utformning av ekodukterna verkar bra. Samebyn ser det som viktigt att vara med i detaljutformningen av passagera i det skede det är aktuellt.

Ytterligare ett samråd hölls i mars 2021. Utformningen av järnvägssträckningen samt ekodukternas placering och utformning redovisades. Samebyn var positiv till placeringen av ekodukterna som ligger bra i förhållande till flyttlederna, som är av riksintresse, samt nyckelområdena.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket har i juni 2019 valt att fortsätta arbetet med att ta fram en järnvägsplan för linje Central utifrån den fördjupade linjeutredningen. Linjen går genom Sävar tätort i nära anslutning till väg E4 och dess norra sida.

Av de tre studerade linjerna är linje Central den sträckning som är bäst anpassad utifrån rennäringens intressen och ger minst fragmentering, samt bäst möjlighet att samordna passager med E4. För linjen planeras passager för att minska barriäreffekter och åstadkomma god rörlighet för rennäringen och större klövvilt.

Trafikverket har ingen information kring grustäkten men utreder passager och arbetar med att ta fram en passageplan. Passageplanen kommer vara en del av järnvägsplanens granskningshandling.

Trafikverket uppmanar Rans sameby att lämna ett skriftligt yttrande gällande ersättning för vidare hantering enligt gällande lagar och bestämmelser.

Trafikverket kommer fortsatt att samråda med samebyn gällande detaljutformning av passagerna.

Region Västerbotten

Region Västerbotten, tidigare Västerbottens läns landsting, har inkommit med ett skriftligt yttrande i juni 2018. Landstinget ställer sig positivt till genomförandet av Norrbotniabanan sträckan Däva-Gryssjön. Vidare menar Regionen att de prioriterar att linjedragningen innebär lokaliseringen av resecentrum i nära anslutning till Sävar samhälle, då detta förväntas innebära mycket positiva effekter för resandeutvecklingen i Västerbotten.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för Ert yttrande och noterar detta.

Sametinget

Sametinget har inkommit med två skriftliga yttranden, ett i juni 2018 och ett i april 2020. Yttrandena berör flera områden och redovisas nedan ett område i taget.

Yttrande 2018

Berörd sameby

Sametinget anger i sitt yttrande att den planerade järnvägen ligger inom vinterbetesområdet som nyttjas av Rans sameby. Sametinget påpekar att det inte framgår i samrådsunderlaget hur involverad berörd sameby är i arbetet men det är viktigt att Trafikverket har god och kontinuerlig kontakt med Rans sameby.

Den aktuella sträckan berör en flyttled och nyckelområden för samebyn, flyttleden ska fortsättningsvis kunna nyttjas, även för kommande generationer.

Vald korridor för järnvägen

Enligt 3 kap. 5 §, första stycket miljöbalken ska mark- och vattenområden som har betydelse för bl.a. renskötseln så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt

försvåra näringens bedrivande. Staten ska därmed tillförsäkra att renskötseln ska kunna fortsätta existera och då är markerna av den största betydelse.

Sametinget framhåller att den aktuella sträckan är en del av hela Norrbotniabanan som kommer utgöra en barriär i landskapet vilket kommer att påverka den gröna infrastrukturen, samt renarnas vandring och möjligheter att nyttja olika områden. Det är viktigt med passager som ska kunna nyttjas både för manuell flytt av renar samt fri strövning.

Funktionella samband

Sametinget skriver också att för att möjliggöra användandet av olika betesområden under olika årstider och förutsättningar krävs funktionella samband mellan flyttleder, uppsamlingsområden, rastbeten och sammanhängande områden så att den fria strövningen inte hindras. Den nya Norrbotniabanan får inte hota den sammanhållna årscykeln för renskötseln.

Konsekvensbeskrivning och Sveriges miljö kvalitetsmål

Sametinget påpekar att det är viktigt att beskriva och bedöma kumulativ påverkan för berörda samebyar i miljökonsekvensbeskrivningen. Den samiska kulturen och renskötseln är avgörande för att nå flera av Sveriges miljö kvalitetsmål. Sammanhållen grön infrastruktur är förutsättningen för att renskötsel, natur och samisk kultur ska tillåtas fortleva.

Yttrande 2020

Sametinget hänvisar i sitt yttrande 2020 till sitt tidigare yttrande med tillägg och förtydliganden som sammanfattas nedan.

Renbruksplan (RBP)

Samebyns RBP ska beaktas i arbetet med Norrbotniabanan.

Samråd och inflytande

Det framgår att samråd hållits med Ran sameby sommaren 2018 där samebyn förordat linje Syd som innebär minst intrång av de tre linjealternativen. Trafikverket har dock valt att gå vidare med linje Central och beskriver att av de tre studerade linjerna är linje Central den sträckning som bäst är anpassad utifrån rennäringens intresse och ger minst fragmentering, samt bäst möjlighet att samordna passager med E4.

Sametinget anser inte att Trafikverkets kommentar stämmer överens med de uppgifter som Ran sameby lämnat. Sametinget anser att Trafikverket behöver ha en bra och tät dialog med samebyn och de har rätt till inflytande och ska ha möjlighet att påverka besluten när mark inom det samiska traditionella området berörs.

Samisk markanvändning och miljökonsekvensbeskrivning

Ett nytt järnvägsspår ger konsekvenser för samerna och den samiska kulturen, då den samiska markanvändningen som regel försämras. Det är viktigt att berörd sameby kommer in i ett tidigt skede i arbetet med att ta fram en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för att kunna förmedla sina kunskaper och syn på den planerade verksamheten.

Det bör tas fram en fördjupad MKB som innehåller beskrivningar och konsekvenser av den planerade verksamheten för den samiska markanvändningen.

Kumulativa effekter och klimatförändringar

Samebyns renbetesmarker har minskat och fragmenterats. Det är viktigt att i miljökonsekvensbeskrivningen beskriva och bedöma den kumulativa påverkan för berörda samebyar. En samlad bedömning bör göras av vilka konsekvenser som kan uppstå för renskötseln inom hela samebyn samt påverkan på samebyns funktionella samband ska vägas in.

Renskötselns sociala och kulturella betydelse

De miljömässiga konsekvenserna av en exploatering har en mycket stark koppling till de kulturella och socioekonomiska effekterna för berörda samebyar. En järnväg leder till långtgående konsekvenser generationer framåt. De sociala och kulturella konsekvenserna behöver utvecklas och utredas ytterligare i miljökonsekvensbeskrivningen, då detta är värden som är avgörande för den samiska kulturen och livsmiljön.

Trafikverkets kommentar

Yttrande 2018

Berörd sameby

Samrådsmöte har sommaren 2018 hållits med Malå sameby, Ran sameby, Gran sameby och Maskaure sameby rörande sträckan Umeå-Skellefteå.

Den aktuella järnvägssträckan Dåva-Gryssjön ligger inom vinterbetesområde som nyttjas av Rans sameby. Samrådsmöte har hållits med samebyn sommaren 2018.

Vald korridor för järnvägen

Trafikverket har studerat olika linjealternativ inom den utredningskorridor som man gick vidare med år 2004-2006.

Två linjeutredningar med olika förutsättningar har genomförts. Samråd har hållits både för version 1 (då linje Syd förordades) samt version 2 (då linje Central förordades). I juni 2019 har Trafikverket valt att fortsätta arbetet med att ta fram en järnvägsplan för linje Central. Linjen går genom Sävar tätort i nära anslutning till väg E4 och dess norra sida. Av de tre studerade linjerna bedöms linje Central vara den sträckning som är bäst anpassad utifrån rennäringens intressen och ger minst fragmentering, samt bäst möjlighet att samordna passager med E4.

Funktionella samband

I planarbetet har hänsyn tagits till värdefulla naturområden och ekologiska samband har försökt bevaras i så stor utsträckning som möjligt.

För linjen planeras passager för att minska barriäreffekter och åstadkomma god rörlighet för rennäringen och större klövvilt. Trafikverket utreder passager och tar fram en passageplan som kommer vara en del av järnvägsplanens granskningshandling.

Konsekvensbeskrivning och Sveriges miljö kvalitetsmål

Kumulativa effekter samt projektets miljömålsuppfyllande redovisas i järnvägsplan och miljökonsekvensbeskrivning.

Yttrande 2020

Under arbetet med järnvägsplanen har Trafikverket använt samebyns renbruksplan som

underlag i projekteringen och för att kunna möjliggöra passager med hänsyn till rennärningen. Renbruksplanen har även varit styrande i Trafikverkets samråd med samebyn.

Efter kompletterande linjeutredning med ändrade förutsättningar som genomförts 2019 har Trafikverket under våren 2020 haft samrådsmöten med Ran sameby där ny reviderad linje Central presenterats. Valet av den nya linje Central ger en sträckning som följer E4 bäst, ger mindre intrång och fragmentering. Det är även det alternativ som ger bäst möjligheter att samlat ordna passager över E4 och järnvägen. För de ekodukter som kommer att uppföras längs sträckan har rennärningen och dess flyttleder varit ett viktigt motiv. Trafikverket har tidigare haft samråd med samebyn om placering och utformning av ekodukterna, som tycker att placeringen är bra.

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

Trafikverket tar till sig Sametingets övriga synpunkter beträffande miljökonsekvensbeskrivningen. Fortsatta samråd med Sametinget och berörd sameby kommer att hållas, för att ge information om projektet och dess påverkan.

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket har inkommit med skriftligt yttrande. Sjöfartsverket förutsätter att den segelfria höjden för båttrafiken under de befintliga broarna inte reduceras.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för Ert yttrande och noterar detta.

Skellefteå Kraft

Skellefteå Kraft har inget att erinra över förslaget.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för Ert yttrande och noterar detta.

Skogforsk

Fyra samråd har hållits mellan Trafikverket och Skogforsk för att ha en kontinuerlig dialog mellan parterna. Det första hölls i februari 2017, det andra i september 2017, det tredje i oktober 2017 och det fjärde i maj 2018. Skogforsk har även inkommit med skriftliga yttranden 2020 och 2021.

Skogforsk har tidigt i processen framfört att det södra linjealternativet, söder om nuvarande väg E4, påverkar verksamheten i betydande omfattning. Återställning av verksamheten (byggnader och växtmaterial) är möjlig men till höga kostnader, framförallt beroende på förseningar i förädlingsprogrammen och fördröjt nyttiggörande i skogsbruket.

Skogforsk har framfört att en av farhågorna med Norrbotniabanan är att deras verksamhet påverkas så att avelsträd som är produktiva behöver tas ner då det tar

många år att få igång en ny verksamhet. Skogforsk ser då hellre att byggnader och dylikt flyttas än att avelsträd berörs.

Skulle linje Syd förflyttas lite norrut så skonas i hög grad nuvarande växtmaterial, med undantag för tall- och granförsök i västligaste delen (nu cirka 50 år gammalt som ska följas till slutålder 80 år). Hela byggnadskomplexet, inklusive växthus och odlingsbäddar, måste dock flyttas till nytt område.

Skogforsk ser helst att Norrbotniabanan placeras på motsatt sida väg E4 och förordar det norra linjealternativet. Detta då det anses att det är det alternativ som gynnar skogsnäringen mest.

I det skriftliga yttrandet i april 2020 lyfter Skogforsk oro över bullernivån från Norrbotniabanan, framförallt för verksamhet på friland, i växthus, laboratorier och kontor. I yttrandet framhålls att verksamheten även är oroliga för om/hur vibrationer kommer att påverka den forskning som bedrivs på plantor och träd.

I det yttrandet som inkommit under våren 2021 lyfts återigen frågan kring utomhusbuller och deras växthus kommer att påverkas.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket har under hela processen haft som målsättning att påverka Skogforsk verksamhet så lite som möjligt och resonerat att byggnader kan återbyggas men avelsträd är svåra att ersätta.

Trafikverket har i juni 2019, utifrån den fördjupade linjeutredningen, valt att fortsätta arbetet med att ta fram en järnvägsplan för linje Central. Linjen går genom Sävar tätort i nära anslutning till väg E4 och dess norra sida. Valet av linje Central innebär att Skogforsk verksamhet inte längre berörs.

Trafikverket kommer att reducera påverkan av buller från järnvägen genom både spårnära och fastighetsnära skyddsåtgärder för att uppfylla gällande riktvärden för buller. Det finns för arbetsområden utomhus inga direkta riktvärden för trafikbuller utan på arbetsplatser gäller Arbetsmiljöverkets riktlinjer som principiellt är arbetsgivarens ansvar att se till att de uppnås. Avseende vibrationer kommer detta att utredas inför upprättande av bygghandling. Markförhållandena kring Skogforsk verksamhet består av sedimenterade jordar. Det i kombination med att järnvägen passerar på hög bank innebär med stor sannolikhet att det inte kommer att uppstå problem med vibrationer för verksamheten.

Sveriges geologiska undersökning

Sveriges geologiska undersökning (SGU) har inkommit med ett skriftligt yttrande i april 2020. SGU har i ett tidigare samråd meddelat Trafikverket att samrådshandlingen är, utifrån ett berggrundsgeologiskt perspektiv, tillfredsställande. I södra delen av det aktuella området finns paragnejser som både kan ha dålig hållfasthet och dessutom innehålla sulfidmineral. Trafikverket har redovisat detta i sina handlingar och vidtar förhoppningsvis lämpliga mått och steg. Strålningsrisken är sannolikt liten i området.

Grundvattenförhållandena i och i närheten av den planerade anläggningen samt bedömd kvantitativ och kvalitativ påverkan på grundvattnet under såväl byggskede som driftsskede ska beskrivas i järnvägsplanen, anser SGU. Speciellt fokus bör ligga på grundvattenförekomster eller övriga grundvattenmagasin samt vattentäkter.

Den planerade sträckan av Norrbottniabanan Däva-Gryssjön passerar två grundvattenförekomster. I underlaget Temakarta Vatten anges att grundvattenförekomsten inte bedöms påverkas negativt av järnvägsanläggningen, utan vidare motivering.

SGU anser det av största vikt att vattenförsörjningen inte utsätts för risker, utan istället att relevanta försiktighetsmått vidtas.

SGU vill lyfta att det är viktigt att inventera brunnar inom hela påverkansområdet, både vad gäller kvalitet och kvantitet för grundvatten.

I Temakarta Vatten uppges att planerad verksamhet kommer att innebära flera permanenta grundvattensänkningar, varav några större. Vad som avses med större grundvattensänkningar anges inte. Trafikverket planerar att ansöka om tillstånd för vattenverksamhet. SGU emotser ett utförligt underlag ifrån Trafikverket inför vattenverksamhetsansökan avseende omgivningspåverkan på grundvattnet och planerade skyddsåtgärder.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för Ert yttrande och noterar detta.

Trafikverket vill förtydliga att temakarta Vatten, som var en del av samrådshandlingen, var en av flera temakartor som sammanfattade järnvägsplanens miljökonsekvenser och kommande miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Frågan om grundvattenförekomster och grundvattensänkning utreds vidare och beskrivs utförligare i MKB som är en del av granskningshandlingen.

En inventering av brunnar genomförs i samband med planarbetet.

SMHI

SMHI har inkommit med ett skriftligt yttrande i april 2020. SMHI ställer sig positivt till att aktuella järnvägen byggs ut. Fler bilister kommer troligen att välja den miljövänligare järnvägen vilket innebär att utsläppen av koldioxid och bilavgaser minskar.

SMHI upplyser om extrem nederbörd och översvämningsrisker. Vid planering av järnvägen bör hänsyn tas till översvämningsrisker. Ur bullersynpunkt är det en fördel om den nya sträckningen går utmed en redan befintlig väg eller järnväg, så att inte nya områden störs. Det måste också säkerställas att gällande bullernormer klaras för boende i området.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för Ert yttrande och noterar detta.

Trafikverket kommer att reducera påverkan av buller från järnvägen genom både spårnära och fastighetsnära skyddsåtgärder för att uppfylla gällande riktvärden för buller.

Statens fastighetsverk

Statens fastighetsverk (SFV) avstår från att yttra sig över förslaget då SFV inte förvaltar fastigheter som berörs av delsträckan Dåva-Gryssjön.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för Ert yttrande och noterar detta.

Statens geotekniska institut

Statens geotekniska institut har inget att erinra över förslaget.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för Ert yttrande och noterar detta.

Strålsäkerhetsmyndigheten

Strålsäkerhetsmyndigheten (SSM) har inkommit med ett skriftligt yttrande i maj 2018 och ytterligare ett yttrande i april 2020. Myndigheten påpekar att samrådsunderlaget/-handlingen inte redogör för hur magnetfältsnivån påverkas på olika avstånd från järnvägen samt vid närliggande bostäder. SSM anger att magnetfältsnivåer bör redovisas i den kommande miljökonsekvensbeskrivningen.

SSM anser att Folkhälsomyndigheten ska ges möjlighet att yttra sig i ärendet då det rör miljöfarlig verksamhet som inte omfattas av tillståndsplikt enligt strålskyddslagen.

SSM upplyser om att det finns en svag men vetenskapligt grundad misstanke om förhöjd risk för barnleukemi för barn som exponeras varaktigt för lågfrekventa magnetfält under de referensvärdesnivåer som anges i SSMFS 2008:18. Redan vid planeringen av nya elektriska anläggningar bör teknikval och placering beaktas för att sträva mot att barn inte exponeras av magnetfält i onödan.

Trafikverkets kommentar

Elektromagnetiska fält har hanterats och utretts vidare i arbetet med järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning. Miljökonsekvensbeskrivningen som är en del av granskningshandlingen anger hur magnetfältsnivån påverkas på olika avstånd från järnvägen samt vid närliggande bostäder.

Trafikverket har bjudit in Folkhälsomyndigheten till samrådet i mars-april 2020.

Svenska kraftnät

Svenska kraftnät har inget att erinra över förslaget.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för Ert yttrande och noterar detta.

Sävar hembygdsförening

Den 7 april 2020 hölls ett samråd med Sävar hembygdsförening. Huvudfrågan för samrådet var kulturmiljön vid Krutbrånet och myren Kesen som främst påverkas av ombyggnationen av trafikplats Syd och rastplatsen intill denna samt Generalsvägens anslutning till trafikplatsen.

Placeringen av rastplats vid trafikplats Syd diskuterades då det vid tidpunkten fanns två alternativa placeringar. Hembygdsföreningen hade inget särskilt alternativ de föredrog före det andra. Vid dagens rastplats finns information om Krutbrånet i form av en byggnad som föreningen har lagt ner mycket tid och pengar på. Föreningen anser att det är viktigt att föreningen kompenseras för sitt arbete, alternativt att materialet, byggnader och minnesmärke flyttas till den nya rastplatsen. Hembygdsföreningen hade ett antal förslag på åtgärder för att ytterligare synliggöra Krutbrånet, bland annat vid stationsområdet och upprustning av Kustlandsvägen.

Sävars hembygdsförening delgav kulturhistorisk information till Trafikverket om myren Kesen och hur det kan påverka de alternativa sträckningarna av Generalsvägen (norr om myr och över myr).

I ett skriftligt yttrande i april 2020 förespråkar hembygdsföreningen ett stationsläge D då det enligt föreningen innebär ett mindre ingrepp i Sävar och Sveriges kulturhistoria.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tar med sig informationen i fortsatt planering. Minnesmärket vid dagens rastplats föreslås flyttas till ny rastplats för att fortsatt synliggöra kulturmiljön i området.

Trafikverket har valt att gå vidare med stationsläge A. Bland annat då alternativet har en god måloppfyllelse gällande landskapets helhetsvärden, där kulturhistoriska värden ingår. Trafikverket vill arbeta med utformningen så att slagfältet kan synliggöras. En samlad bedömning av stationslägena finns även beskriven i PM Stationsläge Sävar.

Kustlandsvägen ingår inte direkt i Trafikverkets projekt utan bör samrådats vidare med Umeå kommun i och med pågående fördjupad översiktsplan för Sävar.

Sävarådalens skoterklubb

Den 4 mars 2020 hölls ett samrådsmöte med Sävarådalens skoterklubb som anser att föreslagna lösningar i norra trafikplatsen är bra. Vidare menar Sävarådalens skoterklubb att det är bra att passera vid Svarttjärn, men att det behöver tillkomma en passage av E4 i det södra läget då det är högst olämpligt att passera E4 i plan.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tar med sig informationen i fortsatt planering.

Sävar kanotuthyrning

Sävar kanot/kanotuthyrning bedriver paddling längs Sävarån från Sävar E4, vid brons norra sida till Skeppsvik och Skeppsviks herrgård. Detta är en väldigt populär friluftaktivitet.

Norrbotniabanans planerade dragning hamnar precis rakt över verksamhetens startplats på norra sidan av Sävarån. Sävar kanotuthyrning önskar att Trafikverket bekostar och gör iordning en ny väg/nedfart från Upabs parkering och vändplan nere vid Sävarån på minst 24 meter för att få plats med verksamheten. Sävar kanotuthyrning har för närvarande nyttjanderättsavtal med Umeå kommun och privata markägare för startplatsen.

Sävar kanotuthyrning undrar även hur det går att lösa den säsong/säsongerna som Botniabanan byggs över startplatsen. Verksamheten föreslår en tillfällig lösning nedströms.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket kommer i största möjliga mån att försöka minimera störningarna för Sävar kanots verksamhet men det kommer under byggtiden att uppstå perioder då en annan startplats kommer behöva nyttjas. Då Sävar kanot tecknar nyttjanderättsavtal med Umeå kommun blir det viktigt att samråd kring lämpliga ytor att använda sker mellan parterna för att verksamheten ska kunna fortgå. Trafikverket kommer inte att göra i ordning en yta på 24 meter då Sävar kanot har ett avtalsförhållande med Umeå kommun gällande sin verksamhet.

Tillväxtverket

Tillväxtverket har inget att erinra över förslaget.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för Ert yttrande och noterar detta.

Tomternas vattenförening

Föreningen har inkommit med skriftligt yttrande sommaren 2018. Vattenföreningen har framfört synpunkter rörande hur linje Syd kommer påverka föreningens vattentäkt i Krutbrånet som försörjer mellan 45-50 hushåll med vatten.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket har utifrån den fördjupade linjeutredningen i juni 2019 valt att fortsätta arbetet med att ta fram en järnvägsplan för ny reviderad linje Central. Valet av ny linje Central innebär att inga direkta konflikter förekommer med föreningens verksamhet.

Om eventuella skador uppstår till följd av projektet har Trafikverket ansvar att åtgärda detta.

Transportstyrelsen

Transportstyrelsens yttrande är ur sjösäkerhetssynpunkt och avser endast planerad vattenverksamhet.

Transportstyrelsen har inget att invända mot planerad vattenverksamhet i området. Som en sjösäkerhetshöjande åtgärd bör lokala aktörer inom fritid och rekreation samt allmänheten informeras i god tid innan påbörjat arbete.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för Ert yttrande och noterar detta.

Täfteå Innertavle Skoterklubb

Den 7 maj 2020 hölls ett samrådsmöte med Täfteå Innertavle Skoterklubb. Huvudfrågan för samrådet var planerade passager. Skoterklubben anser att passagen vid Svarttjärn är ett bra förslag, men är främst intresserade av den södra delen då det är där de är mest verksamma. Vidare anser skoterklubben att nyttjande av ekodukter kan vara ett bra alternativ då macken försvinner. Således förs inte skotertrafik in i samhället.

Överlag är Täfteå Innertavle Skoterklubb nöjda med de förslag på passager som Trafikverket presenterade vid samrådsmötet.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för Ert yttrande och noterar detta.

Umeå Energi

Trafikverket har samrått med Umeå Energi vid ett flertal tillfällen mellan 2018-2021 och dialogen har framförallt rört frågor om ledningar, nätkoncession och stationsläget i Sävar.

Trafikverket blev inbjudna till ett samtal med Umeå Energi under sommaren 2018 där de i informationssyfte ville förtydliga var deras ledningar är belägna. Trafikverket kunde då också ge besked om var i processen som delsträckan Dåva-Gryssjön befinner sig i.

Åtgärder kommer behöva tas för kabel och fjärrvärme när den nya järnvägen byggs.

Umeå Energi har även informerat om att koncessionsgiven ledning till vindparken i Sävar kan komma att sammanfalla med linjedragningen av Dåva-Gryssjön.

Under 2019 har samråden handlat om vidare information från Trafikverket om planeringsprocessen samt stationsläget i Sävar och hur det eventuellt påverkar Umeå energis ledningar i Sävar. Stationsläge A är det som kommer mest i konflikt med ledningarna och Umeå Energi förordar inte det alternativet. Umeå energi har informerat Trafikverket om deras planer på att bygga en luftledning och en ledning i marken intill den planerade järnvägsanläggningen.

Under 2020 har ett möte hållits som handlat om information från Trafikverket om planeringsprocessen samt frågor som rör omledning av vägar, myren Kesen och Öxbäcken. Umeå energi har informerat om tidplanen för deras planer på byggnationer av ledningar intill den planerade järnvägsanläggningen som har justerats något sedan 2019.

Umeå Energi har i slutet av 2020 startat upp processen och samrått med Trafikverket angående ny koncessionsansökan för högspänningskabel 72BJ till en ny vindkraftpark i Gryssjön som tidigare skulle passera genom stationsområdet i Sävar. Samrådet genomfördes i januari 2021.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket kommer löpande att samråda med Umeå Energi om eventuell påverkan på deras anläggning. Avseende stationsläget kommer Umeå kommun att äga resecentrumet. Ledningssamordning kommer att fortsätta fram till färdig anläggning

och vidare dialoger, planering och samråd mellan Umeå Energi och Umeå kommun kommer att hållas för att säkerställa att anläggningen kan byggas på ett säkert sätt.

Vatten- och Avfallskompetens i Norr AB (VAKIN)

Vatten- och Avfallskompetens i Norr (Vakin) har informerat om var vattenledningar kommer placeras eller vilka ledningar som behöver flyttas till följd av byggandet av Norrbottenbanan.

Vakin informerar om att de kan komma att önska utplacera tomrör för framtida ledningar. Vakin förutsätter att den/de trummor som anläggs för Öxbäcken har en sådan kapacitet att Sävars framtida expansion inte förhindras av kapacitetsbrist.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tar med sig informationen i fortsatt planering och kommer löpande att samråda med Vakin om eventuell påverkan på deras anläggning.

Trafikverket kommer anlägga en 3 meter bred bantrumma för Öxbäcken under järnvägen och befintlig kulvert under E4 behålls. Detta innebär sammantaget en överkapacitet.

Underlag

Samtliga dokument i ärendet har diarienummer TRV 2017/4509. Där finns alla inkommande synpunkter registrerade tillsammans med minnesanteckningar från möten, tjänsteanteckningar från telefonsamtal under utredningens gång, brev mm med datum som gör handlingarna spårbara.

Bilaga 1 Sändlista samråd

Till Öppet Hus och samrådsmöte med allmänheten skickades skriftlig inbjudan till berörda fastighetsägare och byåldermän.

Skriftlig inbjudan till samråd skickades även till följande organisationer, föreningar och myndigheter: 4L i Umeå AB, Alimak Group AB, Arbetsmiljöverket, A1 Teknikdesign AB, A-Train AB, Barnombudsmannen, Bergstaten, Boliden Group AB, Bostaden i Umeå AB, Boverket, Branschföreningen Tågoperatörerna, Cargonet AB, Dåva Deponi och Avfallscenter i Umeå AB, Elsäkerhetsverket, Energimyndigheten, Euromaint Rail AB, Folkhälsomyndigheten, Forstorp-Finnmyrrisvägens samfällighetsförening, Fortifikationsverket, Förbundet för ett samhälle utan rörelsehinder (DHR), Försvarets materielverk (FMV), Försvarets radioanstalt (FRA), Försvarmakten Högkvarteret, Försvarmakten regional stab Nord, Grans fjällsameby, Granvägens samfällighetsförening, Green Cargo AB, Handikappförbunden (HSO), Holmen AB, Havs- och vattenmyndigheten, Jernhusen, Jordbruksverket, Jägareförbundet Norr Västerbotten, Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbottens län, Kuusakoski Sverige AB, Kustbevakningen, Lantbrukarnas riksförbund, Lantmäteriet, Luftfartsverket (LFV), LRF Västerbotten, Lube-Tools Sweden AB, Länsstyrelsen i Västerbottens län, Länstrafiken Västerbotten, Lärkstigen Bostadsrättsförening, Lärkstigen Bostäder i Sävar AB, Malå skogssameby, Maskare sameby, Mausjaure sameby, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Myrträsk jakt- och fiskeförening, Naturskyddsföreningen i Umeå, Naturskyddsföreningens rikskansli, Naturskyddsföreningen i Västerbottens län, Naturvårdsverket, Norra Skogsägarna, Norrbotniabanan AB, Norrbotniabanegruppen Skellefteå kommun, Norrtåg AB, Nordisk Vindkraft AB, Norrtåg AB, NTF Västerbotten, Polismyndigheten Region Nord, Post- och telestyrelsen (PTS), Railcare, Rans sameby, Region Västerbotten, Riksantikvarieämbetet, Rockbiz AB, Riksbyggen, Räddningstjänsten Umeå kommun, Sametinget, Sam Fastigheter i Sävar AB, SJ AB, Sjöfartsverket, Skanova, Skellefteå Airport, Skellefteå Kraft Elnät AB, Skogsstyrelsen, Socialstyrelsen, SMHI, Statens fastighetsverk, Statens geotekniska institut (SGI), Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Stift Skogsbrukets Forskningsinstitut Skogforsk, Stonebiz AB, Strålsäkerhetsmyndigheten, Svenska Cykelförbundet (SCF), Sveriges geologiska undersökning (SGU), Svenska Jägareförbundet, Svenska kraftnät, Svenska kyrkan prästlönetillgång, Svenskt näringsliv, Svenskt näringsliv Västerbottens län, Svenska Samernas Riksförbund, Svenska Tågkompaniet AB, Svensk vindenergi, Sveriges Åkeriförbund, Sävar Bys samfällighetsförening, Sävar Företagscenter AB, Sävar Hembygdsgård, Sävar Hyrtjänst Aktiebolag, Sävar Jaktskytteklubb, Sävar Kanotuthyrning, Sävar Snickerifabrik AB, Sävarsmedjan AB, Sävar Såg & Hyvleri AB, Sävarådalens snöskoterklubb, Sävaråns Fiskevårdsområde, Södra skogsägarna ekonomisk förening, Tillväxtverket, Tomternas vägs samfällighetsförening, Totalförsvaret, Totalförsvarets skyddscentrum, Trafikanalys, Transportstyrelsen, U-Form AB, Umeassstance Fastigheter AB, Umeå Energi Elnät AB, Umeå kommun, Umeå universitet, VAKIN (Vatten och Avfallskompetens i Norr AB), Vattenfall AB, Vattenmyndigheten i Bottenvikens Vattendistrikt, Vebomarks Åkeri Aktiebolag, Veolia Sweden AB, VindIn AB, Västerbottens läns Botaniska Förening, Västerbottens Båtförbund, Västerbottens läns landsting, Västerbottens Murservice AB, Västerbottens Ornitologiska Förening, Västra Forstorp vägens samfällighetsförening.



TRAFIKVERKET

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

www.trafikverket.se