

# SAMRÅDSREDOGÖRELSE

## Norrbotniabanan, Dåva-Gryssjön

Umeå kommun, Västerbottens län

Järnvägsplan JP02, 2020-03-27



Medfinansierat av Europeiska unionens  
fond för ett sammanlänkat Europa

**Trafikverket**

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

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse Norrbotniabanan, delen Dåva-Gryssjön

Författare: Sweco

Dokumentdatum: 2020-03-27

Ärendenummer: TRV 2017/36576

Uppdragsnummer: 156625

Version: 0.6

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 planlägningsprocessen, fram till granskningen. Det innebär att Trafikverket tar kontakt och för dialoger med andra myndigheter, organisationer och berörd allmänhet för att Trafikverket ska få in deras synpunkter och kunskap. Samrådet kan se olika ut beroende på var i processen man befinner sig. Synpunkterna från genomförda samråd sammanställs i en samrådsredogörelse där Trafikverket också besvarar inkomna synpunkter.

Norrbotniabanan har utretts under en längre tid. Planering av Norrbotniabanan påbörjades enligt en gammal process med förstudie, utredning och plan men följer nu den nya planlägningsprocessen. 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 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, 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.

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.

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** – genom Sävar tätort i nära anslutning till sågverksområdet
- **Linje central** – genom Sävar tätort i nära anslutning till väg E4, norra sidan
- **Linje syd** – genom Sävar tätort i nära anslutning till väg E4, södra sidan

Trafikverkets utarbetade linjeförslag presenterades i maj 2018. Samråd hölls med allmänheten och förslaget skickades ut till ett flertal myndigheter, företag, berörd sameby och organisationer. I 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 rennärning, 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 samråd för den fördjupade linjeutredningen hölls i april 2019 och utredningen avslutades i juni 2019.

I juni 2019 lämnade Trafikverket besked via hemsidan om att man väljer att arbeta vidare med utredning av Linje Central för sträckan Dåva-Gryssjön. Parallellt med utredningsarbetet fortsatte Trafikverket att föra samtal med Umeå kommun, Skogforsk och 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.

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>SAMMANFATTNING</b> .....	<b>3</b>
<b>1 PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING</b> .....	<b>1</b>
<b>2 SAMRÅDSKRETS</b> .....	<b>1</b>
<b>2.1 Samrådsrets för aktuell järnvägsplan</b> .....	<b>1</b>
<b>2.2 Samråd med berörd Länsstyrelse</b> .....	<b>1</b>
<b>2.3 Samråd med berörd kommun</b> .....	<b>1</b>
<b>2.4 Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda</b> .....	<b>4</b>
Jaktlagen .....	4
Norra Skogsägarna .....	5
Umeå energi .....	6
Ran sameby.....	7
Skogforsk.....	8
<b>2.5 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer</b> .....	<b>8</b>
Elsäkerhetsverket .....	8
Försvarsmakten .....	8
Havs- och vattenmyndigheten .....	9
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap .....	9
Sjöfartsverket.....	9
Sametinget.....	9
Sveriges geologiska undersökning.....	11
SMHI .....	11
Statens fastighetsverk .....	11
Strålsäkerhetsmyndigheten .....	11
Svenska kraftnät.....	12
Tillväxtverket.....	12
Tomternas vattenförening.....	12
Transportstyrelsen .....	12
Västerbottens läns landsting .....	12
<b>2.6 Samråd med allmänheten</b> .....	<b>13</b>
Öppet hus, maj 2018 .....	13
Öppet hus, april 2019 .....	15
Öppet hus, november 2019 .....	17
<b>Underlag</b> .....	<b>18</b>

## BILAGA 1 SÄNDLISTA SAMRÅD

# 1 Planläggningsbeskrivning

I planläggningsbeskrivningen klarläggs syftet med samråd, vilka samrådsformer som planeras, när samråd planeras och vilken samrådskrets 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 Norrbottenabans andra delsträcka Dåva-Gryssjön har uppdaterats vid följande tillfällen: 2017-03-13, 2018-08-21, 2019-03-25 och 2019-10-11.

## 2 Samrådskrets

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

### 2.1 Samrådskrets för aktuell järnvägsplan

Samrådsmöten har hållits med berörda myndigheter, kommunala nämnder, fastighetsägare, näringsliv och sammanslutningar för yttranden och kännedom. En tät dialog har hållits med följande under projektets gång: Norra Skogsägarna, Skogforsk, Umeå kommun, Länsstyrelsen i Västerbottens län.

Till Öppet hus och samrådsmöten med allmänheten skickades skriftlig inbjudan ut i enlighet med bilaga 1.

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.

### 2.2 Samråd med berörd Länsstyrelse

Samråd med Länsstyrelsen Västerbotten har genomförts löpande med ett flertal möten. Mötena har bland annat rört myren Kesen norr om Sävar och Öxbäcken som rinner genom Sävar och bäckens miljö kvalitetsnormer.

### 2.3 Samråd med berörd kommun

Samråd med Umeå kommun har genomförts löpande med ett flertal möten. Det första mötet hölls i oktober 2017 och därefter har totalt ett trettioåttio samrådsmöten ägt rum, det senaste i december 2019.

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. Umeå kommun har tagit fram en fördjupad översiktsplan (FÖP) för Sävar där framtida utvecklingsmöjligheter beskrivs och som

Trafikverket beaktar. Kommunen har planer att expandera samhället med en radie om två kilometer söder om Sävar fram till år 2050.

Andra aspekter som behandlats under samrådsmötena är järnvägens bullerpåverkan, industri, kulturliv, skyddsvärden och arbetsplatser. Skriftliga yttranden och synpunkter som framkommit vid samrådsmötena berör flera områden och redovisas nedan ett område i taget.

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 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 fördjupad översiktsplan för Sävar men avfärdats, bland annat utifrån ovanstående aspekter.

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

Umeå kommun bedömde 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 sidområden.

#### *Stationsläge och antal spår genom Sävar*

Under 2018 har Umeå kommun framhållit att för Sävars framtida utveckling anser kommunen att det är eftersträvansvärt 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 infrastrukturåläggningarna 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 Norrbotniabanans 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 ianspråkar 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 de inte delar Trafikverkets bedömning som gjorts i den fördjupade linjeutredningen rörande bullerpåverkan, samhällsutveckling samt landskapsbild. Umeå kommun delar inte Trafikverkets bedömning att linje Central innebär ”stora negativa konsekvenser” vad gäller buller då situationen bedöms kunna bli förbättrad jämfört idag efter bulleråtgärder längs järnvägen.

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 2019, buller- och riskfrågor och 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.

Samtliga minnesanteckningar har diarienummer TRV 2017/4509.

### *Trafikverkets kommentar*

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. Vi 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 även i passagen genom Sävar. Stationen kompletteras med en mötesstation för godståg placerad efter Sävar längs väg E4 i höjd med Pålboleån.

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 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 intrång i Sävar skolområde minimeras jämfört med tidigare förslag för linje Central under 2018 och att fortsatt verksamhet i samtliga lokaler blir möjlig. Skolans byggnader och skolgård ligger på betryggande avstånd från järnvägen. På grund av buller kan skolgårdens funktioner behöva att ses över. 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.

## 2.4 Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda Jaktlagen

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

Behovet av stängsel kring 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 diskuterades och dess placering. Förslag om två passager, en mellan Sävar-Täfteån samt mellan Sävar och Gryssjön har framkommit.

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 och dess norra sida. Informationen som jaktlagen och svenska jägareförbundet bistått med används i bedömning av linjeval och i det fortsatta utredningsarbetet.

I järnvägsplanen ska anpassningar och skyddsåtgärder vidtas för att möjliggöra passager och så långt som möjligt möjliggöra funktionella ekologiska samband.

Trafikverket planerar passager över järnväg och väg E4 för att minska barriäreffekter för bland annat vilda djur. Lokalisering av viltstråk och områden med hög potential för konnektivitet kommer att kartläggas i det fortsatta arbetet så att planeringen av faunapassager i utredningskorridoren blir optimal.

#### Norra Skogsägarna

Fem samråd har hållits med Norra Skogsägarna, det första i september 2017, följt av möten i maj och juni 2018 samt i januari och mars 2019. 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 tomten. Linje Norr möjliggör även en anslutning till Sävar såg.

Norra Skogsägarna har framfört 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 göras vilket kommer innebära 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.

Med dragningen öster om Sävar ser Norra Skogsägarna att det 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 framhåller fortsatt att de är mycket angelägna att kunna ansluta sågverket till järnvägsnätet med ett stickspår.

Under 2019 har Norra Skogsägarna framfört 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.

#### *Trafikverkets kommentar*

Trafikverket har möjliggjort att Norra Skogsägarna kan ansluta ett framtida industrispår till Norrbotniabanan från sågen i Sävar. Samtliga 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. 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.

Trafikverket för fortsatt dialog med Umeå kommun angående det tänkta industriområdet i Sävar.

#### Umeå energi

Trafikverket har samrått med Umeå energi vid fem tillfällen mellan 2018-2019 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 ville förtydliga var deras ledningar går, i informationssyfte. 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 ledningen och Umeå energi förordar inte det alternativet. Umeå energi har informerat trafikverket om deras planer på att bygga luftledning och ledning i marken intill den planerade järnvägsanläggningen.

#### *Trafikverkets kommentar*

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

## 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 drivning 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.

### *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.

Det kvarstår utredningsarbete kring hur järnvägssträckningen kommer att se ut vid kommungränsen till Robertsfors och Trafikverket arbetar just nu med detta.

Trafikverket har ingen information kring grustäkten men vi utreder passager och tar fram en passageplan som kommer vara en del av järnvägsplanens granskningshandling.

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

## 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 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.

### *Trafikverkets kommentar*

När Trafikverket studerar tänkbara järnvägssträckningar görs det i flera olika steg och sträckningarna bedöms utifrån funktion, samhälle, miljö, genomförande och ekonomi. Vi 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.

## 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.

### 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.

## 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.

## 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.

## Sametinget

Sametinget har inkommit med skriftligt yttrande. Yttrandet berör flera områden och redovisas nedan ett område i taget.

### *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 TRV 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 miljökvalitetsmål*

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 miljökvalitetsmål. Sammanhållna grön infrastruktur är förutsättningen för att renskötsel, natur och samisk kultur ska tillåtas fortleva.

#### *Trafikverkets kommentar*

##### *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*

I mars 2003 redovisade Trafikverket ett regeringsuppdrag om en idé till 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 att klargöra om utbyggnad av hela sträckan Umeå-Luleå skulle kunna bli aktuell.

År 2004-2006 genomfördes förstudier på sträckan Umeå-Luleå på en översiktlig nivå. I förstudierna studerades flera tänkbara korridorer mellan Umeå och Luleå.

Trafikverket har sedan studerat olika linjealternativ inom den utredningskorridor som man gick vidare med.

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 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 miljökvalitetsmål*

Kumulativa effekter samt projektets miljömålsuppfyllande redovisas i järnvägsplan och miljökonsekvensbeskrivning.

## Sveriges geologiska undersökning

Sveriges geologiska undersökning (SGU) har inget att erinra över förslaget.

SGU menar att Trafikverket är väl medvetna om de geologiska förhållandena inom den föreslagna korridoren vilket skapar goda förutsättningar för att lösa geologirelaterade frågeställningar.

### *Trafikverkets kommentar*

Trafikverket tackar för Ert yttrande och noterar detta.

## SMHI

SMHI har inget att erinra över förslaget.

### *Trafikverkets kommentar*

Trafikverket tackar för Ert yttrande och noterar detta.

## 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.

## Strålsäkerhetsmyndigheten

Strålsäkerhetsmyndigheten (SSM) har inkommit med ett skriftligt yttrande. Myndigheten påpekar att samrådsunderlaget 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.

Strålsäkerhetsmyndigheten 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*

Samrådshandlingen har kompletterats med hur magnetfältsnivån påverkas på olika avstånd från järnvägen samt vid närliggande bostäder.

Elektromagnetiska fält kommer att hanteras och utredas vidare i arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen och tas med i granskningshandlingen.

Trafikverket har bjudit in Folkhälsomyndigheten till samråd i mars 2020.



## Svenska kraftnät

Svenska kraftnät har inget att erinra över förslaget.

### *Trafikverkets kommentar*

Trafikverket tackar för Ert yttrande och noterar detta.

## Tillväxtverket

Tillväxtverket avstår från att yttra sig 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 linje Central. Linjen går genom Sävar tätort i nära anslutning till väg E4 och dess norra sida. Valet av linje Central innebär att vattenföreningens verksamhet inte direkt berörs av järnvägslinjen. Däremot är vägar och den södra trafikplatsens lokalisering inte beslutad ännu och frågan om påverkan på vattenföreningens verksamhet bevakas fortsatt i projekteringen.

Om Trafikverket i samband med väg- eller järnvägsprojekt påverkar befintliga anläggningar (likt er anläggning), har vi en skyldighet att se till så att ni i framtiden säkrar tillgången till vatten.

## Transportstyrelsen

Transportstyrelsen har inget att erinra över förslaget.

### *Trafikverkets kommentar*

Trafikverket tackar för Ert yttrande och noterar detta.

## Västerbottens läns landsting

Västerbottens läns landsting har inkommit med ett skriftligt yttrande. Landstinget ställer sig positivt till genomförandet av Norrbotniabanan sträckan Dåva-Gryssjön. Vidare menar Landstinget 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.

## 2.6 Samråd med allmänheten

Samråd med allmänheten har hittills hållits vid tre tillfällen 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.

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 rubriken Samråd med 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.

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 – 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 rubriken *Samråd med 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 så 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 dock att göra intrång och ta mark i anspråk. Linje Central och Syd ger totalt sett mindre påverkan på områden för rekreation och friluftsliv än linje Norr. Linje Central och Syd medför mindre intrång i mark som är lämplig för rekreation och påverkar inte heller sport- och rekreationsmiljöer i samma utsträckning som alternativ Norr.

#### *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 Skogsägarna 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. Vi har under hela processen haft som målsättning att påverka Skogforsk och Norra Skogsägarnas verksamhet så lite som möjligt.

Under 2017/2018 då linje Syd var den linje som förespråkades tittade Trafikverket på alternativ av linje Syd som gick in via Tväråmarksvägen för att minimera intrång på Norra Skogsägarnas område samt att möjliggöra anslutning av ett framtida industrispår till Norrbotniabanan från sågen i Sävar.

#### *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 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 en 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 betryggande 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 tackar för Ert yttrande och noterar detta. 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*

Avståndet mellan Umeå och Sävar är förhållandevis kort så tidsskillnaden mellan tåg och buss blir marginell. Stationen i Sävar kommer dock kunna erbjuda effektiva restider till städer norrut och vidare söderut från Umeå.

##### *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 renodligen av regionalstågsstation och mötesstation inneburit att profilen kunnat sänkas flera meter

genom dalgången. Sänkningen innebär möjligheter att på ett bättre sätt minska bullerspridningen från järnvägen.

Bullerskydd för andra bullerkällor än Norrbotniabanan kommer till viss del att behandlas inom detta projekt. Buller från trafik ska normalt inte överskrida vissa riktlinjer. Statliga vägar som ligger i närheten av Norrbotniabanan och som ger upphov till bullernivåer som är i samma storleksordning som järnvägen 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.

### 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*

Trafikverket tackar för Era synpunkter och noterar dessa. Vi kommer fortsatt att föra dialog med Umeå kommun angående stationens läge i Sävar och eventuell påverkan på Öxbäcken diskuteras med Länsstyrelsen Västerbotten.

## 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: Alimak Group AB, Arbetsmiljöverket, A1 Teknikdesign AB, A-Train AB, Barnombudsmannen, Bergstaten, Boliden Group AB, Boverket, Branschföreningen Tågoperatörerna, Dåva Deponi och Avfallscenter i Umeå AB, Elsäkerhetsverket, Energimyndigheten, Euromaint Rail AB, Fortifikationsverket, Förbundet för ett samhälle utan rörelsehinder (DHR), Försvarsmakten Högkvarteret, Försvarsmakten regional stab Nord, Grans fjällsameby, Green Cargo AB, Handikappförbunden (HSO), Holmen AB, Havs- och vattenmyndigheten, Jernhuset, Jordbruksverket, Jägareförbundet Norr Västerbotten, Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbottens län, Kuusakoski Sverige AB, Kustbevakningen, Lantbrukarnas riksförbund, Luftfartsverket, Lantmäteriet, LRF Västerbotten, Lube-Tools Sweden AB, Länstrafiken Västerbotten, Naturskyddsföreningen i Umeå, Naturskyddsföreningens rikskansli, Naturskyddsföreningen Västerbotten, NTF Västerbotten, Naturvårdsverket, Norrbotniabanan AB, Norrbotniagruppen Skellefteå kommun, Nordisk Vindkraft AB, Norrtåg AB, Polismyndigheten Region Nord, Post- och telestyrelsen, Railcare, Region Västerbotten, Riksantikvarieämbetet, Rockbiz AB, Räddningstjänsten Umeå kommun, Malå skogssameby, Maskaure sameby, Mausjaure sameby, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Myrträsk jakt- och fiskeförening, Sametinget, Sam Fastigheter i Sävar AB, SJ AB, Sjöfartsverket, Skanova, Skellefteå Airport, Skogsstyrelsen, Socialstyrelsen, SMHI, Statens fastighetsverk, Statens geologiska undersökning, Statens geotekniska institut, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Stift Skogsbrukets Forskningsinstitut Skogforsk, Stonebiz AB, Strålsäkerhetsmyndigheten, Svenska Cykelförbundet, Svenska Jägareförbundet, Svenska kraftnät, Svenska kyrkan prästlönetillgång, Svenskt näringsliv, Svenskt näringsliv Västerbottens län, Svenska Samernas Riksförbund, Svensk vindenergi, Sveriges Åkeriförbund, Sävar Hembygdsgård, Sävar Hyrtjänst Aktiebolag, Sävar Snickerifabrik AB, Sävarsmedjan AB, Sävar Såg & Hyvleri AB, Sävarådalens snöskoterklubb, Södra skogsägarna ekonomisk förening, Tillväxtverket, Totalförsvaret, Trafikanalys, Transportstyrelsen, Umeassistance Fastigheter AB, Umeå Energi AB, Umeå kommun, Umeå universitet, Umeå Vatten och Avfall AB, Vattenfall AB, Vattenmyndigheten i Bottenvikens Vattendistrikt, Vebomarks Åkeri Aktiebolag, Veolia Sweden AB, Västerbottens läns Botaniska Förening, Västerbottens Båtförbund, Västerbottens läns landsting, Västerbottens Murservice AB Västerbottens Ornitologiska Förening.







**TRAFIKVERKET**

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

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)