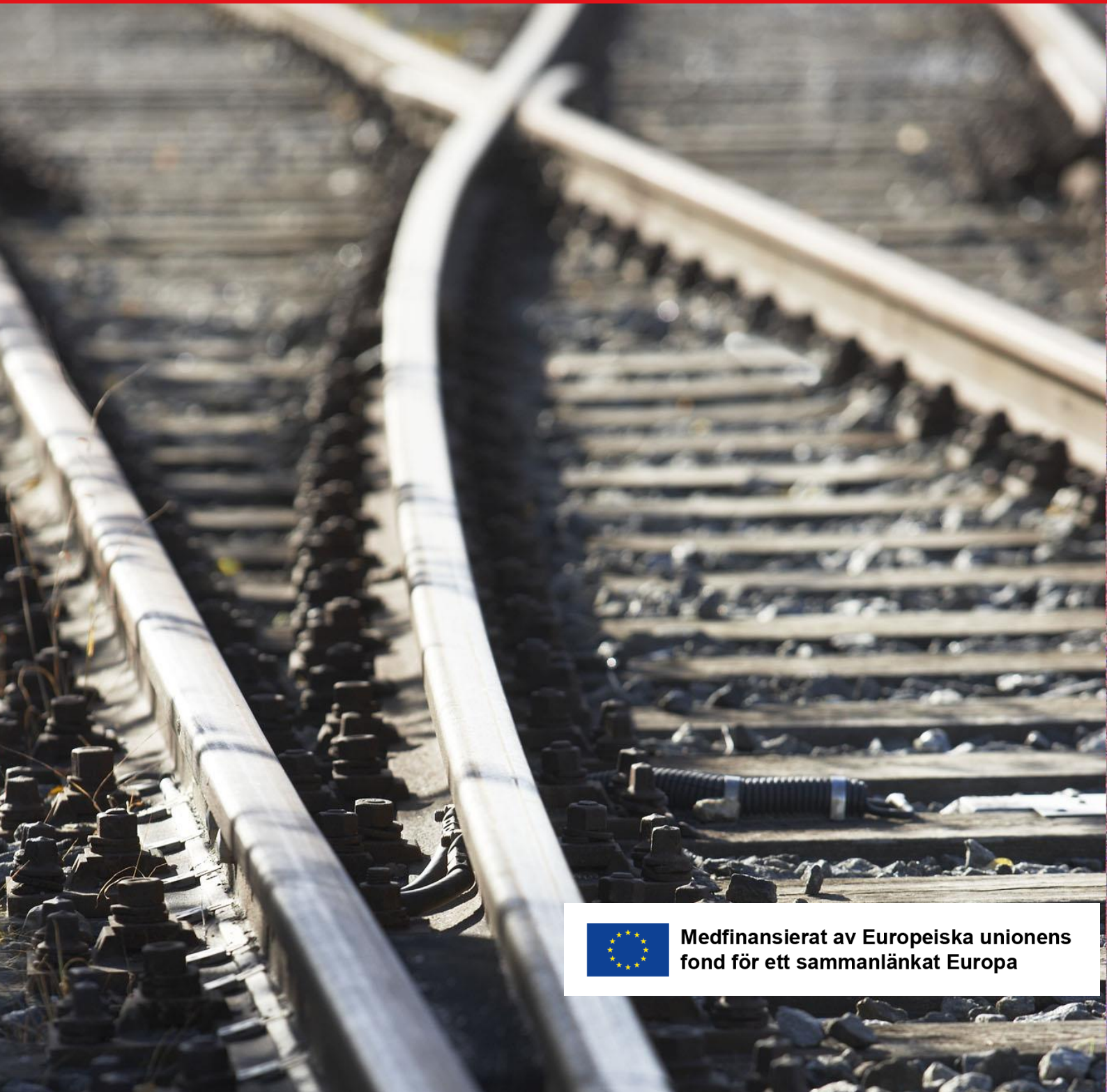


SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Norrbotniabanan, Gryssjön-Robertsfors

Robertsfors kommun, Västerbottens Län

Järnvägsplan JP03, 2021-02-26



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, Gryssjön-Robertsfors

Författare: WSP Sverige AB

Dokumentdatum: 2021-02-26

Ärendenummer: TRV 2016/111963

Uppdragsnummer: 156624

Kontaktperson: Helena Westberg

Innehåll

SAMMANFATTNING

1. PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING	1
2. SAMRÅDSKRETS	1
3. TIDIGARE UTFÖRDA SAMRÅD	1
4. SAMRÅD GÄLLANDE VAL AV LINJE	2
4.1. Samråd med berörd länsstyrelse	2
4.2. Samråd med berörd kommun	3
4.3. Samråd med enskilda som kan bli särskilt berörda	4
4.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	4
4.5. Samråd med allmänheten	10
5. SAMRÅD GÄLLANDE UTFORMNING AV PLANFÖRSLAG	21
5.1. Samråd med berörd länsstyrelse	21
5.2. Samråd med berörd kommun	29
5.3. Samråd med enskilda som kan bli särskilt berörda	32
5.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	34
5.5. Samråd med allmänheten	38
5.6. Samråd med markavvattningsföretag	41
5.7. Samråd för brunnsinventering	42
6. UNDERLAG	43

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 samråden finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen kommenterar Trafikverket de inkomna synpunkterna.

Sammanfattning

Trafikverket har fortsatt planlägningsprocessen av den första etappen av Norrbotniabanan mellan Umeå och Skellefteå. Den här samrådsredogörelsen avser sträckan Gryssjön-Robertsfors genom Robertsfors kommun.

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. Trafikverket svarar kontinuerligt på frågor som inkommer via mail och telefon från fastighetsägare och andra intressenter.

Planlägningsprocessen och samrådsredogörelsen har delats in i två faser:

- Val av linje inom beslutad korridor (PM Linjestudier). Denna första fas har utförts gemensamt för hela sträckan Gryssjön-Ytterbyn genom Robertsfors kommun.
- Utformning av planförslag för sträckan Gryssjön-Robertsfors (JPO3). Sträckan Robertsfors-Ytterbyn hanteras i samrådsredogörelsen för JPO4.

Under 2017 och 2018 har flera samråd och möten hållits för att diskutera linjedragningar som utreds inom beslutad korridor. Det första samrådstillfället gällande val av linje inom beslutad korridor var ett samrådsmöte i Robertsfors den 13 juni 2017. Samrådstiden var mellan den 13 juni och 28 juni 2017. Ett andra samrådsmöte gällande föreslagen spårlinje inom beslutad korridor genomfördes i Ånäset den 25 april och i Robertsfors den 26 april 2018. Samrådstiden var då mellan den 25 april och 11 maj 2018.

Ett samrådsmöte gällande förslag till järnvägsplan Gryssjön-Robertsfors genomfördes även i form av öppet hus i Centrumhuset i Robertsfors den 3 december 2019. Samrådstiden var då mellan 3 december 2019 – 3 januari 2020. Ytterligare samråd med bullerberörda har skett under 2020-12-04 – 2021-01-10.

Samråd har även skett med Robertsfors kommun, Länsstyrelsen i Västerbottens län, samebyar, Sametinget, Försvarsmakten, Bergsstaten samt andra myndigheter, organisationer och ledningsägare inom utredningsområdet samt med enskilda som särskilt berörs.

1. Planläggningsbeskrivning

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

Planläggningsbeskrivningen för just det här projektet har uppdaterats den 2 maj 2017, 19 mars 2018, 20 november 2019 och 8 mars 2021.

2. Samrådskrets

Samrådskretsen för samråd gällande val av linje har bestått av kända fastighetsägare, ledningsrättsinnehavare, samfälligheter och gemensamhetsanläggningar för hela sträckan genom Robertsfors kommun inom den korridor som tidigare järnvägsutredningar JU110 samt JU120 beslutat. Förutom berörda inom utpekad korridor har intresseorganisationer, myndigheter, föreningar, Länsstyrelsen i Västerbottens län och Robertsfors kommun ingått i samrådskretsen. I och med att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan har samråd med en utökad krets skett.

Vid samråd om utformning av planförslag har samrådskretsen minskats till att avse de kända fastighetsägare och rättighetsinnehavare som blir direkt eller indirekt berörda av järnvägens placering och utformning med avseende på bland annat markintrång, ledningar, buller och avvattning. Förutom dessa har intresseorganisationer, myndigheter, föreningar, Länsstyrelsen i Västerbottens län och Robertsfors kommun ingått i samrådskretsen.

3. Tidigare utförda samråd

Tidigare har både förstudier och järnvägsutredningar upprättas för Norrbotniabanan mellan Umeå och Skellefteå. Inkomna synpunkter och yttranden från tidigare genomförda samråd samt minnesanteckningar och protokoll från samråden finns diarieförda med diarienummer TRV 2010/26810 för JU110 respektive TRV 2010/23217 för JU120.

4. Samråd gällande val av linje

Samråd har i detta skede genomförts för hela sträckan genom Robertsfors kommun, dvs. Gryssjön-Ytterbyn.

Det första samrådstillfället gällande val av linje inom beslutad korridor var ett samrådsmöte i Robertsfors den 13 juni 2017. Samrådstiden var då mellan den 13 juni och 28 juni 2017. Ett andra samrådsmöte gällande föreslagen spårlinje inom beslutad korridor genomfördes i Ånäset den 25 april och i Robertsfors den 26 april 2018. Samrådstiden var mellan den 25 april och 11 maj 2018.

Samråd har även skett med enskilda som särskilt berörs, Robertsfors kommun, Länsstyrelsen i Västerbottens län, samebyar, Sametinget, Försvarsmakten, Bergsstaten samt andra myndigheter, organisationer och ledningsägare inom utredningsområdet.

Information om samrådsmötena samt vart handlingarna funnits tillgängliga skickades ut till samrådsretsen via brev. Annonsering för samrådet den 13 juni 2017 gjordes den 2 juni i Norran, Mellanbygdens tidning och i lokalt annonsblad. Inför samrådet den 25 och 26 april 2018 annonserades i Post och Inrikes Tidningar, Västerbottenskuriren och Västerbottens folkblad den 16 april och i Mellanbygdens tidning den 18 april.

Underlagsmaterial för samråden har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida: www.trafikverket.se/nara-dig/projekt-i-flera-lan/Norrbotniabanan/Dokument

De yttranden som inkommit till Trafikverket under samrådstiden för respektive samråd finns diarieförda med ärendenummer TRV 2016/111959.

4.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Samrådsmöte med Länsstyrelsen i Västerbotten den 24 augusti 2017

Trafikverket presenterade bakgrunden till Norrbotniabanan.

Länsstyrelsen ville veta hur man väljer linjen inom korridoren och Trafikverket svarade att den väljs utifrån de projektmål som är framtagna. Trafikverket ställde frågan om Länsstyrelsen vill yttra sig över PM Linjestudier och de vill inte yttra sig skriftligt men önskar få en dragning av beslutad linje. I övrigt diskuterades trafikering, utformningsfrågor och närhet till bebyggelse. Trafikverket svarade att hur mycket trafik som kan lyftas över från Stambanan beror på vilket trafikeringsupplägg som kommer att gälla. Passagen kommer huvudsakligen att gå utanför de större samhällena Bygdeå, Robertsfors och Ånäset. Enskilda fastigheter kommer att påverkas av buller och intrång.

Samrådsmöte med Länsstyrelsen i Västerbotten den 18 april 2018

Trafikverket presenterade läget i projekt Norrbotniabanan och för delen genom Robertsfors. De områden som av olika skäl anses vara mindre gynnsamma för en ny järnväg redovisades samt vilka aspekter som har varit viktiga för att kunna välja den mest fördelaktiga sträckningen. Den förordade linjen presenterades.

Länsstyrelsen informerade om att riksintresse för kulturmiljö kommer att utökas i Robertsfors. De framförde även att Gamla kustlandsvägen bör vara fortsatt farbar. Länsstyrelsen poängterade också vikten av att rennäringens intressen tas tillvara. Miljökvalitetsnormer för vatten samt hanteringen av dessa diskuterades.

4.2. Samråd med berörd kommun

Samrådsmöten med Robertsfors kommun har hållits kontinuerligt

Trafikverket har informerat om kommande samråd, järnvägslinjen genom Robertsfors kommun samt arbetsmaterial gällande olika tågstationer intill Robertsfors tätort. Trafikverket har även informerat kommunen om passageutredningarna kring Bygdeå, Robertsfors och Ånäset samt redovisat aktuella lägesrapporter. Kommunen har haft funderingar kring hur hanteringen av bebyggelse, enskilda markägare, tätorterna, golfbanan och odlingsmarkerna kommer att ske. Stationsläget i Robertsfors och de möjliga framtida stationerna i Bygdeå och Ånäset har också diskuterats.

Trafikverket har redovisat pågående linjestudie och kommunen har kommit med synpunkter gällande barriäreffekter, stationslägen, jordbruksmark och bevarande av byar i sin helhet. Kommunen anser till exempel att det är viktigt att hitta lösningar förbi Bobacken som inte klyver bebyggelsen i två delar, men som ändå medför ett stationsläge nära Bygdeå. Trafikverket har utifrån inkomna synpunkter studerat ett mer västligt alternativ förbi Bobacken. Kommunen anser också att en linje på västra sidan av E4 gällande passage av Ånäset gör ett stort intrång i villaområde och att det läget är mindre intressant eftersom det i dagsläget inte är planerat att bygga en station i Ånäset.

En viktig fråga för kommunen är järnvägens utformning eftersom den kommer att gå igenom och förbi viktiga funktioner och värden i Robertsfors tätort. För att entrén till samhället inte ska uppfattas som en vall önskar kommunen att järnvägen går på landskapsbro förbi golfbanan och Robertsfors tätort. Trafikverket tar med sig synpunkten i det fortsatta arbetet.

Kommunen anser att det går att hitta nya lägen för fotbollsplanen och klubbhuset i Robertsfors. Golfbanans utformning kan anpassas, men det kräver vidare utredning om hur detta ska hanteras.

Trafikverket och kommunen har diskuterat de framtagna projektmålen för Norrbotniabanan. Samtliga alternativ som tas fram i linjestudien ska uppfylla de övergripande målen och sedan värderas utifrån de projektspecifika målen.

4.3. Samråd med enskilda som kan bli särskilt berörda

Samrådsmöte med enskilda som kan bli särskilt berörda den 18 april, 26 april, 22 maj och 13 september 2018

Ett antal samrådsmöten har genomförts med särskilt berörda fastighetsägare. Med särskilt berörda avses i detta fall fastighetsägare med bostadshus där den föreslagna järnvägslinjen eller omdragning av allmän väg direkt sammanfaller med bostadshuset eller återfinns så nära bostadshuset att påverkan av järnvägen kan medföra inlösen av fastigheten. Det avser också fastighetsägare som bedriver någon form av verksamhet, till exempel jordbruk, som kommer att bli särskilt påverkad av den nya järnvägen.

Det primära syftet med samrådsmötena har varit att informera om den föreslagna järnvägslinjen inom specifika områden. Syftet var även att Trafikverket skulle få en förståelse för den påverkan järnvägen kan ha på de verksamheter som bedrivs.

Vid de enskilda samrådsmötena har fastighetsägarna redogjort för hur de bedriver sina verksamheter och vad den planerade järnvägen kan få för konsekvenser för dessa verksamheter. Eftersom järnvägslinjen går genom odlingsmarker försvåras exempelvis bedrivandet av jordbruk.

Trafikverkets ambition är att minimera intrånget i jordbruksmark. Dessvärre är det oundvikligt i vissa områden där hela järnvägskorridoren skär genom odlingslandskapet. Trafikverket informerar om att det kan bli aktuellt med så kallad annan ersättning för ekonomisk skada som uppkommer till följd av järnvägsprojektet. Trafikverket kommer även ersätta intrång i skogsmark.

Fastighetsägarna inkom även med annan information om området. Till exempel att det finns fladdermöss i bostadshus och att Hertsångersälven kan ha höga vattennivåer. Trafikverket noterade detta och tar med sig informationen i den fortsatta projekteringen.

4.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Samrådsmöte med Ran, Gran, Malå och Maskaure samebyar samt Sametinget den 17 augusti 2017

Trafikverket har haft ett möte med Ran, Gran, Malå och Maskaure samebyar samt Sametinget den 17 augusti 2017. Syftet med mötet var att samebyarna och Sametinget skulle informera och berätta om arbetet med underlag till Renbruksplaner. Trafikverket ville även veta behov av passageplaner eftersom sådana ska tas fram tidigt i järnvägsplaneprocessen.

Samrådsmöte med Gran sameby den 15 november 2017

Trafikverket har haft ett samrådsmöte med Gran sameby den 15 november 2017 i Umeå. Syftet med mötet var att ta fram förbättringsåtgärder för passager och stängselsystem för ren och vilt längs väg E4. På mötet diskuterades olycksstatistik, nyttjande av marker, förflyttning av renar, befintliga passager, behov i framtiden, åtgärder och fortsatt arbete.

Samrådsmöte med Malå sameby den 16 november 2017

Trafikverket har haft ett samrådsmöte med Malå sameby den 16 november 2017 i Lycksele. Syftet med mötet var att ta fram förbättringsåtgärder för passager och stängselsystem för ren och vilt längs väg E4. På mötet diskuterades nyttjande av markerna, passager, renolyckor, renvarningssystem, framtid, tänkbara åtgärdstyper samt anpassning av byggtider.

Renbruksplanen stämmer enligt samebyn. Från Sikeå till Lövånger behöver samebyn årligen använda områdena öster om E4. Passage vid Granberget har lika hög prioritet som passage vid Skäran. Även Västanby är en mycket viktig passage.

Inkomna skriftliga synpunkter från myndigheter och organisationer under samrådstiden 13 juni – 28 juni 2017

1. Bergsstaten har inget att erinra angående projektet.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar lämnad information.

2. Svenska Kraftnät har tagit del av handlingarna och har inget att erinra mot det upprättade förslaget. De önskar att inte medverka i det fortsatta remissförfarandet. Skulle förutsättningarna förändras, vill de bli kontaktade på nytt.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar lämnad information.

3. Klintsjön byamän påpekar att redovisade sträckningar har inverkan på byn i landskapsbilden och på människors hälsa och boendemiljöer. Möjligheterna till jordbruk påverkas också. Klintsjön byamän menar att den blå sträckningen skulle vara bättre utifrån odlingsmark, mindre landskapspåverkan och bullerdämpande effekt då sträckningen går genom skog.

Trafikverkets kommentar: Efter samrådet har arbetet med spårlinjer fortsatt och hänsyn har tagits till inkomna synpunkter. Ett nytt förslag till spårlinje kommer att redovisas vid kommande samråd.

4. Lavvo Sami art & nature/Kulturföreningen Blackbird påpekar att presenterade sträckningar på ett mer eller mindre direkt sätt påverkar samhället i Änäset. En linje direkt öster om väg E4 påverkar Änäsets hjärta. Sammanflödet Flarkån och Kålabodaån består av hembygdsgårdens område och Stenfors gamla område. De menar att det är helt otänkbart att dra en järnväg till samhället samtidigt som man krossar dess hjärta och historia.

Trafikverkets kommentar: Den linjen som passerar förbi Änäset öster om väg E4 har valts bort och nya spårlinjer har studerats. Den linje som har valts (se PM linjestudier delen genom Robertsfors kommun) ligger ungefär i mitten av korridoren, längre bort från Änäset och bedöms ha minst påverkan på bebyggelse och mindre påverkan på landskapsbilden eftersom linjen ligger lågt i terräng.

I det kommande arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen kommer eventuella skyddsåtgärder för kulturmiljöer att föreslås.

5. Försvarsmakten har inget att erinra i det rubricerade ärendet.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar lämnad information.

6. Sametinget menar att den planerade nya järnvägen kommer att ligga inom vinterbetesområden för Malå, Gran och Ran samebyar. Enligt Sametinget har dessa byar rätt till inflytande och ska ha möjlighet att påverka besluten när mark inom det samiska traditionella området berörs. Det är enligt Sametinget viktigt att redan i startskedet kunna se till hela järnvägens påverkan och inte bara etapp för etapp. Norrbotniabanan får inte förstärka befintliga barriärer som till exempel väg E4. Renskötseln ger ett viktigt bidrag till svenskt miljö- och naturvårdsarbete, bland annat genom att vara en indikator för det sammanhållna landskapets tillstånd. Det allmänna rennäringsintresset innebär att mark- och vattenområden som har betydelse för renskötseln ska så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra näringens bedrivande. Det är viktigt att i miljökonsekvensbeskrivningen beskriva och bedöma den kumulativa påverkan för berörda byar. Det ska göras en samlad bedömning av vilka konsekvenser som kan uppstå för renskötseln inom hela samebyn samt påverkan på samebyarnas funktionella samband ska vägas in.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket kommer att ha fortsatta samråd med de berörda samebyarna för att de ska få möjlighet att påverka besluten inom de samiska områdena. Påverkan på rennäringsintresset kommer att utredas i miljökonsekvensbeskrivningen för järnvägsplanerna.

7. Granån Jomarks jaktklubb menar att det kommer bli påverkan på jaktområdet, både gällande ljud och att Norrbotniabanan tar delar av området i anspråk. Även synpunkter på hur åar och bäckar påverkas av bygget har lämnats.

Trafikverkets kommentar: Vad gäller buller så kan det bli aktuellt att bullerskyddade särskilt utsatta områden om bullret kan anses påverka arter som omfattas av artskyddsförordningen. Detta utreds i arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen och eventuella skyddsåtgärder föreslås. Även påverkan på åar och bäckar utreds i arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen och eventuella skyddsåtgärder föreslås. De skyddsåtgärder som blir aktuella att genomföra tas med i järnvägsplanen.

Inkomna skriftliga synpunkter från myndigheter och organisationer under samrådstiden 25 april – 11 maj 2018

1. Sametinget menar att i det fortsatta arbetet med rekommenderad spårlinje ska berörda samebyar Gran, Ran och Malå ha inflytande. Samebyarnas renbruksplaner ska beaktas. Det är viktigt att i den fortsatta processen komma ihåg betydelsen av det omgivna landskapet och kopplingen till att allt har ett samband. Renskötseln ger ett viktigt bidrag till svenskt miljö- och naturvårdsarbete. Sametinget menar också att rennäringen är en förutsättning för den samiska kulturen och de ställer sig frågande till Trafikverkets bedömning att inte väga in riksintresse för rennäring. Riksintresse för rennäringen berörs i form av kärnområden och svår passage samt att samebyn har kärn- och nyckelområden och en flyttled som berörs. Sametinget påpekar också att vid bedömningen av om en åtgärd påtagligt försvårar renskötselns bedrivande är det inte bara åtgärdens påverkan på rennäringen utan även kringeffekter för det samiska samhället som måste beaktas. Den samiska kulturen med rennäringen ska säkerställas att finnas kvar i varje sameby för kommande generationer.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket kommer att ha fortsatta samråd med de berörda samebyarna. Ett arbete med en passageplan pågår och de föreslagna passagernas placering och utformning kommer att redovisas i samrådshandlingen vid kommande samråd.

2. Orrmyrvägens Vägförening har inkommit med tre förslag till överfarter över Norrbotniabanan som bifogas yttrandet. Förslagen är rangordnade med 1–3, där passager söder om den av Trafikverket redovisade passagen föredras. Den lösning som Trafikverket redovisade rangordnas som nummer tre men med en annan vinkel i korsningen med järnvägen.

Trafikverkets kommentar: En översyn av befintliga vägar och behovet av att passera järnvägen för åtkomst till mark har gjorts längs hela den planerade järnvägssträckningen. Ur kostnadssynpunkt minimeras antalet ersättningsvägar och planskilda passager. En passage under järnvägen med en sned vinkel är mycket ogynnsamt konstruktionsmässigt samt även mer kostsamt jämfört med en passage i rät vinkel. Efter samråd har vägpassager studerats vidare, nya förslag kommer att redovisas i samrådshandling vid kommande samråd.

3. Skogsstyrelsen uppger att ett flertal biotopskydd och naturvårdsavtal kommer att beröras av Norrbotniabanan och uppmanar Trafikverket att kontakta Skogsstyrelsen och berörda skogsbolag för mer information. I övrigt anser Skogsstyrelsen att eventuell negativ påverkan natur- och kulturmiljövärden måste minimeras.

Trafikverket kommentar: Under arbetet med miljökonsekvensbeskrivning kommer det bli tydligare om och i så fall hur områden med biotopskydd eller naturvårdsavtal kommer att beröras. Samråd kring detta kommer att ske och åtgärder för att minimera negativ påverkan kommer att föreslås.

4. Svenska kraftnät påpekar att samråd ska hållas när åtgärder planeras inom 250 m från stamnätsledningar.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar synpunkten. I den kommande samrådshandlingen kommer det att finnas mer detaljer kring järnvägens utformning. Det kommer då att vara tydligare vilka stamnätsledningar som ligger inom 250 m från järnvägen samt att eventuellt behov av att flytta ledningar kommer att vara klarlagt.

5. Klintsjöns Vägsamfällighet menar att föreslagen sträckning genom delområde E och F (enligt samrådsunderlaget) gör det svårt och näst intill omöjligt att bruka odlings- och skogsmarker i Klintsjö by. Vägar behövs och de vägar som går under järnvägen ska ha fri höjd på 4,5 m så att lastbilstransporter kan ske. Utfart mot väg 670 i Pellstan Gumboda bör dras om med utfart närmare Pellstan.

Trafikverkets kommentar: När en ny järnväg anläggs är det oundvikligt att det innebär negativ påverkan såsom barriäreffekter och intrång på enskilda fastigheter. Den linje som sammantaget bedömts ha minst negativ påverkan har förordats. Väg 670 föreslås dras om i nytt läge norr om befintlig dragning.

I det fortsatta arbetet med järnvägsplaner tas en passageplan fram. Syftet med passageplanen är att minska den barriär som järnvägen kommer att utgöra samt att säkerställa åtkomst till alla markområden så att fortsatt brukande av jordbruks- och skogsmark inte omöjliggörs. Vid utformning av passager tas hänsyn till de fordon och maskiner som behöver kunna framföras. Förslag till placering och utformning av passager kommer att redovisas vid kommande samråd.

Slutligt läge för ersättningsvägar beslutas i lantmäteriförrättning där berörda fastighetsägare ges möjlighet att delta.

6. Klintsjön byamän påpekar att boende i närområdet påverkas minst av markerad alternativ linjedragning (i yttrandet bilagd karta, benämnd 2E i Trafikverkets redovisning vid samråd). Den av Trafikverket förordade linjen bedöms påverka

landskapsbild, människors hälsa och boendemiljöer samt möjligheten till rationellt jordbruk. Väg som går under järnväg ska ha fri höjd så att lastbilstransporter kan ske med bil och släp. Viltpassager bör utformas så att vilt kan röra sig i odlingslandskapet.

Trafikverkets kommentar: I det fortsatta planläggningsarbetet har rekommenderad linje optimerats och den linje som sammantaget bedömts ha minst negativ påverkan har förordats. Den rekommenderade spårlinjen har valts efter en samlad bedömning eftersom den bedöms ge minst intrång i jordbruksmark och kulturmiljöer, sammantaget bedöms den också mest gynnsam för bebyggelsen förbi Granån och Hågen.

I det fortsatta arbetet med järnvägsplaner tas en passageplan fram, där förslag till passager av järnvägen utarbetats. Förslag till placering och utformning av passager kommer att redovisas i samrådshandlingen vid kommande samråd. Slutligt läge för ersättningsvägar beslutas i lantmäteriförrättning där berörda fastighetsägare ges möjlighet att delta.

En miljökonsekvensbeskrivning kommer även att tas fram där konsekvenser för bland annat landskap, hälsa, skogs- och jordbruk kommer att bedömas. Även förslag till skyddsåtgärder för att minska negativ påverkan kommer att föreslås i miljökonsekvensbeskrivningen.

7. Ånäsets Skytteförening har en skjutbana som ligger vid en av de redovisade linjerna öster om Ånäsets norra infart. Om banan måste lösas in, hur ordnas ersättningsbana? Föreningen har inte råd att göra en ny anläggning oavsett hur den gamla värderas.

Trafikverkets kommentar: En dialog om detta kommer att föras med Ånäsets skytteförening under det fortsatta arbetet. Trafikverket ser möjligheter att anpassa skjutbanan inom befintligt område så att verksamheten kan fortsätta.

8. Försvarmakten har inget att erinra.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar lämnad information.

9. Fortifikationsverket har inget att erinra.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar lämnad information.

Samrådsmöte med Ånäsets skytteförening den 22 maj 2018

Syftet med samrådsmötet var att informera om den föreslagna linjen inom aktuella områden där de särskilt berörda äger fastighet. Syftet var också att Trafikverket ska få en förståelse hur verksamheter bedrivs och vilka konsekvenser av föreslagen linje som kan uppkomma.

Under mötet beskrev skytteföreningen konsekvenser för verksamheten utifrån föreslagna linje. Bland annat kommer linjen dela fastigheten i två delar. Föreningen ser dock möjlighet att kunna flytta banan, dock måste åtkomst till den delen finnas. Trafikverket redogjorde för de ersättningsprinciper som gäller. Trafikverket informerade även om att det finns möjlighet till markbyte.

Under mötes gång frågade skytteföreningen om en skjutbana får ligga intill en järnväg. Trafikverket informerade att frågan kommer att kontrolleras.

4.5. Samråd med allmänheten

Samrådsmöte med allmänheten den 13 juni 2017

Samrådsmöte har hållits i Robertsfors den 13 juni 2017 mellan kl. 14.00-20.00 med dragningar kl. 14.00, 17.00 och 19.00. Totalt kom ca 250 personer och lyssnade på genomgången av projektet och passade på att ställa frågor och lämna synpunkter till Trafikverket. Representanter från Robertsfors kommun fanns också på plats för att informera om kommunens planer kring järnvägsprojektet.

Trafikverket presenterade projektet och Norrbotniabanan i stort samt delen genom Robertsfors kommun mellan Gryssjön och Ytterbyn. Inom Robertsfors kommun presenterades olika linjestreckningar främst förbi Bygdeå, Robertsfors och Ånäset. Det redogjordes även för vad järnvägsplaner innebär, planläggningsprocessen, fastställande av järnvägsplan, överklaganden samt förutsättningar för aktuellt projekt.

Trafikverket visade sträckningen vid Bobacken och informerade om att det är kostsamt att gå över sjöarna söder om Bygdeå (Åsjön och Ängesjön) och att Trafikverket vill undvika en barriär nära Bobacken. Även åkermark och hur den brukas styr linjen vid Bygdeå.

Trafikverket informerade även om att Flarkån är instabil ur ett geotekniskt perspektiv och att man jobbar vidare med linjestudier. Dessa utredningar kommer sedan att ligga till grund för val av linje.

Under presentationerna ställdes det en del frågor som sammanfattas tillsammans med Trafikverkets kommentarer nedan.

1. När kan en smalare korridor förväntas?

Trafikverkets kommentar: Ett förslag kommer att presenteras vid nästa samråd, men först när järnvägsplanen är fastställd vet vi den exakta utbredningen.

2. Gäller den järnvägsplan som presenteras vid samrådsmötet hela sträckan mellan Umeå-Skellefteå?

Trafikverkets kommentar: Sju järnvägsplaner kommer att tas fram för hela sträckan. Detta samråd berör delen genom Robertsfors kommun.

3. Kommunen undrar om A0-linjen (här det östligaste alternativet) är möjlig med tanke på sjöarna (Åsjön och Ängesjön). De undrar också om järnvägen kan ligga mellan sjön och kraftledningen.

Trafikverkets kommentar: Kraftledningen går att flytta på om detta alternativ i övrigt bedöms som mest gynnsamt.

4. En fråga ställdes om möjligheten att låta väg 651 gå över järnvägen, i det blåa A0-alternativet förbi Robertsfors (här det västligaste alternativet). Detta skulle i så fall innebära en lägre profil för järnvägen i höjd med Robertsfors.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket kommer att studera profilläget vidare och beakta olika faktorer såsom grundvatten och stationsläge.

5. Varför har tunnelalternativet förbi Robertsfors försvunnit?

Trafikverkets kommentar: Förslaget innebär en bred tunnel eftersom det skulle krävas extra bredd för perrongen. Det skulle även innebära att växlar skulle placeras i tunneln vilket inte är önskvärt. Alternativet har därför avförts på grund av drift- och kostnadsaspekter.

6. En fråga ställdes om A1-linjen vid Änåset (här näst längst österut i korridoren) är samma linje som A1 i övrigt och om Trafikverket förordar denna linje.

Trafikverkets kommentar: A1-linjen utgör ett spårlinjealternativ längs med hela sträckan genom Robertsfors kommun, men för att hitta det optimala läget kan linjerna komma att kombineras. Ingen av linjerna förordas i detta skede.

7. Vid mötet framkom att det finns behov av passager på flera ställen längs med järnvägen och att jaktlag blir berörda.

Trafikverkets kommentar: Passagemöjligheter och möjligheten att minska påverkan på jaktlag kommer att utredas i det fortsatta arbetet.

8. En synpunktslämnare påpekar olämpligheten med linjedragningen vid Storbäcken då samtliga linjer passerar över bebyggelse.

Trafikverkets kommentar: Detta kommer att studeras vidare i det fortsatta arbetet.

9. En fråga om varför det inte byggs dubbelspår på hela sträckan Umeå-Skellefteå ställdes.

Trafikverkets kommentar: Trafiken på Norrbottenbanan kommer inte att vara så tät att dubbelspår kan motiveras. Det räcker att det finns platser där tåg kan mötas. Tillsammans med Stambanan genom Övre Norrland kan systemet betraktas som ett dubbelspår även om spåren geografiskt ligger långt ifrån varandra.

Inkomna skriftliga synpunkter från allmänheten under samrådstiden 13 juni – 28 juni 2017

Jordbruk

Flera synpunkter har inkommit som påpekar att föreslagna linjer gör intrång i jordbruksmark och kraftigt påverkar driften av aktiva jordbruk i bland annat Klintsjön, Granån och Robertsfors. Ny järnväg tar både mark i anspråk samt klyver jordbruksmark vilket försvårar effektivt brukande. Järnvägen kommer att ligga som en barriär mellan de olika odlingsområdena och dessa blir då uppdelade i mindre bruksenheter med följd till större kostnader att bruka dessa. Synpunktslämnare vill att Trafikverket beaktar detta i planeringen och väljer sträckning så att skador minimeras. En synpunktslämnare har föreslagit en kombination av de redovisade linjerna, röd och blå genom Granån (röd och blå linje var i höjd med Granån de två östligaste linjerna som redovisades vid samrådet). Detta skulle ge den minsta andelen förlorad odlingsmark genom att den skulle gå mestadels genom skogsmark. Påverkan på landskapsbilden kommer inte heller att påverkas negativt i samma utsträckning. Denna sträckning ger minsta påverkan på boende, då byn kommer att vara intakt och brukbar odlingsmark blir minst påverkad.

Trafikverkets kommentar: Efter detta samrådstillfälle har utredningsarbetet fortsatt och synpunkter som kommit in har beaktats. Nya förslag till spårlinjer har arbetats fram och dessa redovisas i PM linjestudier delen genom Robertsfors kommun. Vid val av spårlinje har en samlad bedömning gjorts där funktion, ekonomi, samhälle, miljö och genomförande har beaktats. För mer information se PM linjestudier delen genom Robertsfors kommun.

I det fortsatta arbetet med järnvägsplaner tas en passageplan fram, där förslag till passager av järnvägen utarbetats. Förslag till placering och utformning av passager kommer att redovisas i samrådshandlingen vid kommande samråd.

Visst intrång är oundvikligt vid anläggande av ny järnväg och eventuella skyddsåtgärder, för att motverka de negativa konsekvenserna av järnvägen, kommer

att tas fram i miljökonsekvensbeskrivningen och gestaltungsprogrammet samt arbetas in i järnvägsplanerna.

Buller och vibrationer

Synpunkter har inkommit på dragningen nära gammal bebyggelse förbi Gamla bruket. Hur blir det med vibrationer i marken när många tåg ska passera och hur påverkar detta boendet på bruksområdet? Hur påverkas de gamla byggnaderna som är byggda av slaggsten och kalkbruk? Föreslår en dragning ca 100–200 m längre mot Sikeå än dagens förslag. Viktigt att tänka på vibrationsdämpning och ljuddämpning.

Synpunktslämnare konstaterar att sträckningen går nära bostadshus i Ånäset med negativa effekter såsom buller för boende.

Trafikverkets kommentar: Vid Robertsfors har två områden identifierats där spårdragning inte bedöms vara lämpligt. Detta i kombination med att skapa ett attraktivt stationsläge har inneburit att linjealternativen vid det föreslagna stationsläget ligger nära varandra. Det västligaste alternativet har valts efter en samlad bedömning och huvudargumenten för det är att linjen ger minst intrång i värdefulla naturmiljöer, passagen genom bebyggelsen i Yttre Storbäcken/Åberga bedöms vara mest gynnsam. Alternativet har också lägst kostnad.

I det kommande arbetet kommer de fastigheter som berörs av buller och vibrationer att inventeras. I arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen kommer eventuella skyddsåtgärder för buller och vibrationer att föreslås.

Bebyggelse och tillgänglighet

Synpunkt om att Trafikverket bör överväga det västligaste alternativet förbi Robertsfors.

Flera synpunkter om att banan ska läggas närmare Gamla Storbäcken istället för att gå igenom Yttre Storbäcken har inkommit. I Yttre Storbäcken berörs flera hushåll och fastigheter, bland annat innebär en av linjerna att tre fastigheter utplånas, varav två är näringsfastigheter. För att undvika inlösen av fastigheter är det bättre att välja det sydvästliga förslaget eller gå mer öster om nuvarande föreslagna dragning. Närmare Gamla Storbäcken finns skog och åkermark. Dragningen som föreslås skulle också ge mindre snäv vinkel för tågen på väg till Robertsfors.

En synpunktslämnare föredrar de linjer som ligger längst åt öster i Ånäset eftersom de minst drabbar bebodda områden.

Synpunktslämnare vill veta hur specifik fastighet blir påverkad av sträckningen i Ånäset, hur man kommer att kunna ta sig till skiftet och hur överfarter ordnas.

Synpunkter på att den östliga linjen påverkar bebyggelsen i Bobacken.

Vad gäller dragningen genom Norra Heden, Gumboda så föredrar en synpunktslämnare det västligaste alternativet som visades vid samrådsmötet.

En synpunktslämnare menar att Trafikverket inte bör anlägga någon övergång/bro/viadukt i Yttre Storbäcken, utan att en ny väg dras till Robertsfors väster om järnvägen. Vägen kan utgå från Gamla Storbäcken. Storbäckens vägsamfällighet bör i så fall delas i två nya fristående samfälligheter.

Trafikverkets kommentar: Efter samråd har ytterligare spårlinjer studerats.

Ett alternativ väster om Yttre Storbäcken är föreslaget, den föreslagna linjen är belägen närmare Gamla Storbäcken än de linjer som presenterades vid samrådsmötet. Motiv till val av spårlinje är bland annat att det är mest gynnsamt för bebyggelsen i Yttre Storbäcken.

Förbi Ånäset har en linje föreslagits som är placerad i mitten av korridoren. Motiven till val av spårlinje är att den bedöms ge minst påverkan på bebyggelsen i Ånäset, samt att den bedöms ge en mindre negativ påverkan på landskapsbilden.

Vilka fastigheter som kommer att beröras samt hur man tar sig mellan skiften kommer att redovisas i järnvägsplanen. En översyn av befintliga vägar och behovet av att passera järnvägen för åtkomst till mark har gjorts längs hela den planerade järnvägssträckningen. Ett förslag visas i samrådshandling järnvägsplan, detta kan dock behöva justeras i det kommande arbetet.

Förbi Bobacken föreslås den västligaste spårlinjen. Ett av motiven till val av spårlinje är att linjen bedöms innebära den mest gynnsamma passagen genom bebyggelsen i Bobacken.

Förbi Gumboda förordas ett alternativ centralt i korridoren, mellan Granån och Gumboda. Motiven till val av spårlinje är att linjen bedöms ha minst påverkan på bebyggelse samt mindre påverkan på landskapsbilden.

Trafikverket kommer att säkerställa framkomligheten i de fall den nya järnvägen innebär att befintliga vägar skärs av, det kommer även anläggas korsningsmöjligheter med den nya järnvägen. Någon ny väg från Yttre Storbäcken till Robertsfors kommer inte att anläggas, men ersättningsvägar för fortsatt framkomlighet kommer att föreslås. Det slutliga läget för ersättningsvägar beslutas i lantmäteriförrättning och det är även lantmäteriet som kan besluta om förändringar i vägsamfälligheter.

Rennäring och vilt

En förbättring av väg E4 med mitträcke kommer tillsammans med en järnvägsbank innebära en barriär för allt vilts mobilitet till kusten. Samebyarna behöver allt vinterbete

de kan få i en alltmer krympande natur. De järnvägsbroar som testats för vilt måste effektiviseras så rörligheten över väg- och järnväg säkras på bästa sätt.

Trafikverkets kommentar: Möjligheter för vilt/ren att passera banan är viktiga aspekter att beakta vid planeringen av en framtida järnvägsanläggnings sträckning och utformning. Arbete med en passageplan pågår. Syftet med passageplanen är att ta fram åtgärder för att minska barriäreffekterna av den planerade järnvägen för människor, rennäring och vilt. Ett förslag visas i samrådshandling järnvägsplan, detta kan dock behöva justeras i det kommande arbetet. Förslaget kommer att samrådats i det kommande arbetet.

Stationslägen

En synpunktslämnare hoppas att den tilltänkta av- och påstigningen förläggs till det geografiskt närmaste alternativet till Bygdeå.

En synpunktslämnare anser att det är av mindre vikt att en framtida station hamnar nära bebyggelsen i Bygdeå. Enligt synpunktslämnaren är antalet personer som idag blir avsläppta vid eller parkerar vid busshållplatsen betydligt fler än de som går eller cyklar. Det är inte troligt att förhållandena skulle se annorlunda ut vid den planerade framtida stationen, som enligt den närmsta dragningen skulle hamna ca 400 m längre bort.

En synpunktslämnare anser att det är av större vikt att undvika intrång och störningar för boende i Ånäset än att en eventuell framtida station får ett centralt läge.

Trafikverkets kommentar: Föreslagen spårlinje, är den västligaste linjen i höjd med Bobacken för att sedan röra sig något österut i höjd med Bygdeå. Vid val av linje förbi Bygdeå har det bedömts som viktigare att undvika området runt Ängessjön som har höga naturvärden än att ett framtida stationsläge hamnar så nära Bygdeå som möjligt. Även att undvika intrång och störningar nära bebyggelsen i Bobacken har haft betydelse för val av spårlinje. Den valda linjen bedöms även ha lägst kostnad.

Den spårlinje som föreslås förbi Ånäset ligger ungefär mitt i korridoren vilket innebär att en framtida regionalstågsstation hamnar på ett längre avstånd från Ånäset. Motiv till valet av spårlinje är att linjen ger minst påverkan på bebyggelse och även en mindre påverkan på landskapsbilden.

Kulturmiljö

Robertsfors bruksjärnväg har originallok från år 1900, som synpunktslämnare vill placera vid resecentrum i Robertsfors. Länsantikvariern har redan givit detta förslag och Robertsfors bruksjärnväg vill gärna visa upp tidig järnvägshistoria.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket och Robertsfors kommun samverkar kring utformning av resecentrum. Trafikverket ansvarar för perrongen samt hur man tar sig till och från den. Kommunen ansvarar för hur man utnyttjar marken runtomkring järnvägsstationen.

I det kommande arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen kommer eventuella skyddsåtgärder för kulturmiljöer föreslås.

Nyttan av Norrbotniabanan

Synpunkt gällande Norrbotniabananans samhällsnytta. Synpunktslämnaren anser att det är mer samhällsekonomiskt fördelaktigt att rusta upp stambanan med dubbelspår istället. Anser även att korridor Mitt som presenterades i JU110 Umeå-Robertsfors är den mest ekonomiska och samhällsnyttiga dragningen.

Trafikverkets kommentar: Det samhällsekonomiska mest fördelaktiga är att bygga ut i ny sträckning längs med kusten. Beslut om korridor gjordes efter järnvägsutredningen (JU110) efter samlad bedömning där nyttor, kostnader och intrång har värderats. Inom den beslutade korridoren kommer järnvägen att dras.

Övriga synpunkter

Synpunktslämnare föreslår att vägförbindelsen till Robertsfors via Fällforsån-Gamla Storbäcken-Robertsfors bör bli en statlig väg eftersom den redan idag är en genomfartsväg.

Trafikverkets kommentar: Detta ingår inte i projekt Norrbotniabanan.

Samrådsmöte med allmänheten den 25 april och 26 april 2018

Ett samrådstillfälle gällande föreslagen spårlinje inom beslutad korridor genomfördes i form av öppet hus i Ånäset den 25 april och i Robertsfors den 26 april 2018 mellan kl. 16.00-20.00 med dragningar kl. 16.00 och 19.00. Totalt kom ca 150 personer till samrådet i Ånäset och ca 200 till Robertsfors. Vid mötet fanns möjlighet att lämna synpunkter på det linjealternativ som presenterades. Representanter från Robertsfors kommun fanns också på plats för att informera om kommunens planer kring järnvägsprojektet.

Trafikverket presenterade projekt Norrbotniabanan i stort samt mer ingående delen genom Robertsfors kommun, Gryssjön-Ytterbyn. Resultatet av genomförd studie av alternativa linjer som dokumenterats i PM Linjestudier presenterades också. Studerade aspekter för val av rekommenderad genomgående linjesträckning och bortval av områden visades. Sammantaget bedöms spårnlinjer 2A, 3B, 3C, 2D, OE, 4FG och 4H ha bäst måluppfyllelse beträffande funktion, miljö och ekonomi.

Trafikverket informerade även om hur det fortsatta arbetet med två järnvägsplaner ska bedrivas. Det redogjorde även för vad järnvägsplaner innebär, planläggningsprocessen, fastställande av järnvägsplan, överklaganden samt hur mark- och fastighetsfrågor hanteras.

I samband med presentationerna ställdes det en del frågor som sammanfattas tillsammans med Trafikverkets kommentarer nedan:

1. Frågor ställdes vid flera tillfällen om möjligheten för berörda fastighetsägare att bygga nytt, om eller till. Även frågor om hur en fastighet ersätts vid eventuell inlösen samt om man kan avverka skog på sin mark ställdes.

Trafikverkets kommentar: I samband med ett bygglovsärende så kommer kommunen att begära ett yttrande från Trafikverket. Om fastigheten är belägen i eller nära den föreslagna linjen så kommer Trafikverket inte att tillstyrka bygglovet. Ersättning för intrång i fastighet görs enligt särskilda regler. Avverkning av skogsfastighet är möjligt så länge planen inte vunnit laga kraft och Lantmäteriet inte har gjort en markförrättning.

2. Under samrådsmötet inkom frågor om passager, varför en del av dessa ska stängas samt hur man får fortsatt åtkomst till den jordbruks- och skogsmark som skärs av. Det framkom också att det finns skoterleder som passerar linjen och att det finns behov av skoterportar.

Trafikverkets kommentar: I det fortsatta arbetet med järnvägsplaner tas en passageplan fram där förslag till passager av järnvägen utarbetats. Syftet med passageplanen är att minska den barriär som järnvägen kommer att utgöra. Förslagen till placering och utformning av passager för ren, vilt och friluftsliv samt för fortsatt brukande av skogs- och jordbruksmark kommer att samrådas i det fortsatta planläggningsarbetet.

3. Det framkom önskemål om att hitta bättre sträckning som berör mindre jordbruksmark.

Trafikverkets kommentar: Rekommenderad linje har optimerats för att om möjligt minska intrång i jordbruksmark.

4. Under samrådsmötet inkom frågor om tillgänglighet till E4:an, då pågående E4:an projektet avser att stänga befintlig utfart till E4:an vilket leder till att åkaren får en omväg att ta sig till E4:an via befintliga vägar.

Trafikverkets kommentar: Under byggtiden kommer det att bli aktuellt med omledning av vägar vilket kan innebära en omväg. Samordning mellan projekt E4 och projekt Norrbotniabanan sker inom Trafikverket.

Inkomna skriftliga synpunkter från allmänheten under samrådstiden 25 april – 11 maj 2018

Jord- och skogsbruk och markanvändning

Synpunkter på att föreslagen linje påverkar skogsbruk genom att fastigheter hamnar på olika sidor av sträckningen. Detta omöjliggör fortsatt självverksamhet på en specifik fastighet. I samband med synpunkter föreslås en tunnellsöning.

Önskemål om att järnvägen dras där den berör mindre volymer skog och åkermark och att hänsyn tas till specifika vägar för transport med mera.

Synpunkter gällande markägarintresse har inkommit, man anser att man inte tagit hänsyn till markägare då banan planeras dras vid områden med hög bonitet.

Synpunkter gällande specifika arealer/arealförluster, samt information om att järnvägsspåret kommer omöjliggöra verksamheter på en del mark och fastigheter. Vikten av att det säkerställs att nya vägar anläggs för åtkomst till mark och fastigheter.

Trafikverkets kommentar: När en ny järnväg anläggs är det oundvikligt att det innebär negativa påverkan såsom barriäreffekter och intrång på enskilda fastigheter. Den linje som sammantaget bedömts ha minst negativ påverkan har förordats. Under det fortsatta arbetet tas en passageplan fram för att minska barriäreffekter och för att möjliggöra fortsatt brukande av skogs- och jordbruksmark. Förslag till placering och utformning av passager kommer att redovisas i samrådshandlingen och samrådas i kommande samråd.

Bebyggelse och tillgänglighet

Det har inkommit skriftliga synpunkter gällande driftsplats vid Lillån Djäkneboda, denna placering anses vara olämplig med avseende på topografi och markbeskaffenhet och det föreslås istället att den placeras sydväst om Regnsjön med föreslagen överfart väst om Regnsjön.

Synpunkter har inkommit där man föreslår att Trafikverket överväger spåralternativ 0B och 1B som alternativ för sträckning. Detta för att inte dela upp byar och förstöra jaktmöjligheter, natur och inflyttning.

Det framkommer önskingar om att anlägga station i Bygdeå på grund av pendling. Det föreslås också att ersättningsväg på den östra sidan av banan utgår från väg 364 och inte E4:an som idag.

Det har också inkommit synpunkter om att den tänkta dragningen över bergformation och Bronsåldersgrav undviks och istället dras tågbanan sydöst om Jättenberget.

Trafikverkets kommentar: Placering av driftplatser styrs av flera faktorer, en faktor är trafikeringen där det handlar om att få till bra tidtabeller så att norr- och södergående trafik kan mötas. Utöver det finns det tekniska krav som avser placering av växlar och lutningar. Trafikverket har sedan samrådet sett över och justerat lägena för driftplatser, de nya placeringarna kommer att redovisas i samrådshandlingen vid kommande samråd.

Trafikverket har gjort bedömningen att den föreslagna linjen ger mindre negativ påverkan på bebyggelsen i Bobacken än linjerna som är placerade längre österut i korridoren närmare Bygdeå (0B och 1B). Den föreslagna linjen undviker också de höga naturvärdena vid Ängesjön.

I nuläget planeras ingen station för resandeutbyte i Bygdeå, men järnvägen planeras så att framtida perronger kan byggas i anslutning till driftplatsen i Bygdeå.

Den föreslagna linjen förbi Jättenberget kvarstår, men i det fortsatta arbetet med järnvägsplan görs en detaljutformning av järnvägsanläggningen och en miljökonsekvensbeskrivning tas fram. Ambitionen i det arbetet är att i möjligaste mån undvika skada och i andra hand att vidta åtgärder som minskar den uppkomna skadan.

Buller och vibrationer

Synpunktslämnare uttrycker oro för bullerstörning.

Trafikverkets kommentar: Under det fortsatta arbetet med järnvägsplan kommer en miljökonsekvensbeskrivning att tas fram. I det arbetet föreslås skyddsåtgärder för fastigheter där riktlinjerna för buller överskrids. De åtgärder som ska genomföras kommer att ingå i järnvägsplanen och fastställas.

Övrigt

Det framkommer oro över banans och E4:ans nya dragning, att dessa kolliderar och kommer påverka kulturarv. En del specifika anslutningar tas upp och betoning hur viktigt det är att dessa bevaras.

Frågan om hur man ska hantera snö på banan/i skärning har inkommit.

Det har inkommit synpunkter som ifrågasätter föreslagen sträckning utifrån konkurrenskraft då det gäller tidsaspekten.

Trafikverket kommentar: Samordning mellan projekt E4, mötesfri väg och projekt Norrbotniabanan sker inom Trafikverket.

Vad gäller skärningar längs banan så utformas de så att snöröjning ska kunna genomföras.

Den föreslagna spårlinjen inom beslutad korridor har utvärderats utifrån fem bedömningsaspekter - funktion, ekonomi, samhälle, miljö och genomförande (se PM Linjestudier genom Robertsfors kommun). Res- eller transporttid har inte varit en aspekt som har utvärderats då tidsskillnaderna mellan linjealternativen inte har bedömts vara alternativskiljande.

5. Samråd gällande utformning av planförslag

Samråden i detta skede avser det planförslag som gäller för JPO3, Gryssjön-Robertsfors. Resterande sträcka inom Robertsfors kommun hanteras vidare inom ramen för JPO4, Robertsfors-Ytterbyn.

Samråd har skett med allmänheten och enskilda som särskilt berörs, Robertsfors kommun, Länsstyrelsen i Västerbottens län, samebyar, Sametinget, räddningstjänsten samt andra myndigheter, organisationer och ledningsägare inom utredningsområdet.

Minnesanteckningar och yttranden som inkommit till Trafikverket under samrådstiden för respektive samråd finns diarieförda med ärendenummer TRV 2016/111963.

5.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Samrådsmöte med länsstyrelsen i Västerbottens län den 22 augusti och 18 november 2019 samt 25 maj 2020

Syftet med dessa samrådsmöten har varit att föra en dialog med länsstyrelsen avseende järnvägens dragning och dess påverkan på riksintresset för kulturmiljövården i Robertsfors.

Trafikverket har presenterat den planerade utformningen, med en kombination med bank och bro över riksintresset, och preliminära bedömningar gällande känslighet och siktlinjer. Länsstyrelsen har framfört att de anser att en bro längs hela sträckan är det enda alternativet för att inte påverka riksintresset negativt. Länsstyrelsen har även gett exempel på hur kompensation för skada på riksintresset kan ske. Trafikverket har därefter utrett förslaget vidare utifrån länsstyrelsens synpunkter och presenterat ett nytt förslag med 850 m lång landskapsbro på sträckan mellan Rickleån och passagen med väg 651.

Inkomna synpunkter från Länsstyrelsen i Västerbotten den 18 december 2019

Länsstyrelsen i Västerbotten har inkommit med yttrande gällande järnvägens sträckning genom riksintresse för kulturmiljövård Robertfors. Yttrandet avser enbart frågor som berör riksintresset för kulturmiljövård.

Länsstyrelsen redogör för att en järnvägsbank över delar av det öppna landskapet mellan Rickleån och väg 651 skulle få en allvarlig negativ inverkan på möjligheterna att uppfatta odlingslandskapets historiska utbredning och därmed påtagligt skada riksintresse. Länsstyrelsen anser även att en sänkning av väg 651 skulle skada möjligheterna att vid infarten mot samhället uppleva och förstå odlingsmarkens utbredning och centrala betydelse för riksintresset.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket har utrett två alternativa lösningar till den variant som presenterades i samrådshandlingen. De två alternativa lösningarna har

utvärderats och konsekvensbeskrivits i ett särskilt PM. Trafikverket har valt att gå vidare med en 850 m lång landskapsbro. I detta alternativ kommer väg 651 att flyttas något åt sydväst, men vägen behåller samma höjdläge som idag.

Samrådsmöte med länsstyrelsen i Västerbotten den 14 oktober 2020

Ett samrådsmöte har genomförts med länsstyrelsen den 14 oktober 2020 inför länsstyrelsens godkännande av miljökonsekvensbeskrivning. Syftet med mötet var att ha en dialog kring specifika miljöfrågor som länsstyrelsen lämnat inför mötet.

Inkomna synpunkter från Länsstyrelsen i Västerbotten den 3 november 2020

Trafikverket begärde den 3 juli 2020 länsstyrelsens godkännande av miljökonsekvensbeskrivning för JP03.

Länsstyrelsen har den 3 november 2020 begärt en komplettering av MKB:n för aktuell sträcka. Länsstyrelsen bedömer att inskickad MKB huvudsakligen följer kraven i miljöbalken och i stort sett redovisar projektets lokalisering, omfattning, utformning och konsekvenser på ett godtagbart sätt. Efter granskning hos länsstyrelsen konstateras dock att MKB:n behöver kompletteras innan den kan godkännas.

Länsstyrelsen efterfrågar kompletteringar avseende vattenmiljö, barriäreffekter, kulturmiljö, deponin vid Bygdeå. Dessa sammanfattas i kapitel 5.1.1 och Trafikverket besvarar synpunkterna under respektive område.

Länsstyrelsen har även lämnat synpunkter som inte omfattas av den formella kompletteringsbegäran, men som är viktigt att Trafikverket beaktar inför att MKB:n revideras och projektet fortskrider. Dessa sammanfattas i kapitel 5.1.2 och Trafikverket besvarar synpunkterna under respektive område.

Länsstyrelsens kompletteringsbegäran finns diarieförd med ärendenummer 2016/111963.

5.1.1 Länsstyrelsens formella kompletteringsbegäran

Nedan redovisas en sammanfattning av länsstyrelsens formella kompletteringsbegäran och Trafikverkets svar på yttrandet.

Övergripande

Trafikverket har informerat om att en del ändringar har gjorts i järnvägsplanen sedan MKB:n skickades in till länsstyrelsen för godkännande. Länsstyrelsen anser att planens MKB behöver korrigeras så att dessa ändringar framgår samt kompletteras med en beskrivning av eventuella miljökonsekvenser som följer av dessa ändringar.

Trafikverkets kommentar: MKB:n har reviderats med avseende på de ändringar i anläggningen och tillfälligt nyttjande som skett sedan begäran om godkännande gjordes 2020-07-03. Ändringarna är sammanställda och bifogas i Trafikverkets begäran om godkännande av miljökonsekvensbeskrivning i december 2020.

Vattenmiljö

Rickleån

Länsstyrelsen anser att beskrivningen av passagen över Rickleån behöver revideras. Trafikverket anger att vattenkraftsdammen uppströms utgör ett vandringshinder och att området där järnvägen passerar inte är en värdefull livsmiljö vilket är missvisande.

MKB:n behöver kompletteras med en bedömning av hur miljön kring Rickleån kan komma att påverkas av en ny större, etableringsyta samt vilka försiktighetsmått som ska vidtas.

Trafikverkets kommentar: I MKB:ns avsnitt 6.13.1 har beskrivningen av Rickleåns värden på den berörda sträckan reviderats. Från avsnittet framgår nu att det finns fiskrapport vid vattenkraftsdammarna uppströms samt att berörd del av Rickleån kan vara värdefull för fisk och bottenfauna.

Även bedömningen under avsnitt 6.13.5 har reviderats, dels till följd av den förändrade beskrivningen av Rickleåns värde vid järnvägens passage och dels till följd av den tillkommande tillfälliga ytan. Avsnitt 6.13.2 har kompletterats med förslag på åtgärder kring bullrande verksamhet och behov av limnisk inventering.

Rismyrbäcken/Klockarbäcken

Länsstyrelsen undrar hur den angivna bäckbredden (2,5-3 m) förhåller sig till den föreslagna trumdiametern (1,4 m i diameter) då angiven bredd är större än föreslagen trumdiameter. Länsstyrelsen rekommenderar att trumdimensionen utelämnas i MKB:n för att istället ange att trummorna som anläggs ska vara minst 1,2 gånger vattendragets bredd vid normalvattenstånd.

MKB:n behöver kompletteras med en tydligare beskrivning av och skiss över planerad omledning och sedimentationsdamm/-fördröjningsdamm. Även hur Rismyrbäcken påverkas hydrologiskt eller fysiskt behöver beskrivas.

Trafikverkets kommentar: Den angivna bäckbredden för Rismyr-/Klockarbäcken (och övriga vattenförekomster) i avsnitt 6.13.1 är hämtad från utförd naturvärdesinventering. Bredden är en ungefärlig uppskattning och inte gjord precis vid järnvägens passage. Trafikverket har ändå valt att ha med denna information då den ger läsaren en uppfattning om vattendragets storlek.

Avsnittet har kompletterats med uppgifter om bäckens medelvattenföring. Trumdimension för Rismyr-/Klockarbäcken har tagits bort från avsnitt 5.2.7 i MKB:n. Även i avsnitt 6.13.2 har åtgärdsförslaget för trumman i reviderats och tidigare angiven trumdimension har tagits bort. Istället för att ange att trumman ska vara "minst 1,2 gånger vattendragets bredd vid normalvattenstånd" har Trafikverket formulerat åtgärden som att dimensioneringen av trumman inte får påverka konnektivitet och flöde i vattendraget. Trafikverket anser att denna formulering är mer passande då Rismyr-/Klockarbäckens morfologi är kraftigt påverkad vid järnvägens passage och det inte är säkert att en trumdimension om 1,2 gånger vattendragets bredd är tillräcklig, med tanke på att vattendraget på denna sträcka inte är naturligt. Åtgärden kommer att föras in i Trafikverkets miljösäkringslista och frågan kommer att hanteras i kommande anmälningsärende.

I avsnitt 6.13.5 har beskrivning av avrinning och damm vid Rismyr-/Klockarbäcken reviderats och flyttats till underrubriken "Rismyrbäcken" samt kompletterats med en skiss. Beskrivningen av påverkan på Rismyr-/Klockarbäcken har utvecklats och förtydligats.

Biotopskyddat dike

Länsstyrelsen önskar att MKB:n kompletteras med en beskrivning av den nya lösningen av biotopskyddade diket i Bobacken, vilka konsekvenser den kan antas medföra och vilka försiktighetsåtgärder som ska vidtas. Det behöver bland annat framgå hur Trafikverket ska säkerställa att inget arbete i vattnet ska ske under groddjurens lekperiod och efterföljande rom- och yngelperiod.

Trafikverkets kommentar: I MKB:ns avsnitt 6.6.5 har beskrivningen av diket utformning utvecklats. I avsnitt 6.6.2 har formulering lagts till där det framgår hur Trafikverket säkerställer att inget arbete i vattnet ska ske under groddjurens lekperiod.

Övriga Ytvatten

I MKB:n redovisas några mindre vattendrag som järnvägen passerar i en tabell. Det är dock oklart hur dessa vattendrag har valts ut då det, utöver dessa, finns ytterligare mindre vattendrag/diken som järnvägen passerar. Har Trafikverket bedömt att de utvalda bäckarna har högre naturvärden?

Länsstyrelsen har identifierat några ytterligare små vattenpassager som ser ut att ha ett visst naturvärde.

MKB:n behöver kompletteras/revideras med uppgifter och beskrivningar samt förväntade effekter och konsekvenser för Spjutmyrbäcken, Lilltjärnsbäcken, Olsbäcken (inkl. namnlös bäck) samt Rumpelbäcken (inkl. biflöden). Även en namnlös bäck vid ca km 50+700 behöver beskrivas ytterligare.

Trafikverkets kommentar: De vattendrag som redovisas under 6.13.1 "Övrigt ytvatten" omfattar ytvatten som kommer att ledas om, ytvatten som utgör biflöden till vattenförekoster samt de vattendrag som länsstyrelsen nämnt i sin kompletteringsbegäran.

Avsnitt 6.13.1 och 6.13.5 har kompletterats med beskrivningar av övrigt vatten (i text och tabell) och bedömningar av påverkan. Beskrivningarna och bedömningarna baserar sig på befintliga underlag. I några fall finns beskrivningar av naturmiljön där järnvägen passerar (från inventeringar etc), medan informationen för övriga vattendrag begränsas till ortofoto och höjdm modell. Foton och uppgifter om vattendragens bredder saknas i de flesta fall.

Avsnitt 6.13.2 har reviderats med avseende på brolösning vid Lilljärnsbäcken. Avsnitt 6.13.5 har reviderats med en beskrivning av påverkan vid Lilljärnsbäcken utifrån vald lösning.

Barriäreffekter

MKB:n behöver kompletteras med information om vilka passager som kommer att utformas som faunapassager.

MKB:n behöver kompletteras med en tydligare beskrivning av varför Trafikverket bedömer att konnektiviteten är acceptabel trots att effektivitetsavstånden inte klaras samt vilka skadeförebyggande åtgärder som planeras för att säkra konnektiviteten.

Trafikverkets kommentar: Avsnitt 5.2.12 i MKB:n har kompletterats med uppgifter om vilka passager som utformas som faunapassager.

Avsnitt 6.7.2 och 6.7.5 i MKB:n har kompletterats med anpassningar och åtgärdsförslag för att säkerställa att planerade faunapassager får god funktion och att acceptabel konnektivitet kan uppnås längs sträckan. Broarna vid km 39+200 och 58+650 har bytts ut från balkbro till plattrambro vilket påverkar (förbättrar) effektivitetsavstånden. MKB:n har kompletterats med en beskrivning av vilka åtgärder som planeras för att mildra effekterna av den "icke upphävda barriäreffekten" längst i söder. MKB:n har också kompletterats med ett resonemang om beräknade effektivitetsavstånd och hur avstånden sannolikt kan förbättras genom genomtänkt och anpassad utformning av passagera.

Kulturmiljö

Länsstyrelsen noterar att delar av kustlandsvägen planeras att nyttjas som ersättningsväg/serviceväg vid Lillåbron. Om detta på något sätt kan komma att påverka kustlandsvägens lokalisering och utformning bör MKB:n kompletteras med en beskrivning av denna påverkan.

Trafikverkets kommentar: Avsnitt 6.5.5 i MKB:n har kompletterats med en bedömning av påverkan på kustlandsvägen.

Deponin vid Bygdeå

Länsstyrelsen noterar att området för den nedlagda deponin vid Bygdeå och järnvägens markanspråk överlappar varandra till viss del. Länsstyrelsen anser att det är mycket viktigt att utreda om deponin berörs på något sätt.

Grävningssarbeten i närheten av eller i deponin bör undvikas. MKB:n behöver kompletteras med en beskrivning av eventuell påverkan på deponin. Om det skulle visa sig nödvändigt ska även förslag till möjliga och lämpliga skyddsåtgärder redovisas.

Trafikverkets kommentar: Beskrivningen av deponin och genomförd provtagning har utvecklats under avsnitt 6.14.1 och 6.15.1 i MKB:n. I avsnitt 6.14.2 och 6.15.2 har kompletterande provtagning kring deponin lagts till som "övrig åtgärd". För avsnitt 6.15.2 har även hantering enligt Trafikverkets riktlinje vid misstanke om förorening lagts till. I avsnitt 6.14.5 och 6.15.5 har bedömning av påverkan med avseende på deponiområdet reviderats.

5.1.2 Länsstyrelsens övriga kompletteringsbehov

Nedan redovisas en sammanfattning av länsstyrelsens övriga kompletteringsbegäran och Trafikverkets svar på yttrandet.

Vattenmiljö

Länsstyrelsen anser att Ratuån/Lillån bör nämnas i MKB:n (Kommande sakprövningar) då det kan komma att krävas tillstånd om några broarbeten sker inom vattenområdet.

Över Storbäcken planeras både järnvägs- och vägbro samt eventuellt en omgrävning av en bit av vattendraget. Trafikverket behöver inte i nuläget utreda exakt vattenföring, men MKB:n kan kompletteras med att tillstånd eller anmälan kan bli aktuellt.

Trafikverkets kommentar: Kapitel 9 i MKB:n har kompletterats med information om att tillstånd för vattenverksamhet även krävs för Ratuån/Lillån och Storbäcken. För såväl Ratuån/Lillån som Storbäcken bedöms verksamheten omfatta mer än 500 kvadratmeter bottenyta varför tillstånd för vattenverksamhet krävs.

Barriäreffekter och naturmiljö

Trafikverket informerade om att det ska göras en faunapassage som föreslås bli 20 meter bred. Länsstyrelsen undrar varför Trafikverket valt denna bredd istället för 30 meter som är den rekommenderade bredden för en ekodukt? Säkerställs passagens funktion på andra sätt genom t.ex. släntutformningar?

På flera ställen i handlingarna står det "möjlig viltpassage" utan vidare förklaring om vad det innebär. Det vore bra om den förklaring som Trafikverket informerat länsstyrelsen kunde inarbetas i MKB:n.

I MKB:n står det följande "Krossmaterial får inte förekomma på strandpassager. Om krossmaterial ändå används ska det täckas med finare material." Detta blir otydligt och Länsstyrelsen anser att passagen bör tas bort då det är viktigt ur flera aspekter att grovt material, såsom krossmaterial, inte förekommer på strandpassager.

Trafikverkets kommentar: MKB:n har kompletterats med en motivering till varför inga ekodukter anläggs samt en förklaring av hur funktionen som faunapassage säkerställs (med exempelvis faunaskärmar, landskapsanpassade slänter samt växtlighet anpassad till platsen).

Texten i MKB:n har förtydligats med avseende på faunapassager och övriga passager som kan nyttjas av vilt. Termen "möjlig viltpassage" har tagits bort från hela dokumentet. En "faktaruta" som förklarar olika djurpassager har lagts till i MKB:n.

Otydlig text om krossmaterial har tagits bort från avsnitt 6.7.2 i MKB:n.

Stationsnära planering i Robertsfors tätort

Länsstyrelsen för fram att det är viktigt att järnvägsplanen utformas på ett sätt som inte försvårar eller omöjliggör en framtida stationsnära bebyggelse i Robertsfors tätort. Byggandet av järnvägen måste utföras så att ett inrättande av framtida spårnära bullerskyddsåtgärder inte försvåras.

I planens MKB saknas en bedömning av hur och i vilken grad järnvägsplanen påverkar den befintliga idrottsplatsen i Robertsfors tätort. För att tydliggöra förutsättningarna för den fysiska planering i området vore det önskvärt om Trafikverkets bedömning av planens påverkan på idrottsplatsen redovisas i MKB:n.

Det är viktigt att Trafikverket för en kontinuerlig dialog med Robertsfors kommun i ovanstående frågor.

Trafikverkets kommentar: Järnvägens utformning hindrar inte att framtida spårnära bullerskydd kan uppföras.

Avsnitt 6.16.1 och 6.16.4 i MKB:n har kompletterats med beskrivning och riskbedömning med avseende på idrottsplatsen. Avsnitt 6.17.1, 6.17.2 och 6.17.5 har kompletterats med information om omledningen, byggtrafik och förväntade störningar under byggskedet. Avsnitt 6.17.2 har kompletterats med en karta över omledningen.

Trafikverket instämmer i att det är viktigt att föra en kontinuerlig dialog med Robertsfors kommun och avser att göra det även fortsättningsvis.

Masshantering

Beskrivningen om fluktuationernas storlek i MKB:n är missvisande och behöver revideras. Det beror främst på att storleken på grundvattenmagasin inte nämns.

I MKB:n vore det bra om Trafikverket kan nämna vilka verksamhetskoder enligt miljöprövningsförordningen som kan bli aktuella för sakprövningar kopplade till ytor för masshantering och entreprenadytor.

Trafikverket har i MKB bland annat uppgett följande om mellanlagring av massor. Länsstyrelsen vill upplysa om att Trafikverket ska kontakta tillsynsmyndigheten om det blir aktuellt med mellanlagring.

Trafikverkets kommentar: Missvisande text om fluktuationernas storlek i avsnitt 4.5.1 i MKB:n har reviderats.

Kapitel 9 har kompletterats med uppgifter om vilka kapitel och paragrafer i miljöprövningsförordningen som vara aktuella för anmälningar och tillstånd.

Text om mellanlagring av sulfidjord i avsnitt 6.15.5 i MKB:n är felaktig. Sulfidjord kommer inte att mellanlagras utan hanteras direkt. Felaktig text har reviderats. Text i avsnitt 6.15.5 om lagring och återanvändning av massor har förtydligats så att det framgår hur massor kommer att hanteras i projektet/entreprenaden och hur Trafikverket ser på mellanlagring av massor. Om det blir aktuellt med mellanlagring, det vill säga lagring av massor under en längre tid och ibland efter aktuell entreprenad är avslutad, kommer Trafikverket att anmäla detta till tillsynsmyndigheten.

Farligt gods

Av Länsstyrelsens riktlinjer för farligt gods framgår att det kan råda särskilda omständigheter som kräver längre skyddsavstånd eller andra skadebegränsande åtgärder samt att dessa behöver bedömas och redovisas. För att Länsstyrelsens riktlinjer för farligt gods ska tillämpas på rätt sätt bör det i kommande MKB:er för Norrbotniabanan framgå huruvida det råder några sådana särskilda omständigheter längs sträckan innan slutsatser likt ovanstående kan dras.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tar med sig länsstyrelsens synpunkt till kommande MKB:er.

Redaktionella synpunkter

I avsnitt 6.5.5 i MKB:n, punkt 11 nämns lämning L1936:1653 två gånger. Det korrekta är att ett av soldattorpen utgörs av L1936:1619 och dess fossila åker av L1936:1653.

I kapitel 1 och avsnitt 5.2.12 MKB:n skriver Trafikverket att åtgärder utförs för att så långt möjligt skydda riksintresset för kulturmiljö mot åtgärder som kan medföra påtaglig skada på miljön. Det korrekta är att riksintressen enligt 3 kap. 6 § miljöbalken ska skyddas mot åtgärder som kan medföra påtaglig skada.

I avsnitt 6.6.1 i MKB:n står det att två av de naturvärdesobjekt som identifierats under inventeringar är utpekade som nyckelbiotoper av Länsstyrelsen. Det är dock Skogsstyrelsen som pekar ut nyckelbiotoper.

Trafikverket skriver i avsnitt 6.12. 1 i MKB:n att renar räknas som tamboskap. Länsstyrelsen rekommenderar att skrivningen tas bort eller korrigeras.

Trafikverkets kommentar: Redaktionella synpunkter har inarbetats i MKB:n.

Det ska noteras att textstycket i avsnitt 6.6.1 om att Ratuån och Dalkarlsån är utpekade som nyckelbiotoper har tagits bort då detta inte stämmer (hade skett en sammanblandning mellan naturvärdesobjekt och nyckelbiotoper).

5.2. Samråd med berörd kommun

Samrådsmöten med Robertsfors kommun har hållits kontinuerligt

Vid möten med kommunen har Trafikverket informerat bland annat om järnvägslinjens dragning genom Robertsfors kommun, påverkan på befintliga vägar och passagemöjligheter, placering och utformning av station vid Robertsfors, utformning över golfbanan och riksintresset för kulturmiljövård samt bulleråtgärder.

Kommunen har framfört att de vill ha en smäcker bro mellan väg 651 och helst hela vägen fram till Rickleån för att inte störa landskapsbilden. En bank ger en stor påverkan på platsen och tar mycket mark i anspråk.

Kommunen har lämnat önskemål om breddning och höjning av plattformsförbindelsen (gångpassagen under järnvägen för uppgång till plattformen) så att ett körfält för buss får plats i tunneln samt för genomgående gång- och cykeltrafik.

Kommunen har informerat om att de planerar ha en tvåfilig väg/gata fram till plattformsförbindelsen från både den östra och västra sidan eftersom kommunen har bostadsplaner för båda sidorna. Kommunen har lämnat två förslag på placering av väg, bussangöring och bilparkering på östra sidan av stationsområdet. Trafikverket kommer se över vilken av anslutningarna som är lämpligast. Kommunen önskar även ha kvar sedimentationsdammen som en utvidgning av Klockarbäcken även efter byggtiden.

Trafikverket har informerat om att de kommer behöva markområden för tillfällig nyttjanderätt, bland annat för omledning av trafik på väg 651 och cykelvägen som måste göras. Landskapsbron kommer att byggas i ett tidigt skede då den ska användas för att transportera massor söderut. Trafikverket har även informerat om de servicevägar som erfordras i driftskedet.

Trafikverket har presenterat förslag på omledning av skoterleder. Det har även diskuterats kring påverkan på golfbanan.

Kommunen har presenterat en alternativ permanent placering av fotbollsplanen. Trafikverket har meddelat att fotbollsplanen ligger i nära anslutning till järnvägsanläggningen och att det kan bli trångt under byggtiden. Trafikverket kommer

informera kommunen när slutgiltiga förslaget på markåtkomst för tillfällig nyttjanderätt är klart.

Trafikverket har meddelat om att ett förslag på slutlig lösning av motionsslingan finns framtagen, dock återstår frågan om hur funktionen ska upprätthållas under byggtiden. Kommunen och Trafikverket har diskuterat en lösning för detta.

Frågan om bygglovsbefrielse enligt lagen om byggande av järnväg där det finns undantag från bygglov för bland annat transformatorstationer, plank, murar och mindre upplag har diskuterats.

Diskussioner har även förts gällande bullerpåverkan på nybyggd förskola. I samband med bullersamrådet har kommunen lämnat skriftlig synpunkt avseende detta, synpunkten är hanterad under rubriken ”Inkomna synpunkter från Robertsfors kommun den 15 december 2020” nedan.

I övrigt har kommunen funderingar om hänsyn tagits till medborgarsynpunkter där Trafikverket meddelat att de tagit del av samtliga synpunkter där vissa har beaktats och andra inte.

Inkomna synpunkter från Robertsfors kommun den 9 december 2019

Robertsfors kommun har inkommit med yttrande gällande delen av Norrbotniabanan genom centrala Robertsfors.

Kommunen anser att det viktigt med en plattformslösning som ger goda förutsättningar för av- och påstigande resenärer. Kommunen anser även att den tunnel som föreslås under järnvägen i höjd med stationsläget är för smal för att en god funktionalitet ska kunna säkerställas i området.

Kommunen har lämnat synpunkt på utformningen av bank och landskapsbro mellan Rickleån och väg 651. De menar att Trafikverket behöver säkerställa att viktiga kultur- och naturvärden inte förstörs.

Kommunen anser att service- och ersättningsvägar i stationsnära läge ska samplaneras mellan kommunen och Trafikverket för att en god trafiksäkerhet och funktionalitet ska uppnås. Kommunen har till exempel lämnat önskemål om att anpassa lokaliseringen av den byggväg som planeras parallellt med järnvägen på den östra sidan om stationsläget med anslutning till väg 651.

Kommunen vill att Trafikverket planerar för bullerskyddsåtgärder som säkerställer mycket goda förutsättningar för exploatering av bostäder nära stationsläget.

Kommunen anser att friluftsområdet kommer att påverkas kraftigt och vill tillsammans med Trafikverket hitta lösningar för att minimera en negativ påverkan.

Trafikverkets kommentar: Tunneln vid stationsläget/plattformförbindelsen kommer att utredas tillsammans med Robertsfors kommun.

Trafikverket har utrett två alternativa lösningar för utformning av järnvägen mellan Rickleån och väg 651. De två alternativa lösningarna har utvärderats och konsekvensbeskrivits i ett särskilt PM. Trafikverket har valt att gå vidare med 850 m lång landskapsbro. I det förordade förslaget kommer väg 651 att flyttas något åt sydväst men vägen behåller samma höjdläge som den har idag.

Trafikverket ser positivt på att servicevägar och kommunala vägar samför läggs så att både Trafikverkets och kommunens behov tillgodoses. Bygg- och serviceväg på den östra sidan har lokaliserats enligt kommunens förslag. En bygg- och serviceväg är även föreslagen på västra sidan av järnvägen med anslutning från väg 651.

Trafikverket planerar för bulleråtgärder utifrån befintlig bebyggelse. En transparent bullerskyddsskärm planeras på den västra sidan av landskapsbron som går från Rickleån fram till väg 651. Bullerskyddsskärmen ger generellt en bullerdämpning i närområdet till järnvägen.

Passage för motionsspår/skidspår föreslås anläggas vid km 58+250. Trafikverket och kommunen kommer ha fortsatt dialog om motionsspårens, idrottsområdets och golfbanans utformning. Under byggtiden kommer åtgärder vidtas för att skydda tredje man.

Inkomna synpunkter från Robertsfors kommun den 15 december 2020

Robertsfors kommun har inkommit med yttrande gällande bullerpåverkan på nybyggd förskola i Robertsfors. Frågor har inkommit angående om bullerstråken som är utträd på samrådsunderlaget även härstammar från den järnvägsbank som banan löper vidare på upp mot resecentrum i Robertsfors och i så fall bör även denna förses med spårnära bullerskydd. Vidare framförs att den nybyggda förskolan i Robertsfors inte finns med i underlaget.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket har genomfört en kompletterande bullerutredning för förskolan i Robertsfors som togs i drift under 2020. I utredningen görs bedömningar enligt Trafikverkets riktvärden för nybyggd infrastruktur. Resultatet och bedömningar sammanställs i "PM Buller - Ny förskola i Robertsfors, 2021-02-25" som är en del av järnvägsplanens granskningshandling.

Utredningen visar att planalternativet med föreslagen bullerskyddsskärm på landskapsbron uppfyller Trafikverkets riktvärde för ekvivalent ljudnivå på skolgårdar vid nybyggd infrastruktur på hela förskolegården förutom på två mindre ytor där ljudnivån överskrider något. För dessa ytor görs avsteg enligt TDOK 2016:0246. Avsteg görs eftersom att ytorna är förhållandevis små. Ytterligare järnvägsnära åtgärder för att skydda dessa ytor är inte samhällsekonomiskt lönsamma.

Maximal ljudnivå för skolgårdar, 70 dBA, överskrider på förskolegården men riktvärdet får överskridas med upp till 10 dBA om det sker högst fem gånger per

maxtimme under tiden som förskolan nyttjas. Trafikflödet på Norrbotniabanan kommer enligt prognos medföra färre än fem överskridanden per maxtimme vilket innebär att riktvärdet uppfylls.

Det föreligger därför inte något behov av att vidta ytterligare järnvägsnära bullerskyddsåtgärder utöver den bullerskärm på landskapsbron som föreslås vid byggnationen av Norrbotniabanan.

5.3. Samråd med enskilda som kan bli särskilt berörda

Samrådsmöten med enskilda som kan bli särskilt berörda den 3 december 2019

Samrådsmöten har genomförts med särskilt berörda fastighetsägare. Med särskilt berörda avses i detta fall fastighetsägare med bostadshus där den föreslagna järnvägslinjen eller omdragning av allmän väg direkt sammanfaller med bostadshuset eller återfinns så nära bostadshuset att påverkan av järnvägen eller vägen kan medföra erbjudande om förvärv av fastigheten. Syftet med samrådsmötena har varit att presentera järnvägslinjens och de allmänna vägarnas dragning och utbredning vid de aktuella fastigheterna samt dess påverkan för fastigheterna.

Diskussioner har förts gällande ersättningsfrågor och projektets tidplan. Trafikverket informerade om att frågan om inlösen till exempel kan bli aktuell när en fastighet behövs för järnvägsändamål. Det är först när järnvägsplanen har vunnit laga kraft som Trafikverket har rätt att lösa in mark.

I övrigt framkom att det finns fladdermöss på vinden i ett bostadshus och synpunktslämnaren undrar hur Trafikverket tar hänsyn till detta. Trafikverket svarade att det är något som tas i beaktande, bland annat i arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen som ska godkännas av länsstyrelsen.

Samrådsmöte med enskilda berörda under november 2020

Samrådsmöten har hållits med särskilt berörda fastighetsägare. Syftet har varit att diskutera ersättningsvägars placering och påverkan på fastigheter. Korrigeringar har utförts och Trafikverket har upplyst om att de inte fastställs i järnvägsplanen och att slutlig placering kommer att hanteras i en lantmäteriförrättning.

Samråd om bullerskyddsåtgärder under samrådstiden 4 december 2020 – 10 januari 2021

Samråd har genomförts angående bullerskyddsåtgärder inom området för den planerade järnvägen. Samrådet skedde skriftligt med bullerberörda fastighetsägare. Syftet med samrådet var att berörda fastighetsägare skulle lämna synpunkter på föreslagna bullerskyddsåtgärder som Trafikverket har tagit fram. Synpunktslämnare har erhållit skriftligt och muntligt svar på sina synpunkter.

Frågor har inkommit avseende de bullermätningar som utfördes vid inventeringen och resultaten från dessa.

Trafikverkets kommentar: Alla bullerberörda byggnader har inventerats 2018. Vid de fastigheter vars utvändiga fältinventering inte har räckt till har även en inventering inomhus gjorts för att mäta väggkonstruktionens dämpning. Därefter har beräkningar utförts för att se om gällande riktvärden innehålls och vilka eventuella fastighetsnära åtgärder som erfordras.

Frågor har inkommit om hur mycket man blir störd av buller och vibrationer på uteplatsen och fastigheten.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket kan inte värdera hur olika personer upplever störningar av buller och vibrationer och därför använder sig Trafikverket av bestämda riktvärden. Med de bullerskyddsåtgärder som Trafikverket föreslår kommer riktvärdena för uteplatsen hållas. Trafikverket har även gjort en vibrationsutredning som inte visar på att några problem med vibrationer uppkommer.

Frågor har inkommit vilka åtgärder som görs på en gäststuga som används året om.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket kommer i bygghandlingsskedet att utreda vidare om denna byggnad är åtgärdsberättigad för bullerskydd eftersom denna byggnad inte fanns med i fastighetsregistret vid tidpunkten för inventering.

Synpunkter har inkommit angående att bullerstörningar även behöver beaktas under byggtid.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket kommer att tillämpa Naturvårdsverket föreskrift för reglering av buller från byggplatser (NFS 2004:15). Denna anger riktvärden tillämpbara för byggplatser och ska användas för att bedöma om bullerbegränsande åtgärder är nödvändiga under byggtiden. Trafikverkets ambition är även att utföra de fastighetsnära åtgärderna tidigt i projektet för att de även ska ha effekt under byggnationen av järnvägen.

Synpunkter har även inkommit angående att bullermätningar behöver utföras när banan är färdigbyggd.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket har en skyldighet att utföra åtgärder så att riktvärdena för buller uppnås. Om bullerstörningar upplevs på fastigheten när projektet är genomfört finns möjlighet att kontakta Trafikverket.

Synpunkter har inkommit angående vad fönsterbyte innebär för fastigheten och önskemål om att fönsterutbyte inte ska göras på fastighet.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket kan endast erbjuda bullerskyddsåtgärder. De föreslagna bullerskyddsåtgärderna kan medföra fönsterbyte eller till exempel isolerruta om det är möjligt och är mest lämpligt. Trafikverket kommer längre fram i projektet precisera vilka fönster som det handlar om samt vilka specifika åtgärder som behöver utföras. Befintliga storlekar kommer att bibehållas.

Synpunkter har inkommit angående ett skogsparti har avverkats i närhet av den planerade järnvägen och om detta kan påverka bullernivåerna.

Trafikverkets kommentar: Bullerskyddsvall föreslås invid järnvägen och bullret avskärmas där. Därmed bedömer Trafikverket att bullernivåerna inte påverkas av avverkat skogsparti.

Övriga synpunkter

Övriga synpunkter som inkom vid samrådet gällande bullerskyddsåtgärder redovisas nedan.

Synpunkter har inkommit angående ekonomisk reglering för kostnader och angelägenheter med anledning av Norrbotniabanans påverkan på fastigheten ska utredas före eventuella byggnationer påbörjas.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket har i kontakt med fastighetsägaren redogjort för ersättningsprinciperna som Trafikverket tillämpar. Trafikverket har även informerat om möjligheten att ansöka om förtida inlösen och hur ett sådant förfarande går till.

5.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Inkomna skriftliga synpunkter från myndigheter och organisationer under samrådet 3 december 2019 – 3 januari 2020

1. Sametinget framför att aktuell järnvägssträcka Gryssjön – Robertsfors ligger inom Malå, Ran och Gran skogssamebyars vinter- och vårvinterbetesmarker. Projektet bedöms ge stora negativa effekter för renskötseln. Norrbotniabanan kommer utgöra en barriär och möjlighet till renarnas vandring mellan betesområden kommer försvåras eller omöjliggöras. Norrbotniabanan får inte förstärka befintliga barriärer som exempelvis E4:an. Samebyarnas delaktighet i projektet är viktigt för att säkerställa flyttleders funktion genom landskapet ur ett långsiktigt perspektiv. Aktuell sträcka berör inte direkt riksintresse för rennäring, dock kan påverkan på riksintresse rennäring inte uteslutas. Mark- och vattenområden som har betydelse för renskötsel ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra näringens bedrivande. Riksintresse rennäring handlar om ett skydd för områden med olika ändamål som måste hänga ihop för att helheten ska fungera, så kallad funktionellt samband. Detta skapar grundläggande förutsättningar för att bedriva renskötsel i en sammanhållen

årscykel. Sametinget anser att Trafikverket ska samråda direkt med berörda samebyar om planerad exploatering. Samebyn ska ha möjlighet till effektivt deltagande och faktiskt inflytande i projektet samt arbetet med framtagande av miljökonsekvensbeskrivningen. Det finns framtagen en vägledning hur samisk markanvändning ska integreras i MKB-processen.

Trafikverkets kommentar: Den planerade sträckningen går genom till större del av området som Grans sameby nyttjar för vinter- och vårvinterbete samt trivselland. Ett samrådsmöte har skett med Grans sameby för denna järnvägsplan. Trafikverket har utifrån resultat av samråd tillsammans med underlag från sametinget gällande markanvändning tittat på förutsättningar för att bedriva renskötsel. För att minimera barriäreffekterna för rennäringen i samband med ny järnvägsanläggning har Trafikverket tagit fram förslag på tre passager för rennäringen. I järnvägsplanen och miljökonsekvensbeskrivningen redovisas projektets miljömåluppfyllande. Samrådsmöten har även förts med Malå sameby kopplat mot JPO4 och Rans sameby kopplat mot JPO2. Där även förslag på passager för rennäringen har tagits fram.

2. Försvarsmakten har inget att erinra angående projektet.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar lämnad information.

3. MSB har inget att erinra angående projektet.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar lämnad information.

4. Svenska Kraftnät har inget att erinra angående projektet. Svenska kraftnät har inga anläggningar i anslutning till aktuella området men kan finnas regionnätsledningar i närheten och regionnätsägaren bör höras i samrådet.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar lämnad information.

Samrådsmöte med Holmen Skog AB den 13 januari 2020

Trafikverket har haft ett samrådsmöte med Holmen Skog AB den 13 januari 2020. Syftet med samrådsmötet var att ge övergripande information om projektet i de delar som påverkar deras fastigheter. Syftet var även att diskutera förslag på ersättningsvägar för sträckan.

Holmen tittar närmare på väglösningar och återkommer med skriftliga synpunkter. Trafikverket informerar om att ytor för tillfällig nyttjanderätt kan vara anpassningsbara storleks- och lokaliseringmässigt i vissa avseenden. Holmen har önskemål om att se över ytor och återkommer med eventuellt förslag på omlokalisering av dessa ytor.

Inkomna skriftliga synpunkter från myndigheter och organisationer

Holmen Skog AB har inkommit med synpunkter den 29 januari 2020 om att det behövs parallellvägar öster om planerade järnvägen som fortsätter söderut in på nästa järnvägsplan. Detta på grund av dåliga avfarter på E4:an så tas virket idag västerut till gamla kustlandsvägen. Holmen framför även att de har förlängt en väg från vändplan vid Rävahällorna. Denna väg behöver tas hänsyn till genom exempelvis en bro och eventuellt en förlängning av vägen om dagens vändplan ligger inom järnvägsområdet. För övrigt förutsätter Holmen att alla redovisade överfarter och ersättningsvägar anpassas till att det ska vara möjligt att köra med timmerbil.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket har tagit fram en föreslagen serviceväg vid ca km 30+000 och ersättningsväg med vändplan vid ca km 51+000. Vägbroar dimensioneras för BK1 fordon.

Samrådsmöte med Holmen Skog AB den 18 maj 2020

Syftet med mötet var att gå igenom rubricerad järnvägsplan för att säkerställa att Holmen får fortsatt åtkomst till sina fastigheter efter att järnvägen är byggd.

Vid km 30+400 föreslår Trafikverket infart via E4:an och den befintliga driftvändplatsen för åtkomst till Holmens fastighet. Holmen informerar att den vändplatsen inte är anpassad för timmerbilar. Trafikverket ska se över förslaget. Holmen accepterar den lösningen om in-/utfart kan justeras till.

Trafikverket ger förslag att ordna med en avstickare från Kustlandsvägen mot Regnsjön så att Holmen får fortsatt åtkomst till sin fastighet. Holmen godkänner förslaget.

Befintlig väg vid km 54+500 som går ner mot kraftledningsgatan planerar Trafikverket att förlänga och använda som byggväg. Den vägen föreslår Holmen att projektet lämnar kvar efter byggtid så att den kan nyttjas för åtkomst till deras fastighet.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket har anpassat vändplatsens utformning vid km 30+400 och förankrat lösningen med Holmen. En ersättningsväg är även framtagen från Kustlandsvägen mot Regnsjön. Trafikverket har även noterat Holmens önskan om att bibehålla byggvägen vid km 54+500.

Samrådsmöte med Gran sameby den 18 februari 2020

Trafikverket har haft ett samrådsmöte med Gran sameby den 18 februari 2020. Syftet med samrådsmötet var att informera om järnvägens dragning genom intresseområdet för renskötsel. Trafikverket presenterade passagernas placering och utformning för järnvägen samt vilka funktioner de är tänkt att ha. Även övriga anläggningens utformning med viltstängsel och föreslagna ersättningsvägar presenterades.

Under mötet lyfte samebyn upp behov av att stänga av passagera genom järnvägen med grindar och tillfälligt stängselmaterial för att nyttja barriären som en avstängning

mot E4:an. Gran sameby framför att passager vid km 30+600, km 31+840 och km 34+060 behöver utrustas med grindar. Samebyn har fört diskussioner om detta med berörda fastighetsägare och de accepterar att vägarna under några månader per år har grindar stängda med möjlighet att för var och en att passera.

Det uppkom även synpunkter om att bron vid ca km 38+060 alternativt km 39+300 bör ej byggas och att det är bättre att bygga ersättningsvägen på västra sidan, så som den går ned mot Dalkarlsån km 40+020.

I övrigt så redogör Samebyn för att bro vid km 34+060 och km 51+931 är viktiga broar och kommer nyttjas. Samebyn ser även positivt om någon ersättningsväg på västra sidan knyter ihop Kullholmsvägen norr över mot de vägar som kommer från Dalkarlsån.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket har utifrån resultat av samråd med Grans sameby tillsammans med underlag från sametinget gällande markanvändning tittat på förutsättningar för att bedriva renskötsel.

En översyn och optimering av spårprofilen har gjorts som innebar att några tidigare föreslagna placeringar av ren- och viltpassager har flyttats. Tre passager utformas särskilt för att nyttjas av rennäringen genom att de placerats i anslutning till de stråk för renflyttleder som samebyarna har redovisat i sina renbruksplaner. Passagera är planerade vid km 39+200, km 53+551 och vid km 58+650. Vid km 34+090 och km 51+930 med flera finns även passager som planeras för vilt.

Utöver det planeras hela järnvägsanläggningen förse med stängsel som ska fungera som hinder och ledstruktur för stora däggdjur.

Samrådsmöte Räddningstjänsten 12 maj 2020

Syftet med samrådsmötet var att informera Räddningstjänsten i Robertsfors om den planerade anläggningen samt få inspel och synpunkter på den tänkta anläggningen.

Ur Räddningstjänstens synvinkel är det en relativt enkel sträcka eftersom inga större samhällen eller älvar berörs. Under mötet informerade Trafikverket om att det under byggtid kommer att anläggas särskilda byggvägar men en stor del av byggtrafiken kommer ske längs med järnvägslinjen. Allmänna vägar kommer även behövas nyttjas för byggtransporter. Planeringen av byggtrafiken är ännu inte planerad i detalj. Åtkomst till banan sker genom servicevägar till alla driftplatser och broar. Räddningstjänsten informerade om att de önskar få mer information om hur utrymning och räddningsplatser planeras. Trafikverket återkommer i fortsatta projekteringsarbetet med underlag för räddningsplatser och räddningsvägar.

Inkomna skriftliga synpunkter från myndigheter och organisationer

Räddningstjänsten har inkommit med yttrande den 21 maj 2020 om att det behöver finnas fungerande räddningsvägar till den planerade järnvägen, både under byggtid och under det kommande driftskedet. Räddningstjänsten redogör även för att en insatsplanering för aktuell sträckning behöver tas fram.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket har säkerställt räddningstjänstens insatsmöjligheter till den nya järnvägen genom god tillgång till banan. Trafikverket återkommer i det fortsatta projekteringsarbetet med underlag till räddningstjänsten om räddningsplatser och vägar.

Samrådsmöte med Sametinget den 10 juni 2020

Trafikverket har haft ett samrådsmöte med Sametinget den 10 juni 2020. Syftet med samrådsmötet var att presentera helhetsgreppet av passagerna på hela sträckan.

Trafikverket informerade om att arbetet påbörjades i ett tidigt skede och då Norrbotniabanan går parallellt med E4 har Trafikverket försökt ta ett helhetsgrepp avseende passagemöjligheter.

Under mötet ställde Sametinget frågor om Trafikverket resonerat kring vad som händer med en passage eller ekodukts funktion om markägaren gör åtgärder intill. Trafikverket svarade att ingen oro för detta har förts fram och att det i teorin kan hända, men att lägena för passagerna har varit det viktiga i de dialoger som funnits och att dessa synkar med renflyttlederna.

Trafikverket ställde även frågor om det kommer ske revidering av riksintressen som påverkas av järnvägen. Sametinget svarade att de ännu inte haft fördjupade dialoger med samebyarna. Möjligen vet Sametinget mer efter sommaren.

5.5. Samråd med allmänheten

Samrådsmöte med allmänheten den 3 december 2019

Ett samrådsmöte gällande förslag till järnvägsplan Gryssjön – Robertsfors genomfördes i form av öppet hus i Centrumhuset i Robertsfors kl. 16.30-20.00. En presentation av järnvägsplanen gjordes kl. 18.00-19.00. Totalt besökte ca 100 personer samrådet i Robertsfors.

Information om samrådsmötena samt vart handlingarna funnits tillgängliga skickades ut till samrådsretsen via brev. Annonsering för samrådet gjordes den 23 november 2019 i tidningarna Norran, Västerbottens-Kuriren och Västerbottens folkblad. Annonsering för samrådet gjordes även i tidningen Västerbottens Mellanbygd den 27 november 2019.

Underlagsmaterial för samråden har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida: www.trafikverket.se/nara-dig/projekt-i-flera-lan/Norrbotniabanan/Dokument

I lokalen fanns illustrationskartor som visade planerad järnvägssträckning med markintrång, väg- och järnvägsbroar, servicevägar, byggvägar och förslag till ersättningsvägar. Det fanns även möjlighet att studera järnvägstrafikens bullerutredning på kartorna. Det visades även en film över planerad järnvägssträckning samt en digital presentationsmodell i 3D.

På plats fanns representanter från Trafikverket som kunde svara på frågor om Norrbotniabanan. Det fanns även representanter från Robertsfors kommun och Lantmäteriet.

Trafikverket presenterade projekt Norrbotniabanan i stort, järnvägsplanens formella handläggning, föreslagen utformning av järnvägen, miljökonsekvensbeskrivning, markförvärv, ersättningsfrågor, hantering av enskilda vägar samt hur det fortsatta arbetet kommer att bedrivas. Under mötet ställdes inga frågor.

Inkomna skriftliga synpunkter från allmänheten under samrådtiden 3 december 2019 – 3 januari 2020

Bygg- och servicevägar

Synpunkt har inkommit angående vad syftet är med föreslagen järnvägsbro över väg vid km 41+470.

Trafikverkets kommentar: Föreslagen järnvägsbro över väg (km 41+470) är inte längre aktuellt. En vägbro över järnvägen föreslås istället vid cirka km 41+035. I det framtagna förslaget kommer befintlig väg ledas om och placeras i nytt läge. Under byggtid kommer även servicevägen/ersättningsvägen att användas för byggtrafik.

Synpunktslämnare föreslår att serviceväg vid km 56+000 dras vid åkern istället för genom skogen.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket har tagit fram en föreslagen serviceväg vid km 56+000 efter inkomna synpunkter.

Ersättningsvägar

Synpunkt har inkommit angående önskemål om en övergång som är anpassad för skoter, fyrhjuling, cykel och gång för att ta sig mellan Sävträsk och Djäkneboda.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket har tagit fram en föreslagen passage för g- trafik och skoter vid km 30+620.

Synpunkter har inkommit angående alternativ för ersättningsväg vid km 44+000 som planeras öster om spåret samt överfart vid km 45+000.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket har tagit fram en föreslagen ersättningsväg vid km 44+020 och passage för enskild väg vid km 45+410.

Frågor har inkommit angående vem som blir underhållsskyldig av ersättningsvägen i samband med att den leds om och om den kommer nyttjas under byggtid.

Trafikverkets kommentar: Enskilda vägar hanteras i lantmäteriförrättningar där slutligt läge, värderings- och ersättningsfrågor med mera handläggs av lantmäteriet och bekostas av Trafikverket. Under byggtid kommer service- och ersättningsvägar att användas för byggtrafik. Under tiden Trafikverket nyttjar aktuell sträcka som byggväg bekostar Trafikverket drift och underhåll.

Jordbruk, åkermark och skogsbruk

Ett flertal synpunktslämnare har lämnat synpunkter på föreslagna parallellvägar för flera fastigheter i området mellan km 34+000 och 36+000. De anser att omvägen kommer att ge negativa följder genom att timmervagn och lantbruksredskap får köra långa sträckor. Traktortransporter kommer även tvingas ut på E4. Synpunktslämnarna har lämnat in nya förslag på kombinerad väg-, vilt-, och renöverfart som önskemål.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket har lämnat ett nytt förslag på ersättningsväg och passage under järnvägen med fri höjd på 4,7 m vid ca km 34+000 för att minska omvägarna.

Synpunktslämnare har önskemål om att få två skogsbilvägar till skiftet på vardera sida om järnvägen. Dessa föreslagna vägar kan utgå från två stycken befintliga skogsbilvägar.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket har lämnat ett nytt förslag på ersättningsväg vid ca km 37+000.

Synpunkter har inkommit om åtkomst till fastigheter i området mellan km 43+000 till 45+000. De föreslagna vägarna ger långa omvägar.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket har sett över åtkomsten till fastigheter i området och tagit fram en ny föreslagen ersättningsväg vid ca km 43+000 och tre passager vid km 43+570, km 44+020 och km 45+410.

Fastigheter och inlösen

Frågor har inkommit om vad tillfällig nyttjanderätt innebär som är planerad på annans fastighet och vilken ersättning som utgår samt vad den baseras på.

Trafikverkets kommentar: Tillfällig nyttjanderätt innebär att Trafikverket kommer nyttja ytan på annans fastighet tillfälligt under byggtid. Ytan kommer användas som etableringsyta eller för massupplag under en begränsad tid. Trafikverket kommer att

återlämna ytan till fastighetsägaren i ett sådant skick att den kan användas på likartat sätt som före upplåtelsen och betala en ersättning med ett tillägg om 25% enligt expropriationslagen. Utöver ersättningen för den aktuella ytan kommer Trafikverket svara för bestämmelserna i 6§ skogsvårdslagen.

Kulturmiljö

Synpunkter har inkommit om att järnvägslinjen ska dras ca 50–100 m närmare E4 för att skydda och bevara gravröset vid ca km 33+700.

Trafikverkets kommentar: Utredning har genomförts och har visat på stora negativa konsekvenser att flytta järnvägen närmare E4:an. En flytt av järnvägslinjen skulle få stor påverkan på miljökvalitetsnormer för Ratuån som också har ett högt naturvärde (Naturvärdesklass 2), då den skulle behövas ledas om. Vidare hade även våtmarksområdet kring Regnsjön som har ett påtagligt naturvärde (Naturvärdesklass 3) påverkats negativt. Utredningen visade även på geotekniska utmaningar vid Basmyran och Regnsjön samt Långforsmyran. Föreslagen järnväg ligger ca 20 m från Gravröset. En sådan lokalisering innebär arkeologiska insatser i form av fortsatta undersökningar.

Övriga synpunkter

Synpunkter har inkommit från fastighetsägare och ber om samrådsunderlag och annat underlag på e-post.

Trafikverkets kommentar: Materialet som presenterades på samrådsmötet finns att läsa på hemsidan: <https://www.trafikverket.se/nara-dig/projekt-i-flera-lan/Norrbotniabanan/Dokument/>. Efterfrågat underlag har även skickats via e-post.

5.6. Samråd med markavvattningsföretag

Samråd gällande markavvattningsföretag har genomförts för den planerade järnvägen. Samrådet skedde skriftligt den 5 maj–5 juni 2020 med berörda fastighetsägare för markavvattningsföretag i området. Syftet med samrådet var att Trafikverket skulle redovisa hur markavvattningsföretag berörs av planerade järnvägen samt förslag på omledning av vissa diken. Syftet var även att fastighetsägare skulle lämna information om markavvattningsföretag och lämna synpunkter på föreslagna omledningar av diken.

En synpunkt har inkommit på föreslagen dragning av diken vid en fastighet. Synpunktslämnaren menar på att det kan bli problem med att leda om diket då nivån på marken varierar väldigt mycket. Som konsekvens kommer mycket åkermark att tas i anspråk vilket påverkar bruksarealen på ett negativt sätt.

Trafikverkets kommentar: För att minimera anspråket på jordbruksmarken har lösningen setts över och ett nytt förslag på hur avvattningslösningen ska ske har tagits fram.

Synpunktslämnaren redogör för att det finns åkerdräner och ett täckdikat system kopplat till diket som bör beaktas i den framtida lösningen.

Trafikverkets kommentar: Under byggtid kommer det bli en tillfällig påverkan på åkerdräneringen på delar av området. Trafikverkets ambition är att hålla nere påverkan på åkerdräneringens funktion.

Synpunkt har inkommit med frågor om hur problem med de foderförluster som uppstår under och efter byggtid hanteras.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket kommer i den fortsatta processen kontakta berörda fastighetsägare och gå igenom hur detta kommer att hanteras.

5.7. Samråd för brunnsinventering

Under sommaren 2019 genomfördes en brunnsinventering i syfte att utreda förekomsten av dricksvattenbrunnar, energibrunnar, avloppsbrunnar samt anläggningar och installationer som ligger dolt i marken såsom infiltrationsanläggningar eller jordvärmeanläggningar.

Inför denna inventering i fält gjordes ett brevutskick i juni 2019 till fastighetsägare vars fastigheter låg inom 200 m från planerad järnväg. Syftet var att informera fastighetsägare om planerad brunnsinventering samt att samla in information om eventuella anläggningar. Svar önskade senast 2019-06-18.

Ett kompletterande utskick gjordes 2019-07-04 med önskan om svar senast 2019-07-18 samt en påminnelse 2019-08-21 med önskan om svar 2019-09-04.

Anläggningar som har identifierats har dokumenterats, mätts in och fotograferats. Provtagning och analys av dricksvattenbrunnar har också gjorts.

Förutom uppgifter om anläggningar enligt ovan framkom inga ytterligare synpunkter av betydelse för järnvägsplanarbetet.

6. Underlag

Minnesanteckningar från samrådsmöten med länsstyrelsen i Västerbottens län, diarieförda med ärendenummer 2016/111959 och 2016/111963.

Inkomna yttranden från Länsstyrelsen i Västerbottens län, diarieförda med ärendenummer 2016/111963.

Minnesanteckningar från samrådsmöten med Robertsfors kommun, diarieförda med ärendenummer 2016/111959.

Tjänsteanteckningar från enskilda samråd, telefonsamtal m.m. diarieförda med ärendenummer 2016/111959 och 2016/111963.

Minnesanteckningar från samrådsmöte med samebyar och Sametinget, diarieförda med ärendenummer 2019/79099.

Minnesanteckningar från samrådsmöte med Holmen AB, diarieförda med ärendenummer 2019/36067.

Minnesanteckningar från samrådsmöte med räddningstjänsten, diarieförda med ärendenummer 2016/111959.

Minnesanteckningar från samrådsmöte den 13 och 28 juni 2017 samt yttranden och synpunkter inkomna under samrådstiden, diarieförda med ärendenummer 2016/111959.

Minnesanteckningar från samrådsmöte den 25 och 26 april 2018 samt yttranden och synpunkter inkomna under samrådstiden, diarieförda med ärendenummer 2016/111959.

Minnesanteckningar från samrådsmöte den 3 december 2019 samt yttranden och synpunkter inkomna under samrådstiden, diarieförda med ärendenummer 2016/111963.

Inkomna synpunkter från samråd avseende markavattningsföretag är diarieförda med ärendenummer 2016/111963.

Inkomna synpunkter från samråd avseende bullerskyddsåtgärder, diarieförda med ärendenummer 2016/111963.

Inkomna synpunkter från samråd avseende brunnsinventering, diarieförda med ärendenummer 2018/109450.



Trafikverket, Box 809, 971 25 Luleå. Besöksadress: Kungsgatan 31, 972 41 Luleå.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se