

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Norrbotniabanan, Södra Tuvan – Skellefteå C

Skellefteå kommun, Västerbottens län

Järnvägsplan JP07, 2020-12-01, rev. 2021-10-08



Trafikverket

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

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse, Norrbotniabanan, Södra Tuvan - Skellefteå

Författare: ÅF-Infrastructure AB

Dokumentdatum: 2021-10-08

Ärendenummer: TRV 2016/112566

Uppdragsnummer: 156623

Version: 0.2

Kontaktperson: Maria Erlandsson

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

Innehåll

SAMMANFATTNING	5
PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING.....	5
SAMRÅDSKRETS	6
TIDIGARE UTFÖRDA SAMRÅD	6
SAMRÅD I SKEDE SAMRÅDSHANDLING FAS 1	6
Samråd med berörd länsstyrelse.....	7
Samråd med berörd kommun	7
Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda.....	7
Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	10
Samråd med allmänheten.....	12
SAMRÅD OM LINJEALTERNATIV.....	14
Samråd med berörd länsstyrelse.....	14
Samråd med berörd kommun	16
Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda.....	16
Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	21
Samråd med allmänheten.....	22
INFORMATIONSMÖTEN	24
Informationsmöte med de enskilda som kan bli särskilt berörda.....	25
Informationsmöte för allmänheten	29
SAMRÅD I SKEDE SAMRÅDSHANDLING, UTKAST TILL PLANFÖRSLAG SÖDRA TUVAN – SKELLEFTEÅ C.....	32
Samråd med berörd Länsstyrelse	32
Samråd med berörd kommun	32

Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	39
Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	51
Samråd med allmänheten	57
SAMRÅD OM BULLER OCH VIBRATIONER SÖDRA TUVAN – SKELLEFTEÅ C	61
SAMRÅD MED LÄNSSTYRELSEN OM MKB	62
Förorenad mark	62
Farligt gods.....	63
Klimatanpassning	63
Naturmiljö.....	64
Miljö kvalitetsnormer (MKN) för vatten.....	64

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

Sammanfattning

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

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

Under 2017 och 2018 har flertalet samråd och möten hållits för att diskutera linjedragningar som utreds inom beslutad korridor. I november år 2019 har ett allmänt informationsmöte om järnvägens sträckning och de utredningar som pågått genomförts. Inkomna synpunkter har tagits om hand och bearbetats vintern och våren 2020.

Planläggningsbeskrivning

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

Planläggningsbeskrivningen för just det här projektet har tagits fram 2017-03-01 uppdaterats vid följande tillfällen: 2017-12-12, 2018-03-01, 2019-11-11, 2020-12-01.

Samrådsrets

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

Järnvägsplan 07 (JP07) gick ursprungligen från Södra Innervik (järnvägsplanegräns mot JP06) upp till Skellefteå C och inom den sträckan och korridorsgränsen har berörda ingått i samrådsretsen vid samråd om linjeval. Förutom dessa berörda har intresseorganisationer, myndigheter, föreningar, Länsstyrelsen och Skellefteå kommun ingått i samrådsretsen.

Trafikverket har vid årsskiftet 2018/2019 beslutat att järnvägsplanegränserna mellan järnvägsplan 06 och 07 ska justeras. Järnvägsplan 06 förlängs och järnvägsplan 07 förkortas. Järnvägsplan 07 går mellan Södra Tuvan söder om Skellefteå älv fram till Skellefteå C.

Samrådsretsen för informationsmöten och samrådsmöte med allmänheten har bestått av direkt berörda fastighetsägare, ledningsägare, övriga berörda rättighetshavare och berörda av buller och vibrationer längs berörd sträcka. Förutom dessa berörda har intresseorganisationer, myndigheter, föreningar, Länsstyrelsen och Skellefteå kommun ingått i samrådsretsen.

Tidigare utförda samråd

I tidigare projekt i Norrbotniabanan med järnvägsutredning 120 Robertfors – Skellefteå – Ostvik har flera samråd utförts. Samråden sammanfattas i PM samrådsredogörelse för JU120 och inkomna yttranden finns diarieförda med diarienummer F 07-893/SA20.

Samråd i skede Samrådshandling Fas 1

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

Information om samrådsmöte samt var handlingarna hålls tillgängliga har skickats ut till samrådsretsen genom brev. Det har under samrådstiden varit möjligt att lämna synpunkter till Trafikverket. Synpunkter önskades senast den 2 juni 2017. Annonsering har skett i Västerbottens-Kuriren, Västerbottens Folkblad och i Norran den 9/5-2017.

Totalt inkom 11 yttranden från organisationer och myndigheter och 33 yttranden från fastighets- och rättighetsinnehavare till Trafikverket under samrådstiden.

Samtliga yttranden finns diarieförda med ärendenummer TRV 2016/112560.

Samråd med berörd länsstyrelse

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

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

Samråd med berörd kommun

Skellefteå kommun har inte lämnat något yttrande i detta skede.

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

Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

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

Tunnel under staden

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

Trafikverkets svar

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

Annan sträckning/spårdragning

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

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

Trafikverkets svar

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

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

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

Trafikverkets svar

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

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

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

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

Trafikverkets svar

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

Byggnadsteknik

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

Trafikverkets svar

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

Bostadsbebyggelse och fastigheter

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

Trafikverkets svar

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

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

Trafikverkets svar

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

Pågående verksamheter

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

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

Trafikverkets svar

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

Buller

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

Trafikverkets svar

Under framtagande av järnvägsplanerna kommer bullerberäkningar att genomföras och förslag på bullerskyddsåtgärder att redovisas för samtliga fastigheter som blir berörda. Trafikverket kommer att bjuda in till särskilda samråds/informationsmöten rörande bullerskyddsfrågor när järnvägens framtida läge har tydliggjorts. Referensmätningar för vägbuller från berörda större statliga vägar kommer att genomföras.

Vibrationer

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

Trafikverkets svar

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

Trafiksäkerhet

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

Trafikverkets svar

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

Vattentäkter och vattenförsörjning

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

Trafikverkets svar

När linjedragningen är vald kommer inventering av bl.a. vattentäkter, avlopp, vattenbrunnar och energibrunnar att genomföras. När inventeringen är genomförd görs en bedömning av eventuell påverkan av brunnar samt tar fram förslag till skyddsåtgärder för dessa anläggningar.

Miljö och djurliv

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

Trafikverkets svar

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

Fornlämningar

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

Trafikverkets svar

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

Kostnad och finansiering

Synpunkter om kostnad och finansiering av projektet.

Trafikverkets svar

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

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

Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

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

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

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

Möten med berörd sameby Maskaure, har genomförts under november 2016 och vid två tillfällen under 2017.

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

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

Statens fastighetsverk har inga synpunkter på samrådsmaterialet.

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

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

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

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

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

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

Lövänger skoterklubb påtalar i yttrande att flertalet skoterleder kommer att påverkas av järnvägen. Skoterklubben antar att alla korsningar kommer att bli planskilda samt att broar för varje skoterled/skogsbruksväg inte blir verklighet. Funderingar över avstånd mellan broar i skogen och om flytt av skoterleder. Informerar om att Skellefteå kommun har bra GPS-karta över alla skoterleder.

Trafikverkets svar

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

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

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

Enskilda vattentäkter kommer att undersökas och provtagning kommer att göras både med avseende på vattentäktens kapacitet och kvalitet. I dagsläget studeras alternativa sträckningar på båda sidor om väg E4. Inventeringar och ytterligare undersökningar kommer att genomföras när linje inom korridoren har beslutats.

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

Samråd med allmänheten

Allmänheten visade stort intresse vid samrådsmöte/ öppet hus 17/5-2017. Under och efter respektive presentation som hölls hade besökarna möjlighet att ställa frågor.

Nedan redovisas de synpunkter/frågor som kommit fram.

1. Korridoren är alltså fastslagen, men inte linjerna?

Trafikverket svarar:

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

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

Trafikverket svarar:

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

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

Trafikverket svarar:

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

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

Trafikverket svarar:

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

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

Trafikverket svarar:

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

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

Trafikverket svarar:

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

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

Trafikverket svarar:

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

8. Hur bedömer ni att man påverkas?

Trafikverket svarar:

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

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

Trafikverket svarar:

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

10. Fastigheter med servitut, hur värderar man det?

Trafikverket svarar:

Servitut kan vara en rättighet för en fastighet eller belasta en fastighet. Om en fastighets servitutsrätt påverkas sker en värdering av den ekonomiska påverkan på servitutet. Värderingen sker av opartisk värderingsman som utses av Lantmäteriet.

11. Synpunkter som kommer in, följs de upp?

Trafikverket svarar:

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

12. Fortsätter arbetet trots allmänna val 2018? Regeringsskifte?

Trafikverket svarar:

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

Samråd om linjealternativ

Samrådsmöte/Öppet hus har hållits den 28 februari 2018 på Scandic Hotel mellan 15.00-20.00. Förberedda presentationer hölls 16.00 och 19.00. Mötesdeltagarna/besökarna hade däremellan möjlighet att ta del av utställt material i form av bl.a. kartor och skisser. Det fanns även möjlighet att ställa frågor till Trafikverket samt på plats lämna synpunkter till projektet.

Information om samrådsmöte samt var handlingarna hålls tillgängliga har skickats ut till samrådsretsen genom brev. Det har under samrådstiden varit möjligt att lämna synpunkter till Trafikverket. Synpunkter önskades senast den 16 mars 2018. Annonsering har skett i Norran 17/2, Västerbottens Mellanbygd 21/2 och Post- och inrikestidningar 16/2.

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

Totalt inkom 18 yttranden från organisationer och myndigheter och 23 yttranden från fastighets- och rättighetsinnehavare till Trafikverket under samrådstiden.

Samtliga yttranden finns diarieförda med ärendenummer TRV 2016/112566.

Samråd med berörd länsstyrelse

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

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

Samråd med berörd kommun

Skellefteå kommun har 2018-05-09 inkommit med ett yttrande. Skellefteå kommun anser att Trafikverkets förordade linje har placerats med bra avvägningar så att intrång och påverkan blir så liten som möjligt. Skellefteå kommun framhåller vikten av effektiva och hållbara godstransporter och vill särskilt betona den långsiktiga betydelsen av att välja alternativet med triangelspår och två broar över älvspassagen, istället för Trafikverkets valda lösning med en bro och lokvändning.

Trafikverkets svar

En lösning med två broar har utretts av Trafikverket men valts bort eftersom det samhällsekonomiskt inte kan motiveras att anlägga två broar med den information som finns nu. Den planerade anläggningen kommer inte att förhindra en framtida lösning med två broar.

Trafikverket kan inte samhällsekonomiskt motivera en lösning med två broar över Skellefteå älv då den södergående trafiken från Skellefte hamn/Rönnskär är väldigt liten. Ett triangelspår skulle innebära ytterligare en bro över älven vilket också gör stora intrång för boende. En lösning med två broar över älven innebär dessutom någon form av mötesstation vid Risön. Då stationerna är ca 1200 meter långa är det svårt att rymma den bara över åkermarken. Därför har Risön föreslagits som plats för en driftplats.

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

Den förordade linjen presenterades på kommunstyrelsens möte den 27 februari.

Samordningsmöte har hållits med Skellefteå kommuns fritidssamordnare angående Norrbotniabanans samråd med skoterklubbar i maj 2018.

Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

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

Jordvärme

Fastighetsägare informerar om att det finns jordvärmeslang nergrävd på fastighet.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för informationen.

Buller och vibrationer

Synpunkt inkommit om att det är viktigt med bullerskydd nära järnvägen så att den stör så lite som möjligt.

Fråga om det finns risk att kemikalier kan släppas ut till jord och grundvatten i samband med att bullerplank sätts upp?

Frågor inkommit om vilka riktvärden för buller som kommer att gälla, för inom- respektive utomhusmiljöer?

Synpunkt inkommit om det finns risk att markförhållanden kan förstärka buller och vibrationer och hur det kommer att hanteras vidare.

Synpunkt inkommit om framtida bullerreducerande åtgärder kring bangården på N. Hedensbyn.

Trafikverkets svar

Bullerberäkningar utförs under vår/sommar 2018. Bullerberäkningar utförs enligt svensk standard med programvaror som är godkända. Influensområdet för buller är stort och många fastigheter ingår i de beräkningar som utförs. Åtgärder för att begränsa bullerpåverkan kommer att redovisas i kommande samrådshandling. Åtgärder som kan vara aktuella är bullerplank, bullervall eller fönsteråtgärder. Trafikverket använder endast miljögodkända material.

Vibrationsmätningar pågår längs Skelleftebanan för att få en serie referensvärden hur det ser ut i dagsläget. Vibrationsmätningar utförs enligt svensk standard. De geotekniska undersökningarna som utförs i fält kommer att redovisa om de jordarter som finns i marken är vibrationskänsliga och i sådana fall till vilken grad.

Bro över Skellefte älv

Synpunkter inkommit om att alternativ med en bro förordas.

Synpunkt inkommit om att två broar förordas för att undvika växlingsspår på älvens norra sida.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för synpunkterna. Trafikverket förordar alternativet med en bro. Orsaken är framförallt den låga trafikmängden på godsspåret ner mot Skelleftehamn och den stora kostnadsökningen som två broar skulle innebära.

Förslag till nytt linjealternativ

Synpunkter inkommit med förslag på nya linjealternativ som synpunktslämnare vill att Trafikverket utreder och jämför med framtaget linjealternativ.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för informationen och kommer att utvärdera inkomna förslag i den fortsatta utredningen.

Dricksvatten

Information inkommit om platser för enskilda vattentäkter och hur många hushåll som brukar dessa. Frågor inkommit om hur kontroll av vattenkvalitet i enskilda brunnar utförs och säkerställs.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för informationen. Brunnar kommer att inventeras och vattenkvalitet kommer att mätas. Under byggtiden kommer prover också att genomföras. Skulle en vattentäkt påverkas måste Trafikverket lösa alternativ vattenförsörjning.

Arrendator

Information inkommit om arrendatorer på fastighetsägares mark.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för informationen.

Tunnel/sänkning av spår

Synpunkt inkommit om att en utredning om tunnel, alternativt en sänkning av järnvägsspåren genom Skellefteå bör genomföras.

Trafikverkets svar

Frågan om en tunnel eller sänkning av spåren in mot centrum har utretts i ett tidigare skede och avfördes då från utredningen eftersom det skulle ha inneburit en ökad kostnad med ca en miljard kronor.

Fastställd sträcka

Synpunkt inkommit om att sträckan bör fastställas så fort som möjligt eftersom osäkerheten var linjen ska gå omöjliggör möjligheten att få ett godkänt bygglov för att bygga ut fastigheten.

Trafikverkets svar

Vi arbetar för att järnvägsplanen ska bli fastställd så snart det är möjligt. När det gäller att renovera eller bygga om eller till så krävs i vissa fall bygglov och det ges generellt inte innan planen är fastställd. Kommunerna som handlägger bygglov är restriktiva så länge arbetet med järnvägsplan pågår. Beträffande renovering av en fastighet är vårt generella råd att följa den plan man har för egen del.

Bockholmsvägen

Synpunkt inkommit om eventuell breddning av Bockholmsvägen. Önskemål om att den i sådana fall görs söderut.

Fråga inkommit hur järnvägen ska passera Bockholmsvägen.

Trafikverkets svar

Dragnings och breddning av Bockholmsvägen är inte klarlagt och kommer fortsatt att utredas mer i detalj.

Inlösen/framtida fastighetsförsäljning

Frågor inkommit om det finns risk att fastigheter blir inlösta? Ska man som fastighetsägare bekosta renovering av sitt hus? Om det inte blir tal om inlösen, vem vill i framtiden köpa ett hus där det går 50 tåg per dag. Redan idag, med de planer som finns för järnvägen är det svårt att sälja och fastighetsägare sätts i en ekonomisk fälla.

Synpunkt inkommit om att värde på fastigheter kommer att sjunka när järnvägen hamnar nära.

Synpunkt inkommit om att det är lika bra att lösa in alla fastigheter i Södra Innervik.

Trafikverkets svar

Exakt vilka fastigheter som kommer att beröras av markanspråk är inte klarlagt ännu. Projekteringen behöver komma längre för att detta ska klarläggas. Trafikverket jobbar för att minimera påverkan på människors vardag och liv. Ersättningsregler mm. finns att läsa i "Väg eller järnväg på min mark – hur får jag ersättning?" som kan laddas ner på Trafikverkets hemsida.

En eventuell värdesänkning på fastighet kan enbart bedömas efter att en järnvägsanläggning tagits i bruk. Eventuell ersättning kan krävas först då.

Passager/Barriärer

Synpunkter inkommit om hur det är tänkt att passager över/under järnvägen ska fungera och hur tillgänglighet till marker på var sida om E4 och järnvägen ska kunna nås.

Kommer åkermark fortsatt att kunna brukas? Järnvägen kommer att utgöra en barriär och försvåra möjligheten att nyttja omgivningen för både människor och djur. Vilka skyddsåtgärder planeras för att minska barriäreffekten?

Trafikverkets svar

Passager, skogsbilvägar och ersättningsvägar kommer fortsatt att utredas i vidare dialog med Skellefteå kommun, rennäring, berörda fastighetsägare och andra intressenter. Förslaget kommer sedan att presenteras på samrådsmöte hösten 2018.

Hela järnvägen kommer att stänglas in och blir på så sätt en fysisk barriär. Passagefrågan är en viktig del ur många aspekter både för djur och människor, men är inte löst på grund av att den slutliga utformningen av järnvägen inte är klar. Hur skyddade och värdefulla naturområden hanteras, påverkas och skyddas kommer att beskrivas i projektets miljökonsekvensbeskrivning.

Avstyckning av fastighet

Synpunkt inkommit om stoppade planer på ny fastighetsbildning på grund av planeringen av järnvägen.

Trafikverkets svar

För fastigheter som ligger inom Norrbotniabanans utredningsområde finns det särskilda restriktioner. Bland annat att ingen ny fastighetsbildning eller bygglov kan ges fram tills att den slutgiltiga placeringen av järnvägen är klarlagt i den formella planeringsprocessen.

Byggskedet

Synpunkt och frågor inkommit om tung trafik under byggskedet samt hur länge denna trafik kommer att pågå. Hur kommer utsläpp från denna typ av fordon se ut, vilket bränsle används och vem ansvarar för skyddsåtgärder och miljösäkring i entreprenaden. Hur kommer massor att hanteras, lagras och vidareanvändas?

Trafikverkets svar

Vid upphandling av entreprenörer ställer Trafikverket höga miljökrav bl.a. på utsläpp och hur närboende får påverkas samt arbetstider för anlitaad entreprenör. Att entreprenörer följer ställda krav följs upp av Trafikverkets bygglidare på plats. Byggnation kommer minst att pågå två barmarksperioder.

Landskapsbild

Synpunkt inkommit om att landskapsbilden kommer att försämrats när järnvägen byggs. Hur kompenserar Trafikverket fastighetsägare pga. förlorade miljövärden och sänkt livskvalitet?

Trafikverkets svar

Järnvägsanläggningen innebär ett stort ingrepp i landskapsbilden och för omgivande miljöer. Med hjälp av till exempel landskapsmodelleringar, vegetation och materialval kommer järnvägen kunna bättre smälta in i landskapet. Det är svårt att kompensera enskilda fastighetsägare för upplevd minskad livskvalitet. Trafikverket hoppas att fastighetsägare är intresserade av en dialog för att komma fram till så bra lösningar som möjligt för alla berörda.

Val av utformning

Förslag inkommit om att bygga järnvägen nersänkt/halvtunnel förbi åkermarker för att göra ett så marginellt visuellt intryck som möjligt.

Trafikverkets svar

Att anlägga järnväg nersänkt innebär ett större markingrepp och påverkan på skyddsvärda naturområden och odlingsmark.

Stambanan

Synpunkt inkommit om att det är bättre att satsa på att renovera stambanan där ingrepp och påverkan på natur och fastigheter eftersom den redan finns. Synpunktslämnare motsätter sig behovet av en ny järnväg och ifrågasätter beskriven nyttjandegrad.

Trafikverkets svar

Stambanan är idag både för brant och för kurvig på vissa delar och har en kapacitetsbegränsning. Att rusta upp stambanan innebär stora ingrepp som skulle vara svåra att göra med pågående trafik och den ökade kapaciteten som eftersträvas skulle inte kunna uppnås. Dessutom fås inte eftersträvad effekt av järnvägen för de industrier och boende som till största delen finns vid kusten.

Indirekt berörd

Synpunkt inkommit hur fastigheter som blir indirekt berörda hanteras.

Trafikverkets svar

Är det så att utredningen/projekteringen visar att en fastighet blir indirekt berörd innebär det att ingen direkt inbjudan via brev kommer att skickas ut inför nästa samråd. Som indirekt berörd är man välkommen på möte och då genom den annons som kommer att publiceras i tidningen.

Partiellt dubbelspår

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

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för synpunkterna.

Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Samrådsmöte har hållits med samebyn Maskaure i mars 2018. Vid mötet diskuterades järnvägslinjens sträckning och placeringar av passager och deras utformning för en god funktion som passage för rennäringen.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), Naturvårdsverket, Försvarmakten, Fortifikationsverket och Statens fastighetsverk avstår från att lämna synpunkter.

Elsäkerhetsverket har i dagsläget inget att erinra, utan förutsätter att utförande sker enligt gällande föreskrifter.

Svenska kraftnät har inga synpunkter eller anläggningar i området. Svenska kraftnät vill inte medverka i det fortsatta remissförfarandet.

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

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

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

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

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

Naturskyddsföreningen i Skellefteå har inkommit med synpunkter till Trafikverket och är positiva till projektet och sträckningen. Inga väsentliga hinder i form av störning på värdefull natur har funnits i tillgängligt underlag.

Naturskyddsföreningen utgår från att hänsyn tas till naturreservatet Hedkammen och att fortsatt god tillgänglighet för allmänheten till naturreservatet prioriteras. Naturskyddsföreningen ser fram emot kommande miljökonsekvensbeskrivning.

Boliden Group har inkommit med yttrande till projektet. Boliden framhåller att linjealternativ med två broar över Skellefteälven som det enda gångbara alternativet för att säkerställa en godsökning på järnväg för industrin. Boliden Group anser att lösning med lokvändning är en omodern lösning i en i övrigt modern infrastruktursatsning och att den anläggning som byggs ska vara långsiktig. Med lokvändning ser Boliden inte Norrbotniabanan som ett bra alternativ att utgöra basen för godstransporter för sydgående tåg.

Tuvans byamän informerar projektet om en fiskerätt i form av en samfällighet som torde beröras av Norrbotniabanan i västra delen av Tuvans by. Laxfisket (notvarp) har hållits i mer eller mindre kontinuerlig hävd sedan mitten av 1800-talet och gör så än idag.

Norra Tuvans Byaförening vill framföra att de är starkt emot att det byggs två järnvägsbroar över Skellefte älv eftersom alla fastigheter blir mycket negativt påverkade. Byaföreningen förordar alternativet med enbart en bro.

Innerviks Viltvårdsområde (VVO) har inkommit med en skrivelse till Trafikverket. Jaktklubben påtalar att de redan idag har fått jaktmarkerna avkapade när E4 söder om Skellefteå byggdes om. I samband med det E4-projektet byggdes tunnlar och broar för bl.a. vilt. Efter ett antal år har dessa lösningar börjat fungera och viltet nyttjar dessa. Jaktklubben ser allvarliga brister i framtaget förslag till lösningar med Norrbotniabanan och föreslår att de broar och tunnlar som byggdes i samband med E4 ska fortsätta över järnvägens sträckning så att det blir naturligt och enkelt för viltet att korsa båda barriärerna. Jaktklubben önskar en dialog med Trafikverket om de lösningar som tas fram. Jaktklubben påtalar även att tillgängligheten till markerna inte får försämrats mot idag.

Trafikverkets svar:

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

Samråd med allmänheten

Allmänheten visade stort intresse vid samrådsmöte/ öppet hus 28/2-2018. Under och efter respektive presentation som hölls hade besökarna möjlighet att ställa frågor.

Nedan redovisas de synpunkter/frågor som kommit fram.

1. Vad kommer hastigheten att vara på bron över älven?

Trafikverket svarar:

Man kommer att kunna köra mellan ca 150-160 km/tim. Det går inte att köra maxhastighet på bron eftersom avsteg från de tekniska kraven inte har kunnat undvikas.

2. Hur hög blir bron över älven?

Trafikverket svarar:

Bron/Broarna över älven kommer att anpassas/utformas i likhet med övriga broar i älven med en seglingsfri höjd på 4 m.

3. Finns det någon prognos på hur många tåg som kommer att passera?

Trafikverket svarar:

Ja, beräkningarna är baserade på framtagna prognoser. Det rör sig om ca 44 persontåg samt 22 godståg i vardera riktning.

4. Under vilken tid på dygnet förväntas tågen passera?

Trafikverket svarar:

Generellt går persontågen oftast på morgonen och dagtid (förmiddag + eftermiddag), förslagsvis en gång i timmen. Detta är däremot inget som Trafikverket styr över, det är tågoperatörerna som beslutar trafikeringen.

5. Om det blir två broar över älven blir boendemiljön för de som hamnar mellan broarna väldigt påverkade.

Trafikverket svarar:

Ja, med två broar över älven blir boendemiljön besvärlig för de drabbade i det området.

6. Även miljön vid Tuvan bli väldigt påverkad om det blir två broar över älven.

Trafikverket svarar:

Ja, två broar ger en större miljöpåverkan i Tuvanområdet. Bl.a. situationen med bullerpåverkan blir mycket större. Trafikverket förordar alternativet med en bro.

7. Bor i Södra Innervik och är i dagsläget påverkad av buller från gamla E4 (Kustvägen) och nya E4. Hur kommer Trafikverket att hantera boende i det området?

Trafikverket svarar:

Buller- och vibrationsberäkningar kommer att genomföras och presenteras. Utifrån resultatet kommer lämpliga åtgärder att tas fram för de drabbade bostäderna. Åtgärderna anpassas utifrån bullernivåerna och kan bestå av bullerplank, fasadåtgärder, skyddade uteplatser mm.

8. Kommer det att bli några viltpassager i Innervik?

Trafikverket svarar:

Viltpassager kommer att anläggas. Trafikverket utreder var viltstråken går och samråder med rennaringen om var de har behov av passager. Samordning av viltpassager med andra passager kommer att göras.

9. Brukar åkermark som kan komma att beröras av NBB, önskar veta i tid om undersökningar t.ex.

Trafikverket svarar:

Vid fältundersökningar kommer fastighetsägare att bli kontaktade i tid. Många av fältundersökningarna görs vintertid, vid tjälade förhållanden, för att inte skada marken.

10. Vad händer vid skada vid fältundersökningar?

Trafikverket svarar:

Skada som uppstår vid fältundersökningar ersätts. Meddela gärna Trafikverket om det finns anläggningar under mark som kan skadas vid fältundersökningarna när detta blir aktuellt.

11. Vi berörs av järnvägen. Vi gör om jordvärmen, men ligger precis där den planerade järnvägen ligger. Vad gör vi nu? Känns som bortkastade pengar?

Trafikverket svarar:

Fortsätt med reoveringen. Kommer vi att göra undersökningar i närheten av fastigheten kommer vi att kontakta er. Trafikverket har även ett ansvar att jordvärmen ska fungera även i framtiden.

Informationsmöten

Informationsmöten om Norrbotniabanans draging genom Skellefteå har hållits den 19 november 2019 på Scandic Hotel. Klockan 17.00 hölls en förberedd presentation för direkt berörda som fått inbjudan via brev. Klockan 19.00 hölls en förberedd presentation för allmänheten. Mötesdeltagarna/besökarna hade däremellan/därefter möjlighet att ta del av utställt material i form av bl.a. kartor och skisser. Det fanns även möjlighet att ställa frågor till Trafikverket samt på plats lämna synpunkter till projektet. Ett femtiotal direkt berörda lyssnade till den förberedda presentationen 17.00 och uppskattningsvis 340 personer besökte det allmänna informationsmötet 19.00.

Information om informationsmöte samt var handlingarna hålls tillgängliga har skickats ut till direkt berörda genom brev. Det har under samrådstitiden varit möjligt att lämna synpunkter till Trafikverket. Synpunkter önskades senast den 29 november 2019. Annonsering har skett i Folkbladet 9/11-2019, Norran 9/11-2019 och Västerbottens-Kuriren 9/11-2019.

Samrådsmaterial har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida från 20 november 2019.

Totalt inkom 14 yttranden från fastighets- och rättighetsinnehavare till Trafikverket under samrådstitiden. Inga yttranden från organisationer och myndigheter har inkommit.

Samtliga yttranden finns diarieförda med ärendenummer TRV 2016/112566.

Informationsmöte med de enskilda som kan bli särskilt berörda

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

Måluppfyllelse

Synpunkt inkommit om att måluppfyllelse mellan linjealternativ N18 och N19 varit bristfälligt formulerad.

Trafikverkets svar

Målformuleringen i PM linjestudier (FAS1 2018-01-26) som beskriver linjealternativen N18 och N19 är inte uppdaterad med dragningen av spåret närmare järnvägsleden. Syftet med PM linjestudier är att analysera och utvärdera alternativ på samma detaljeringsnivå och med samma underlag för att kunna göra en så rättvis bedömning som möjligt. När ett alternativ har valts kommer mer detaljerade studier att genomföras och ny kunskap kommer att tillkomma projektet, exempelvis geotekniska undersökningar, mer detaljerade byggbarhetsfrågor m.m. vilket kan påverka den mera detaljerade utformningen av alternativet.

Den lägre måluppfyllelsen gällande miljö i PM linjestudie för linje N18 är kopplat till bedömningen att två broar ger ett större intrång i bebyggelse i Södra och Norra Tuwan. Det är inte gjort någon uppdatering av påverkan/intrång för ett dubbelspår eller driftplats med tre spår i PM linjestudie. Detta kommer att beskrivas i den miljökonsekvensbeskrivning som tas fram för järnvägsplanen.

Kostnadsjämförelse

Synpunkt inkommit om att det vore önskvärt att se en utökad kostnadsjämförelse mellan alternativ N18 med två broar och N19 där även dubbelspåret in till Skellefteå C är inräknat.

Trafikverkets svar

En kostnadsjämförelse har tagits fram för alternativ N18 och N19 i PM linjestudie i syfte att jämföra alternativen och där framgår att N18 har högre investeringskostnad, en del i detta är den extra bro som det alternativet medför.

Efter genomförd linjestudie har fördelarna med att bygga ett dubbelspår ur dels ett kapacitets- och robusthetsperspektiv, men även ur ett byggbarhetsperspektiv tydligare framkommit. Dubbelspårsfunktionen innebär även att antalet spår och därmed även intrånget för driftplatsen kan minskas då färre spår kräver mindre markanspråk. Genom att bygga ett dubbelspår möjliggörs en trafikering av befintlig bana på ett ur näringslivets perspektiv mycket positivt sätt, alternativet hade varit en mycket lång period av helt avstängt spår för att kunna åtgärda det befintliga spåret och höja det till den standard som krävs för Norrbotniabanan.

Denna lösning med ett nytt dubbelspår hade varit aktuell även med ett annat linjeval i PM linjestudie vilket gör att den kostnadsjämförelse som genomfördes i den utredningen fortfarande gäller, alternativ N19 bedöms vara det alternativ som har lägst kostnad.

En ny kostnadsbedömning kommer att tas fram i planarbetet för det valda alternativet och den nya utformningen med dubbelspår och en driftplats med 3 spår.

Placering av driftplats

Synpunkt inkommit om att Trafikverket behöver motivera varför driftplatsen behöver anläggas i ett bostadsområde två kilometer från Skellefteå C istället för att göra ett triangelspår med två broar och en driftplats två kilometer längre söderut på åkermark.

Trafikverkets svar

Trafikverket kan inte samhällsekonomiskt motivera en lösning med två broar över Skellefteå älv då den södergående trafiken från Skellefte hamn/Rönnskär är väldigt liten. Ett triangelspår skulle innebära ytterligare en bro över älven vilket också gör stora intrång för boende. En lösning med två broar över älven innebär dessutom någon form av mötesstation vid Risön. Då stationerna är ca 1200 meter långa är det svårt att rymma den bara över åkermarken. Därför har Risön föreslagits som plats för en driftplats.

Buller och Vibrationer

Synpunkt inkommit om att fastighetsägare upplever mer vibrationer och vill veta hur och om det går att lösa. Vill också veta vilka mätvärden som framkommit vid årets mätningar, och om värdena ligger över eller under riktlinjer.

Synpunkt inkommit från fastighetsägare som önskar bullervall öster om planerad järnväg sista biten innan älven.

Synpunkt inkommit från fastighetsägare som önskar bullerplank/bullervall förbi sin fastighet.

Synpunkt inkommit från fastighetsägare som önskar tydliga svar kring vibrations- och bulleråtgärder för att få en aning om framtiden.

Synpunkt inkommit från fastighetsägare som undrar hur bullernivån ser ut samt resultat av mätningen av vibrationer.

Synpunkt inkommit om att det kommer att bli sämre möjligheter att minska bullereffekter när väg 372 justeras.

Trafikverkets svar

Resultat från vibrationsutredning och mätningar kommer att redovisas i ett särskilt PM som biläggs järnvägsplanen. Åtgärder för att minska vibrationer kommer att beskrivas i MKB/järnvägsplan samt kommer att detaljeras i nästa skede, detaljprojektering av järnvägen.

Planerade åtgärder för att minska bullerpåverkan kommer att redovisas övergripande i järnvägsplan/MKB. Bullerberäkningar, bullerutbredning samt åtgärder kommer att redovisas i detalj i ett särskilt PM som biläggs järnvägsplanen.

Väg och cykelväg

Synpunkt inkommit om möjlig placering av en cykelväg mellan Norra Tuvan och Östra Nygatan med placering längs befintligt spår.

Synpunkt inkommit med förslag till hur trafiksituationen med både biltrafik och oskyddade trafikanter runt Grenvägen kan lösas.

Synpunkt inkommit om den nya gång- och cykelvägen som föreslås mot Grenvägen.

Synpunkt inkommit med förslag till att lösa trafiken till Skellefteå lasarett samt förslag till vägdragningar för Nordlandergatan/Lasarettsvägen.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter om vägars utformning. De olika förslagen kommer att utvärderas i arbetet med att ta fram ett utkast till planförslag.

Skyddade fastigheter

Synpunkt inkommit om att det finns k-märkta fastigheter som bör bevaras och inte förstöras.

Trafikverkets svar

Trafikverket har haft särskilda samråd om byggnader med Skellefteå museum. Det pågår ett arbete om hur byggnader med särskilt bevarandevärde ska hanteras.

Samplanering

Synpunkt inkommit om att det vore lämpligt att samplanera en ny E4 med ny järnväg, dock utan att försena järnvägen.

Trafikverkets svar

Trafikverket håller med om att det vore lämpligt att samplanera en ny E4 med järnvägen. Det är idag inte möjligt eftersom det inte finns finansiering för en ny E4. Däremot är det beslutat att det förslag till utformning som utförs för Norrbotniabanan inte får förhindra anläggning av en ny E4 i framtiden.

Breddning av väg

Synpunkt inkommit om att Bockholmsvägen borde breddas söderut där det är färre fastigheter som påverkas.

Synpunkt inkommit med önskemål om att fastighetens anslutningsväg bör breddas söderut med hänsyn till den ridbana som ligger intill nuvarande cykelväg och som inte kommer att kunna flyttas.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter om vägars utformning. De olika förslagen kommer att utvärderas i arbetet med att ta fram ett utkast till planförslag.

Fiske i Skellefteå älv

Synpunkt inkommit om att hänsyn bör tas till den notdragning som utförs i Skellefteå älv och som kommer att hamna under den planerade bron över Skellefteå älv.

Trafikverkets svar

Bron över Skellefteå älv förväntas generellt inte förhindra ett framtida fiske i Skellefteå älv när den har byggts. Däremot kan störningar uppkomma under byggnationen av bron.

Trafikmängd

Synpunkt inkommit från fastighetsägare om att Trafikverket i sin planering, i samband med förslaget till stängning av Lasarettsvägen för biltrafik, försöker säkerställa att trafiken på Norrbölegatan inte ökar.

Trafikverkets svar

Trafikverket kan inte helt säkerställa att trafiken på andra lokala gator inte ökar. För utformningen av de vägar som berörs av åtgärder och behöver justeras i samband med anläggning av järnvägen pågår ett kontinuerligt samråd med Skellefteå kommun.

Det ingår i Skellefteå kommuns detaljplanering att ta hänsyn till och utreda den framtida trafiksituationen samt dimensionera de vägar som Skellefteå kommun ansvarar för.

Annan dragning av järnvägen

Synpunkt inkommit med förslag om att inte dra in Norrbottenbanan i stan. Dra banan vid kusten! Föreslår anslutningsbussar från resecentrum till kuststationen.

Trafikverkets svar

Det finns redan en beslutad korridor i och med järnvägsutredningen som gjorts. Det vi gör nu är att hitta bästa möjliga dragningen inom den korridoren och hur järnvägen ska gå genom centrala Skellefteå. Det framgår i järnvägsutredningen som finns tillgänglig hos Trafikverket med diarienummer F 07-893/SA20.

Kontakt

Synpunkt inkommit från fastighetsägare som önskar kontakt med projektet för att få svar på sina frågor.

Trafikverkets svar

Trafikverket hänvisar till att ta kontakt med projektets projektledare, Maria Erlandsson som svarar på frågor.

Godstrafik

Synpunkt inkommit om att det generellt är oförklarligt att godstrafiken har anledning att passera genom centrum. Gods som ska till och från Skelleftehamn borde inte passera centrum, inte heller gods som ska till och från Norrbotten.

Trafikverkets svar

Det finns redan en beslutad korridor i och med järnvägsutredningen som gjorts. Det vi gör nu är att hitta bästa möjliga dragningen inom den korridoren och hur järnvägen ska gå genom centrala Skellefteå. Det framgår i järnvägsutredningen som finns tillgänglig hos Trafikverket med diarienummer F 07-893/SA20.

Utemiljö

Synpunkt inkommit om att det blir sämre möjligheter att minska en eventuellt ökad partikelmängd från väg och järnväg när väg 372 justeras.

Synpunkt inkommit om att hänsyn bör tas även till trädgårdsmiljöer vid villor vid hantering av buller och luftåtgärder, inte bara inomhusmiljöer.

Trafikverkets svar

Bullernivåer beräknas även för utemiljöer inte bara för inomhusmiljön. För att klara riktvärden för utomhusmiljö kan det bli aktuellt med en skyddad uteplats på fastigheten.

Informationsmöte för allmänheten

Allmänheten visade stort intresse vid informationsmöte 19/11-2019, kl. 19.00. Under och efter presentationen som hölls hade besökarna möjlighet att ställa frågor.

Nedan redovisas de synpunkter/frågor som kommit fram.

1. Ligger allt material på nätet?

Trafikverket svarar:

Ja, det gör det.

2. När ska det påbörjas? Är det någon plan för att sätta igång?

Trafikverket svarar:

Generellt gäller år 2024 som byggstart för sträckan Dåva- Skellefteå. Exakta byggstarten för just den här sträckningen är inte planerad ännu.

3. Ungefär hur långt från järnvägsspåret kommer ni att lösa in fastigheter? Om det är plant?

Trafikverket svarar:

Det beror på hur högt fastigheten ligger och om det är väg emellan, hur svårt det är att klara bullernivåer etc. Men minst 20 meter.

4. Om det byggs bullerplank, hur ska man då ta sig till stora vägen?

Trafikverket svarar:

Finns det kvar bostäder på andra sidan så ska vi lösa passager, det kommer inte att bli hur långt som helst att köra.

5. Om man börjar 2024, när beräknas det vara färdigt?

Trafikverket svarar:

Vi räknar med 3-4 års byggtid. Under byggtiden kommer det att vara ganska stökigt.

6. Är det beslutat att järnvägen ska bli av?

Trafikverket svarar:

Projektet finns med i den nationella planen. Det finns sju miljarder i finansiering och det är inte alla pengar som behövs, men det är väldigt sällan projektet får hela finansieringen med under samma planperiod. Byggnation av ersättningsvägar mm. har redan startats upp för sträckan Umeå-Dåva.

7. När blir man inlöst?

Trafikverket svarar:

När järnvägsplanen är fastställd och vunnit laga kraft är Trafikverket skyldiga att lösa in fastigheter. Men vill man bo kvar längre kan det vara möjligt fram till dess att Trafikverket börjar bygga just på den sträckan. Det är inte så att den dagen planen vinner laga kraft ni måste flytta. Alla kommer få en skälig tid att hitta nytt boende.

8. När tror man att det finns en fastställd plan?

Trafikverket svarar:

I slutet på 2022 hoppas Trafikverket att planen ska vara fastställd. Alla planer mellan Dåva och Skellefteå fastställs samtidigt.

9. Har ni gott om personal? Det har ju hotats om det.

Trafikverket svarar:

Det gäller nog Länsstyrelsen, men än så länge har vi ett bra samarbete. Trafikverket fick nyligen en MKB godkänd. Länsstyrelsen jobbar för att få mer resurser för att klara av alla ärenden från Trafikverket men även från andra aktörer.

10. Kommer kommunen att vara behjälplig med nya tomter?

Trafikverket svarar:

Trafikverket har ett nära samarbete med Skellefteå kommun och de jobbar för att få fram nya tomter. I den frågan föreslår Trafikverket att ni tar kontakt med kommunen och hör hur planerna ser ut.

11. Det är ju ca 20 fastigheter som ska lösas in, det är ju inte så lätt?

Trafikverket svarar:

Nej, inte om alla vill ha en tomt samtidigt.

12. Finns det någon budget för hur mycket Trafikverket kan lägga på att lösa in fastigheter?

Trafikverket svarar:

Det är inräknat i budgeten. Finns ingen exakt summa för det än.

13. Är det helt uteslutet med två broar?

Trafikverket svarar:

Ja, det är inte med i förslaget. Trafikprognosen är för låg för att det skulle vara samhällsekonomiskt lönsamt med två broar. Det är dock möjligt att bygga en till bro i framtiden om behovet uppstår.

14. Den tekniska utvecklingen när det gäller tåg. Hur kommer tågen som rullar om 10 år se ut?

Trafikverket svarar:

Exakt hur tågen kommer att se ut vet vi inte, men de tekniska krav som ställs på järnvägen är högre än på den befintliga.

15. Hur snabbt kommer det gå?

Trafikverket svarar:

Norrbotniabanan byggs för 250 km/tim, men tågen kommer inte gå så fort i centrala Skellefteå.

16. Hur många tåg räknar man med ska gå?

Trafikverket svarar:

Trafikverket dimensionerar för 66 tåg per dygn, varav 44 persontåg.

17. Vem värderar?

Trafikverket svarar:

Trafikverket anlitar en opartisk värderare, inte en mäklare, som värderar vad fastigheten är värd. Eftersom det är tvångsmässig inlösen ges ett påslag på +25%. Värderingen görs utifrån ett opåverkat läge. Man tittar även på fastighetens skick och värdet på husen i närområdet. Det finns även vissa flyttkostnader man kan få ersättning för.

18. En fråga om värdering. Tidigare värderingar som gjorts, hur har de fastighetsägarna ställt sig till det.

Trafikverket svarar:

När man bygger större järnvägar påverkas många boende, industrier och verksamheter. Värderingen som beskrivits är det mest sannolika priset på en fri och opåverkad marknad. Värdena ska kunna visas med hjälp av statistik från områden som är så jämförbara med området man bor på som möjligt. Värderingen presenteras för ägaren och sedan förs en dialog, inte en förhandling om priset. Det är två saker som ersätts, dels marknadsvärdet och sedan tillkommer ett antal kringersättningar som ska täcka de tillkommande kostnaderna.

19. När beräknas värderingen börja och vara färdig?

Trafikverket svarar:

Den beräknas börja när järnvägsplanen är fastställd.

Samråd i skede samrådshandling, utkast till planförslag Södra Tuvan – Skellefteå C

Trafikverket har på grund av situationen med Covid-19 genomfört digitalt samråd. Trafikverket har inför det digitala samrådet förberett en filmad presentation som beskriver planförslaget i korthet. Samrådstiden var mellan 16 april till 27 maj 2020.

Information om samrådsmöte samt var handlingarna hålls tillgängliga har skickats ut till samrådsgruppen genom brev. Det har under samrådstiden varit möjligt att lämna synpunkter till Trafikverket. Synpunkter önskades senast den 27 maj 2020. Annonsering har skett i Norran, Västerbottens folkblad samt Västerbottens kuriren 18/4.

Samrådshandlingen har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida från 16 april 2020. Samrådshandlingen har dessutom funnits tillgänglig på Skellefteå kommunhus från och med 21 april 2020.

Synpunkter har kunnat lämnas via formulär på projektets webbplats, via e-post eller via brev.

Totalt inkom 23 yttranden från organisationer och myndigheter och 31 yttranden från fastighets- och rättighetsinnehavare till Trafikverket under samrådstiden. 8 yttranden har inkommit från allmänhet.

Samtliga yttranden finns diarieförda med ärendenummer TRV 2016/112566

Samråd med berörd Länsstyrelse

Länsstyrelsen har inte inkommit med något yttrande under samrådstiden.

Samråd med berörd kommun

Skellefteå kommun har inkommit med ett yttrande, daterat 2020-06-15.

Skellefteå kommun är generellt positiva till samarbetet med Trafikverket gällande järnvägsplanerna för Norrbotniabanan. Norrbotniabanan är en viktig satsning för Skellefteå kommun, regionen och Sverige i stort. Järnvägen väntas bidra till en positiv samhällsutveckling med halverade restider, minskat koldioxidutsläpp, förbättrad kompetensförsörjning, utveckling av destinationer samt effektiva och hållbara godstransporter. Nedan sammanfattas Skellefteå kommuns synpunkter.

Broar, trafiklösningar och passager

Bro över Skellefteå älv

Skellefteälven kommer att passeras på en cirka 530 meter lång järnvägsbro. För järnvägsbron beskrivs ett antal gestaltungsåtgärder vilket är viktigt då bron får stor påverkan på det omgivande landskapet. I beskrivningen nämns att landfästen ska ges en enkel och diskret utformning. Ett förtydligande vad gäller enkel utformning bör ske.

Skellefteå kommun har i tidigare samrådsyttrande över PM linjestudier förordat en två-bro-lösning över Skellefteälven.

Skellefteå har en betydande och växande industri med behov av effektiva och hållbara godstransporter där Norrbotniabanans utformning över älven är avgörande för hur järnvägen kommer att nyttjas.

Den föreslagna lösningen med endast en bro utgår från den nu relativt låga godstrafiken på järnvägen och en bedömning om låg trafikökning. Skellefteå kommun har sin godsterminal i Skelleftehamn. Terminalen är lokaliserad till Port of Skellefteå med avsikt att uppnå intermodalitet mellan vägtrafik, sjöfart och järnvägstrafik. Lösningen med lokvändning innebär minskad effektivitet för godstrafiken samtidigt som transportkostnaden ökar. Med en framtida ökad industriproduktion i regionen och ökande behov av godstransporter med järnväg måste den ges bättre förutsättningar. Skellefteå kommun vill därmed särskilt betona vikten av att den planerade järnvägens läge i plan och profil inte påverkar möjligheten till en framtida anslutning, triangelspår, till Skellefteå hamn, Boliden Rönnskärsverken och övriga industrier i Skelleftehamn.

Trafikverkets svar

I granskningshandlingens gestaltungsprogram kommer man att kunna läsa om olika anläggningsdelars utformning, bland annat broar.

En lösning med två broar har tidigare utretts av Trafikverket med valts bort eftersom det samhällsekonomiskt inte kan motiveras att anlägga två broar med den information som finns nu. Den planerade anläggningen kommer inte att förhindra en framtida lösning med två broar.

Passager Risön/Hedensbyn

Vid Risön/Hedensbyn planeras två passager av järnvägen som tillgängliggör området vid älven. En av passagera tillgängliggör bostadsområdet vid Mjölnergatan med anslutning till cirkulationen vid Svedjevägen. Anslutningen som planeras vid Mjölnergatan bör förlängas till Älvsbacka och möjliggöras för en framtida bussgata för att förbättra tillgängligheten till hela området.

Trafikverkets svar

Kollektivtrafik är en fråga för den kommunala planeringen. Bron som byggs i höjd med det gamla Hedensbyspåret kommer att få full fri höjd vilket inte kommer att förhindra en framtida bussgata.

Gång- och cykeltrafik Risön/Hedensbyn

Idag löper ett viktigt huvudstråk för gång- och cykeltrafik som sammanbinder centrala Skellefteå och Älvsbacka med de östra stadsdelarna Bergsbyn, Ursviken och Skelleftehamn. Med den nya järnvägens läge finns goda möjligheter att skapa ett ännu tydligare sammanhängande stråk för gång- och cykeltrafik längs den norra sidan av älven. Detta stråk behöver i framtiden passera den planerade nya E4:an vid Östra leden planskilt.

I planförslaget föreslås en ny gång- och cykelanslutning längs med industrispåret i Hedensbyn. Från denna gång- och cykelbana bör det finnas anslutningar till hållplatserna vid Östra leden. Viktigt är även att järnvägsplanen tar hänsyn till behovet av en utbyggnad av gång- och cykelnätet i området. Därmed bör utrymme lämnas för gång- och cykel längs med den nya gatuanslutningen från Svedjevägen och vidare mot Älvsbacka.

Trafikverkets svar

Trafikverket har tidigare informerat Skellefteå kommun om möjligheten att nyttja den gamla banvallen som en del i ett framtida stråk för gång- och cykeltrafik.

Gång- och cykelväg till hållplats planerad bredvid Moröskolan kommer att redovisas på planen och fastställas.

E4

I förslaget till järnvägsplanen anser Skellefteå kommun att riksintresset för E4 förbifart Skellefteå förbises. I samrådshandlingen beskrivs kortfattat att järnvägens placering i plan, profil och sektion vid Risön inte förhindrar en framtida E4-sträckning till Östra leden. Kommunen vill understryka att detta är av avgörande betydelse för utvecklingen av det övergripande vägnätet i Skellefteå. Den planerade nya E4:ans korsning med väg 372, en korsning mellan regionens två viktigaste vägtransportstråk, ställer höga krav på funktionen för vägtrafiken. Det är av största vikt att denna inte påverkas. Det hade i detta skede varit önskvärt med ytterligare fördjupade studier för att säkerställa att en väl fungerande trafiklösning kan åstadkommas.

E4 finns inte med för genomförande i nuvarande nationell transportplan däremot är det ett objekt som kan aktualiseras vid en kommande revidering av den nationella transportplanen.

I järnvägsplanen föreslås inte några förberedelser inför ett anläggande. Planeringsidén är att en ny E4 vid Östra leden skulle passera Norrbotniabanan planskilt under järnvägen. Järnvägen planeras byggas med dubbelspår på bank vid Östra leden. Att bygga en ny E4 på platsen efter att järnvägen anlagts innebär stora tekniska svårigheter och därmed sammantaget betydligt högre kostnader. Skellefteå kommun anser därför att man inom ramen för järnvägsprojektet måste utforma järnvägsanläggningen med en bro som möjliggör ett effektivt byggande av ny E4. Norrbotniabanan och ny E4 är stora och viktiga infrastrukturprojekt som bör planeras och hanteras med en helhetssyn.

Trafikverkets svar

Norrbotniabanan har planerats och projekterats så att en framtida E4 i läget för Östra leden inte förhindras. Ett helhetsgrepp om E4 ingår inte i projektet Norrbotniabanan. I dagsläget finns ingen finansiering för E4-projektet i Skellefteå i den nationella planen varför åtgärder inte går att ta med i järnvägsplanen.

Gång- och cykelpassager Älvsbacka/Morön

Den nya järnvägen med dubbla spår, och krav på planskilda passager med biltrafik och gång- och cykeltrafik skapar en stor barriär i centrala Skellefteå. De planskilda passageras lokalisering och anslutning till trafiknäten blir därför mycket viktiga för kommunikationerna inom staden och möjligheterna att röra sig enkelt mellan stadsdelar. Särskilt viktigt är det för gång- och cykeltrafiken som är känslig för nivåskillnader och avstånd.

Viktigt är att begränsa den nya järnvägens barriäreffekt genom väl anpassade passager utifrån lokalisering dvs att de ska ansluta till viktiga stråk för kollektiv-, bil-, och gång- och cykeltrafik. För framförallt gång- och cykeltrafik är den stora utmaningen att åstadkomma anslutningar till passagera med god standard avseende tillgänglighet.

Vid Älvsbacka planeras ett antal nya passager för gång- och cykeltrafik, och nuvarande passager vid Grenvägen, Blomstervägen och Morögatan utgår. Nya passager för gång- och cykeltrafik planeras vid Grenvägens nya sträckning, några meter öster om befintlig passage samt vid Moröskolan. Det innebär att antalet passager för gång- och cykel på Älvsbacka minskar från tre till två.

Skellefteå kommun är väl medvetna om problematiken med höjdförhållandena vid nuvarande gång- och cykelpassage under järnväg och väg 372 vid Morögatan. Det är mycket svårt att klara funktionskraven för god standard vad gäller tillgänglighet och framkomlighet för gående och cyklister. Med föreslagen justering av väg 372 i plan norrut blir utrymmet satt skapa en väl fungerande gång- och cykelanslutning än mindre. En ny gång- och cykelpassage under järnväg och väg som följer den nya Grenvägen kan ersätta befintlig passage vid Morögatan med förutsättning att en funktionell anslutning till huvudstråk för gång- och cykel till Morön kan ske.

Föreslagen gång- och cykelpassage i höjd med Moröskolan ansluter till samma huvudstråk som befintlig passage vid Blomstervägen ifall busshållplatser kan anordnas i anslutning till passagen.

Skellefteå kommun vill ändå poängtera vikten av att ett helhetsgrepp tas kring gång- och cykelpassagerna på Älvsbacka. Nya passager bör placeras med hänsyn till huvudstråk för gång- och cykel samt viktiga målpunkter, exempelvis Norrvalla/Eddahallen, Floraskolan, Moröskolan, Skogsvallen samt verksamhetsområden och bostadsområden på Älvsbacka, Morön och Norrböle. Fortsatt utredning bör ske gällande vilka möjligheter som finns till ytterligare passage för gång- och cykeltrafik i området.

Trafikverkets svar

Trafikverket har bett Skellefteå kommun ge ett konkret förslag på en tredje plats för en passage. Trafikverket kvarstår med de två framtagna passagerna fram till dess.

Under hösten 2020 har kommunen preciserat behovet av att behålla passagen för gång- och cykel vid Blomstervägen, vilket inarbetas i järnvägsplanen.

Övrig planering kopplat till gång-cykelnätet är en fråga för Skellefteå kommun att hantera internt.

Passager och trafiklösningar Älvsbacka/Morön

För biltrafik skapas en ny passage för Grenvägen med anslutning till Östra Nygatan i ett nytt läge några meter österut. Kommunen vill betona att det är av största vikt att väg 372:s funktion för näringslivets transporter inte påverkas negativt av en ny trafiklösning. Väg 95/372 har en övergripande betydelse som del i ett stråk mellan norrlandskusten och Norge. Vägen har stor betydelse för näringslivet och är central för gruvindustrin och dess transporter mellan gruvorna i väster och smältverket Boliden Rönnskär. Skellefteå kommun gör bedömningen att trafiken på väg 372 kommer att öka mycket påtagligt i framtiden på grund av kommande bostads- och näringsetableringar. Ökningen kommer att ytterligare förstärkas om E4 förläggs till Östra leden. Dessutom bedöms andelen tung trafik öka betydligt.

Det förslag till cirkulation vid Grenvägen som föreslås har en mycket olämplig utformning som accentueras av ökande trafik, särskilt tung trafik. Den asymmetriska cirkulationen har en otydlig orienterbarhet och medför risk för att många trafikanter kommer att missförstå och välja fel körfält vilket i sin tur bidrar till lägre trafiksäkerhet. Vidare medför trafiklösningen stora rörelser och vridningar för tung trafik i västlig riktning vilket minskar framkomligheten samt ökar slitage och miljöbelastningen. Redovisat förslag bör därmed studeras ytterligare.

Trafikverkets svar

Utformningen av väg 372 är baserad på den trafikmängd som Trafikverket i dagsläget kan planera för. Trafikmängden baseras på de uppräkningsstal som Trafikverkets specialister inom området ansvarar för att tillhandahålla. Utformningen förväntas inte påverka den trafik som nyttjar vägen i dagsläget, men inte heller i framtiden.

Presenterad utformning av cirkulationsplatsen vid Grenvägen är det bästa utifrån rådande förutsättningar och är den utformning som Trafikverket vidhåller är mest lämplig och som ger ett måttligt intrång i Mullberget. Området för Grenvägen har utretts i flera omgångar tillsammans med Skellefteå kommun. Förslaget kommer att ses över mer i detalj i det fortsatta arbetet. Den ”nya Grenvägen” kommer sedan att fastställas i kommunens detaljplan för området.

Passager Skellefteå C

Skellefteå C (Skellefteå resecentrum) är utformad som en trespårsstation med sidoplattformar. Passage för gång- och cykeltrafik med anslutning till plattformarnas perronger föreslås i Trädgårdsgatans förlängning. Fortsatta utredningar krävs för utformning av anslutningarna till passagen. Skellefteå kommun vill betona vikten av att Skellefteå C planeras utifrån ett resandeperspektiv med god tillgänglighet och anslutning till plattformar. Vidare bör god gestaltning ske av exempelvis bullerskyddsskärmar för att motverka barriäreffekter och för att skapa en inbjudande och välkomnande miljö. Skellefteå kommun förutsätter att gestaltningen kring järnvägsområdet och järnvägen sker i dialog med kommunen.

Vid Lasarettsvägen planeras en ny planskild passage för gång- och cykel. Den nya gång- och cykelanslutningen bör utformas och anslutas med hänsyn till att befintlig gång- och cykelbana ligger på östra sidan av Lasarettsvägen. Passagen fyller en viktig funktion för kopplingen mellan centrum och lasarettområdet och bör fungera som förbindelse till järnvägsplattformarna och stationsområdet för att skapa en närhet mellan Skellefteå lasarett och resecentrum. Detta bör förtydligas i samrådshandlingen. Passagen vid Lasarettsvägen bör ges en utformning och standard i material som motsvarar passagen vid resecentrum.

Vid Nordlandergatans förlängning planeras en ny planskild passage för gång-, cykel-, kollektiv- och biltrafik. I fortsatt planering bör behovet av hållplatser för kollektivtrafik utredas i området.

Kommunen noterar att det i detta skede anges passagebredder endast för gång- och cykelpassagerna vid Lasarettsvägen och resecentrum. Dessa bredder har kommunen tidigare redovisat som minsta bredder. Gång- och cykelpassagernas bredder har stor betydelse för upplevelsen av trygghet och hur de används.

Utformning, ljussättning, gestaltning och bra förutsättningar för drift är avgörande för att passagerna ska bli trygga, attraktiva och väl nyttjade av gång- och cykeltrafikanter. Fortsatta fördjupade studier av passagerna är nödvändiga.

Trafikverkets svar

Utformningen av passagen under Skellefteå C i Trädgårdsgatans förlängning kommer fortsatt att studeras för att åstadkomma så attraktiv, trafiksäker och tillgänglig passage som möjligt. Samråd med berörda på Skellefteå kommun kommer att fortsätta i takt med att utformningen av järnvägen och omkringliggande järnvägsområde detaljeras.

Planerad passage vid Lasarettsvägen har utformats som en gångpassage för att kunna sammankoppla lasarettområdet med resecentrum. Fortsatta samråd med Skellefteå kommun kommer att ske i takt med att utformningen av passagen detaljeras. Nivån på standard och val av material behöver fortsatt samråd. De områden som ligger norr och söder om passagerna utformas av Skellefteå kommun.

Planering av kollektivtrafik är en fråga för Skellefteå kommuns interna planering.

Fortsatta fördjupade studier av passagerna kommer att fortsätta i nästkommande skede. Skellefteå kommun bjuds in att delta.

Intrång

Ett antal fastigheter blir påverkade av sträckningen. Ett omfattande intrång i bebyggelse längs Mjölnergatan samt vid föreslagen trafiklösning för Grenvägen på Älvsbacka kan inte undvikas.

Trafikverkets svar

Trafikverket har utrett flera olika alternativa sträckningar och möjliga utformningar av järnvägen i de aktuella områdena. Det förslag på linjesträckning som nu är framtaget är det mest lämpliga sett ur flera olika perspektiv. Påverkan och intrång kan inte undvikas.

Buller och vibrationer

Trafikverket beskriver problematiken med att bedöma vibrationer från järnvägen. Flertalet fastigheter är påverkade idag. Viktigt är att ha en nära dialog med berörda fastighetsägare och tydliggöra beräknade värden för buller och vibrationer samt förslag till bullerskyddsåtgärder då detta är av största betydelse för bebyggelse och boende.

Genom bättre grundläggning kan vibrationspåverkan på omgivningen förbättras. Dock kan en eventuell hastighetshöjning kunna motverka detta. I fortsatt planering bör Trafikverket förtydliga vibrationsproblematiken ytterligare med en karta samt beskriva vilka åtgärder som genomförs om riktvärdet för vibrationer överskrids när järnvägen står klar. Även tabellen över preliminära bullerberäkningar bör förtydligas för att kunna läsa och förstå bullerkartorna. I nuläget presenteras mer information än nödvändigt vilket försvårar läsbarheten.

Trafikverkets svar

I projektets miljökonsekvensbeskrivning beskrivs de problem med buller och vibrationer som framkommit mer ingående, men även de förslag till åtgärder som Trafikverket kommit fram till för att klara riktvärdena. Det finns även särskilda PM för respektive område, där även resultat från inventeringar och beräkningar redovisas.

I granskningshandlingens miljökonsekvensbeskrivning så redovisas de uppgifter och åtgärder som den slutgiltiga bullerberäkningen kommit fram till. De åtgärder som planeras ska så långt det är möjligt minska eller helt förhindra vibrationsproblematik.

Ledningar

Ett antal VA-ledningar påverkas av järnvägsanläggningen. Detta medför konsekvenser för avdelningen vatten och avfall. För att Skellefteå kommun Vatten och avfall ska kunna planera sin verksamhet framöver behöver Trafikverket informera mer specifikt vilka fastigheter som berörs av järnvägsanläggningen.

Vid ledningsförflyttningar bör det noteras att det i varje enskilt fall behöver göras en systemanalys. Det kan exempelvis bli aktuellt att komplettera va-ledningssystemet för att tidigare funktion ska kunna bibehållas. Omfattningen kan således bli större, än enbart förflyttningen. Skellefteå kommun förutsätter att detta sker i dialog med kommunen vad gäller val av ledningsmaterial och genomförande. En plattform för kontinuerlig dialog önskas snarast för att vatten och avfall ska kunna planera sin verksamhet på bästa sätt framöver.

Trafikverkets svar

Trafikverket har påbörjat ett samråd om berörda ledningar med Skellefteå kommun. Trafikverket har hittills informerat Skellefteå kommun i den takt som information funnits tillgänglig. När detaljprojekteringen startat kommer ytterligare samråd att genomföras med Skellefteå kommun om de berörda ledningarna samt de fastigheter som berörs. En plattform/forum för kommande och kontinuerlig dialog kommer att skapas för frågor om ledningar.

Skyddsåtgärder

Skellefteå kommun vill poängtera vikten av att använda ett förebyggande arbetssätt och nödvändiga skyddsåtgärder vid genomförandet av Norrbotniabanan. I fortsatt planering och framtida bygghandling bör miljöarbetet preciseras för att undvika felaktiga åtgärder som kan få negativ påverkan på miljön.

Trafikverkets svar

Trafikverket jobbar genom hela sin process med miljösäkring, från planering, genom projekteringskedet och fram till produktion. Miljösäkringen används för att dokumentera hur miljöfrågorna har hanterats under projektets gång.

Byggtiden

Tydligt är att byggandet av Norrbotniabanan utgör ett omfattande projekt som kommer att påverka samhället på många sätt. Viktigt är att samhället fortsätter att fungera även under byggtiden med fungerande lösningar för oskyddade trafikanter samt kollektiv- och biltrafik. För att göra detta bör en plan för byggande tas fram i dialog med Skellefteå kommun där frågor kring trafikering under byggtid samt möjliga etableringsytor beskrivs, och där tidpunkter för varje delprojekt fastställs.

Trafikverkets svar

Planering för hantering under byggtid pågår. Men innan det är dags för byggnation, så kommer en bygghandling som mer i detalj beskriver hur anläggningen ska byggas att tas fram.

Med bygghandlingen som grund kommer Trafikverket att handla upp entreprenör. Skellefteå kommun kommer att bjudas in till möten för att samplanera och ta fram en gemensam överenskommen övergripande tidplan.

Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

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

Nedan sammanfattas inkomna synpunkter under rubriker med tillhörande svar från Trafikverket.

Tunnel

Synpunkt inkommit om att Trafikverket borde förlägga järnvägen i tunnel mellan Tuvan och Skellefteå C för att lättare lösa den omöjliga trafiksituationen.

Trafikverkets svar

Att gräva ner järnvägen i en tunnel har utretts men avskrivits i ett tidigt skede, mycket på grund av de höga kostnaderna.

Buller och vibrationer

Synpunkter inkommit med fråga om vilka bulleråtgärder som planeras på berörd fastighet samt önskan om att få tillgång till information om bullerberäkningar samt lösningar för berörd fastighet.

Synpunkt inkommit med fråga om vilken typ av bullerskydd och hur höga bullerskydden blir längs sträckan Skellefteå C – Klockarbergsvägen.

Synpunkt inkommit med fråga om buller beräknas öka längs Norra Stationsgatan, och om det är så, finns det möjlighet till bullerplank.

Synpunkt inkommit med fråga om bullerskyddsåtgärder i Hedenbyn.

Synpunkt inkommit om att bron över Skellefteå älv borde utformas med någon form av ljudvall så man inte påverkas så mycket av ljudet när tåg passerar älven.

Synpunkt inkommit med fråga om bullernivåer och bulleråtgärder förbi specifik fastighet.

Synpunkter inkommit om att det kommer att bli höga ljud från mötesstationen på norra sidan av älven och förhoppningen är att dessa ljud minimeras.

Synpunkter inkommit med önskemål om att bostäder runt området Grenvägen skyddas mot buller. Önskvärt att berörda får ta del av bullernivåer och bullerskyddsåtgärder så snart som möjligt, i god tid före Norrbotniabanan är i full drift.

Synpunkter inkommit om att projektet riskerar att innebära störningar i form av buller och vibrationer.

Synpunkt inkommit om att nuvarande bullerplank längs väg 372 inte uppfyller normer enligt Sveriges kommuners och regioners handbok i trafikbuller.

Synpunkt inkommit med önskemål om bullervall eller plank hela vägen där järnvägen lämnar skogen till dess att den når den södra sidan av älven.

Trafikverkets svar

De bullerberäkningar och bullerskyddsåtgärder som redovisas i järnvägsplanens samrådshandling är preliminära och översiktliga. Arbete pågår just nu med att utreda vilka fastighetsnära bulleråtgärder som kommer att bli aktuella. Dessa kommer att redovisas mer i detalj i nästkommande skede, järnvägsplanens granskningshandling.

De vanligaste fastighetsnära åtgärderna är fönsterbyte, skyddad uteplats eller i vissa fall åtgärder i fasaden på bullerutsatt sida av huset.

Spårnära bullerskyddsåtgärder innebär att bullerskärmen är placerad uppe på järnvägsbanken så nära spåret som möjligt för att dämpa bullret vid källan. På sträckan förbi kvarteret Stubbängen och förbi Norra Stationsgatan föreslås en spårnära hög bullerskärm. En hög skärm betyder att den är i storleksordningen 2-2,5 meter hög. Utformningen och vilket material bullerskärmen kommer att bestå av bestäms senare. Bullerskyddsåtgärderna kommer att byggas tidigast 2024 i samband med att järnvägen byggs om. De spårnära skärmarna kan tyvärr inte byggas innan själva spåret byggs om.

På bron över älven planeras en spårnära bullerskyddsskärm. När järnvägen går över i bank föreslås ett högt bullerskyddsplank uppföras. Sammantaget bör dessa åtgärder medföra tämligen bra bullerskydd för berörda fastigheter i Hedenbyn.

Trafikverket har gjort preliminära bullerberäkningar för alla fastigheter längs sträckan. Bullerberäkningarna och utfallet från dessa redovisas i kartor. Trafikverket har skickat en bild som redovisar utfallet till berörd.

Bullerberäkningar kommer att redovisa exakt vilken typ av åtgärder som kommer att behövas för att minska bullret vid Bockholmsvägen söder om älven samt mötesstationen norr om älven. Dessa åtgärder är inte helt fastlagda ännu, men kommer att redovisas i detalj i järnvägsplanens granskningshandling när handlingen tillgängliggörs för allmänheten att granska.

Nuvarande bullerplank var tillräckliga när de projekterades och byggdes. Nu gäller nya förutsättningar och krav. De nuvarande bullerplanen kommer att ersättas med nya som klara dagens förutsättningar och krav.

Bullerberäkningar redovisar var åtgärder för buller blir aktuella. Åtgärder för att reducera buller kommer att redovisas i järnvägsplanens granskningshandling när den tillgängliggörs för granskning.

Passager

Synpunkt inkommit med förhoppning att Trafikverket tänker lösa bra passager.

Synpunkt inkommit om att förslaget avsevärt försämrat för oskyddade trafikanters möjlighet att på ett smidigt sätt ha kontakt med båda sidor om järnvägen. Avståndet mellan planskilda passager har ökat avsevärt. Till exempel kontakten mellan Kanalskolan, Norrvalla idrottsplats och musikskolan Mullberget.

Trafikverkets svar

Att hitta bra lägen för passager är en utmaning då det är svårt att hitta optimala lägen för alla och där det inte blir för branta lutningar på gång- och cykelvägarna. För att hitta så bra lösningar som möjligt har Trafikverket ett nära samarbete med Skellefteå kommun som har helhetsbilden över gång- och cykelvägar till och från området samt det är de som planerar för framtiden. För att minska avståndet mellan passagerna kommer en ny passage vid Blomstervägen att byggas.

Barriär

Synpunkt inkommit om att förslaget innebär en enorm barriär mellan de delar av Skellefteå som ligger norr om järnvägen och centrum. En tidig kostnadsberäkning som följt med sedan förstudien att det skulle bli för dyrt att gräva ner järnvägen. Med det här förslaget som är framtaget så är förutsättningarna helt andra. Man bör göra en ny förutsättningslös kostnadskalkyl när gamla spåret kan tas bort. Att gräva ner järnvägen ger också helt nya trafiklösningar där långväga trafik inte behöver köra in till centrum.

Trafikverkets svar

Alternativet att gräva ner järnvägen har avskrivits i tidigare skede och kommer inte att studeras igen. Då det är en förutsättning för projektet att under hela byggtiden ha tågtrafiken till Rönnskär/Skelleftehamn igång vore det väldigt svårt att göra en tunnel i befintligt läge. Det skulle även innebära stora intrång i intilliggande fastigheter för att möjliggöra byggnation av en tunnel i ett nytt läge.

Nedsänkt spår

Synpunkt inkommit med fråga om det är nedsänkt järnvägsspår förbi Hedensbyn.

Trafikverkets svar

Spåret kommer delvis att gå i bank och mindre skärning. När järnvägen går i bank har den ungefär motsvarande höjd som väg 372. Trafikverket har skickat en skiss med förklarande text för att beskriva den tänkta utformningen.

Intrång under byggtiden

Synpunkt inkommit om intrång under byggtiden.

Trafikverkets svar

Trafikverket har till berörd fastighetsägare skickat kartmaterial som redovisar föreslaget intrång under byggtiden. Den röd/rosa färgen på översänt material beskriver den ytmässiga påverkan som bedöms uppkomma under byggtiden, dvs. ytor som behöver nyttjas med stöd av tillfällig nyttjanderätt under byggtiden.

Tillgång till fastighet

Synpunkt inkommit med fråga hur tillgång till fastigheter kommer att säkras, med bland annat vägar osv.

Trafikverkets svar

I tillsänt material har Trafikverket redovisat utformningen av hur framtida åtkomst är tänkt till aktuell fastighet. Vägen som redovisas är tänkt som utfartsväg för de fastigheter som har behov av det, även Trafikverket har behov av att nyttja vägen och därför redovisas vägen som "serviceväg" i järnvägsplanen.

Utfart till aktuella fastigheter kommer att säkerställas under byggtiden, sannolikt under viss tid med provisoriska utfartsvägar. Den nya vägen iordningsställs av järnvägsprojektet.

Vägar

Synpunkt inkommit med fråga om väg 95 kommer att flyttas norrut vid Norra Stationsgatan.

Synpunkt inkommit om att trafiksituationen på Skelleftehamnsvägen och den östra delen av Skellefteå är hopplös i dagsläget och framkomligheten kommer inte att förbättras med tanke på framtida trafik som kan bli aktuell med tanke på bland annat industrietableringar i området. Järnvägen borde med tanke på detta grävas ner för att underlätta övrig trafik.

Trafikverkets svar

Förändringar av väg 95 kommer att göras i området vid Lasarettsvägen och västerut mot Nordlandergatan och Klockarbergsvägen. Den justeras något i profil/nivå uppåt för att möjliggöra passagerna under vägen och järnvägen för ny gångpassage vid Lasarettsvägen och för Nordlandergatan som förlängs in under järnvägen och väg 95 för att kunna ansluta mot Lasarettsvägen norr om den befintliga korsningen. Det görs inte någon ändring av väg 95 vid berörd fastighet.

Vad gäller trafiksituationen i Skellefteå har det inte studerats och kommer inte att kunna inarbetas i detta projekt. Trafikverket kommer inom ramen för projektet att anpassa väg 372 så att det är möjligt att bygga och rusta upp den befintliga järnvägen, samtidigt som järnvägstrafiken till och från Skelleftehamn ska fungera. Hänsyn har även tagits till att möjliggöra en eventuell framtida E4 i Östra ledens förlängning. Hur vägtrafiken till industriområdet på Hedensbyn ska fungera måste studeras i ett större perspektiv av både Trafikverket och Skellefteå kommun, men kommer inte att göras inom ramen för Norrbotniabanan.

Grenvägen

Synpunkt inkommit med fråga hur det går med planerna för Grenvägen.

Synpunkt inkommit med innebörden att berörd inte har några synpunkter så länge redovisat alternativ runt Grenvägen kvarstår.

Trafikverkets svar

Trafikverket har skickat kartunderlag med föreslagen lösning för Grenvägen.

Slutlig utformning är dock inte helt klarlagd ännu, då även Skellefteå kommun behöver utreda Grenvägens placering. Trafikverket kommer att bekosta och bygga den ”nya Grenvägen” med stöd av den detaljplan som Skellefteå kommun behöver ta fram.

Ersättning vid flytt

Synpunkt inkommit med frågor om kostnader för flytt ersätts innan fastigheten lösts in, och skulle det påverka inlösenvärdet om huset fram till inlösen hyrs ut.

Trafikverkets svar

I det fall det är aktuellt att ge ersättning för flyttkostnader så sker det samtidigt som fastigheten löses in. Marknadsvärdet på fastigheten kommer inte att påverkas av en eventuell uthyrning före inlösentillfället. Det är alltid det aktuella marknadsvärdet vid inlösentillfället som ersätts.

Värdesänkning av fastighet

Synpunkt inkommit med fråga om hur värdesänkning av fastighet hanteras.

Trafikverkets svar

I de fall där det uppkommer intrång på fastighet så utför Trafikverket en värdering av detta med stöd av oberoende och certifierad värderare. Värderarens uppdrag är att få fram en intrångsersättning som ska spegla den värdeminskning som uppkommer på aktuell fastighet. Den ersättnings som redovisas räknas sedan upp med 25 % vilket är praxis i denna typ av påverkan till följd av bland annat byggnation av ny järnväg (expropriationslagens bestämmelser). Förenklat kan man förklara värderingsprocessen som att fastighetens marknadsvärde före (i opåverkat skick), jämförs med värdet med beaktande av påverkan från den nya järnvägen.

Byggnader och ytor som berörs

Synpunkt inkommit från berörd fastighetsägare att ytor och byggnad tillhörande fastigheten verkar beröras tillfälligt under byggtiden. Det kommer att påverka verksamheten mycket negativt. Berörd hoppas att det går att hitta lösningar som gör att verksamheten fortsatt kan bedrivas.

Synpunkt inkommit med fråga hur fastighetsägaren berörs av tänkta åtgärder med hänvisning till kartbild.

Trafikverkets svar

Trafikverket har noterat synpunkterna och har varit på plats för att studera förutsättningarna. Redan idag är det mycket kort avstånd mellan berörd byggnad och järnvägsfastighetsgräns. För att klara att anpassa befintlig järnväg till nya förutsättningar så kan det bli en förutsättning att nyttja en yta som ligger närmare. Dock är inte alla förutsättningar helt klara. Ytor som redovisas i materialet är preliminära områden. Fortsatt utredning krävs innan Trafikverket har en slutlig uppfattning om vilket behov, och i så fall vilken yta, som behöver nyttjas.

Ett litet hörn av fastigheten påverkas av den nya järnvägen. Den del som är ljus gråfärgad kommer att bli en del av järnvägsfastigheten och den lilla del som är rödmarkerad behöver Trafikverket ta i anspråk under byggtiden med tillfällig nyttjanderätt. Det innebär att Trafikverket kommer att behöva lösa in den del som är gråmarkerad. Hela fastigheten kommer således inte att vara föremål för inlösen.

Trafikverket svarar för och bekostar fastighetsreglering hos Lantmäteriet för korrigerande av fastighetens gränser. Intrångsersättning kommer att betalas ut för den del som Trafikverket tar i anspråk. Intrångsersättningen ska motsvara det minskade marknadsvärdet som ianspråktagandet av detta hörn motsvarar för fastigheten. Den slutliga påverkan från buller från den nya järnvägen är inte klarlagd. Men det kommer att byggas ett (flera meter) högt bullerplank längs järnvägen. I övrigt kommer fastigheten bli berörd genom att en ny utfartsväg kommer att anläggas.

Bibehålla fungerande verksamhet

Synpunkt inkommit med information från Svensk Cater om de avstånd (mått) som behövs för att verksamheten fortsatt ska fungera. Ett avstånd från södra husväggen på 10 meter till den tilltänkta stödmuren mot järnvägen behövs. Anledningen är att den västra lastbryggan är i riktning mot järnvägen och lastbillekipagens längd är 25,25 meter, vilket gör att de måste gå mot järnvägen för att backa till lastbryggorna. Vissa problem kommer även att tillstöta under byggtiden.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för informationen.

Fastighetsbolag

Synpunkt inkommit med information från Skebo och Skellefteå industrihus om status på fastighetsbestånd som berörs av Norrbotniabanan.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för informationen.

Bra förslag

Synpunkt inkommit om att det är ett bra förslag men hoppas att Trafikverket tänker på att göra bra lösningar för passager.

Trafikverkets svar

Att hitta bra lägen för passager är en utmaning då Trafikverket har svårt hitta optimala lägen för alla där det inte blir för branta lutningar på vägarna. För att hitta så bra lösningar som möjligt samarbetar Trafikverket med Skellefteå kommun som har helhetsbilden över de gång- och cykelvägar till och från området samt är de som planerar för framtiden.

Markanvändning

Synpunkt inkommit om vad som är bakgrund och orsak till att markanvändning för järnvägen vinklar in extra mycket vid fastigheterna vid Stubbängen.

Trafikverkets svar

Markanspråket som redovisas ökar på grund av att föreslagen teknisk lösning för anläggningens avvattning övergår från dränering till öppet dike. För att säkerställa att inte angränsande fastigheter påverkas negativt vid avledandet av vattnet från anläggningen föreslås öppet dike, då naturligt markstöd saknas för en fortsatt teknisk lösning med dränering.

Kartmaterial

Synpunkt inkommit med önskemål om att få förtydligat vad olika markeringar på kartan betyder som är otydligt.

Synpunkt inkommit med önskemål om att få tillgång till en detaljerad karta med måttangivelser för det som är planerat att tas i anspråk för berörd fastighet.

Trafikverkets svar

De olika markeringarna redovisar dikesbotten samt preliminär bullerskyddsåtgärd.

Samrådsmaterialet är i det här skedet översiktligt och övergripande. Detaljeringsgraden kommer framgent att öka och i samband med allmänhetens granskning av planförslaget kommer intrångsarealer per fastighet att redovisas. I dagsläget finns alltså inget måttsett material framtaget. Trafikverket har dock en skyldighet enligt lagen om byggande av järnväg att minimera intrånget och inte ta mer mark i anspråk än nödvändigt. Det markanspråk som i detta område behövs för anläggningen innefattar utrymme för järnvägen, uppförande av spårnära bullerskyddsåtgärder, dike för avvattning av järnvägen samt utrymme som tillfälligt behövs under anläggningens byggnation.

Unik miljö

Synpunkt inkommit med önskemål om att bevara den unika miljön kring Skellefteå älv.

Trafikverkets svar

Trafikverket arbetar mycket med gestaltning av järnvägen och området runt järnvägen och kommer så långt det är möjligt att bibehålla de delar som inte blir direkt berörda av järnvägen. Växtlighet kommer i så stor utsträckning det är möjligt att behållas. I Lag om byggande av järnväg samt i Väglagen så framgår det att man för anläggningen endast får ta den mark i anspråk som verkligen behövs för den färdiga anläggningen samt för att kunna bygga, sköta driften och underhålla densamma.

Parkeringsplatser

Synpunkt inkommit med innebörden att fastighetens parkeringsplatser kommer att försvinna. Dessa är väsentliga för fastighetens hyresgäster.

Trafikverkets svar

Parkeringsplatser får inte placeras för nära en järnvägsanläggning med tanke på järnvägens kontaktledning. Parkeringsplatserna står redan idag för nära järnvägen med tanke på det säkerhetsavstånd på 15 meter som krävs. Körytan inom parkeringsområdet kan dock anläggas som närmast 10 meter från spårmit. Järnvägen kommer inte att kunna flyttas för att parkeringsplatserna ska kunna behållas i dess ursprungliga läge. Möjligheten finns att inom fastigheten flytta parkeringsplatserna så att de hamnar på tillräckligt avstånd från järnvägen.

Järnvägens placering

Synpunkt inkommit om det är möjligt att flytta/placera järnvägen längre söderut för att minska inskränkningen i fastigheten.

Synpunkt inkommit med fråga om det inte är möjligt att flytta spåret ett par meter norrut.

Trafikverkets svar

Järnväg är en styv konstruktion och en justering av järnvägen i sidled på en geografisk plats påverkar även järnvägens placering flera 100 meter innan och efter justeringen. Det är inte möjligt i det här läget att ens flytta järnvägen någon meter eftersom påverkan på andra ställen blir större.

Utformning av järnvägsbank

Synpunkt inkommit på utformningen av järnvägsbanken för specifik fastighet. Utformningen kommer att innebära stora problem för fastighetsägare att underhålla hela fastigheten samt stora risker med att järnvägens avvattning kommer att rinna in mot byggnad på tomten. Föreslår att en stödmur anläggs istället.

Trafikverkets svar

Den slutgiltiga utformningen förbi den aktuella fastigheten är inte helt klarlagd. Den exakta lösningen kommer att detaljprojekteras i senare skede. Trafikverket tar med sig synpunkten för hantering.

Samplanering

Synpunkt inkommit om att alla infrastrukturprojekt ska samplaneras. Anser att materialet Trafikverket presenterat helt saknar en redovisning av hur det kommer att se ut när nya E4 kommer att byggas.

Trafikverkets svar

Norrbotniabanan är det projekt som planerar för den nya järnvägen, projektet har inte i uppdrag att planera för eller beskriva en eventuell framtida E4. Detta är förklaringen till att europavägen inte tas upp i någon omfattning i samrådsmaterialet för järnvägen. Eftersom det finns en vägutredning som pekar ut Östra leden som en eventuell framtida E4 har projektet förhållit sig till det genom att utreda möjligheterna för att låta järnväg och europaväg korsa varandra i Östra ledens förlängning. Föreslagen lösning för järnvägen innebär att vägen i framtiden i så fall kommer att ledas under järnvägen.

Damm från godstrafik/partiklar

Synpunkt inkommit om att det är mycket damm redan idag och det syns på fönster, bilar mm. Hur ska Trafikverket hantera partiklar?

Trafikverkets svar

Vid byggande av en ny järnvägsbank kommer stor vikt att läggas på vilket material som tillåts användas i banken, detta då de högre hastigheterna och tyngre lasterna ställer högre krav. Till exempel används tvättad makadam för att undvika tillförsel av finpartikulärt material. Längs den berörda sträckan kommer också höga bullerplank att anläggas som i sig kommer att minska möjligheten till eventuell damspridning.

Vår bedömning är att dom upplevda problemen gällande damning från banvallen kommer att minimeras i och med anläggandet av en ny banvall.

Bygglov

Synpunkt inkommit angående påverkan på byggnader där bygglov nyligen beviljats och där Trafikverket yttrat sig över bygglovet.

Trafikverkets svar

Vid påverkan på en byggnad är Trafikverket skyldig att ersätta intrånget, att bygglov nyligen beviljats är olyckligt men ändrar inte Trafikverkets skyldighet att ersätta det intrång järnvägen orsakar.

Placering av järnväg

Synpunkt inkommit om att det är viktigt att den nya järnvägen byggs så nära väg 372 som möjligt för att minska intrånget på fastigheterna på Risön.

Trafikverkets svar

Placeringen av järnvägen på den sträcka där järnvägen ligger nära väg 372, ligger den så nära som det är möjligt utan att inskränka trafiksäkerheten.

Kostnader

Synpunkt inkommit om det är Trafikverket eller Skellefteå kommun som står för kostnaden av alla vägar som ska byggas.

Trafikverkets svar

Gällande kostnader så står Trafikverket för de ombyggnationer som orsakas av Trafikverket medan Skellefteå kommun står för de delar de vill passa på att bygga samtidigt eller där de vill ha en högre standard.

Gestaltning

Synpunkt inkommit om att behålla älven och dess angränsande ytor så lite påverkade av banan som det bara går. Hellre spara ett träd för mycket än att bara rensa för att det är enklast. Önskvärt vore om bron över Skellefteå älv utformas med hänsyn till den lantliga bebyggelse den korsar.

Synpunkt inkommit med önskemål om att banan och service- och ersättningsvägar döljs från älven med vegetation och vallar och att befintlig växtlighet behålls.

Trafikverkets svar

Trafikverket utformar sina anläggningar med mycket höga krav på gestaltning. De anläggningar som anläggs i lantlig miljö kommer att anpassas till omgivningen. Befintlig växtlighet/vegetation kommer att behållas i den utsträckning som det är möjligt. Exakt vilken växtlighet som kan behållas och måste tas bort kommer att detaljstuderas i nästkommande skede i arbetet med bygghandlingar. Där det är möjligt kommer Trafikverket att planera för ny växtlighet, vilket kan handla om buskar och träd.

Belysning

Synpunkt inkommit om att tänka på belysningen av bron över Skellefteå älv, att inte lysa upp mer än nödvändigt under den mörka delen av året.

Synpunkt inkommit om att det är önskvärt att tänka på hur belysningen riktas. Att det kommer att vara strålkastare som lyser starkt i mörkret gör att det kan komma att kännas som att man bor på ett industriområde istället för på landet.

Trafikverkets svar

Det är en fråga som inte har diskuterats i detta skede. Trafikverket noterar detta och kommer att ta med sig synpunkterna i detaljprojekteringen.

Ersättningsväg

Synpunkt inkommit om längd på ersättningsväg jämfört med idag. Därigenom kommer några praktiska följdfrågor som omfattar placering av postlåda, placering av soptunna, samt hantering av skottning.

Trafikverkets svar

Beträffande förlängda köravstånd är det Lantmäteriet, i samband med att järnvägsfastigheten bildas och att fastigheten ska få rätten till den nya utfartsvägen, som beslutar om det. Sträckningen för ersättningsvägen kommer även den att slutgiltigt bestämmas i lantmäteriförrättning. Beträffande postlåda så kan det finnas två lösningar. Den ena kan vara där den nya ersättningsvägen kommer fram till planerad kommunal gata och den andra kan vara att samla alla postlådor på ett gemensamt ställe. Vad gäller snöskottning så blir det en fråga för respektive berörd att hantera. Ersättningen för den merkostnaden ska täckas som en engångsersättning i samband med att Lantmäteriet beslutar om ersättning för det förlängda köravståndet. Kommunen ansvarar för detaljplanering av de kommunala gatorna i området, och än så länge har den planeringen inte riktigt dragit igång.

Höjdförhållanden

Synpunkt inkommit med fråga om höjdförhållande mellan järnvägen och tomtgräns på specifik fastighet.

Trafikverkets svar

Trafikverket har skickat information till berörd fastighetsägare med önskade uppgifter samt en beskrivning av vad som ska utföras.

Markförhållanden

Synpunkt inkommit med önskan om att få information om grund- och markförhållanden i området Vitsippan där berörd fastighet är belägen.

Trafikverkets svar

Vid kvarteret Vitsippan varierar markförhållandena längs baksidan av tomerna, cirka 50 meter väster om kvarteret kommer terrassnivån att ligga i nivå med moränen vars yta sänker sig österut och överlagras av lösare sediment med hanterbara mäktigheter. Mäktigheten ökar österut för de lösare sedimenten och bedömningen är att bankpålning kommer att behövas på sträckan förbi aktuell fastighet. Ännu längre österut sjunker nivån till fast botten ytterligare och där ökar mäktigheten av lösare sediment med inslag av sulfidjord. Ordet mäktighet i geotekniska sammanhang används för att beskriva "tjockleken" eller "djupet" för ett jordlager.

Hastighetsgränser

Synpunkt inkommit med fråga om hastigheter på väg och järnväg.

Trafikverkets svar

De förändringar som föreslås av väg 372:s läge till följd av järnvägsprojektet innebär inte förändringar i vägutformningen som leder till ändrad standard eller ändrade hastighetsbegränsningar. Vägbredden (belagd bredd) på väg 372 kommer dock att minska till 9,0 meter på den justerade sträckan då dagens vägbredd på cirka 10-13 meter är omotiverat bred. Den nya vägsträckans utformning kommer att uppfylla alla krav i Trafikverkets kravdokument för vägar och gators utformning.

När det gäller hastighetsbegränsningen på järnvägen så kommer hastigheten att vara högre än på nuvarande järnväg i och med att Trafikverket bygger enligt kraven för nybyggnation, både vad gäller geometrier på banan, dess överbyggnad och grundläggning. Största tillåtna hastighet (Sth), för godståg kommer att vara 120 km/tim. Sth för persontåg kommer att vara 140 km/tim på denna sträcka ut från Skellefteå C söderut. Verklig signalerad hastighet är inte fastställd i dagsläget.

Kommunal planering

Synpunkt inkommit med önskemål att få ta del av kommunens planer för aktuellt område. Finns det någon kontaktperson på Skellefteå kommun som man kan kontakta i ärendet.

Trafikverkets svar

Frågorna är kopplade till Skellefteå kommuns myndighetsutövning, exempelvis detaljplaneläggning av områden och bygglovshantering. Kommunens eventuella tankar om att detaljplanelägga områden i anslutning till Norrbotniabanan är det Skellefteå kommun som kan och ska svara på.

Juridisk hjälp

Synpunkt inkommit med fråga om juridisk hjälp från Trafikverket och vad det innebär.

Trafikverkets svar

Det finns vissa möjligheter för en fastighetsägare att få Trafikverkets bekostande av juridiskt stöd. Dessa förutsättningar för ombudsstöd finns redovisade i ett internt regelverk inom Trafikverket.

Nedan redovisas de förutsättningar som ska vara uppfyllda:

- Sakägaren uttrycker själv behov av ett ombud*
- Möjlighet finns att nå en frivillig överenskommelse*
- Trafikverket bedömer att ombudet kan föra ärendet framåt*
- Ombudskostnader ersätts enbart vid komplicerade ärenden eller vid ömmande fall, dvs. i situationer där markägaren bedöms behöva stöd för att föra sin talan.*
- Ombudskostnader ska vara nödvändiga och skäligen stå i rimlig proportion till intrånget.*

Sammanfattningsvis kan möjligheten beskrivas som att i tidiga skeden, där vi befinner oss för närvarande, så är möjligheten mindre att få stöd, men ju längre processen löper på, och beroende på hur en fastighetsägare påverkas, kan förutsättningarna för stöd ändras.

Inlösen/förvärv av mark

Synpunkt inkommit om störningar efter att anläggningen är i bruk och hur dessa kommer att hanteras. Finns det möjlighet att få till någon form av avtal eller garanti med Trafikverket om hanteringen så långt fram i framtiden.

Synpunkt inkommit med önskan om att påbörja diskussion om inlösen av fastighet eller del av fastighet.

Synpunkt inkommit om att det tar lång tid att förvärva och planändra en ny tomt när verksamheten inte kan vara kvar. Önskar information om vilken hjälp som Trafikverket bistår med när verksamheten blir tvungen att flytta.

Trafikverkets svar

Om ett järnvägsprojekt medför att en bostadsfastighet påverkas, direkt eller indirekt, gäller följande principer för inlösen.

Direkt påverkan: Ifall en hel fastighet inte kan nyttjas med en godtagbar återstående funktion för sitt avsedda ändamål, exempelvis en bostadstomt som inte kan anses ha en acceptabel kvarstående funktion. Under denna förutsättning gäller alltid att en ersättning, utifrån en oberoende värderare framtagna marknadsvärdering + 25% påslag ska utges, enligt Expropriationslagens bestämmelser. Påverkas endast en del av fastighet men fastigheten i sin helhet ändå kan anses ha en kvarstående acceptabel funktion, utges intrångsersättning motsvarande den marknadsvärdeminskning som uppkommer. Även på denna ersättning ska utges 25 %.

Indirekt påverkan: Kan till exempel vara vibrations- eller bullerpåverkan (i undantagsfall påverkan på utsikt). Inriktningen vid byggande av ny järnväg är att gällande riktvärden inte får överskridas när Trafikverket byggt den nya järnvägen (avseende buller kan dock vissa avsteg från riktvärden tillåtas). I vissa fall kan en fastighetsägare ha rätt att få sin fastighet inlöst (förvärvat av Trafikverket) till följd av indirekt påverkan. En förutsättning för detta är dock att det ur allmän synpunkt är klarlagt att det uppkommer en påverkan som inte fastighetsägaren skäligen ska anses behöva tåla. I dessa fall finns en hel del som måste vara uppfyllt för att en fastighet ska anses vara i läget att kunna bli inlöst.

Det finns således utifrån ovanstående ingenting i gällande lagstiftning, eller praxis, som medger att en fastighetsägare ska kunna erhålla framtida garantier för någon viss ersättning kopplat till exempelvis vibrations- eller bullerpåverkan. Kraven på projektet är istället att utföra skyddsåtgärder så att i görligaste mån exempelvis gällande riktvärden för buller kan innehållas.

Trafikverkets förvärv av mark startar i normalfallet upp, när aktuell järnvägsplan har vunnit laga kraft. Projektets bedömning är att det kan ske någon gång kring årsskiftet 2022/2023. Efter det att järnvägsplanen vunnit laga kraft kan även berörda kräva att Trafikverket ska förvärva marken. För att ett förvärv av mark ska kunna ske från Trafikverkets sida innan järnvägsplanen vunnit laga kraft, måste berörd fastighetsägare initiera detta och ha särskilda skäl för detta.

Trafikverket har redan nu startat upp ett samarbete med Skellefteå kommun som är den part som hanterar markanvisning för nya byggnationer samt hanterar kommunens stadsplanering (översikts- och detaljplaner). Skellefteå kommun kommer även att vara behjälplig med att leta lokaler till verksamheter vars befintliga lokaler inte kan vara kvar på grund av järnvägen.

Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Samråd hölls med Maskaure sameby i januari 2019. Vid mötet diskuterades utformningen av passagen vid km 116+781, strax norr om Båtvikstjärnen, och järnvägens sträckning norrut till Skellefteå. Samebyn påtalar vikten av att järnvägen placeras så nära E4 som möjligt norr om Bureå. Passager längre norrut nära Skellefteå har samebyn inte några synpunkter på då deras verksamhet inte bedrivs nära tätorten.

22 yttranden har inkommit från övriga myndigheter och organisationer.

Elsäkerhetsverket, Folkhälsomyndigheten, Försvarsmakten, Havs- och vattenmyndigheten, Lantmäteriet, MSB, Naturvårdsverket och Socialstyrelsen avstår från att lämna synpunkter i ärendet.

Lantbrukarnas riksförbund, LRF Skellefteå kommungrupp

LRF meddelar att man inte ser något uppenbart problem med dragningen. Betonar vikten av korrekta avvägningar för det produktiva jordbruket så att inskränkningarna på såväl produktiv jordbruksmark som skogsmark blir så liten som möjligt och att tillgängligheten till mark som blir avskuren av banan säkerställs.

Trafikverkets svar

Trafikverket noterar detta. Passager och vägar anläggs så att samtliga markägare kan nå sina markområden.

Luffartsverket, LFV

LFV har i egenskap av sakägare för CNS-utrustning inget att erinra mot banans dragning eller de anordningar och byggnader som ska uppföras utmed banan förutsatt att dessa är lägre än 20 meter över omgivande mark.

Trafikverkets svar

Trafikverket noterar detta.

Sametinget

Sametinget lämnar synpunkter rörande behovet av att se hela järnvägens påverkan och inte bara enskilda etapper. Sametinget betonar att berörda samebyar har rätt till inflytande och möjlighet att påverka beslut. Sametinget konstaterar att Norrbotniabanan kommer utgöra en barriär i ett redan fragmenterat landskap, vilket kommer att påverka den gröna infrastrukturen samt renarnas vandring mellan betesområdena, funktionella samband mellan områden blockeras. Yttrandet beskriver också innebörden av funktionella samband.

Placering och utformning av passager ska ske i samråd med berörda samebyar. Sametinget beskriver vilka normer de anser ska följas för att det ska anses som att samebyarna deltagit effektivt i samrådet. Sametinget informerar också om att man tagit fram en vägledning för hur samisk markanvändning ska integreras i MKB-processen och redogör kortfattat för den.

Trafikverkets svar

Trafikverket har tidigt i projektet kontaktat samtliga berörda samebyar och därefter haft en kontinuerlig dialog inte minst rörande behov av passager och markanvändning inom aktuella områden för alla järnvägsplaner.

Järnvägsplan 07 går dock i stort sett enbart inom tätbebyggt område inne i centrala Skellefteå. Inom aktuell plan finns inga utpekade områden eller passager för rennaringen.

SGU (Sveriges geologiska undersökning)

SGU informerar om att en uppdragering av jordartskartan har skett med hjälp av Lantmäteriets detaljerade digitala underlag som modell. De informerar också om de jordarter som är mest förekommande i det geografiska området samt om att förekomster av sur sulfatjord dokumenterats. De hänvisar till en karta som omfattar de delar av Västerbotten där Norrbotniabanan planeras. SGU hänvisar också till en handledning där det beskrivs hur man kan känna igen och undersöka sur sulfatjord.

SGU informerar också om de bergarter som berggrunden består av längs sträckan. Den västra delen av sträckningen kan delvis bestå av paragnejser som kan vara sulfidförande. Den östra delen består av en annan bergart som troligtvis inte har motsvarande sulfidproblematik. SGU informerar också om att det sannolikt inte finns någon strålningsproblematik längs aktuell sträckning av högstrålande bergarter. Längre norrut, vid Vitberget förekommer den typen av bergart.

SGU informerar om att de tagit fram en checklista vars information de anser bör redovisas i MKB gällande påverkan på grundvattenförekomster.

Slutligen hänvisar SGU till deras hemsida, för hjälp till handledning och tillgång till översiktlig relevant information.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för informationen.

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket förutsätter att Trafikverket har utrett behovet av seglingsfri höjd under bron med anledning av förekommande båttrafik på älven så att den inte hämmar den nuvarande tillgängligheten i allt för stor utsträckning. Under förutsättning att detta har gjorts har vi inget att erinra mot föreslagen bansträckning.

Sjöfartsverket har också generella synpunkter gällande byggnationen av broar eller andra anläggningar i vatten som påverkar båttrafik. Synpunkterna bör beaktas vid ansökan om vattenverksamhet och vid efterföljande anläggningsarbete i älven.

Vad gäller anläggningsfasen som avser byggnation i vatten som kan påverka fartygstrafiken bör projektet analysera riskerna i samband med detta. Utifrån denna analys bör projektet föreslå eventuella åtgärder och en handlingsplan för att höja säkerheten för sjötrafiken i samband med anläggningsfasen.

Om vattenområden tillfälligt behöver avlysas så krävs ett beslut av Länsstyrelsen med stöd av sjötrafikförordningen efter särskild ansökan.

Vidare bör berörda båtklubbar eller andra intressenter informeras i god tid om begränsningar i framkomligheten.

Sjöfartsverket framhåller också att belysningen på bron bör utformas så att den inte verkar bländande för sjötrafiken och det gäller även arbetsbelysning under anläggningsfaser.

Bron bör märkas ut med seglingsfri höjd i enlighet med Transportsstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om sjövägmärken.

Efter genomfört arbete ska bron, förändringar av strandlinje, bottentopografi geodetiskt bestämmas och delges Sjöfartsverket, Ufs-redaktionen, för kontroll och uppdatering av sjökort.

Sjöfartsverket anser slutligen att den kommande ansökan om vattenverksamhet bör beskriva förekommen sjötrafik som förväntas passera bron samt hur denna kommer att påverkas av den nya bron och anläggningsfasen.

Trafikverkets svar

Trafikverket planerar att skicka ut information till berörda i samband med de byggnationer som kommer att bli aktuella. Trafikverket tar med sig vissa delar i yttrandet i det kommande arbetet med detaljprojektering av järnvägen. Trafikverket tackar för informationen.

Skellefteå buss

Skellefteå buss AB bedriver verksamhet inom flera områden där huvuddelen av verksamheten är upphandlad linjetrafik med buss omfattande linjetrafik i regionen.

De synpunkter som Skellefteå buss lämnat handlar om hållplatser och framkomlighet avseende sträckning från södra Tuvan över Skellefteå älv via Risön in mot Skellefteå centrum.

Generellt har Skellefteå buss en oro för hur trafiksituationen på väg 372 kommer att utvecklas med stora industrietableringar och förändrade bostadsmönster som innebär att trafiken väsentligt kommer att öka. Det kan medföra risk att busstidtabeller blir svåra att hålla.

Skellefteå buss menar också att det är långt mellan hållplatserna mellan Östra leden och Gruvgatan samt att rondellen vid Grenvägen ser snäv ut och även lutningen kan bli ett problem för treaxliga bussar. Då de saknar exakt mått är det svårt att bedöma. Vid halka är det svårare att ta 180 graders sväng. Cirkulationsplatsen är väldigt asymmetrisk vilket kan orsaka besvär för större fordon beroende på vilken färdväg som ska tas.

När det gäller Nordlandergatan och Lasarettsvägen så undrar Skellefteå buss om det finns hållplats för sjukhuset och i sådana fall exakt vart? Skellefteå buss påtalar att det är viktigt att just de resenärer som ska till sjukhuset har möjlighet att kliva av direkt utanför. Lutningen på Nordlandergatans förlängning är viktig för bussarnas framkomlighet. Lutningen är kraftig redan idag och är ett problem vid vinterväglag.

Trafikverkets svar

Placering av busshållplatser samt utformning av vissa vägar sker i samarbete med Skellefteå kommun. Placering av busshållplatser är inte helt klarlagd och kommer att studeras vidare innan det är klart med hur många hållplatser som blir aktuellt.

Cirkulationsplatsen vid Grenvägen som redovisades i samrådsmaterialet är ett av alternativen som studerats. Just nu pågår ett utredningsarbete på Skellefteå kommun som hanterar utformningen av en ny trafiklösning vid Grenvägen.

Hållplatser/Bussfickor längs väg 95 kommer att vara kvar i nuvarande läge enligt planförslaget. Längs Lasarettsvägen kommer hållplatserna med namn "Lasarettet" finnas kvar. Hållplatsen, med namn "Lasarettet Norra entrén" som finns på lasarettområdet kommer också att finnas kvar. Längs Nordlandergatan behöver Skellefteå kommun planera för kollektivtrafiken. Vad gäller Lasarettsvägens lutning är ingen förändring aktuell. Nordlandergatans förlängning kommer som mest luta 5 %.

Skellefteå Kraft

Sammanfattningsvis kan passagen förbi Kvarteret Sirius få stor påverkan på Skellefteå krafts verksamhet. Önskar en diskussion med Trafikverket. AO Elnät, AO fiber och AO Fastigheter önskar en dialog med Trafikverket eftersom respektive affärsområde kommer att påverkas av planerade åtgärder.

Trafikverkets svar

Trafikverket noterar detta. Utredningar pågår i vilken omfattning som ledningar mm påverkas av Trafikverkets planerade anläggningar. Kontakt kommer att tas med Skellefteå kraft för samråd.

Skellefteå Museum

Skellefteå museum lämnar synpunkter rörande landskapspåverkan, fornlämningar och värdefulla byggnadsmiljöer.

Vid passage av Bockholmsvägen anser museet att det vore en fördel med en landskapsbro för att bibehålla utblickar och förbättra upplevelsen av den ålderdomliga bebyggelsemiljön.

Museet vill uppmärksamma att det finns en fint timrad bod väster om fastigheten Hedensbyn 25:21. De bör flyttas om den inte kan räddas.

För att möjliggöra bevarandet av de tre värdefulla byggnaderna inom Hedensbyn 25:20 krävs ett bullerskydd som möjliggör ett bra boende. Samma sak gäller Hedensbyn 25:18, där bör parstugan och enkelstugan kunna flyttas på södra sidan om huvudbyggnaden för att bevara delar av gårdens kulturhistoriska betydelse.

Museet konstaterar att järnvägen berör två fastigheter med kulturhistoriska värdefulla byggnader vid Älvsbacka, Sirius 10 och Sirius 1, men att i kommunens nya byggnadsordning för Älvsbacka har det tydliggjorts att de restriktioner som följer med den kulturhistoriska värderingen är underordnade järnvägens behov.

Trafikverkets svars

Anläggande av landskapsbroar är en avvägning mellan nytta och kostnad. Vid passagen av Bockholmsvägen medger inte topografin en landskapsbro. Trafikverket har på några strategiska platser inom föregående järnvägsplan anlagt landskapsbroar.

Den timrade boden väster om fastigheten Hedensbyn 25:21 ligger inom kommunens fastighet Hedensbyn 25:1. Trafikverket kommer i första hand att lösa in berörda byggnader. Eventuell flytt av byggnader sker i undantagsfall och hanteras då av fastighetsägaren efter dialog med Trafikverket och kommunen.

Bulleråtgärder kommer att genomföras där det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Fastigheterna inom Risön ingår i den bullerutredning som utförs till planen.

Skellefteälvens Vattenregleringsföretag

Framför att eventuell påverkan på vattenkraftproduktionens förutsättningar inte är tydliggjort i samrådsunderlaget när det gäller bron över Skellefteälven. En MKB måste redogöra för all eventuell inverkan på vattenstånd, strömningsbilder, isbildning, islossning, erosion, anläggningens förmåga att klara höga flöden etc. Älvens strandområden är till viss del känsliga för erosion.

Skellefteälvens Vattenregleringsföretag ser även möjliga risker och problem under byggskedet, särskilt vad gäller isläggning, islossning och höga flöden.

Förutsatt att bron anpassas till de faktorer som nämns i yttrandet bedömer Skellefteälvens vattenregleringsföretag att inverkan av en bro i aktuell sektion blir marginell.

Skellefteälvens vattenregleringsföretag vill ha en löpande dialog kring brons påverkan på vattenförhållandena. Påverkan på vattensituationen får inte avgränsas bort i kommande Miljökonsekvensbeskrivning.

Trafikverkets svar

Upprättandet av järnvägsplan handlar framför allt om att klargöra markanspråk för färdig anläggning och tillfällig markanspråk under byggtiden. I den kommande MKB:n till järnvägsplanen ligger fokus på beskrivning av konsekvenser av planen och dess markanspråk, påverkan på älven beskrivs endast översiktligt. I samband med detaljprojektering efter planen kommer det att upprättas en tillståndsansökan för vattenverksamhet för bron över Skellefteälven. I den tillståndsansökan kommer vattenstånd, strömningsbilder, isbildning, islossning, erosion etc. att detaljstuderas.

Skellefteälvens vattenregleringsföretag är en fortsatt samrådspart både för planprocessen och i den kommande tillståndsansökan för vattenverksamheten.

SMHI

SMHI har tagit del av rubricerat samråd och har inga synpunkter utöver tidigare yttrande daterat 2018-03-06.

Trafikverkets svar

Trafikverket noterar detta.

Statens fastighetsverk

Statens fastighetsverk meddelar att man inte förvaltar några fastigheter i närheten av planområdet och har inga synpunkter på planförslaget.

Trafikverkets svar
Trafikverket noterar detta.

Strålsäkerhetsmyndigheten

I kommande miljökonsekvensbeskrivning bör magnetfältsnivåer redovisas för bostäder och andra platser där människor vistas varaktigt och förhöjda fält kan förväntas på grund av exempelvis järnvägens kraftledningar. Myndigheten upplyser om att det är miljöbalken som ska beaktas när det görs en bedömning huruvida olika alternativ och eventuella behov av exponeringsbegränsande åtgärder bör vidtas. Skälet till att miljöbalken blir tillämplig är för att det rör sig om icke-joniserande strålning som enligt balken benämns som miljöfarlig verksamhet och som inte är tillståndspliktig enligt strålskyddslagen. Det är Folkhälsomyndigheten som är tillsynsvägladande när det gäller miljöbalken.

Trafikverkets svar
Beräkningar av magnetfältsnivåer kring den planerade anläggningen kommer att utföras och redovisas i kommande MKB.

Svenska kraftnät

Svenska kraftnät har tagit del av handlingarna för rubricerat ärende och har ingenting att erinra mot upprättat förslag.

Trafikverkets svar
Trafikverket noterar detta.

Sveriges åkeriföretag norr

Sveriges åkeriföretag norr ser positivt till att den norrländska infrastrukturen prioriteras och byggs ut. Inför detta projekt är det viktigt att Trafikverket ser över och tar hänsyn till om de tillfälliga omledningsvägarna som ska trafikeras har andra bärighetsklasser än de som stängs av. Det är viktigt att det inte blir avbrott på vägnätet på grund av bärighetsklasser.

Vid omledning av vägar och ny eller ombyggnad av cirkulationsplatser som trafikeras av tung yrkestrafik är det viktigt att säkerställa att framkomligheten inte drabbas och att tunga fordon samt specialtransporter fortfarande har möjlighet att passera på ett tillfredsställande sätt. Sveriges åkeriföretag norr uppskattar och ser gärna en fortsatt dialog i ärendet framöver.

Trafikverkets svar
Trafikverket förhåller sig till de krav och råd som finns för utformning av vägar och järnvägar för att utforma nya vägar och förändra befintliga. Tillfälliga omledningsvägar eller förbifarter kommer att utformas utifrån den trafik som trafikerar den aktuella vägen. I vissa fall kan det bli aktuellt för mycket tung trafik att vara tvungen att välja en annan väg för att få bättre framkomlighet under byggtiden. Trafikering under byggtiden kommer att studeras mer ingående i detaljprojekteringsskedet.

Samråd med allmänheten

Samrådsmaterial

Synpunkt inkommit om den framtida anslutningen av E4 till Östra leden och att den inte beskrivs särskilt tydligt i samrådsmaterialet, trots att den åtgärden innebär en stor trafikteknisk förändring. Ombyggnationerna av Grenvägen och Lasarettsvägen är å andra sidan mer noggrant beskrivna.

Synpunkt inkommit om att kartorna i samrådsmaterialet var inkonsekventa. På vissa kartor var norrpilen vänd uppåt, på andra inte.

Trafikverkets svar

Norrbotniabanan är det projekt som planerar för den nya järnvägen, projektet har inte i uppdrag att planera för eller beskriva en eventuell framtida E4. Detta är förklaringen till att europavägen inte tas upp i någon omfattning i samrådsmaterialet för järnvägen. Eftersom det finns en vägutredning som pekar ut Östra leden som en eventuell framtida E4 har projektet förhållit sig till det genom att utreda möjligheterna för att låta järnväg och europaväg korsa varandra i Östra ledens förlängning. Föreslagen lösning för järnvägen innebär att vägen i framtiden i så fall kommer att ledas under järnvägen.

Det är olyckligt att kartmaterialet var inkonsekvent med avseende på riktningen av norrpil. Trafikverket har förståelse för att materialet varit mer lättläst om alla kartor varit vända åt samma håll.

E4

Synpunkt inkommit om att projektet bör förbereda för nya E4 genom rätt höjd på väg 372 och med en vägport under järnvägen.

Synpunkt inkommit om att det är synd att ny dragning av E4 inte ingår i förslaget. Bifogar ett förslag till hur man kan lösa trafiken den dag som det blir aktuellt.

Trafikverkets svar

Projektet har ingen möjlighet att ta med E4 i denna järnvägsplan då E4-projektet kräver en egen planprocess och projektet kan inte föregå den genom att bestämma exakta lösningar. Däremot har projekteringen gjorts så att projektet vet att det finns en bra möjlighet att sänka väg 372 och Östra leden för att passera under järnvägen med en eventuell framtida E4 i detta läge.

Trafikverket tackar för inskickat utformningsförslag.

Transportsystem

Synpunkt inkommit om att Trafikverket planerar för att bygga ett förlegat system med "lokvändning"/"rundgång" och det är inte ett modernt sätt att bedriva effektiva järnvägstransporter på.

Trafikverkets svar

Alternativet med två broar har bedömts att inte vara samhällsekonomiskt rimligt för den trafikmängd som väntas trafikera Skelleftehamn söderifrån. För att då kunna trafikera ut mot Skelleftehamn så har lokvändning på Risön bedöms som ett rimligt alternativ i detta skede.

Nya möjligheter

Synpunkt inkommit om att den nya dragningen av järnvägen förbi Tuvan ger en enastående möjlighet att skapa ett fantastiskt område i den del av Tuvan som blir på södra sidan av den nya järnvägen. Visserligen ledsamt att många fina miljöer som finns idag förviner. Föreslår en arkitektävling för hur man på bästa sätt bebygger det området i framtiden.

Trafikverkets svar

Trafikverket tar med sig inkommet förslag och vidarebefordrar det till berörda på Skellefteå kommun.

Förslag till annan utformning

Synpunkt inkommit med flera olika förslag till hur man kan lösa situationen med olika trafikslag kopplat till Hedensbyn och industriområdet. Konklusionen är ett önskemål om att behålla anslutningen till Hedensbyn med tanke på ett troligt ökat transportbehov av gods från industrier.

Trafikverkets svar

Skellefteå kommun har beslutat att Trafikverket inte behöver förbereda för en koppling mot Hedensbyspåret, och att spåret kommer att rivas. Finns inga indikationer på att de företag som är etablerade eller håller på att etablera sig vill nyttja järnväg för sin godshantering.

Befintligt spår

Synpunkt inkommit om att är samhällsekonomiskt olönsamt att inte nyttja det befintliga järnvägsspåret i höjd med Tuvan på norra sidan av Skellefteå älv. För det första kan befintlig banvall byggas ut och förstärkas, för det andra kan naturmiljö sparas och för det tredje kan bebyggelse vara kvar.

Trafikverkets svar

Den gamla banvallen har tyvärr inte den stabilitet mot Skellefteå älv som krävs för den kapacitet och trafikering den nya järnvägen ska klara. Vid byggnationen av Norrbottenbanan behöver trafik till och från Skelleftehamn fortsatt kunna trafikera spåret. Eftersom det skulle vara ett mycket stort förstärkningsbehov av det befintliga spåret och spåret inte kan stängas av helt under särskilt lång tid för att göra åtgärderna har Trafikverket tagit beslutet att den delen av sträckan på järnvägen måste utgå. Gestaltningen av järnvägen och dess anslutande anläggningar ska harmoniera och anpassas till omgivande miljö. Ambitionen är att behålla så mycket som möjligt av befintlig växtlighet. Vid så här stora infrastrukturprojekt går det tyvärr inte att undvika att en del bebyggelse påverkas framförallt när man närmar sig ett samhälle. Järnvägens placering är dock optimerad i väldigt stor utsträckning för att undvika intrång i bebyggelse i stor omfattning. Problemet med järnväg är att det är en styv konstruktion, och en justering på någon meter i sidled påverkar järnvägens placering även flera 100 meter både innan och efter justeringen.

Gång- och cykelväg

Synpunkt inkommit med fråga hur det är tänkt med gång- och cykelväg från Bergsbyn till stan. Idag används Tuvagårdsvägen och vidare vägen närmast älven som ansluter till Östra Nygatan. Det finns inte heller någon naturlig gång- och cykelväg norr om väg 372.

Synpunkt inkommit med förslag om att göra om den gamla banvallen till en snabbcykelled mellan Skellefteå C och Tuvan. Det skulle öka arbetspendling på cykel, och det skulle skapa en säkrare trafikmiljö för främst cyklister.

Synpunkt inkommit om att skapa ett planskilt stråk för gång- och cykeltrafik hela vägen mellan Centrum och lasarettet, både vid Lasarettsvägen och Nordlandergatan.

Trafikverkets svar

Tuvagårdsvägen kommer även efter ombyggnation att både fungera som bilväg och cykelväg i öst/västlig riktning. För cyklister är det sedan möjligt att passera under järnvägen ner mot älven på det gamla järnvägsspåret (Hedensbyspåret), som byggs om till väg, för att sedan ta sig mot Östra Nygatan närmare älven. Exakt hur gång- och cykelvägarna kommer dras behöver bestämmas tillsammans med Skellefteå kommun som har helhetssynen på cykelnätet inom staden. På norra sidan om väg 372 är det endast mindre avsnitt vid Grenvägen och Lasarettsvägen som påverkas av järnvägsprojektet. Det blir två nya gång- och cykelpassager av väg 372 och järnvägen, en vid Moröskolan och en öster om Grenvägen. Dessa passager ersätter de nuvarande vid Blomstervägen och Getbergsvägen som har dålig standard och för kraftiga lutningar på gång- och cykelvägen.

Vad som kommer att ske med den gamla banvallen är beroende av vad Skellefteå kommun har för planer för området och hur de planerar cykelstråken i öst/västlig riktning. Synpunkterna kommer att tas vidare till Skellefteå kommun.

Vid ombyggnationen av Lasarettsvägen och Nordlandergatan har det öst/västliga GC-stråket prioriterats att ha en gen dragning och då gå längs väg 95. I den nord/sydliga riktningen har det varit svårt att klara lutningar för en cykelväg varför passagen under Lasarettsvägen främst är för gående medan cykeltrafiken kommer att hänvisas till Nordlandergatan. Synpunkterna kommer att tas vidare till Skellefteå kommun.

Passager

Synpunkter inkommit om att det saknas några säkra gång- och cykelpassager mellan gamla Moröskolan och Grenvägen i området Älvsbacka.

Synpunkt inkommit om att det vore synd att ta bort gångtunneln mellan Morögatan och Östra Nygatan (mellan Morön och Älvsbacka). Om det rent tekniskt går att behålla den borde det övervägas. Den förbindelse som föreslås kommer att ge en klart längre promenad/sträcka samt genom områden med mer trafik. Morön blir närmare Älvsbacka med denna tunnel.

Synpunkt inkommit om att gångtunneln vid Blomstervägen/Östra Nygatan behöver bli kvar. Man behöver betänka att den nya tunneln som planeras vid gamla Moröskolan längre österut inte kommer att fungera lika bra eftersom de allra flesta nyttjar den befintliga tunneln på väg västerut mot centrum. Såklart är det inte dumt med en passage även vid gamla Moröskolan, men båda behövs.

Synpunkt inkommit om att gångtunneln vid det planerade resecentrum borde få gå under, inte bara järnvägen, utan också under Norra Järnvägsgatan. Denna trafikled kommer att få mer trafik och dessutom skulle det vara bra att trapporna försvinner.

Föreslår att tunneln inte går helt i nord-sydlig riktning utan vinklas något österut så att den norra tunnelmynningen mynnar ungefär mitt mellan Vitbergsvägen och Oskarsvägen. Där finns trottoar och ett parkområde som kan nyttjas till anslutande gång- och cykelväg. Föreslår också att vägen ska vara uppvärmd på vintern för att minska risken för ishalka på vintern.

Trafikverkets svar

Att hitta bra lägen för passager är en utmaning då det är svårt att hitta optimala lägen för alla och där det inte blir för branta lutningar på vägarna. Trafikverket behöver även hitta lägen där det ryms ordentliga och säkra anslutningar till busshållplatser mellan väg 372 och järnvägen. För att hitta så bra lösningar som möjligt har Trafikverket ett nära samarbete med Skellefteå kommun som har helhetsbilden över gång- och cykelvägar till och från områdena. Skellefteå kommun planerar för resecentrum och kringliggande funktioner, t ex ytterligare passager till och från resecentrum.

Bra förslag

Synpunkt inkommit om att materialet ser väldigt bra ut. Hade önskat att även den nya E4 ritats in i den fina filmvisningen. Är väldigt tacksamma och hoppas bygget startas idag.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för informationen. Trafikverket är också väldigt nöjda med filmen som visualiserar den nya järnvägen. Byggnationer kommer tidigast att starta år 2024.

Vägar

Synpunkt inkommit med förslag om att ta bort korsningen Morögatan/väg 372 och istället förlänga Morögatan till Myranrondellen.

Synpunkt inkommit om att knyta ihop Rosgatan, Lagergatan och Strågatan/Morö backevägen genom att anlägga en vägport under väg 372 även för bilar vid industrispåret vid Hedensbyn.

Synpunkt inkommit om att man kan utnyttja den befintliga tunneln vid Klockarbergsvägen. Man kan bygga en rondell i korsningen Kanalgatan/Klockarbergsvägen om det skulle behövas, det finns plats för det. Därifrån kan man ansluta till Järnvägsleden och man kan svänga av till akutintaget. Samt att Trafikverket borde slopa att bygga tunnel vid Nordlandergatan, för att slippa anslutningsvägar på norra sidan. Har bifogat en skiss över sina förslag till Trafikverket att ta del av.

Trafikverkets svar

Förslaget på lösning för Grenvägen och korsningen Morögatan/väg 372 är ett av de alternativ som har studerats och som fortfarande finns med bland möjliga förslag. Problemet med denna lösning är främst att intrånget i Mullberget blir väldigt stort, det blir en kraftig skärning in i Mullberget med höga bergsslänter som följd när ”nya” Grenvägen ska in under väg 372 och järnvägen.

Förslaget att knyta ihop Rosgatan, Lagergatan och Strågatan med en port under väg 372 är beroende av vad som kommer att ske med området nedanför vägen och detta blir i så fall en kommunal gata. I järnvägsplanen görs ingen åtgärd på den befintliga bron över industrispåret men det ges möjlighet att passera under den för GC-trafik. Även detta handlar om kommunala gator. Synpunkten kommer att tas vidare till Skellefteå kommun.

Trafikverkets planerade järnväg kommer att påverka passagemöjligheterna i nord-sydlig riktning inom de centrala delarna av Skellefteå tätort. Utifrån detta faktum har Trafikverket och Skellefteå kommun arbetat fram lösningsförslag som ska tillgodose framtida passagemöjligheter av järnvägen både för gång- och cykeltrafikanter samt övriga fordon. Dessa passager ska vara av en god standard utan att i allt för stor omfattning negativt påverka möjligheten till framtida utveckling av närliggande områden, i detta fall Lasarettområdet. Som vårt planförslag är idag blir det ingen förändring för trafiken till akuten, utan det kommer att ske på samma sätt som idag. Hur utvecklingen av Lasarettområdet och området mellan järnvägen och sjukhuset planeras i ett samarbete med Skellefteå kommun och Region Västerbotten. Upprättat förslag för Nordlandergatans passage och anslutning på den norra sidan om Järnvägsleden vid Regionens befintliga byggnad är förankrat med Skellefteå kommun och uppfyller ovan redovisade kriterier och bedöms vara en bra lösning för så väl gång- och cykeltrafik som för biltrafik och det skulle bli för gles mellan passagera om Nordlandergatan inte skulle byggas. De förändringar som uppstår i samband med järnvägen kommer att påverka trafikmiljön i de centrala delarna av Skellefteå. Kommunala åtgärder på det lokala gatunätet kommer därigenom troligtvis att bli nödvändiga. Planering och genomförande av dessa förändringar hanteras av Skellefteå kommun.

Samråd om buller och vibrationer Södra Tuvan – Skellefteå C

Samråd hölls digitalt 15 december 2020 till 15 januari 2021. Inbjudan till samråd skickades till samtliga som är berörda av buller till följd av järnvägsplanen. Syftet var att samråda behovet av bullerskyddsåtgärder och förslag till bullerskyddsåtgärder för sträckan samt vibrationer och åtgärder mot vibrationer.

Inbjudan till samråd och samrådsmaterialet bestod av ett brev med information om samrådstid, hur synpunkter lämnas och vilket material som fanns tillgängligt via projektets hemsida. En läsanvisning för att underlätta för berörda att hitta information om respektive fastighet ingick i inbjudan till samråd.

Tillgängligt material på projektets hemsida var PM Buller inklusive samtliga kartbilagor och tabeller, PM Vibrationer inklusive samtliga kartbilagor och en presentation med information om projektet, riktvärden för buller, inventering av bullerberörda bostäder, bullerberäkningar, bullerskyddsåtgärder, riktvärden för vibrationer och åtgärder vibrationer. Läsanvisning för PM:en och en Planlägningsbeskrivning fanns också tillgängligt.

Skriftliga synpunkter efterfrågades senast den 15 januari 2021. Det inkom 24 skriftliga synpunkter som har besvarats via e-post och ett antal frågor ställda och besvarade via telefon.

Generellt ställdes många frågor om effekten av de spårnära och vägnära bullerskyddsåtgärderna som föreslås i järnvägsplanen och behovet av fastighetsnära bullerskyddsåtgärder. De flesta synpunkterna och frågorna var specifika för respektive fastighet, många frågor om varför det inte föreslås fastighetsnära bullerskyddsåtgärder

alternativt detaljer om de föreslagna fastighetsnära åtgärderna. Det inkom även två synpunkter som handlar om frågor kring ersättningsvägar.

Samråd med Länsstyrelsen om MKB

Trafikverket begärde 2020-12-23 Länsstyrelsens godkännande av miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för järnvägsplan 07, mellan Södra Tuvan och Skellefteå C, Skellefteå Kommun. Efter granskning konstaterade Länsstyrelsen att miljökonsekvensbeskrivningen behövde kompletteras.

2021-03-30 hölls ett möte mellan Trafikverket och Länsstyrelsen om miljökonsekvensbeskrivningen för järnvägsplanen. Länsstyrelsen fick då svar på flera av de frågeställningar som skickats inför mötet.

2021-04-19 begärde Länsstyrelsen en komplettering innan miljökonsekvensbeskrivningen kan godkännas av Länsstyrelsen.

Förorenad mark

Masshantering

I ett tidigare ärende hos Länsstyrelsen visade provtagning av mark, några km väster om planerat järnvägsområde på höga halter av främst arsenik i det ytligaste marklagret, varför länsstyrelsen misstänker en liknande situation inom järnvägsplanens skogsmarksområde. Trafikverket beskrev under mötet att avbaningsmassorna längs den nya järnvägssträckan kommer användas inom projektet och läggas upp på sidorna av järnvägsspåret, och bedömer därför att risken för spridning av föroreningar är liten. Länsstyrelsen godtar denna bedömning, men vill också framföra att ifall en annan hantering av massorna skulle bli aktuell, t.ex. att ytliga massor från skogsmarken ska användas utanför projektet/köras till deponering, bör massorna analyseras med avseende på föroreningsinnehåll. Detta för att avgöra vilken masshantering som är lämplig. Länsstyrelsen begär att MKB:n kompletteras med ovanstående information, dvs. att denna föroreningsrisk finns i området och att massorna ska hanteras så att risk för spridning av föroreningar undviks.

Trafikverkets svar

I kapitlet om masshantering i MKB:n har kompletterande beskrivning av området med diffust spridd förorening bestående av höga halter av främst arsenik i det ytliga marklagret lagts till.

Kapitlet som beskriver skyddsåtgärder och försiktighetsmått har kompletterats med att i de fall då avbaningsmassor inte kommer att återanvändas inom projektet ska dessa analyseras med avseende på föroreningsförekomst i syfte att fastställa lämpligt nyttjande av uppkomna massor.

EBH karta

Länsstyrelsen begär att Trafikverket kompletterar MKB:n med en karta som visar de potentiellt förorenade områdena i närheten av planerad järnvägssträcka (från EBH-kartan).

Trafikverkets svar

MKB har kompletterats med en EBH karta som beskriver potentiellt förorenade områden.

Anmälan om miljöfarlig verksamhet.

Länsstyrelsen begär att Trafikverket ska nämna att en anmälan enligt §28 förordning (1998:899, FMH) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd ska lämnas till tillsynsmyndigheten vid åtgärder i förorenat område.

Trafikverkets svar

I MKB har kapitel 9 Kommande sakprövningar kompletterats med att en anmälan enligt §28 förordning (1998:899, FMH) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd ska lämnas till tillsynsmyndigheten vid åtgärder i förorenat område.

Farligt gods

Länsstyrelsen önskar att MKB:n kompletteras med en beskrivning av de kumulativa riskeffekterna från järnvägen och närliggande rekommenderade transportleder för farligt gods samt hur Trafikverket har hanterat och kommer att hantera denna risk

Trafikverkets svar

Befintliga prioriterade vägar för farligt gods ändras inte alls eller endast marginellt i samband med ombyggnationen av järnvägen. Den sammanvägda risken från väg och järnväg kommer vara på liknande nivå efter ombyggnationen. Risker förknippade med transporter av farligt gods på vägen medför ej några riskreducerande åtgärder i gällande detaljplaner och vägplan. Eventuella kumulativa effekter studeras ej.

Klimatanpassning

Påverkan vid skyfall

Länsstyrelsen begär att MKB'n kompletteras med en beskrivning av hur risken för översvämning som en följd av skyfall kan påverka. Det bör också framgå hur dessa risker har hanterats i järnvägsplanen. Det bör även framgå hur kapaciteten att ta hand om vattnet skulle se ut vid ett skyfall och var det kan finnas risk att vatten ansamlas.

Länsstyrelsen rekommenderar att Trafikverket utgår från den skyfallskartering som tagits fram för Skellefteå tätort, där särskilda riskområden pekats ut.

Trafikverkets svar

Risk- och säkerhetskapitlet har kompletterats med beskrivningar av risken vid översvämningar. I den samlade bedömningen i PM Risk beskriver Trafikverket hur vatten från avvattning från anläggningen och omgivande ytor uppströms järnvägen leds via befintliga dagvattensystem, diken, trummor och kulvertar. Detta gör att dämning kan uppstå uppströms järnvägen vid skyfall.

Passager under järnvägen kan komma att befinna sig i lågt läge jämfört med omgivningen. Vid skyfall som är kraftigare än vad stadens VA-system är dimensionerat för finns risk att vatten kan ansamlas i dessa lågpunkter. Avvattning av passager under järnvägen sker med hjälp av pumpning vid Nordlandergatan och via självfall till befintliga avvattningssystem vid övriga passager. Porten under järnvägen vid Grenvägen är utformad med en så pass liten lågpunkt att vatten inte kan bli stående i större

omfattning även om avvattningsystemet skulle bli överbelastat. Generellt sett är avvattnings med självfall utan koppling till begränsande ledningar nedströms den säkraste metoden för avvattnings då denna metod inte är beroende av elkraft eller begränsande ledningar nedströms.

Barriäreffekt vid skyfall

Länsstyrelsens skyfallskartering tog inte hänsyn till Norrbotniabanans dragning och MKB:n bör därför även kompletteras med ett resonemang kring hur järnvägen kan påverka risken för översvämning i omkringliggande områden genom att bl.a. fungera som en barriär för rinnande vatten. Även ev. påverkan på räddningstjänstens/blåljusmyndigheternas framkomlighet bör nämnas.

Trafikverkets svar

I risk- och säkerhetskapitlet har Trafikverket beskrivit järnvägens påverkan vid skyfall. Vid skyfall av 100-årstyp kan någon av de nya vägpassagerna under järnvägen blockeras tillfälligt. Den nya vägporten vid Grenvägen kommer vara utformad så att vatten ej kommer kunna ansamlas med större djup än någon decimeter vid 100-årsregn. På detta sätt säkerställs passage, för både civila fordon och räddningsfordon, mellan norra och södra sidan av järnvägen även vid extrem nederbörd. Övriga vägportar är utformade för att minska risken långvarig översvämning vilket innebär att de endast riskerar att bli blockerade kortvarigt vid skyfall.

Naturmiljö

Länsstyrelsen önskar att MKB:n kompletteras med en mer utförlig beskrivning av vilka effekter och konsekvenser borttagandet av de biotopskyddade alléerna får för berörda naturvärden.

Trafikverkets svar

Trafikverket har kompletterat beskrivningen av både betydelsen av alléerna samt konsekvenserna av borttagandet av dem i kapitlet som beskriver järnvägsplanens effekter och konsekvenser.

Miljö kvalitetsnormer (MKN) för vatten

Länsstyrelsens begär att MKB:n ska kompletteras med en analys av hur närområdet för vattenförekomsten Skellefteälven påverkas av järnvägsplanen.

Trafikverkets svar

Analys av den morfologiska påverkan som byggnationen av bron medför för vattenförekomsten kommer att genomföras i samband med tillståndsansökan för vattenverksamhet avseende bron över Skellefteälven.

Underlag

Minnesanteckningar från öppet hus/ samrådsmöte 18/5-2017

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

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

Minnesanteckningar från samrådsmöte 28/2-2018

Minnesanteckningar från samrådsmöte med Maskaure sameby 5/3-2018 och 23/1-2019

Minnesanteckningar från samråd med Boliden 18/11-2019

Minnesanteckningar från informationsmöten 19/11-2019

Yttranden och synpunkter inkomna under samrådstiden, diarieförda med diariern TRV 2016/112566

Tjänsteanteckningar från enskilda samråd, telefonsamtal mm, diarieförda med diariern TRV 2016/112566



TRAFIKVERKET

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

www.trafikverket.se