TRAFIKVERKET

RAPPORT

Samrådsredogörelse

Norrbotniabanan, Öjebyn - Rosviksbodarna

Piteå kommun, Norrbottens län

2026-06-29



Revideringslogg

Datum	Version	Skede
2026-06-29	Version 1.0	Linjestudier

Trafikverket
Postadress: Trafikverket, 972 42, Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse JP12_2026-06-29

Författare: AECOM/Rejlers

Dokumentdatum: 2026-06-29

Ärendenummer: TRV 2025/135421

Version: 1.0

Kontaktperson: Annika Larsson, projektledare Trafikverket

Innehåll

1 Sammanfattning 4

2 Inledning 6

2.1 Avgränsning 6

3 Samrådskrets 7

4 Samråd 8

4.1 Tidigare utförda samråd 8

4.2 Tidiga samråd i järnvägsplanen 9

4.3 Samrådsaktiviteter i järnvägsplaneskedet 13

4.3.1 Samråd med berörd länsstyrelse 13

4.3.2 Samråd med berörd kommun 13

4.3.3 Samråd med berörda samebyar 13

4.3.4 Tidigt samråd linjestudier 14

4.3.5 Samråd val av linje 34

4.3.6 Samråd vid utformning av planförslaget 34

1 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. Samråd kan se olika ut beroende på var i processen man befinner sig. Synpunkter från genomförda samråd sammanställs i en samrådsredogörelse där Trafikverket också besvarar inkomna synpunkter.

I samband med tidigare utredningar har samråd skett med representanter från berörd kommun, Länsstyrelsen i Norrbottens län samt andra berörda myndigheter, samebyar, organisationer, näringsliv samt med allmänhet. 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.

Arbetet med Norrbotniabanans sträckning genom Piteå återupptogs 2023 i enlighet med nationell plan för transportinfrastrukturen.

Trafikverket höll ett inledande informationsmöte 2023 inför arbetet med järnvägsplanerna. Under 2024 startade arbetet med järnvägsplanen för sträckan länsgränsen Västerbotten/Norrbotten-Munksund

Aktuell samrådsredogörelse omfattar inkomna synpunkter och yttranden från 2022 fram till 29 juni 2026.

För järnvägsplan Norrbotniabanan, Öjebyn - Rosviksbodarna har Trafikverket löpande möten med Piteå kommun, Länsstyrelsen i Norrbottens län samt berörda samebyar.

För järnvägsplan Norrbotniabanan, Öjebyn-Rosviksbodarna har Trafikverket löpande möten med Piteå kommun och Länsstyrelsen i Norrbottens län. Konsultationsmöten hålls med berörda samebyar, SSR och Sametinget. Möten har även hållits med andra berörda verksamhetsutövare och intressenter.

Under 2025 genomfördes ett tidigt samråd under perioden 21 oktober till 27 november. Utskick med inbjudan till samråd skickades till samrådskretsen vilket omfattade Piteå kommun, länsstyrelsen i Norrbottens län, myndigheter, berörda samebyar, organisationer, föreningar samt fastighetsägare inom utredningskorridoren.

Trafikverket anordnade informationsmöte och öppet hus för allmänheten den 21 oktober på EFS Norrfjärden där det fanns möjlighet att ta del av informationen om Trafikverkets studerade linjedragningar på sträckan Öjebyn-Rosviksbodarna. Allmänheten informerades om samrådet och Öppet hus via annonsering. Samrådsmaterialet, i form av en broschyr och en interaktiv samrådsportal fanns även tillgängligt på Trafikverkets hemsida under samrådsperioden. Inkomna synpunkter har sammanfattats och bemötts i denna samrådsredogörelse.

2 Inledning

I denna samrådsredogörelse 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 redovisar Trafikverket hur de inkomna synpunkterna har beaktats.

I diariet finns alla inkomna synpunkter registrerade tillsammans med minnesanteckningar från möten, tjänsteanteckningar från telefonsamtal under utredningens gång, brev med mera med datum som gör handlingarna spårbara.

Inkomna handlingar innan 2023 (avsnitt 4.1.2) har diarieförts på ärendenummer TRV 2022/94577 och TRV 2025/135403.

Handlingar tillhörande järnvägsplan Norrbotniabanan sträckan Öjebyn-Rosviksbodarna finns diarieförda under ärendenummer TRV 2025/135421.

2.1 Avgränsning

Den här samrådsredogörelsen inför val av linje omfattar primärt de synpunkter som berör aktuell järnvägssträckning, det vill säga sträckan mellan Öjebyn och Rosviksbodarna. Synpunkter som inkommit angående val av korridor hanteras endast kortfattat.

Denna samrådsredogörelse omfattar synpunkter och dialog som skett till och med 29 juni 2026.

3 Samrådskrets

För järnvägsplan Öjebyn - Rosviksbodarna har samrådskretsen för tidigt samråd under hösten 2025 bestått av kända fastighetsägare, ledningsägare samt övriga berörda rättighetshavare inom den beslutade korridoren. Förutom dessa berörda har intresseorganisationer, myndigheter, föreningar, Länsstyrelsen i Norrbottens län, Piteå kommun och allmänhet ingått i samrådskretsen. I och med att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan har samråd skett med en utökad samrådskrets.

4 Samråd

4.1 Tidigare utförda samråd

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

- I mars 2003 påbörjade Trafikverket idéstudier för en ny järnväg på sträckan Umeå–Luleå–Haparanda. Trafikverket rekommenderade år 2004 sträckan Skellefteå–Piteå som en lämplig första etapp men förhöll att förstudier borde upprättas för hela sträckan för att klargöra om utbyggnad av hela sträckan Umeå–Luleå skulle bli aktuell.

- 2004–2006 genomförde Trafikverket tre förstudier (BRNT 2005:05 III 2006:04) på sträckan Umeå—Luleå. I förstudierna studerades flera tänkbara korridorer mellan Umeå och Luleå på en översiktlig nivå.

- Trafikverket genomförde 2006–2011 sex järnvägsutredningar mellan sträckan Umeå–Luleå. I järnvägsutredningarna beslutades den korridor inom vilken Norrbotniabanan ska lokaliseras. Den valda korridoren i järnvägsutredningarna 140 och 150 ligger till grund för den fortsatta planeringsprocessen för järnvägsplanen Öjebyn-Rosviksbodarna.

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

Under arbetet med järnvägsutredning 140 Länsgränsen AC/BD – Piteå och järnvägsutredning 150 Piteå – Gäddvik har flera samråd genomförts. Dessa samråd har sammanställts i PM Samrådsredogörelse för respektive järnvägsutredning och inkomna yttranden finns diarieförda med diarienummer F 07-892/SA20 och TRV 2010/26811

4.2 Tidiga samråd i järnvägsplanen

Arbetet med Norrbotniabanans sträckning genom Piteå återupptogs 2023 i enlighet med nationell plan för transportinfrastrukturen. Trafikverket höll ett inledande informationsmöte 2023-01-24. Informationsmötet riktade sig till allmänheten och syftade till att informera om att arbetet med järnvägsplan genom Piteå kommun påbörjats. Mötet omfattade hela korridoren för järnvägsutredningen genom Piteå kommun.

Nedan sammanfattas inkomna synpunkter från informationsmötet. Under detta avsnitt sammanfattas även synpunkter som inkommit efter informationsmötet som behandlar korridorsval samt inkommet yttrande från intressegruppen Ja till Norrbotniabanan – E4 Lomtjärn.

Inkomna handlingar har diarieförts på ärendenummer TRV 2022/94577 och TRV 2023/135403.

Yttranden från informationsmöten 2023

Vald korridor

Två yttranden inkom gällande val av korridor där båda förordar ett resecentrum vid Lomtjärn. Då de flesta bor utanför stan och kommer med bil blir detta alternativ mer lättillgängligt. Dessutom uteblir påverkan från buller och ökad godstrafik genom centrala Piteå och Pitholmshedens renskötsel och turism kan bevaras.

Trafikverkets kommentar: Enligt lag om byggande av järnväg gäller att; när en järnväg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Hänsyn ska tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden. Det är alltså viktigt att både ta hänsyn till omgivningen samt kostnaden och nyttorna med projektet.

Trafikverkets beslut grundar sig på en sammanvägd bedömning av måluppfyllelsen för funktion, miljö och ekonomi. Projektmålen har sin grund i de transportpolitiska målen och nyttjas för att beskriva vilken lokalisering som uppfyller ändamålet med Norrbotniabanan på bästa sätt. Ändamålet med Norrbotniabanan finns beskrivet i en ändamålsanalys från 2003 som uppdaterades 2020.

Inget av de utredda alternativen skulle passera obemärkt för omgivningen. Även ett E4-nära alternativ skulle innebära negativa konsekvenser för boende, natur- och kulturmiljöer, trafikstörningar under byggtiden mm. I Utställningshandlingen samt i MKB för

järnvägsutredningen finns såväl för- som nackdelar beskrivna för de båda alternativen.

Resecentrum är en station för resandeutbyte, med hög servicenivå för den resande, vilket kan omfatta såväl biljettförsäljning som kiosk, restauranger, handel, mm. Trafikverket ansvarar för spår, plattformar och plattformsförbindelse. Övriga delar som stationshus, anslutande gator, parkeringar samt gång och cykelvägar ansvarar kommunen för. Kommunen ansvarar även för anslutningar av kollektivtrafiken.

Följande saker är viktigt att tänka på vid placering av resecentrum:

- *Resandeunderlag - hela resan*
- *Tillgänglighet till viktiga målpunkter i samhället– avstånd, utformning av anslutande vägar*
- *Angöring till kollektivtrafiknoder (buss mm)*
- *Integration med omgivande samhälle – infrastruktur, bostäder, underlag för service och handel*
- *Trygghet – service, utbud, liv och rörelse*

Norrbotniabanan bedöms innebära en ökad rörlighet mellan orterna då den korta restiden ger möjlighet till utveckling av hela regionen genom arbetspendling tillgång till högre utbildning osv. Med den utveckling som sker i norra Sverige idag är det än mer angeläget att infrastrukturen bidrar till att möjliggöra kompetensförsörjningen i regionen.

<u>Övriga synpunkter</u>

Synpunkt om att göra om dagens järnväg till en väg upp till Munksundsvägen.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar yttrandet och kommer i kommande planarbete utreda hur Munksundsvägen berörs av den nya järnvägen och vilka åtgärder som blir aktuella.

Synpunkt gällande planerna på att anlägga en järnvägsbro över Pitsundet.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar yttrandet, i kommande planarbete kommer den exakta brotypen och utredas vidare.

Synpunktslämnare föreslår en arbetsmetodik med sex punkter: 1. Problemanalys, 2 målformulering, 3. Alternativsökning, 4. Värderingsmetoder, 5. Genomförande, 6. Medborgarinflytande genom samråd och folkomröstning.

Trafikverkets kommentar: Planläggning av vägar och järnvägar följer en process där både infrastrukturbyggaren och företrädare för samhället i övrigt medverkar. Planläggningsprocessen regleras i väglagen (1971:954) och lag (1995:1649) om byggande av järnväg.

Föreningen – Ja till Norrbotniabanan E4-Lomtjärn

En intressegrupp bildades med syfte att få den redan beslutade utredningskorridoren att utgå och en E4-nära korridor med resecentrum i Lomtjärn att åter bli aktuell. Intressegruppen inkom med ett yttrande 2022-08-12. Yttrandet innehöll 50 punkter med olika motiv till varför vald korridor inte är lämplig. Trafikverket svarade intressegruppen på samtliga punkter. Yttrandet och svaren finns diarieförda under Dnr TRV 2022/94577. Ett sammanfattat svar ges nedan.

Trafikverkets kommentar: Processen fram till beslutet om korridoren i Piteå finns dokumenterad i såväl förstudier som i järnvägsutredningar som pågick mellan 2003–2011. Processen att välja ut områden för korridorer och bortval av korridorer finns dokumenterad i järnvägsutredningarna. Avvägningarna i sådana här stora och viktiga projekt är ofta komplicerade och innefattar många aspekter. Oavsett val av alternativ finns för- och nackdelar. Genom samrådsprocessen har det funnits de som varit för och emot samtliga alternativ som presenterats. Det är inte ovanligt i den här typen av stora samhällsprojekt att det finns ett stort engagemang både för och emot våra planer. Inget av de utredda alternativen skulle passera obemärkt för omgivningen. Även ett E4-nära alternativ skulle innebära negativa konsekvenser för boende, natur- och kulturmiljöer, trafikstörningar under byggtiden med mera.

Inkomna synpunkter från 2024 avseende val av korridor

Mellan 2024-08-31 och 2024-09-02 inkom sex yttranden från allmänheten. Yttrandena finns diarieförda under diarienummer TRV 2025/135403.

Ett yttrande behandlar det fortsatta arbetet, och en eventuellt avsmalnad korridor, medan övriga fem lyfter frågeställningar gällande den valda korridoren i relation till en dragning längs E4:an. Brolösningen, kostnadsskillnad, farligt gods, godstrafikens behov och stationens lokalisering är olika aspekter som lyfts kopplat till val av korridor.

Trafikverkets kommentar: Brotyp utreds i arbetet med järnvägsplanen. I järnvägsutredningen gjordes en inledande broutredning och Sjöfartsverkets rapport från fartygssimuleringen finns som underlag.

I järnvägsutredningen bedömdes valt alternativ ha en anläggningskostnad på mellan 3,5–4,0 miljarder kronor och en samhällskostnad på -0,5 miljarder kronor. Bortvalt alternativ längs E4 bedömdes ha en anläggningskostnad på mellan 3,3–3,8 miljarder kronor och en samhällskostnad på 0 miljarder kronor. Motiv till kostnadsbedömningen finns att läsa i järnvägsutredningen.

Tillbud och olyckor med farligt gods är ovanliga i Sverige. Med Norrbotniabanan bygger vi planfria korsningar där samtliga vägar, inklusive Timmerleden, samt gång- och cykelvägar går över eller under järnvägen. I och med att vi bygger bort dagens plankorsningar ökar säkerheten för transporter och risken för olyckor minskas. Omlokaliseringar av spår på bangården i stan ut på Pitholmen ger även det ökad möjlighet för säkrare transporter.

Under järnvägsutredningen utreddes många olika alternativ och beslutet landade i att den centrala dragningen är det alternativ som har högst måluppfyllelse och bidrar till Norrbotniabanans ändamål på bästa sätt. De viktiga målpunkterna i Piteå finns centralt både för gods- och persontrafik och banan ger möjlighet för industrierna att utveckla och nyttja järnvägen mer effektivt än idag samtidigt som Piteå kommun får möjlighet att utveckla Piteå som stad runt ett centralt beläget resecentrum.

Vid lokalisering av ett resecentrum är det av stor vikt att det placeras centralt, i anslutning till bostäder, arbetsplatser, skolor, vård och andra viktiga målpunkter. En kilometer vid högklassiga gång- och cykelvägar är acceptabelt gångavstånd. Upp till tre kilometer är acceptabelt cykelavstånd vid högklassiga cykelvägar. Det är också viktigt att det lokala kollektivtrafiknätet, som försörjer såväl byar som stadsdelar, har en god anslutning till resecentrum. En sådan kollektivtrafiknod placeras lämpligen i centrum för att inte orsaka omvägar för de som reser kollektivt.

4.3 Samrådsaktiviteter i järnvägsplaneskedet

I detta kapitel beskrivs de samrådsaktiviteter som genomförts i järnvägsplaneskedet. Aktiviteterna redovisas i kronologisk ordning med uppgift om vilka huvudsakliga sakfrågor varje aktivitet omfattade, vilka särskilda frågor och synpunkter som framfördes samt Trafikverkets bemötande av dem. Inledningsvis beskrivs de kontinuerliga möten som har hållits med myndigheter och organisationer.

Handlingar tillhörande järnvägsplan Norrbotniabanan sträckan Öjebyn-Rosviksbodarna finns diarieförda under ärendenummer TRV 2025/135421.

4.3.1 Samråd med berörd länsstyrelse

Trafikverket har löpande möten med Länsstyrelsen i Norrbottens län där Trafikverket informerar om arbetet med järnvägsplanen.

4.3.2 Samråd med berörd kommun

Sedan hösten 2023 har Trafikverket och Piteå kommun haft löpande avstämningsmöten. Syftet med mötena är att informera om arbetet med järnvägsplanerna inom Piteå kommun samt att samordna Trafikverkets och kommunens planarbete och samrådsaktiviteter.

4.3.3 Samråd med berörda samebyar

Parallellt med järnvägsplanen har Trafikverket, Sametinget, Svenska samernas riksförbund (SSR) och berörda samebyar påbörjat konsultation enligt lag (2022:66) konsultationsordningen om konsultation i frågor som rör det samiska folket.

Kontakt med samebyar sker inledningsvis genom konsultationsmöten. Konsultationen pågår under framtagandet av järnvägsplanen och avslutas i samband med att järnvägsplanen ställs ut på allmänhetens granskning. När planen ställs ut på granskning övergår konsultationen i samråd inför detaljprojektering och byggnation

Trafikverket har under 2025 startat konsultation med berörda samebyar Ståkke, Jåhkågasska, Sirges, Tuorpon och Udtja. Under augusti 2025 genomfördes separata konsultationsmöten med samtliga samebyar. På dessa konsultationsmöten har Trafikverket informerat om Norrbotniabanan och samebyarna har fått möjlighet att beskriva hur de bedriver rennäring i området och var de ser behov av passager. Diskussioner har även förts kring övergripande utformning av järnvägsanläggningen.

Sametinget och Svenska Samernas Riksförbund (SSR) har tackat ja till konsultation, de inledande mötena hölls 2025 för sträckan Piteå-Luleå.

Trafikverket kommer att kalla till fortsatta konsultationsmöten med samebyarna, SSR och Sametinget som fortsatt önskar konsultation under framtagandet av planförslaget. Resultatet av konsultationen kommer att sammanställas i en separat rapport.

4.3.4 Tidigt samråd linjestudier

I arbetet med linjestudierna har ett tidigt samråd genomförts under perioden 2025-10-21—2025-11-27. Information om samrådet och inbjudan till informationsmöte med öppet hus har publicerats via annonsering i Piteå Tidningen, NSD och Norrbottens Kuriren 2025-10-11 samt Post- och inrikes tidningar 2025-10-10.

Utskick till samrådskretsen med inbjudan till samråd har gjorts via brev eller e-post 2025-10-06.

I annonseringen och breven framgick information om var man kunnat ta del av handlingarna för samrådet.

Samrådstiden har varit mellan 2025-10-21--2025-10-27.

Samrådsmaterialet samt en digital samrådsportal har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida under samrådsperioden.

Informationsmöte med öppet hus hölls på EFS i Norrfjärden den 21 oktober 2025. På mötet informerade Trafikverket om studerade linjedragningar på sträckan Öjebyn-Rosviksbodarna. Utöver brev informerade Trafikverket via annonsering i Norrbottens Kuriren och NSD 2025-10-03 med hänvisning till projektets hemsida där samma information fanns att tillgå som vid informationsmötet.

Under informationsmötet på EFS i Norrfjärden den 22 oktober 2025 valde cirka 200 personer att besöka samrådsaktiviteten. På mötet presenterades projektet både muntligt och skriftligt där det också fanns möjlighet för allmänheten att gå runt och titta på kartor samt diskutera med Trafikverket. Från allmänheten gavs information om områdesförutsättningar och det ställdes frågor om järnvägens planerade detaljutformning och förslag till linjealternativ och frågor om hur projektet berör den egna fastigheten.

Materialet som presenterades fanns tillgängligt på Trafikverkets hemsida samt genom utskrivet material som besökare kunde ta del av. Samrådsmaterialet innehöll en samrådsbroschyr och en digital portal med

interaktiva kartor och text där det fanns möjlighet att läsa om de föreslagna linjealternativen. Synpunkter kunde lämnas direkt på informationsmötet eller skriftligt per post och e-post, via E-formulär på Trafikverkets hemsida och via den digitala samrådsportalen. Tidsperioden för inlämning av synpunkter var 21 oktober till och med 27 november 2025.

Trafikverket tog emot cirka 70 skriftliga synpunkter under samrådsperioden, varav cirka 20 kom från myndigheter och organisationer och resterande från fastighetsägare och allmänhet.

Nedan sammanfattas inkomna synpunkter med Trafikverkets bemötande på inkomna synpunkter och frågor. Yttranden är diarieförda under Diarienummer TRV 2025/13521.

4.3.4.1 Länsstyrelsen i Norrbottens län

Länsstyrelsen i Norrbottens län inkom med yttrande i det tidiga samrådet av linjestudierna 2026-01-21.

Sammanfattning av Länsstyrelsen i Norrbottens remissvar samt Trafikverkets bemötande

1. Naturvärden:
   De högsta naturvärdena längs sträckan är kopplade till strandvåtmarker vid Bertnäsfjärden, Alterälvens delta och mynning, Sladan, Harrbäcksfjärden och områden norr om Rosvik och Rosviksbodarna. Dessa områden är viktiga för fågellivet, gynnar groddjur och fungerar som betydelsefulla vandringsområden för fisklek och vandring. Länsstyrelsen anser att det är fördelaktigt att välja ett linjealternativ långt från vatten och att det i områden med riklig förekomst av naturvärdesobjekt, exempelvis norr om Rosvik, bör väljas en linje som går i närheten av befintlig infrastruktur för att begränsa intrånget.

   Sträckningen Öjebyn – Rosviksbodarna kommer passera genom ett jordbruksintensivt område, exempelvis produktiv jordbruksmark norr om Öjebyn fram till trafikplats Boviken, samt kring Norrfjärden. I det området är det linjealternativ 1 och 2 som passerar jordbrukslandskapet på mest hänsynsfullt sätt.

   Öster om Harrbäcken berör korridoren Natura 2000-området Tetberget. Inom området förekommer bland annat orkidéerna guckusko och norna som är skyddade enligt Artskyddsförordningen. Linjealternativ 1 påverkar Natura 2000-

området då linjen går öster om E4, medan resterande linjealternativ går väster om E4 och därmed inte berör Natura 2000-området.

Länsstyrelsen gör ett flertal medskick inför arbete med MKB och fortsatt utredning. Länsstyrelsen anser bland annat en inventering behöver göras av limniska livsmiljötyper, nyckelbiotoper och naturliga strukturer så att lämplig hänsyn kan tas. Det gäller även de rödlistade arter som finns med på art- och habitatdirektivets listor. Hänsyn behöver även tas till påverkan på vandring av fisk och möjlighet att passera för andra vattenlevande djur så som utter i och utmed vattendragen, exempelvis Sladan. Höga marina naturvärden finns i de yttre delarna av Harrbäcksfjärden och Rävahavet, där framtida reservatsbildningar kan aktualiseras.

2. Rennäring:
   Korridoren där Norrbotniabanan planeras berör fem samebyar: Ståkke, Udtja, Sirges, Jåhkågasska och Tuorpon. Oavsett val av linjesträckning, kommer järnvägen att utgöra en barriär för renarna. Korridoren sammanfaller till stor del med utpekad svår passage, E4, och trivselland. Den utpekade svåra passagen är inte utpekad som ett riksintresse, men ska trots det skyddas så långt som möjligt enligt Miljöbalken.

   Länsstyrelsen rekommenderar att kommande handlingar redovisar Norrbotniabanans konsekvenser för renskötsel på kort, medellång och lång sikt inklusive kumulativa, permanenta, tillfälliga, sociala och kulturella effekter. Till detta bör även en sådan redovisning omfatta hur projektet påverkar renarnas funktionella samband samt vilka förebyggande åtgärder, uppföljningsprogram och helhetslösningar som planeras. Underlaget ska även visa utredningsområdet och sträckningarna i förhållande till Sametingets kartor med tydliga samebygränser.

3. Kulturmiljö och jordbruksmark:
   Länsstyrelsen konstaterar att kulturmiljöanalys saknas och rekommenderar att sådan tas fram snarast. Då de arkeologiska utredningarna ännu inte är slutförda bedömer länsstyrelsen att påverkan på fornlämningar är osäker. Samtliga linjealternativ kommer beröra många fornlämningar, sannolikt kommer det att krävas arkeologiska undersökningar som villkor för beslut om tillstånd enligt kulturmiljölagen. Om rivning av bebyggelse eller andra åtgärder planeras, kommer länsstyrelsen att ställa krav på en arkeologisk utredning steg 2 innan åtgärder påbörjas för att

klargöra fornlämningsstatus.

Utifrån vad som är känt i nuläget är länsstyrelsens bedömning att det mest kritiska ur kulturmiljösynpunkt är sträckorna vid Kopparnäs, Håkansön, Lassbacken, Sandlabydgen, Norra Rosvik och Rosviksbodarna. Bedömningen kan dock komma att ändras när Trafikverket kompletterat med kulturmiljöanalys och bebyggelseinventering som delges länsstyrelsen.

Norr om Rosvik, löper linjealternativen genom ett område med fornlämningar. Främst boplatslämningar. Alternativ 1 Gul anser länsstyrelsen är mest lämplig förbi detta område. Vid Rosviksbodarna berörs riksintresset av samtliga linjealternativ och riksintressets uttryck riskerat att påtagligt skadas. Passagen vid Rosviksbodarna är därför kritisk och påverkar på ett eller annat sätt genomförbarheten. Trafikverket behöver redogöra för hur riksintresset tillgodoses så att det inte påtagligt skadas samt se över möjligheten till anpassningar och/eller kompensationsåtgärder i kommande planering. Länsstyrelsen informerar om att åtgärder som ligger utanför ett riksintresse eller område med höga kulturmiljövärden kan påverka eller skada dess uttryck och värden. En bedömning av påverkan på sådana områden bör ingå i linjevalsstudien. Om risk för påtaglig skada föreligger, vore en linjedragning sydöst i korridoren mest lämpligt. Något sådant alternativ har inte presenterats, men bör övervägas.

Länsstyrelsen konstaterar att Alternativ 1 Gul vid byn Småland och Alternativ 2 Blå respektive Alternativ 4 Grön vid Norrfjärden/Håkansön ligger något utanför utredningskorridoren som omfattats av arkeologisk utredning steg 1. Länsstyrelsen kan komma att ställa krav på kompletterande arkeologisk utredning steg 1 inom dessa områden ifall de berörs av markanspråk.

Samtliga alternativ berör områden där det sannolikt finns kulturhistoriskt värdefull bebyggelse, vilket kan klargöras av en bebyggelseinventering. Stationsområdet i Norrfjärden bör vidare placeras och utformas med hänsyn till eventuella kulturmiljövärden, exempelvis bebyggelse, i området. Ur kulturmiljösynpunkt kan det mest lämpliga linjealternativet vara det som i störst utsträckning löper längs med och intill E4.

4. Vattenförekomster och vattenverksamhet:
   Länsstyrelsen konstaterar att korridoren oundvikligt sträcker sig

genom ett landskap som är rikt på våtmarksområden och vattendrag med viktiga ekologiska funktioner. Länsstyrelsen vill uppmärksamma Trafikverket att samråd kring detta sker i ett tidigt skede. Några färdiga förslag på passager över vattendrag och våtmarksområden för de olika linjealternativen finns ännu inte att ta ställning till.

Med avseende på att berörda vattendrag har dålig-måttlig ekologisk status, som till stor del beror på förekomsten av vandringshinder, önskar länsstyrelsen att göra följande medskick; Om dessa vandringshinder utgörs av Trafikverkets egna anläggningar, broar eller trummor, skulle kanske dessa vandringshinder kunna åtgärdas som kompensation eller i förebyggande syfte för att inte ytterligare försämra vattendragens status i samband med projektet.

Samtliga linjealternativ berör utkanten av Svensbyfjärdens vattenskyddsområde som är särskilt känsligt för yttre påverkan och föroreningar. Trafikverket måste ta hänsyn till detta i sin planering och i kommande arbete med Norrbotniabanan.

Broar som skär igenom vattenförekomster kan innebära att längsgående konnektivitet eller konnektivitet i upp- och nedströms riktning försämras i vattenförekomsterna vilket kan innebära en sänkning av ekologisk status i vattenförekomsterna, eller försvåra uppfyllelse av miljökvalitetsnorm. Trafikverket behöver redogöra för planerade åtgärder för att inte försämra för berörda vattenförekomsters möjligheter att fastställda miljökvalitetsnormerna.

Länsstyrelsen rekommenderar att Trafikverket undersöker och tar hänsyn till hur byggnationen påverkar vattendrag för samtliga vattenförekomster så att dessa inte försämras. Byggnationen får ej heller påverka möjligheten att uppnå miljökvalitetsnormerna för ekologisk och kemisk status.

5. Sulfidjord och förorenade massor:
   Sur sulfatjord förekommer längs stora delar av samtliga linjealternativ. Därmed bör Trafikverket ta hänsyn till detta vid projektering och anläggning. Länsstyrelsen vill understryka vikten av att detta ses över så att risker med sura sulfatjorder minimeras så långt det är möjligt.

Om Trafikverket avser att ansöka om tillstånd för att återvinna massor för anläggningsändamål krävs miljötillstånd. Tillstånd kan även krävas för hantering av förorenade massor som kan påträffas i anläggningsskedet. Länsstyrelsen vill understryka vikten av samordning inom Trafikverket vad gäller omhändertagande av påträffad sulfidjord.

Trafikverket bör i arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) redogöra för planerat omhändertagande av sura sulfatjordar och förorenade jordar samt redogöra för hur de valda metoderna minimerar risken för oxidation och urlakning av metaller. Trafikverket ansvarar för klassning av schaktade massor och bör därmed i redogöra i sin MKB för hur klassningar ska genomföras för att säkerställa att sur sulfatjord inte friklassas av misstag. Länsstyrelsen önskar att Trafikverket tar i beaktning hur grundvattensänkning ska undvikas så långt det är möjligt.

6. Risk och säkerhet:
   Länsstyrelsen önskar fortsatt utredning kring buller och vibrationer kopplat till bebyggelse.

   Vidare önskar länsstyrelsen att Trafikverket ser över möjlighet till planfria korsningar och andra åtgärder för att höja säkerheten. Räddningsplatser längs järnvägen bör tydliggöras där det inte finns en naturlig koppling till närliggande vägar. Räddningsplatser bör visualiseras, exempelvis på kartunderlag, och bör vara baserade på riskanalys vad gäller kritiska områden.

Trafikverkets svar:

1. *Trafikverket är medvetna om att det förekommer naturvärden inom utredningskorridoren. Vid val av linjealternativ kommer avvägningar mellan de olika alternativen att göras för att minimera den påverkan som kan uppstå där påverkan på befintlig miljö är en av dessa aspekter. Alternativen värderas även efter vilka barriäreffekter som kan väntas uppstå. I fortsatt arbete kommer anläggningen att anpassas för att ytterligare minimera den negativa påverkan som kan uppkomma.*

   Vid framtagande av miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) kommer berörda värden att beskrivas utifrån status och funktion, vilken påverkan anläggningen medför, anpassningar och

eventuella åtgärder samt vilken konsekvens planerade åtgärder får. Vid framtagande av MKB ingår direkta, indirekta samt kumulativa effekter som en del av bedömningarna.

Vad gäller kompletterande inventeringar, kommer detta genomföras efter att Trafikverket har valt en huvudsaklig spårlinje.

2. *Trafikverket har konsultation med berörda samebyar, SSR och Sametinget. Samråd med samebyarna, Sametinget och Svenska samernas riksförbund kommer fortsatt ske löpande under planprocessen.*

   Trafikverket tar med sig synpunkterna på redovisning och bedömning avseende rennäring till arbete med kommande handlingar.

3. *Trafikverket noterar länsstyrelsens synpunkter beträffande kulturmiljöanalys och bebyggelseinventering.*

   I arbetet med linjestudierna kommer en kulturarvsanalys att tas fram och en fördjupad kulturarvsanalys kommer att genomföras i kommande planarbete.

   En bebyggelseinventering har delgetts Trafikverket från kommunen, vilken har fungerat som underlag i det samrådsmaterial som Trafikverket har publicerat. En kompletterande bebyggelseinventering kommer att upprättas efter Trafikverket har beslutat om val av spårlinje. I kommande skede kommer Trafikverket arbeta för att minimera påverkan på kulturmiljövärden.

   En översiktlig arkeologisk utredning har genomförts för hela korridoren för Norrbotniabanan 2024, som grund för arbetet med järnvägsplanerna. I kommande skede kommer ytterligare, erforderliga arkeologiska utredningar att genomföras.

   Beträffande påverkan på fornlämningar, områden med höga kulturmiljövärden eller riksintressen utanför utredningskorridoren kommer detta behandlas dels i samband när huvudsaklig spårlinje har valts och kommer sedan fortsatt hanteras i samband med framtagande av MKB där direkta, indirekta samt kumulativa effekter och konsekvenser ingår som en del av bedömningarna.

Trafikverket tar med sig länsstyrelsens synpunkter beträffande linjealternativens lämplighet ur ett kulturmiljöperspektiv. Ett viktigt hänsynstagande vid val av spårlinje är att minimera påverkan på kulturvärden. Åtgärder kommer inarbetas i järnvägsplanen för att minimera negativa effekter som kan uppstå.

4. *Trafikverket strävar efter att anpassningar och relevanta skyddsåtgärder vidtas för att möjliggöra passager som så långt som möjligt ska bibehålla ekologiska samband och kulturhistoriska miljöer. I fortsatt arbete med järnvägsplanen kommer en passageutredning att tas fram där passager ska utformas med hänsyn till förutsättningar på platsen och anpassas till omgivande landskap. Resultatet från passageutredningen kommer att inarbetas i järnvägsplanens samrådshandling och tillhörande MKB.*
   Trafikverket kommer att utreda lämpliga åtgärder och påverkan angående vattendrag, våtmarksområden och vattenskyddsområden.

5. *Trafikverket arbetar med att utreda förekomsten av sulfatjordar och har genomfört en initial markmiljöundersökning där analyserna indikerar att förekomst av sulfid- och sulfatjordar kan förväntas längs hela sträckan, oberoende av linjeval. Trafikverket delar länsstyrelsens uppfattning beträffande att en effektiv och tydligt samordnad tillståndsprocess är avgörande.*

   Masshantering är en mycket viktig fråga för hela Norrbotniabanan och en masshanteringsstrategi finns framtagen i projektet. Norrbotniabanan ska, i möjligaste mån, samordna och samla ansökningar för sulfidjordsdeponier för att undvika fragmenterade och olikartade prövningar. Därutöver kommer Trafikverket att föra tidiga och kontinuerliga dialoger med länsstyrelsen och kommunala tillsynsmyndigheter för att förankra arbetssätt, tydliggöra planerade lösningar och minska risken för oklarheter i tillsyns- och prövningsprocesserna.

6. *En buller- och vibrationsutredning kommer att genomföras i kommande skede. Trafikverket tar med sig synpunkten beträffande räddningsplatser och kommer fortsätta utreda det i samband med den detaljerade utformningen av anläggningen. Trafikverket kommer att samråda med räddningstjänsten i det kommande planarbetet.*

4.3.4.2 Piteå kommun

Piteå kommun inkom med yttrande i det tidiga samrådet av linjestudierna 2025-11-27.

Sammanfattning av Piteå kommuns remissvar samt Trafikverkets bemötande

Piteå kommun ser positivt på att planeringen av Norrbotniabanan går framåt och betonar vikten av att järnvägsdragningen möjliggör fortsatt samhällsutveckling, bevarar befintlig bebyggelse och verksamheter i så stor utsträckning som möjligt för att minimera negativa effekter. Kommunen lyfter särskilt vikten av att värna värdefull jordbruksmark för att säkra livsmedelsförsörjning, lokal näringsverksamhet och ett öppet landskap. Därför bör linjevalet utformas så att påverkan på jordbruksmarken blir så liten som möjligt och alternativ som bevarar största möjliga sammanhängande mark prioriteras. Norrbotniabanan ses som en nyckelfunktion för att stärka regionen genom förbättrade godstransporter, ökad pendling och bättre kollektivtrafik.

Beträffande stationsläget i Norrfjärden, vill Piteå kommun framhålla att stationen bör lokaliseras på norra sidan om E4, i nära anslutning till vägen, vilket är i linje med intentionerna i den fördjupade översiktsplanen (FÖP). En sådan lokalisering möjliggör smidiga byten, minskar behovet att korsa E4, bevarar värdefull jordbruksmark söder om E4 och minimerar barriäreffekter. Samtidigt säkerställs tillgänglighet, trafiksäkerhet och koppling till befintlig tätort. Det ökar också möjligheten att befintliga bostäder och verksamheter kan bevaras intakta i närområdet.

Vidare anser Piteå kommun att järnvägen bör dras så nära E4 som möjligt för att begränsa barriäreffekter. Det begränsar även påverkan på övrig infrastruktur så som elledningar och minimerar fragmentering av naturområden och jordbruksmark.

Piteå kommun ser en stor påverkan på natur- och rekreationsområdet vid Lomtjärn. Därför anser kommunen, i enlighet med FÖP, att det är väsentligt att en dragning av Norrbotniabanan i stora delar går genom tunnel i detta område. Kommunen vill även framhålla att presenterade linjeförslag ligger betydligt längre österut än i JP11, vilket därmed ökar påverkan på området. För att skydda områdets naturkvalitet och rekreationsmöjlighet bör spårdragning förläggas längre västerut och genomföras i tunnel.

Piteå kommun ser även att Räddningstjänsten i Piteå behöver omlokaliseras som en konsekvens av linjedragningarna i JP11. Kommunen har därför genomfört en lokaliseringsutredning som visar att en ny

lämplig placering är söder om Pitebanan i Lomtjärn. Piteå kommun vill därför framhålla vikten av att linjeval och vidare planering i största mån möjliggör etablering av Räddningstjänsten på platsen.

Vidare bedömer Piteå kommun att en dragning av Norrbotniabanan så nära E4 som möjligt vid Öns verksamhetsområde är att föredra då detta ligger i linje med intentionerna i FÖP samtidigt som det också minskar påverkan på boende och begränsar barriäreffekter. I fortsatt planering är det därför av högsta vikt att åtkomst till Öns verksamhetsområde säkerställs och att kopplingen mot E4 inte försämras.

Piteå kommun vill informera Trafikverket om att Bredviksbergets avfallsanläggning ligger inom korridoren och att det är av stor vikt för kommunen att tillfart till anläggningen säkerställs – såväl under byggtid som under drifttid – då nuvarande tillfart skär genom korridoren och alternativa möjligheter är mycket begränsade.

Piteå kommun anser att Trafikverket inte ska välja en linjedragning som går genom Tetberget då det riskerar att påverka både naturvärden och åtkomst till området. Kommunen har nyligen genomfört åtgärder för att utveckla och tillgängliggöra området för friluftsliv och naturupplevelser.

Slutligen lämnar Piteå kommun detaljerade synpunkter och information som hanteras inom ramen för det fortsatta arbetet.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för synpunkter och information och kommer att ta det i beaktande i det fortsatta arbetet. Trafikverket ser att lokalisering och utformning av planerad järnvägsdragning ska bidra till en positiv samhällsutveckling och eftersträvar att i möjligaste mån minimera negativa effekter.

Vid val av linjealternativ värderas alternativen bland annat efter vilka barriäreffekter som kan väntas uppstå av respektive alternativ. I kommande arbete under framtagande av planförslag till järnvägsplan, kommer Trafikverket i utformning av valt linjealternativ att arbeta för att minimera barriäreffekterna genom att exempelvis anpassa anläggningen till omgivande intressen och förutsättningar.

Trafikverket vill uppnå ett gott samspel med de kommunala planer som har tagits fram under åren. Trafikverket och Piteå kommun har kontinuerliga möten där bland annat frågor avseende järnvägsplan och kommunal planering diskuteras och samordnas.

Trafikverket försöker att undvika att anlägga järnväg i tunnel eftersom detta är mycket kostnadsdrivande. För sträckan ut från Piteå är det ej lämpligt att anlägga järnvägen i tunnel. I projekteringen görs samordning med angränsande sträcka, en viktig parameter har varit att undvika intrång i industrier och verksamhetsområden samtidigt som spåret ska ansluta till befintlig bana och klara de geometriska kraven för ny järnväg.

4.3.4.3 Allmänheten, enskilda särskilt berörda

Nedan sammanfattas inkomna skriftliga synpunkter samt Trafikverkets bemötande.

Påverkan fastigheter

Boende och fastighetsägare i området lyfte frågor om hur Norrbotniabanan berör den egna fastigheten och hur den planerade spårdragningen påverkar fastighetens ekonomiska värde samt vibrationer och bullernivåer. Det inkom synpunkter om att järnvägen skulle medföra stor påverkan på fastighetsägares jordbruk.

Trafikverkets svar:

I detta skede, innan beslut om linje har tagits, går det inte att säga hur olika fastigheter kommer att beröras. I det fortsatta arbetet med järnvägsplanen kommer anläggningen att projekteras vidare och påverkan på olika fastigheter kommer att kunna redogöras för. I de fall en fastighet påverkas direkt av markintrång ersätts fastighetsägaren för den marknadsvärdeminskning som fastigheten drabbas av. Trafikverket löser i första hand endast in den mark som behövs för anläggningen. Mer information kring ersättningsregler med mera finns att läsa i "Väg eller järnväg på min mark – hur får jag ersättning?" samt ”Vad händer när en järnväg eller väg byggs” som kan laddas ner från Trafikverket hemsida.

När det gäller bullernivåer, kommer detta att fortsätta utredas under kommande arbete där en bullerutredning kommer att tas fram som utreder effekter av planförslaget. Bullerskyddsåtgärder kommer att föreslås där bullernivåer överstiger riktvärden.

I Trafikverkets utvärdering av de olika linjealternativen görs en sammanvägd bedömning av olika aspekter där exempelvis påverkan på fastigheter och jordbruksmark ingår. Den sammanvägda bedömningen ligger sedan till grund för det alternativ som Trafikverket förordar och fortsätter att planlägga i enlighet med Trafikverkets

planläggningsprocess.

Linjealternativ

Från boende i Kopparnäs inkom synpunkter om att Alternativ 1 Gul ansågs som den bästa linjedragningen, då en sådan lösning skulle påverka minst antal fastigheter medan övriga linjeförslag skulle gå rakt genom byn och således vara förödande då de dessutom skulle skapa en ny barriär. Det inkom även synpunkter om att Trafikverket måste ta hänsyn till de kulturhistoriska värdena kring Norrbottensgårdar där två ligger i anslutning till varandra i Kopparnäs. Det inkom även information om att Alternativ 1 kan generera geotekniska och markkvalitetsmässiga problem i Kopparnäs.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för synpunkterna och tar med sig detta i fortsatt arbete med utvärdering av linjer inför linjeval. Vidare noterar Trafikverket informationen gällande Norrbottensgårdarna och markförhållandena i Kopparnäs.

Synpunkter inkom gällande vilket av de föreslagna linjealternativen som föredras. En del synpunkter gällde att Alternativ 1 Gul ansågs bäst då det hade medfört minst intrång och minst negativ påverkan på landskapsbilden. Vissa synpunkter inkom om att Alternativ 4 Grön ansågs bäst då alternativet hade haft en naturlig placering av spåret och ej hade påverkat bebyggelse och naturvärden men samtidigt som det fanns en oro för att alternativet hade medfört mest buller. Synpunkter inkom också om att Alternativ 2 Blå var ett dåligt förslag då en sådan linjedragning hade påverkat för många privatpersoner. Det inkom även synpunkt om att spårlinjen bör placeras på den östra sidan av E4 då detta skyddar verksamheter och jordbruksmark på den västra sidan av E4 där markförhållandena dessutom är dåliga med djup sulfidjord och har behov av förstärkningar.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter och tar med sig detta i fortsatt arbete med utvärdering av linjer inför beslut om linjeval. I arbetet med järnvägsplanen kommer geotekniska undersökningar att göras för att undersöka markförhållandena. Påverkan på boendemiljö är en av flera aspekter att ta hänsyn till vid utvärdering av alternativen.

Stationsläge Norrfjärden

Flera synpunkter inkom gällande stationsläget i Norrfjärden. Till exempel att regionaltågsstationen borde placeras så byn inte klyvs av både väg och järnväg. Vissa synpunkter inkom om att Alternativ 1 Gul och Alternativ 2 Blå var de bästa alternativen då det skulle vara lätt för alla att ta sig till stationen sett till såväl tillgång till pendlarparkering och promenadmöjligheter. Vissa synpunkter gällde att Alternativ 4 Grön upplevdes mer sammanhängande och skulle möjliggöra spridning av service i Norrfjärden. Det inkom även önskemål om att behålla Circle K och OKQ8 då dessa betyder mycket för byn och skulle kunna behållas om man har en spårdragning öst om E4.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för synpunkterna och tar med sig detta i fortsatt arbete med utvärdering av linjer inför linjeval. Trafikverket har bland annat som mål att främja hållbart resande, bidra till en god bebyggd miljö och regional utveckling. Den nya stationslokaliseringen ska ge god tillgänglighet till målpunkter och kunna skapa förutsättningar för hållbara resor.

Tidplan

En fråga inkom gällande tidplan och när det beräknas att ett slutgiltigt beslut om linje fattas.

Trafikverkets svar:

Enligt nu gällande tidplan beräknas ett beslut om linjeval att fattas under hösten 2026.

Övrigt

En synpunkt inkom beträffande att det varit fel i bildmaterialet på samrådsportalen då det angetts att bilden har visat ”två traditionella Norrbottensgårdar i Brändön” men att det ska vara Kopparnäs.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har korrigerat detta.

Det inkom en synpunkt om att den negativa påverkan i form av barriäreffekter och bullerspridning från E4 inte framgår tillräckligt i samrådsmaterialet och att det är viktigt att detta beaktas i kommande arbete för att sträva efter att förebygga och avhjälpa den sammantagna

påverkan på landskap och bebyggelse av infrastrukturen.

Trafikverkets svar:

I det fortsatta planarbetet kommer bullerberäkningar att genomföras för att utreda vilka skyddsåtgärder kommer att krävas för att klara riktvärdena. Även barriäreffekter kommer att utredas och bedömas i kommande arbete.

4.3.4.4 Övriga berörda myndigheter och organisationer

De myndigheter och organisationer som har yttrat sig, utöver Länsstyrelsen i Norrbotten och Piteå kommun, redovisas nedan.

BirdLife Sverige

BirdLife Sverige anser att naturvärden som lokaliseras under projektets utredning ska undantas från exploatering i möjligaste mån. BirdLife Sverige förväntar sig att naturvårdsintressanta observationer inrapporteras till Artportalen.

I detta skede önskar BirdLife Sverige framföra att de inventeringar av naturvärden som påverkas av exploateringen genomförs under lämpliga tider på året för att relevanta arter ska kunna upptäckas. Järnvägslinjen ska väljas utifrån att den ska orsaka så små intrång som möjligt i natur med höga kulturvärden.

BirdLife Sverige anser att det redan nu måste planeras för att samtliga elektriska installationer ska vara säkrade för att inte kunna orsaka eldöd hos fåglar och ledningar ska på platser med förhöjd kollisionsrisk för fåglar utrustas med så kallade fågel-avvisare. Eventuella bullerplank bör ej heller vara genomskinliga för att göra dessa lättare för fåglar att upptäcka och därmed undvika dödliga kollisioner.

Eventuellt tillståndsbesked bör innehålla föreläggganden om kompensation för eventuella intrång i natur med höga naturvärden utifrån den förväntade påverkan. Vidare ger BirdLife Sverige specifika exempel på kompensationsåtgärder då man anser att det är rimligt att Trafikverket kompenserar en del av den planerade exploateringens negativa påverkan.

Slutligen vill BirdLife Sverige uppmärksamma Trafikverket att såväl gallring som avverkning av skog med rikt fågelliv är förbjudet under fåglarnas häckningstid och att Trafikverket kan behöva söka dispens från artskyddsförordningen för vissa typer av arbeten under vår/sommar.

Trafikverkets svar:

Trafikverket noterar lämnad information och kommer ta det i beaktning i den fortsatta processen. Vid val av linjealternativ kommer flera olika aspekter att vägas mot varandra, en av dessa aspekter är påverkan på befintlig miljö.

Vid behov, kan befintlig kunskap behöva kompletteras och det kan då bli aktuellt med fördjupade inventeringar för exempelvis fåglar inom utvalda relevanta områden. Det kommer i sådant fall att säkerställas att inventeringen genomförs under lämplig period.

I det fortsatta arbetet med järnvägsplan för valt linjealternativ kommer kunskapen att användas för att anpassa anläggningen och om möjligt undvika eller motverka negativa effekter på miljön och bedömningar av påverkan kommer att redovisas i en miljökonsekvensbeskrivning. Där kommer det även tas ställning till behov av artskyddsutredning, skyddsåtgärder och eventuella artskyddsdispenser.

Lantbrukarnas riksförbund (LRF)

LRF påpekar att det norrländska jordbruket är av stor vikt att bibehålla där jordbruket i Piteå kommun historiskt har varit starkt och har därför en särskild vikt i regionen. LRF ser att det är av stor vikt att marker där järnvägen splittrar jord- eller skogsbruksmarker har angöring av tunnlar eller andra medel med tillräcklig bredd för att jord- och skogsbruksmaskiner tar sig igenom för att kunna bibehålla rationell produktion även i framtiden.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för informationen och kommer under planläggningsprocessen att analysera och bedöma vilka effekter projektet kan få för jordbruksmarken. Jordbruksmark är ett av flera viktiga intressen som finns inom korridoren och som Trafikverket ska förhålla sig till och det är viktigt att hänsyn tas vid val av lokalisering och vid val av utformning. Även placering av passager kommer att utredas vidare i kommande skede.

Norrbottens Ornitologiska Förening

Norrbottens Ornitologiska Förening konstaterar att ett område med höga naturvärden är identifierat norr om Rosvik. Alternativ 1 Gul ser ut att vara mest olämpligt placerat i detta område. Det mest skonsamma kanske vore att hålla sig till E4, vilket generellt kan gälla för hela sträckningen.

Det vore önskvärt att skogsområdet vid Lomtjärn påverkas så lite som möjligt och att tillgängligheten inte försvåras.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för yttrandet. Vid utvärdering av de olika linjealternativen görs en sammanvägd bedömning av olika aspekter där bland annat påverkan på miljö ingår. Den sammanvägda bedömningen ligger sedan till grund för det alternativ som Trafikverket förordar och fortsätter att planlägga i enlighet med Trafikverkets planläggningsprocess.

Skanova

Skanova har markförlagda ledningar inom planområdet och önskar i största utsträckning att behålla befintliga ledningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Vidare önskar Skanova att medverka i ett tidigt planarbete och kallas till samrådsmöten för att kunna samordna nya ledningar.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för yttrandet. Inom järnvägsplanen sker ett arbete med ledningssamordning. Efter val av linje kommer Trafikverket att fortsätta arbetet med framtagande av planförslag och fortsatta samråd kommer då att hållas med berörda ledningsägare. Både i arbetet med järnvägsplanen och i kommande detaljprojektering kommer utredning av påverkan på ledningar och eventuella åtgärder att tas fram i dialog med ledningsägarna.

Nästa Generation Hellströms AB

Företagsgruppen Nästa Generation Hellströms AB anger att samtliga linjedragningar som presenteras innebär påverkan på egen fastighet. Därför menar företagsgruppen att järnvägslinjen bör förläggas något mer åt öst så berörd fastighet inte påverkas. Om detta inte är genomförbart anser företagsgruppen att de måste kompenseras med mark i direkt anslutning till fastigheten för att den egna verksamheten inte ska påverkas.

Slutligen anger Företagsgruppen att de gärna har fortsatt samråd med Trafikverket i syfte att nå en lösning på de påtalade problemen som uppkommer med anledning av den planerade järnvägen.

Trafikverkets svar:
I det fortsatta arbetet med linjestudierna har de föreslagna linjerna förbi Öjebyn och Öns industriområde justerats för att minska intrånget i området. Trafikverket kommer att bjuda in till fortsatta samråd med berörda i området i det kommande arbetet med järnvägsplanen.

Sametinget

Sametinget framför att Norrbotniabanan blir en ny barriär för renskötseln som motverkar renens betesro och fria strövning och förstärker den barriär som E4 redan utgör. Det krävs kunskap om området och hur det nyttjas, den kunskapen besitter samebyarna. Det är därför viktigt att samebyarna involveras och är delaktig i planering och utformning.

Vidare anger Sametinget att mark- och vattenområden som har betydelse för renskötsel ska, enligt miljöbalken 3 kap. 5§, skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra näringens bedrivande och områden av riksintresse för renskötsel ska skyddas mot sådana åtgärder. Dessa områden karaktäriseras ofta som flyttvägar, svåra passager, kalvningsområden och rastbeten. Rennäringen är en förutsättning för den samiska kulturen och staten har en skyldighet att tillförsäkra att renskötseln ska kunna fortsätta existera och då är markerna av största betydelse. Sametinget menar att vid bedömningen av ett riksintresse är ett områdes funktion viktig, eftersom funktionaliteten och sambandet mellan områden är avgörande för renskötseln. Bedömningen ska göras utifrån kumulativa effekter av övrig markanvändning inom området.

Fortsättningsvis ska ansvarig verksamhetsutövare ha direkt dialog med berörd sameby om planerad exploatering. Sametinget anser att vissa normer ska följas för att det ska kunna anses att samebyn deltagit effektivt. Detta innebär att samråd ska ske i ett tidigt skede, att berörd sameby ska få så mycket information om åtgärden att de kan fatta ett informerat beslut om projektet och om de så önskar lämna sitt informerade samtycke. Berörd sameby ska även ges möjlighet till ett effektivt deltagande och ett faktiskt inflytande gällande tid, ekonomi och att inga andra faktorer redan låst förutsättningarna.

För att Sametinget ska kunna ta ställning, behöver en MKB tas fram för den berörda samebyns renskötsel där de miljöeffekter som verksamheten kan antas medföra beskrivs, identifieras och bedöms. Det är viktigt att berörda samebyar kommer in i ett tidigt skede i arbetet med att ta fram en MKB för att kunna förmedla sina kunskaper och syn på planerad verksamhet. För att förstå markens betydelse för renskötseln i området krävs information och kunskaper om hur samebyarna bedrivit, bedriver

och avser att bedriva sin renskötsel och hur områdets funktion, både på lång och kort sikt, inverkar på samebyns renskötsel som helhet. Markanvändningen har betydelse för det samiska folket att vidmakthålla sin kultur. Sametinget rekommenderar en vägledning för hur samisk markanvändning ska integreras i MKB-processen. Slutligen lämnar Sametinget detaljerade synpunkter på vad en MKB ska beskriva kopplat till renskötsel och rekommenderar att Akwé:kon-riktlinjerna tillämpas för att förebygga och mildra negativ påverkan på den samiska kulturen.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar med sig synpunkterna i fortsatt projektering efter linjeval. Trafikverket har påbörjat konsultation med berörda samebyar, Ståkke, Jåhkågasska, Sirges, Tuorpon och Udtja. Löpande samråd kommer att hållas med alla intressenter under planläggningsprocessen.

De behov och möjligheter till passager som samebyarna i konsultationen lyft har Trafikverket med i det initiala arbetet med att ta fram alternativa utredningslinjer och i samband med värdering av linjealternativ. Efter att en linje för Norrbotniabanan har valts, kommer möjliga passager för rennäringen att utredas vidare där dialog med berörda samebyar gällande prioritering och utformning kommer att fortsätta under kommande konsultationer.

Området för vald korridor berör ett flertal olika intressen enligt miljöbalkens 3 kapitel. Anpassningar till samt avvägningar mellan dessa ingår i den planläggningsprocess som leder fram till val av linje samt utformning av färdig anläggning.

I kommande skede tas en miljökonsekvensbeskrivning fram för att beskriva och bedöma projektets miljöeffekter där påverkan på rennäringen ingår. Trafikverket tackar för informationen om de riktlinjer som finns gällande kulturellt, miljömässigt och socialt hänsynstagande av urfolk. Trafikverket kommer ta vägledning av dem i den fortsatta planläggningsprocessen.

SMHI

SMHI betonar att planeringen måste ta hänsyn till det förändrade klimatet i Sverige, vilket leder till bland annat ökad intensitet i nederbörd och stormar. SMHI noterar också att miljöpåverkan från utsläpp av koloxid och kväveoxider kräver åtgärder och rekommenderar därför att Trafikverket utgår från framtida klimatanalyser vid planering. SMHI ser fram emot mer information om projektets klimat- och miljöpåverkan.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar med sig synpunkten i fortsatt arbete. Förändrade nederbördsförhållanden och framtida klimatförändringar under järnvägsanläggningens livslängd tas i beaktning vid dimensionering av anläggningen. Dessa baseras på SMHI:s samordningsarbete kring klimatförändringar och kommer att redovisas under kommande arbete med järnvägsplanen.

Strålsäkerhetsmyndigheten

Strålsäkerhetsmyndigheten har inga ytterligare synpunkter än vad som tidigare angetts för projekt Norrbotniabanan där man anser att magnetfältsnivåer bör redovisas vid platser där människor vistas varaktigt, exempelvis bostäder. I övrigt önskar Strålsäkerhetsmyndigheten uppmärksamma Trafikverket på de angivna referensvärdena för elektromagnetiska fält från järnvägsanläggningar. Referensvärdena är satta för att med marginal skydda mot alla säkerställda hälsorisker.

Trafikverkets svar:
Trafikverket tackar för informationen.

Piteå Snöskoterklubb

Piteå Snöskoterklubb informerar om att man har vinterleder som blir påverkade av järnvägen och önskar att frågan om dessa finns med från start i Trafikverkets arbete, både vad gäller hur lederna ska dras om och hur de ska kunna korsa järnvägen i framtiden. Vidare önskar Piteå Snöskoterklubb att vinterlederna placeras utanför viltstängsel och vid eventuella omdragningar önskar Piteå Snöskoterklubb att Trafikverket står för markberedningar samt placering av trummor i diken. Piteå Snöskoterklubb lämnar även specifika önskemål kopplat till leder och placeringar av stolpar.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för synpunkten och tar med sig informationen i det kommande planarbetet. Fortsatta samråd kommer att hållas med skoterklubben i järnvägsplanen, men Trafikverket vill upplysa om att det är kommunen som ansvarar för skoterledernas detaljerade utformning.

Smurfit Westrock

Smurfit betonar vikten av att bibehålla och förbättra tillgänglighet, kapacitet och konkurrenskraft genom att säkerställa anslutning för fullängdståg från alla riktningar och undvika negativa kostnadseffekter. Planerna inte får skapa kommersiella begränsningar för varken Smurfit Westrock Piteå eller mindre företag i kommunen samt att byggtiden inte får störa verksamheten.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tar med synpunkten och informationen i det fortsatta arbetet.

Vattenfall

Vattenfall informerar om vilka elanläggningar de har inom planområdet och vilka skyddsavstånd som gäller för att undvika ledningsflytt.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för yttrandet. Inom järnvägsplanen sker ett arbete med ledningssamordning där samråd sker med berörda ledningsägare för utredning av påverkan på respektive ledning och eventuella åtgärder för påverkade ledningar.

4.3.4.5 Myndigheter och organisationer som avstår från att yttra sig i samrådet eller inte har något att erinra

Följande övriga myndigheter och organisationer har inkommit med yttrande där de avstår från att lämna synpunkter eller inte har något att erinra:

- Jordbruksverket
- Bergsstaten
- Havs- och vattenmyndigheten
- Statens Fastighetsverk, SFV
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB
- Statens Geotekniska Institut, SGI
- Energimyndigheten
- Svenska kraftnät

- Försvarsmakten

4.3.5 Samråd val av linje

Detta avsnitt kommer att kompletteras i den fortsätta planläggningsprocessen.

4.3.6 Samråd vid utformning av planförslaget

Detta avsnitt kommer att kompletteras i den fortsätta planläggningsprocessen.

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