

SAMRÅDSREDOGÖRELSE – SgöN Sävastnäs, ny mötesstation

Bodens kommun, Norrbottens län

Järnvägsplan, 2024-04-24

TRV 2023/101400



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 972 42 Luleå

E-post: investeringsprojekt@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE – SgöN Sävastnäs, ny mötesstation

Dokumentnummer: 184317-00-017-0_0-0002

Författare: Sweco

Dokumentdatum: 2024-04-24

Ärendenummer: TRV 2023/101400

Projektledare: Jöran Gärtner, Trafikverket

Innehåll

1	Sammanfattning	4
2	Samrådsrets	4
3	Samråd	5
3.1.	Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	5
3.1.1.	Samråd med Länsstyrelsen i Norrbottens län	5
3.1.2.	Samråd med Bodens kommun	5
3.1.3.	Samråd med ledningsägare	5
3.1.4.	Samråd med berörd sameby	6
3.1.5.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	6
3.1.6	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	7
3.2.	Samråd vid utformning av planförslaget	8
3.2.1.	Samråd med Länsstyrelsen i Norrbotten	8
3.2.2.	Samråd med Bodens kommun	8
3.2.3.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	9
3.2.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter, organisationer och föreningar .	11

1 Sammanfattning

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådsprocessen för Sävastnäs ny mötesstation har bedrivits, inkomna synpunkter från myndigheter, allmänheten, enskilda särskilt berörda samt övriga berörda myndigheter och organisationer samt hur synpunkterna behandlats av Trafikverket.

Samrådet är en fortlöpande process som pågår under hela planläggningsprocessen fram till kungörande och granskning av järnvägsplanen. Samrådsprocessen inleddes hösten 2023 i samband med framtagandet av samrådsunderlaget.

Hittills har samrådsprocessen genomförts dels genom möten med Länsstyrelsen i Norrbottens län, ledningsägare och berörd sameby, dels genom utskick till samrådskretsen. I september/oktober 2023 hade de möjlighet att lämna synpunkter på det samrådsunderlag som fanns tillgängligt på Trafikverkets webbplats. Trafikverket tog emot några yttranden och synpunkter. I februari 2024 hölls samråd i samrådshandlingsskedet och även där inkom några yttranden och synpunkter som besvarats i denna samrådsredogörelse.

Uppdaterad information och status kring projektet har funnits på projektets webbplats.

2 Samrådsrets

Den som avser att bygga en järnväg ska under arbetet med att upprätta en järnvägsplan samråda med länsstyrelsen, berörda kommuner och de enskilda som särskilt berörs. Om järnvägsplanen har betydelse för kollektivtrafiken, ska samråd även ske med berörda regionala kollektivtrafikmyndigheter.

Om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska projektet ha en utökad samrådsrets enligt miljöbalken. Samråd ska då även ske med övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda.

Inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan, samt i samrådshandlingsskedet utgjordes projektets samrådsrets av följande:

Myndigheter, organisationer, föreningar

Bodens kommun, Länsstyrelsen i Norrbottens län, Försvarsmakten, Kollektivtrafikmyndigheten, Sävast byamäns samfällighetsförening.

Ledningsägare

Vattenfall AB, Svenska kraftnät

Sameby

Gällivare skogssameby

Enskilda som kan bli särskilt berörda

Allmänhet

3 Samråd

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 visar Trafikverket hur de inkomna synpunkterna beaktats.

Samråd med myndigheter och fastighetsägare har pågått under augusti 2023-mars 2024. I denna samrådsredogörelse har synpunkter tagits med som diarieförts senast 2024-03-07.

Minnesanteckningar, tjänsteanteckningar och yttranden från samråd i järnvägsplaneskedet återfinns under diarienummer TRV 2023/101400.

3.1. Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

3.1.1. Samråd med Länsstyrelsen i Norrbottens län

Ett samrådsmöte hölls med Länsstyrelsens beredningsgrupp 2023-10-03 med syfte att informera om projektet. På mötet framkom att Länsstyrelsen önskade en tydlighet i kommande handlingar vad gäller vattendrag och vattenområden och informerade om att konsekvensbedömningar i MKB gällande landskapet inte ska utgå från trafikantperspektivet. Trafikverket tog med sig länsstyrelsens synpunkter i det kommande arbetet med planen.

Länsstyrelsen i Norrbottens län beslutade den 1 december 2023 att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan enligt miljöbalken.

3.1.2. Samråd med Bodens kommun

Synpunkter från Bodens kommun har ej inkommit.

3.1.3. Samråd med ledningsägare

Ett samrådsmöte hölls med **Vattenfall** 2023-08-21 med syfte att informera om projektet och diskutera hanteringen av längsgående ledningar. Då utbyggnaden kommer göras väster om befintligt spår så räknar Trafikverket med att ledningar inte påverkas. Fler möten kommer bokas in mellan Trafikverket och Vattenfall för vidare diskussion.

Under samrådet inkom ett yttrande från **Vattenfall** gällande riktlinjer för avstånd mellan elanläggningar och tågspår, där det angavs ett avstånd på 20 m. De belyste även riktlinjer kring schaktning /grävning och att marknivå inte får ändras så att det finns risk för att ledningen vållar skada på person eller egendom. Schaktning/grävning i ledningsrätts-/servitutsområde får inte ske utan ledningsägarens i god tid inhämtade medgivande. *Trafikverkets svar: När det gäller avstånd mellan Vattenfalls ledningar och Trafikverkets strömförande anläggning så är avståndet idag under 10 m på vissa sträckor. När det gäller riktlinjer för schaktning/grävning kommer Trafikverket att beakta dessa. Då spårutbyggnaden kommer ske på andra sidan befintlig järnväg kommer ingen påverkan att ske på Vattenfalls ledningar. När det gäller riktlinjer för schaktning/grävning kommer Trafikverket att vid behov beakta dessa.*

Svenska kraftnät kom in med ett yttrande där de specificerade krav gällande ledningarna samt att hänsyn tas till de befintliga ledningarna. De påpekade att en ombyggnation av kraftledning skulle vara kostsam och besvärlig att genomföra och en eventuell utredning får bekostas av Trafikverket.

Trafikverkets svar: Inga befintliga ledningar korsar järnvägen inom utredningsområdet och Svenska Kraftnät bedöms därför inte påverkas av järnvägsutbyggnaden.

3.1.4. Samråd med berörd sameby

Ett samråd hölls med Gällivare skogssameby 2023-08-31. Trafikverket presenterade de planerade åtgärderna och prognosen för trafikeringen på sträckan, som förväntas öka. Gällivare skogssameby ansåg att åtgärden inte kommer påverka samebyn, men materialtransporter och upplag av material under entreprenadtiden kommer att göra det. Samebyn önskade även att viltstängsel längs med hela sträckan mellan Luleå och Boden ska utredas. Trafikverket tar med sig dessa frågor inför planeringen av åtgärden. Gällivare skogssameby har ej återkommit efter mötet och Trafikverket har därför förutsatt att konsultation kan avslutas.

3.1.5. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

Några synpunkter avser sträckan Sävastklinten-Sävast, men besvaras även i denna samrådsredogörelse.

Buller och vibrationer

Ett yttrande inkom gällande risken för påverkan av buller och vibrationer på enskilda fastigheter.

Trafikverkets svar: Trafikverket kommer utreda behov av skyddsåtgärder för buller och vibrationer i nästa skede av projektet. Bullerskyddsåtgärder för bostäder ska vidtas för att klara följande riktvärden i den mån det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt:

30 dBA dygnsekvivalent ljudnivå inomhus

45 dBA maximal ljudnivå inomhus nattetid.

55 dBA dygnsekvivalent ljudnivå vid uteplats

60 dBA dygnsekvivalent ljudnivå utomhus vid fasad

70 dBA maximal ljudnivå vid uteplats i anslutning till bostad

Nackdelen med bullermätningar är att vindförhållande, väder, antal och typ av tåg den aktuella dagen kan påverka bullernivån så att fastighetsägaren inte får den skyddsåtgärd som är berättigad. Trafikverket gör därför bullerberäkningar med en beräkningsmodell där tågtyp, tågets hastighet, antal tågpassager, avstånd till ljudkälla, närvaro av skärmande objekt med mera läggs in. Riktvärdena ovan är satta med hänsyn till beräkningsmodellen och utgår från ett så kallat årsmedeldygn. I modellen antas neutrala till måttliga medvindförhållanden.

För vibrationer gäller att riktvärdet på 0,4 mm/s inte ska överskridas nattetid för komfortvibrationer.

Påverkan på enskild fastighet

Ett yttrande inkom med frågor kring hur enskilda fastigheter kommer påverkas av störningar, så som smuts, damm, elektromagnetiska fält och transporter av farligt gods, på grund av järnvägsutbyggnaden, både under byggtiden och driftskedet. Även en fråga om hur den enskilda vägen Jutevägen kommer att påverkas.

Trafikverkets svar: I kommande projekteringsarbete kommer påverkan på närboende fortsätta utredas och vid behov kommer förslag på skyddsåtgärder att tas fram. Detta kommer redovisas vid nästa samrådsmöte. Jutevägen kommer inte att påverkas i projekt Sävastnäs.

Fortsatt utbyggnad av järnväg

Ett yttrande inkom gällande fortsatt utbyggnad av järnvägen.

Trafikverkets svar: Det pågår en utredning om framtida dubbelspårutbyggnad mellan Boden och Luleå i tidigt skede där lokalisering ännu inte är beslutad. Utbyggnaden av detta dubbelspår är utpekad som viktigt men saknar för närvarande finansiering.

Högspänningsledning

En närboende frågade om det kommer ske en omdragning av högspänningsledningen i området, samt hur det kommer påverka närboende och transporter till fastigheter.

Trafikverkets svar: Högspänningsledningen kommer inte få en ny lokalisering, endast mindre justering i sidled av strömförande ledningar kan behöva göras.

3.1.6 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

RKM (Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten) inkom med ett yttrande. RKM ger ett kraftfullt bifall till de planer som finns om en utvecklad infrastruktur i området kring Boden samt skickar med att behovet är stort om att ha utrymme för persontrafik längs med spåren och en önskan om att belysa dessa behov i samrådsunderlagen.

Trafikverkets svar: Trafikverket tackar för synpunkterna och kommer ta dessa frågor i beaktning i framtida arbete med projektering.

Statens fastighetsverk (SFV) har inga fastigheter inom järnvägsområdet och avstår därför från att yttra sig.

3.2. Samråd vid utformning av planförslaget

3.2.1. Samråd med Länsstyrelsen i Norrbotten

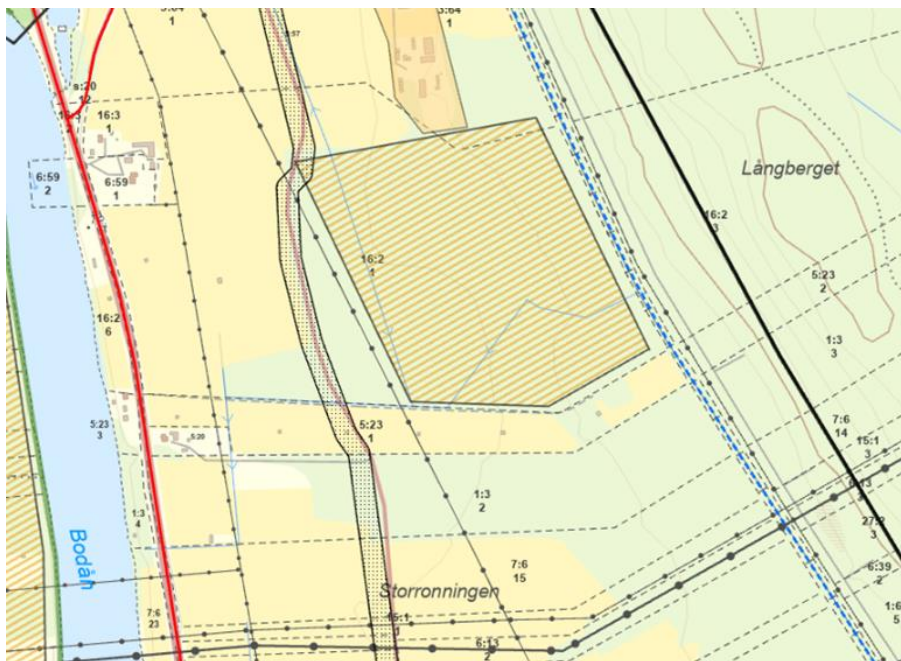
Inga samrådsmöten har hållits i detta skede och länsstyrelsen lämnade inget yttrande på samrådsmaterialet.

3.2.2. Samråd med Bodens kommun

Bodens kommun lämnade ett yttrande där de ställer sig positiva till anläggandet av en mötesstation i Sävastnäs. Ombyggnationen kommer att bidra till en ökad kapacitet, ökad punktlighet, minskad restid, ökad turtäthet och ökad robusthet på järnvägen mellan Luleå och Boden.

Förslaget följer intentionerna i kommunens Översiktsplan 2025 samt Fördjupad översiktsplan för Boden och Sävast. Området som berörs av den föreslagna mötesstationen är särskilt utpekad i kommunens Fördjupade översiktsplan som ett utvecklingsstråk för infrastruktur där dubbelspår, utbyggd mötesplats och kurvrätning pekas ut.

Bodens kommun vill poängtera att den föreslagna mötesstationen ligger i anslutning till ett område i den Fördjupade Översiktsplanen för Boden och Sävast som är utpekad som utredningsområde för bostäder (se bild).



Kommunen önskar att buffertzonen för buller från järnvägen förtydligas, inför en eventuell framtida detaljplanläggning av området. De anser även att servicevägen som föreslås i samrådshandlingen om möjligt bör anläggas i utkanten av det utpekade området.

Trafikverkets svar: Trafikverket tackar för synpunkterna. När det gäller området som är utpekad som utredningsområde för bostäder så kommer det påverkas av utbyggnaden av mötesstationen och ett av de två förslag till sträckning av en serviceväg fram till mötesstationen. Trafikverket kan dock inte idag ange någon buffertzona utan detta får hanteras i framtida detaljplanprocess. Trafikverket har utvärderat bland annat inkomna synpunkter från närboende jämte andra aspekter och har därför valt att en serviceväg ska lokaliseras enligt det södra alternativet dvs det andra alternativet.

3.2.3. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

Samrådsmöte på orten hölls 24-02-20 i Boden Business Park med både öppet hus och presentation av projektet tillsammans med systerprojektet Sävastklinten-Sävast, nytt partiellt dubbelspår. Totalt besöktes samrådsmötet av cirka 50 personer. Frågorna under öppet hus, som rörde Sävastnäs, ny mötesstation, handlade främst om markanspråk.

Vid presentationen närvarade cirka 40 personer. Det uttrycktes ett behov av en planskildhet (skoterpassage) i Sävastnäs för tillgång till den östra sidan av spåret. Inga övriga synpunkter inkom på mötet.

Inkomna synpunkter och yttranden

Lokalisering

Önskemål har inkommit om att flytta mötesstationen söderut några hundra meter, på grund av både buller och jordvärme, där ingen bor, alternativt att flytta hela mötesspåret till östra sidan.

Även synpunkt om att med Trafikverkets framtida planering för dubbelspår så faller syftet med en mötesstation har inkommit.

Trafikverkets svar: Idag finns finansiering för och planering av mötesstationen. Tanken är att mötesstationen i framtiden blir en del av dubbelspåret. Mötesstationen behöver anläggas på den västra sidan för att inte påverka befintliga 130 kV luftledningar på den östra sidan, vilket även beskrivs i det samrådsunderlag som Trafikverket presenterade under oktober 2023. Växlarnas läge har planerats för framtida dubbelspår samt en optimering utifrån beräkningar av ett kapacitetsutnyttjande där tåg kan byta spår utmed bandelen. Utifrån dessa beräkningar är därför inte lämpligt att flytta mötesspåret söderut och mötesspåret och dess växlar kommer ha ett syfte även när dubbelspåret är färdigbyggt.

Information

En närboende fastighetsägare informerade om att Långbergsvägen, en enskild väg, finns i närheten i Sävastnäs vilken inte beskrivits i samrådsmaterialet, samt att det redan finns en arbetsväg på den östra sidan som bör kunna nyttjas.

Vidare har information inkommit om att ytjordsvärmeledningar finns på två fastigheter mot järnvägen, vilka kan förstöras i samband med anläggande av kommande dubbelspår. Om vattnet leds in på andra områden tappar anläggningen effekt, även en grundvattensänkning skulle påverka ytjordsvärmeanläggningen.

Information om att det finns fler områden och miljöer att ta hänsyn till än de som presenteras i planförslaget har mottagits. Månghundraårig skyddsvärd tall, mindre områden med sparsamt förekommande svamp, kallkällor med hänsynskrävande arter samt lämningar efter äldre sommarladugårdar och torpgrunder. Vidare finns ekologiska odlingsmarker och beten samt hävdade slätterängar med lång kontinuitet.

Trafikverkets svar: Trafikverket tackar för synpunkterna gällande vägar och kompletterar i kommande planbeskrivning angående detta. När det gäller ytjordsvärmeanläggningarna så bedömer Trafikverket att de ligger norr om det område som planeras att byggas om och att de inte kommer att påverkas i detta skede. I samband med dubbelspårsutbyggnaden får Trafikverket utreda detta vidare.

Gällande skyddsvärda miljöer så har Trafikverket utgått från och beaktat känt nedtecknat material och för en dialog med Länsstyrelsen i Norrbottens län under planeringsprocessen.

Buller

Synpunkter har inkommit om att dagens bullernivåer upplevs höga vid husen i närheten till järnvägen på grund av en svacka där tågen både bromsar och drar på gasen. En mötesstation med tretågsmöte på östra sidan innebär ännu högre ljudnivåer.

Trafikverkets svar: Enligt beräkningar av buller har inga bostadshus, i anslutning till mötesstationen i Sävastnäs, ljudnivåer som överstiger riktvärden. Inga bullerskyddsåtgärder kommer därför att göras.

Servicevägar och passager

En fastighetsägare önskar ingen serviceväg på fastigheten på grund av ökad stöldrisk. Önskan om att den befintliga östra (södra red. anm) servicevägen nyttjas i stället. En annan fastighetsägare önskar minskad påverkan på marken då den nyttjas för ekologisk odling.

Någon önskar en passagemöjlighet för fotgängare och skoter i höjd med Sävastnäs.

Trafikverkets svar: Mötesstationen behöver anläggas på den västra sidan för att inte påverka befintliga 130 kV luftledningar på den östra sidan, vilket även beskrivs i det samrådsunderlag som Trafikverket presenterade under oktober 2023. För byggbarhet behöver därför arbetsvägarna vara på västra sidan. Då befintlig skogsbilväg på den östra sidan är i dåligt skick samt sett till andra faktorer, t ex arbetsmiljörisker med att korsa spår med utrustning, anser Trafikverket att det är lämpligare att arbetsvägen behålls som serviceväg för att ge åtkomst till växlar samt det teknikhus som kommer byggas på den västra sidan. För att minska risken för stöldrisk föreslås servicevägen utrustas med vägbom med låsanordning. Trafikverket kommer även välja det södra alternativet på serviceväg in från väg 588 som bland annat medför en minskad påverkan på de ekologiska odlingarna.

Gällande passagemöjligheter så anser Trafikverket att barriäreffekten kommer vara detsamma och då det finns en passagemöjlighet i plan cirka 1 km norr om Sävastnäs anses detta vara tillräckligt. I samband med dubbelspårsutbyggnaden kommer behov av vägpassager och barriäreffekter att ses över igen.

Avvattning

En fastighetsägare påtalar att efter tidigare projekt leder stora dränerande diken vatten till små åkerdiken som inte är dimensionerade för allmänna vägars dränering. Tidigare dräneringsdiken blockeras av vägbank så marken däms upp och försumpas kraftigt.

Trafikverkets svar: Trafikverket tackar för informationen och tar det till sig. Järnvägen byggs med de grundvattenförhållanden som råder i området. Området är blött sedan lång tid tillbaka – det vittnar bland annat de kända äldre markavvattningsföretagen om. I kommande skeden i arbetet med järnvägsombyggnaden kommer Trafikverket att se över avvattningsanläggningen i sin helhet. Utformningen av servicevägen, inklusive anpassning av ny trumma i åkermarksdiket är viktigt, och kommer att stämmas av med markägare – så att avvattningsförutsättningar i området inte försämras.

Trafikverkets samrådsprocess

Synpunktsinlämnare ställer sig frågande till om Trafikverket tittar på eller tar hänsyn till de inkomna synpunkterna. Upplever att det är begränsad förståelse från Trafikverket för de som blir drabbade av olika intrång. Ekologiska odlingsmarker kommer att beröras och utbyggnaden leder till att markerna minskar eller blir obrukbara för odling eller bete. Trafikverket och lantmäteriet har under flera år haft svårigheter att presentera hur ekologisk

mark och odling ska ersättas. Synpunktslämnaren anser inte heller att hen fått gehör på synpunkter i tidigare projekt.

Trafikverkets svar: Samrådsprocessen är en viktig och värdefull del när det gäller att ta fram en järnvägsplan och ger berörda och allmänhet en möjlighet att komma till tals med information och synpunkter. Trafikverket gör en samlad bedömning av de intressen som berörs för val av lokalisering och utformning av åtgärder. Trafikverket kommer ha en fortsatt dialog med berörda sakägare vid framtagande av bygghandlingar samt under entreprenadens genomförande för att minimera intrångseffekter för närboende.

Frågor om ersättning blir först aktuella vid kommande byggstart och ingår inte i järnvägsplanen. Hur stor ersättningen blir bestäms utifrån förhållanden den dag när Trafikverket tar marken i anspråk, den så kallade värdetidpunkten. Vid intrång bestäms ersättning i enlighet med Lagen om byggande av järnväg som sedan hänvisar vidare till fjärde kapitlet expropriationslagen.

3.2.4. Samråd med övriga berörda myndigheter, organisationer och föreningar

Sävast byamäns samfällighetsförening

Lokalisering

Föreningen påtalar att mötesstationens placering kommer att få stor påverkan på utformningen av det framtida dubbelspåret. Längs södra delen (västra reds. anm.) av befintligt spår finns odlingsmark, bebyggelse och viktiga kulturmiljöer som skulle förstöras vid en utbyggnad på denna sida. De menar även att befintliga driftvägar norra sidan (östra reds. anm.) av spåret skulle kunna nyttjas för underhåll av spåret och byggtrafik vid eventuell utbyggnad till dubbelspår. De önskar därför att Det är därför att mötesstationen och framtida dubbelspår lokaliseras till norra sidan (östra sidan reds. anm.) av befintligt spår.

Avvattning

Föreningen menar att befintlig järnväg skapar en barriäreffekt då den dämmer upp stora markområden längs sträckan. Förstärkningar av trummor i det område där mötesstationen planeras har medfört att det skapats ”trösklar” som gör området norr (öster reds. anm.) järnvägen sankt. En trumma i Sävastnäs har åtgärdats men det måste göras en utredning kring vilka övriga trummor som finns i området och hur dessa skall byggas om för att möjliggöra ett fritt flöde. Delar av bevattningssystemet söder om (väster om reds. anm.) befintlig järnväg har slammat igen och även detta måste åtgärdas i samband med byggnationen av ny mötesstation.

Barriäreffekt

Föreningen påtalar att i samband med att överfarterna över järnvägen togs bort skapades en barriäreffekt för framförallt det rörliga friluftslivet. I Sävastnäs togs samtliga överfarter bort vilket gjort att snöskotrar och fyrhjulingar körs okontrollerat över spåret. Detta utgör en stor säkerhetsrisk och det är därför viktigt att man i samband med byggnationen av mötesstationen skapar möjligheter för det rörliga friluftslivet. Detta bör i första hand ske genom byggnation av en planskild korsning i form av en tunnel under järnvägen. Om detta inte är möjligt på grund av grundvattenförhållanden måste en bevakad korsning i plan byggas. På detta sätt skulle man skapa möjlighet att röra sig mellan älven och området norr om järnvägen på ett säkert sätt.

Trafikverkets svar: Mötesstationen behöver anläggas på den västra sidan för att inte påverka befintliga 130 kV luftledningar på den östra sidan. I dialog med Vattenfall så kommer deras anläggning att påverkas på en sträcka över 5 km samt att en sidoflyttning av ledningsgatan ej inryms i nuvarande koncession, vilket även beskrivs i det samrådsunderlag som Trafikverket presenterade under oktober 2023. Trafikverkets bedömning är att en lokalisering av mötesplatsen på östra sidan medför alldeles för stora samhällskostnader samt negativ tidspåverkan som en ansökan av en ny ledningskoncession kommer att innebära. Gällande påverkan på viktiga kulturmiljöer som skulle påverkas vid framtida dubbelspårsutbyggnad på västra sidan så tar Trafikverket till sig den informationen i det fortsatta arbetet med dubbelspårsutbyggnaden.

Järnvägen byggs med de grundvattenförhållanden som råder i området. Området är blött sedan lång tid tillbaka – det vittnar bland annat de kända äldre markavvattningsföretagen om. Befintlig mindre trumma under järnvägen byts ut och ersätts med en större. En ny trumma föreslås även anläggas under den nya servicevägen, för genomledning av dike på åkermark.

I kommande skeden i arbetet med järnvägsombyggnaden kommer Trafikverket att se över avvattningsanläggningen i sin helhet. Utformningen av servicevägen, inklusive anpassning av ny trumma i åkermarksdiket är viktigt, och kommer att stämmas av med markägare – så att avvattningsförutsättningar i området inte försämras.

Gällande passagemöjligheter så anser Trafikverket att barriäreffekten kommer vara detsamma och då det finns en passagemöjlighet i plan ca 1 km norr om Sävastnäs (Petbergsvägen) anses detta vara tillräckligt. Passagen har ett vägskydd som består av ett ljud- och ljusanläggning samt bommar. I samband med dubbelspårsutbyggnaden kommer behov av vägpassager att ses över igen.

3.2.5. Samråd med ledningsägare

Ett samrådsmöte hölls 2024-04-15 med Bodens Energi, där det konstaterades att Boden Energi inte har några ledningar som påverkas av utbyggnaden. Ingen vidare dialog krävs.

Ett samrådsmöte hölls 2024-04-19 med Skanova där projektet presenterades och konfliktpunkter diskuterades. Behov av ombyggnad kommer diskuteras vidare i bygghandlingsskedet, där Skanova önskar information två månader och kontakt för servicetid senast fyra veckor innan planerat arbete.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 972 42 Luleå. Besöksadress: Sundsbacken 2-4.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se