

SAMRÅDSREDOGÖRELSE – SgÖN Sävastklinten-Sävast, partiellt dubbelspår

Bodens kommun, Norrbottens län

Järnvägsplan, 2024-07-05

TRV 2023/101402



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 972 42 Luleå

E-post: investeringsprojekt@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE – SgöN Sävastklinten-Sävast, partiellt dubbelspår

Dokumentnummer: 184316-00-017-0_0-0002

Författare: Sweco

Dokumentdatum: 2024-07-05

Ärendenummer: TRV 2023/101402

Projektledare: Jöran Gärtner, Trafikverket

Innehåll

1	Sammanfattning	4
2	Samrådsrets	5
3	Samråd	6
3.1.	Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	6
3.1.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	6
3.1.2.	Samråd med Bodens kommun	6
3.1.3.	Samråd med ledningsägare	6
3.1.4.	Samråd med berörd sameby	7
3.1.5.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	7
3.1.6.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	9
3.2.	Samråd vid utformning av planförslaget	10
3.2.1.	Samråd med Länsstyrelsen i Norrbotten	10
3.2.2.	Samråd med Bodens kommun	10
3.2.3.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	11
3.2.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter, organisationer och föreningar .	14
3.2.5.	Samråd med ledningsägare	15

1 Sammanfattning

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådsprocessen för Sävastklinten-Sävast partiellt dubbelspår 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.

Samrådsprocessen har genomförts dels genom möten med Länsstyrelsen i Norrbottens län, Bodens kommun, ledningsägare och berörda samfälligheter 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 ett tiotal yttranden och synpunkter. I februari-mars 2024 hölls samråd i samrådshandlingsskedet med digitalt material samt öppet hus den 20 febr 2024 där cirka 50 personer deltog. Utifrån detta samråd inkom ett tiotal yttranden och synpunkter. I mars-april hölls ett kompletterande digitalt samråd avseende miljökonsekvenser med fokus på vilka bullerskyddsåtgärder som föreslogs på aktuell sträcka. Trafikverket tog emot ett fåtal skriftliga synpunkter. Alla synpunkter har översiktligt 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 utgjordes projektets samrådsrets av följande:

Myndigheter, organisationer, föreningar

Bodens kommun, Länsstyrelsen i Norrbottens län, Försvarsmakten, Fortifikationsverket, Statens fastighetsverk, Kollektivtrafikmyndigheten, Jägarförbundet

Ledningsägare

Vattenfall Eldistribution AB, Svenska kraftnät

Sameby

Gällivare skogssameby

Enskilda som kan bli särskilt berörda inklusive samfällighetsföreningar

Allmänhet

I samrådshandlingsskedet minskades samrådsretsen ned och bestod följande:

Myndigheter, organisationer, föreningar

Bodens kommun, Länsstyrelsen i Norrbottens län, Försvarsmakten, Kollektivtrafikmyndigheten,

Ledningsägare

Vattenfall Eldistribution AB

Sameby

Gällivare skogssameby

Enskilda som kan bli särskilt berörda inklusive samfällighetsföreningar

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 2024-05-02.

Minnesanteckningar, tjänsteanteckningar och yttranden från samråd i järnvägsplaneskedet återfinns under diarienummer TRV 2023/101402.

3.1. Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

3.1.1. Samråd med berörd länsstyrelse

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 tar med sig länsstyrelsens synpunkter i det kommande arbetet med planen.

Länsstyrelsen i Norrbottens län beslutade den 4 december 2023 att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan enligt miljöbalken.

3.1.2. Samråd med Bodens kommun

Inga synpunkter har inkommit från Bodens kommun.

3.1.3. Samråd med ledningsägare

Ett samrådsmöte hölls med **Vattenfall Eldistribution AB** 2023-08-21 med syfte att informera om projektet och diskutera hanteringen av långsgående högspänningsledningar. Det finns krav på säkerhetsavstånd för parallella ledningar och Vattenfall har önskemål om 10 m till sin ledning. Det finns en risk för påverkan på Vattenfalls anläggning i samband med utbyggnad av dubbelspåret. Trafikverket ser över möjlighet att begränsa påverkan på Vattenfalls anläggning. Fler möten kommer bokas in mellan Trafikverket och Vattenfall för vidare diskussion.

Under samrådet inkom ett yttrande från **Vattenfall Eldistribution AB** gällande riktlinjer för avstånd mellan elanläggningar och tågspår, där det angavs ett avstånd på 20 meter. 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.

Trafikverkets målsättning i den fortsatta dialogen är att tillkommande ny anläggning inte ska innebära en försämring jämfört med dagsläget. Det kommer vara fortsatta samråd

med Vattenfall för att komma fram till bra gemensamma lösningar för att den tillkommande anläggning som nu planeras ska kunna genomföras på ett säkert tillvägagångssätt. Trafikverket vill även poängtera att enligt Ellagen kap 2 § 66 så är det innehavaren av elektrisk ledning som ska vidta eventuella åtgärder och svara för kostnaden för dessa åtgärder. När det gäller riktlinjer för schaktning/grävning kommer Trafikverket att 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 då det redan finns viltstängsel längs med sträckan, 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

Buller och vibrationer

Flera fastighetsägare yttrade sig gällande önskemål om buller- och vibrationskyddande åtgärder och konstaterade att det redan idag finns en problematik gällande detta. Ett önskemål fanns även om att inte bara göra simulerade bullerberäkningar.

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. Ett yttrande inkom gällande önskemål om en hydrologisk undersökning för att se hur markförhållanden och vattenflöde påverkar fastigheter i området och att eventuella avvattningsåtgärder ses över.

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. Även utredning av markförhållande och yt- och grundvatten kommer ske. Trafikverket har som avsikt att fastigheter inte ska påverkas av tillkommande vattenflöden som beror på dubbelspårsutbyggnaden.

Plankorsningen Häradsvägen/Gamla Sävastvägen

Flera fastighetsägare hade synpunkter gällande järnvägsövergången mellan Häradsvägen och Gamla Sävastvägen och vill att denna ska finnas kvar eller göras om till en planskild korsning. Ett önskemål från en person var även att den ska kunna användas av timmerbilar och större fordon.

Trafikverkets svar: Trafikverkets intention är att behålla möjlighet att passera spåren på ett säkert sätt. Trafikverket kommer i fortsatt projekteringsarbete att se över befintlig plankorsning men även utreda alternativa lösningar om nuvarande plankorsning ej anses uppfylla gällande säkerhetskrav.

Lokalisering av dubbelspåret

Ett yttrande gällde hur man har kommit fram till angiven plats för dubbelspåret. Ett yttrande inkom gällande önskan om att spåret blir på östra sidan om befintligt spår. Ett annat yttrande gällde frågan om fortsatt utbyggnad av dubbelspåret.

Trafikverkets svar: Lokalisering av dubbelspårets placering har utretts i tidigare skede och andra alternativ för placering av dubbelspåret har avfärdats. De utredningar som har gjorts läggs ut på Trafikverkets hemsida. Spåret planeras att byggas på östra sidan om befintligt spår. Avseende framtida dubbelspårsutbyggnad mellan Boden och Luleå pågår en utredning i tidigt skede där lokalisering ännu inte är beslutad. Utbyggnaden av detta dubbelspår är utpekad som viktigt men saknar för närvarande finansiering. I kommande järnvägsplaner för ett dubbelspår mellan Sävastnäs och Gamla Sävast görs utredning om lokalisering och mer detaljerad utformning av tillkommande spår.

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.

Påverkan på natur och miljö

Ett yttrande inkom gällande önskemål om att natur och miljö omhändertas till allra bästa förmåga.

Trafikverkets svar: Trafikverket kommer att tillse att arbete bedrivs för att i möjligaste mån begränsa påverkan på natur och miljö.

Samrådshandlingar

Ett yttrande påpekade brister och en mindre omfattning av felaktigheter i samrådsunderlaget.

Trafikverkets svar: Samrådsunderlagets syfte är att Länsstyrelsen ska kunna bedöma om projektet medför betydande miljöpåverkan. Trafikverket anser att samrådsunderlaget i sin helhet är tillräckligt tydligt för sitt ändamål. I fortsatt projekteringsarbete kommer Trafikverket se över lämnade synpunkter.

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 avstod från att yttra sig.

Försvarsmakten hade inte heller något att erinra i ärendet.

3.2. Samråd vid utformning av planförslaget

3.2.1. Samråd med Länsstyrelsen i Norrbotten

Inga samrådsmöten har hållits i detta skede. Skriftligt samrådsmaterial har delgivits länsstyrelsen, men inget yttrande har lämnats på detta.

3.2.2. Samråd med Bodens kommun

Bodens kommun lämnade ett yttrande där de ställer sig positiva till anläggandet av ett partiellt dubbelspår i Sävast då ombyggnationen kommer att möjliggöra en ökad kapacitet, ökat punktlighet, minskad restid, ökad turtäthet och en 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 det föreslagna partiella dubbelspåret är särskilt utpekade i kommunens Fördjupade översiktsplan som ett utvecklingsstråk för infrastruktur där dubbelspår, utbyggd mötesplats och kurvrätning pekas ut.

Bodens kommun vill upplysa om att detaljplanerna i området automatiskt inte upphävs om en järnvägsplan beslutas för samma område. Järnvägsplanen får inte beslutas i strid med en detaljplan, vilket betyder att detaljplanerna måste upphävas eller ändras för att lämna utrymme åt järnvägsplanen. Kommunen önskar därför en kontinuerlig dialog med Trafikverket under järnvägsplanens framtagande för att kunna säkerställa att berörda detaljplaner kan omarbetas i den takt som krävs.

Kommunen ser positivt på att projektet planerar för framtagande av kulturmiljöutredning samt buller- och vibrationsutredningar för befintlig bebyggelse.

En fortsatt dialog kommer att krävas kopplat till kollektivtrafikens angränsningspunkter i Gamla Sävast. Trafikverket och kommunen har påbörjat en dialog runt alternativa lokaliseringar av hållplatser/angöringsytor och kommer gemensamt att arbeta fram lösningar som möjliggör en fortsatt god kollektivtrafikförsörjning i området.

Kommunen ser särskilt positivt på de förslag som presenteras i samrådet inför en kommande utbyggnad av dubbelspår genom en tunnel. Förslaget medför att en plankorsning i framtiden kan undvikas. En tunnel skulle även vara väldigt gynnsamt för framtida bebyggelseutveckling i Gamla Sävast och ge en minskad bullerpåverkan i området. En planskild lösning för gång och cykel behöver också tas fram vid en framtida utbyggnad till dubbelspår. Det är av vikt med en planskild korsningslösning för att stimulera till hållbar mobilitet och möjliggöra för gena och trafiksäkra stråk för oskyddade trafikanter.

Trafikverkets svar: Trafikverket tackar för synpunkterna och tar med de i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen. Trafikverket ser i dagsläget inte att järnvägsplanen kommer vara i strid med någon detaljplan, men är positiva till fortsatt dialog med Bodens kommun kring detta. Gällande kollektivtrafikens angränsningspunkter så har Trafikverket utifrån fortsatt dialog med Bodens kommun förstått att bussvändplatsen/ändhållplatsen kommer ersättas av busshållplats då busstrafiken kommer ledas om. Placering av busshållplatsen kommer hanteras utanför järnvägsplanens process, men i samråd med Bodens kommun. Trafikverket kommer även ha fortsatt dialog gällande planskildhet i samband med kommande dubbelspår mellan Boden och Luleå.

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

Februari - mars 2024 förslag till utformning

Samrådsaktiviteten avsåg förslag till utformning för Sävastklinten-Sävast (samrådsmaterial daterat 2024-02-10, uppdaterat 2024-02-19) och bestod av en powerpoint med samlad information om projektet. Utöver brev till samrådskretsen (cirka 90 personer) informerade Trafikverket via annons i dagspress med hänvisning till projektets webbplats där samma information fanns att tillgå som vid samrådsmötet.

Samrådsmöte på orten hölls 2024-02-20 i Boden Business Park med både öppet hus och presentation av projektet tillsammans med systerprojektet Sävastnäs, ny mötesstation. Totalt besöktes samrådsmötet av cirka 50 personer. Frågorna under öppet hus, som rörde Sävastklinten-Sävast, partiellt dubbelspår, handlade främst om markanspråk, bullersituationen och bullerskyddsåtgärder. Bodens kommun presenterade ett önskemål om busshållplats i Sävast istället för dagens vändplats.

Vid presentationen närvarade cirka 40 personer. Synpunkt inkom att alternativet med plankorsning istället för planskild korsning i Sävast ansågs bättre.

Inkomna synpunkter och yttranden

Trafikverket tog emot ett tiotal skriftliga synpunkter från fastighetsägare och allmänhet, sammanfattade i nedanstående ämnen.

Buller

Önskan om bullerskyddsskärm eller andra åtgärder mot buller har inkommit från flera närboende. Om möjligt att detta anläggs i tidigt skede för att minska bullret som uppkommer från maskiner och inte avvakta till det att bygget är klart. Någon undrar även hur bullernivån säkerställs för fastighet där bullerplank inte kommer kunna skydda vid övergången.

En synpunktslämnare förordar att bullret dämpas så nära källan (vagnshjulen) som möjligt och att bullerskydden skall vara av lägre variant, typ betong, för att inte förstöra utsikt och landskapsbild.

Vidare önskar vissa en mer hänsynsfull ljudsignal vid övergången.

Trafikverkets svar: Trafikverket har genomfört en bullerutredning som en viktig del i det beslutsunderlag som tagits fram för att bedöma val av åtgärd för ett bullerskydd både i form av bullerskyddsskärmar och fastighetsnära åtgärder i form av fönster och ventilåtgärder samt skyddade uteplatser. Detta för att säkerställa att gällande riktvärden uppnås (se avsnitt 3.1.5 för dessa). Där det inte ansetts möjligt att sätta skärm är det fastighetsnära åtgärder som får reglera bullernivåerna. I ett kompletterande skriftligt samråd till berörda sakägare, presenterade Trafikverket en sammanfattning av projektets MKB, via projektets hemsida som bland annat beskriver föreslagna åtgärder för att ta om hand buller från järnvägen, se avsnitt längre ned om detta samråd och synpunkter som inkom då.

Att sätta låga bullerskyddsskärmar nära hjulparen ger tyvärr inte god bullerdämpning av godstrafik och är därför inte lämpligt i detta projekt.

När det gäller ljudsignal så måste den ha en viss ljudnivå för att klara säkerhetskraven så den kan inte ändras.

Vägpassage

Flera är positiva till att det fortsatt kommer finnas en passagemöjlighet över järnvägen. Två olika alternativ på väglösning öster om vägpassagen redovisades på samrådet. Några anser att huvudförslaget med Jutevägen är alternativet att föredra, då det finns både kraftledning, jordvärmeledningar, potatisland, ved och timmerproduktion i anslutning till järnvägen. Man vill även inte att barn ska gå så nära järnvägen. Andra anser att den alternativa vägen är bättre förslag än huvudförslaget, då huvudförslaget ger två väldigt trånga 90-graderskurvor som måste breddas, vilket gör att i dagsläget kan ingen timmerbil (inte ens sommartid) köra där utan gena ordentligt på gräsmattor. Vägen kommer därför behöva breddas vilket gör att minst fyra fastigheter kommer påverkas.

En synpunktslämnare menar att gång- och cykelväg anses alltid behöva finnas från Häradsvägen till gamla Sävastvägen (väg 588), men med säker övergång. En annan person förespråkar en GC-tunnel på platsen vid ny överfart och en överfart för biltrafik i anslutning den stora trafikplatsen vid avfarten från 97:an från Luleå in mot Gamla Sävast (Coop/Skapa). Hen menar även att det finns en befintlig väg (Gruvbergsvägen) som kan nyttjas för att nå Boden för de som bor på andra sidan spåret och att det sker en förlängning av vägen mot Luleå med överfart ditåt.

Trafikverkets svar: Gällande lokalisering av väglösning öster om vägpassagen så är det en enskild väg. Det innebär att lokaliseringen inte beslutas av Trafikverket utan de två alternativen är endast förslag. Ändringen av vägens dragning beslutas i en framtida lantmäteriförrättning efter att järnvägsplanen vunnit laga kraft. Trafikverket kommer att initiera lantmäteriförrättning i de fall det krävs.

Den nya vägkorsningen ska ses som tillfällig tills att dubbelspår byggs för hela sträckan Boden-Luleå. Då kommer Trafikverket se över behov av planskilda passagemöjligheter för att säkerställa tillgänglighet och trafiksäkerhet för boende och trafikanter i området.

Vändplats för lokaltrafik

Den plats som anges som förslag för vändplats för lokaltrafik anses kunna innebära problem av flera orsaker.

Trafikverkets svar: Bodens kommun har återkopplat att bussvändplatsen/ändhållplatsen kommer utgå och ersättas av en busshållplats, då busstrafiken kommer ledas om för att få ett bättre upptagningsområde. Placering av busshållplatsen kommer hanteras utanför järnvägsplanens process, men i samråd med Bodens kommun.

Tillfälliga markanspråk/byggtrafik

En markägare påpekade att det kilformade området (åkermarken) för tillfällig nyttjanderätt i Sävast nyttjas under sommartid till betesplats för får. Många hus i närområdet som kommer störas av buller och damm vid eventuellt massupplag där. Vidare beskrivs Härdsvägen som trång där ett antal skolbarn promenerar till skolbussen under terminerna, därför vore det bra ur trafiksäkerhetssynpunkt att minimera tung byggtrafik på aktuell sträcka. Önskan om att upplagsytan flyttas till annan plats ej ängsmark. Det anses vara bättre att lägga massupplag ett par hundra meter nordväst, i närheten av förslagen förlängd serviceväg.

Trafikverkets svar: Trafikverket tackar för synpunkten. Ytan utgår från en preliminär bedömning av behovet för att kunna genomföra åtgärden. För att begränsa olägenheter med intrånget så kommer Trafikverket att föra en dialog med berörda markägare för att hitta så bra lösningar som möjligt tillsammans under entreprenadskedet. Ytan kommer att kvarstå i järnvägsplanen.

Även Trafikverkets egna fastighet inklusive serviceväg norrut kommer användas i samband med byggnationen. Trafikverket håller med om att en del av byggtrafiken kommer att köra norrifrån. På plankartorna kommer det därför tydliggöras tillfälligt nyttjande på Häradsvägen/Grubbergsvägen fram till trafikplatsen för Svartbyn vid Gamla Lulevägen.

Mars-april 2024 kompletterande samråd avseende buller med mera

Samrådsaktiviteten avsåg ett kompletterande samråd avseende miljökonsekvenser med fokus på vilka bullerskyddsåtgärder som föreslogs på aktuell sträcka (samrådsmaterial daterat 2024-03-25) och bestod av en samrådsversion av miljökonsekvensbeskrivning (MKB) inklusive bilaga PM Kulturarvsanalys samt PM Buller. Utöver brev till samrådskretsen (cirka 90 personer) informerade Trafikverket via annons i dagspress med hänvisning till projektets webbplats där informationen fanns att tillgå.

Inkomna synpunkter och yttranden

Trafikverket tog emot ett fåtal skriftliga synpunkter från fastighetsägare och allmänhet.

Buller

En fastighetsägare var besviken på att inget spårnära bullerskydd planeras i anslutning till dennes fastighet utan endast fastighetsnära åtgärder, då det redan idag är högt buller från passerande tåg. En annan fastighetsägare utanför den sydöstra plangränsen vid km 1152+475 (inklusive den ”solfjäder” som tas med i bullerberäkningar) påtalade höga bullervärden enligt bullerutredningen och undrade hur de höga värdena ska hanteras för dem som hamnat utanför järnvägsplanens gräns.

Trafikverkets svar: Bullerskyddsåtgärderna är beslutade utifrån att de ska vara kostnadsoptimerade. Det innebär att där få fastigheter får nytta av spårnära bullerskyddsåtgärder har i stället fastighetsnära åtgärder valts. De fastigheter som ligger utanför järnvägsplanegränsen och ”solfjädern” ingår inte i planen, då det är så metoden för bullerutredningar är bestämd. De ingår i stället i Trafikverkets nationella åtgärdsprogram för Buller och utvärderas för åtgärder genom detta program. När sådana åtgärder utförs finns det dock inga planer för.

Vägpassage

Synpunkter inkom från två fastighetsägare som önskade att omdragning av enskild väg ska ske enligt det alternativa förslaget längs med järnvägen då vägen via Per Orsh väg/Jutevägen är för brant och kan leda till ökad olycksrisk av den ökade trafiken.

Trafikverkets svar: Gällande lokalisering av väglösning öster om vägpasset så är det en enskild väg. Det innebär att lokaliseringen inte beslutas av Trafikverket utan de två alternativen är endast förslag. Ändringen av vägens dragning beslutas i en framtida lantmäteriförrättning efter att järnvägsplanen vunnit laga kraft. Trafikverket kommer att initiera lantmäteriförrättning i de fall det krävs.

Den nya vägkorsningen ska ses som tillfällig tills att dubbelspår byggs för hela sträckan Boden-Luleå. Då kommer Trafikverket se över behov av planskilda passagemöjligheter för att säkerställa tillgänglighet och trafiksäkerhet för boende och trafikanter i området.

3.2.4. Samråd med övriga berörda myndigheter, organisationer och föreningar

I samband med samrådet avseende utformning (se avsnitt 3.2.3) inkom följande yttranden:

Jutevägens samfällighetsförening

Muntliga samråd har hållits med samfälligheten som sedan inkom med ett yttrande.

Samfälligheten lyfte att de vill säkerställa att de inte ska lida någon skada i samband med banprojektet och lantmäteriförrättning som kommer med byggnationen av ny plankorsning i Gamla Sävast och Jutevägen /Per Orsh väg breddas. Om Jutevägen kortas av så menade samfälligheten att det finns en överhängande risk att de förlorar sina vägbidrag och det blir en ekonomisk smäll för de boende efter sträckan. De önskade även att Jutevägen tas över i allmän drift av aningen kommunen eller Trafikverket.

De ville även få vetskap om Trafikverket tänkt sig använda sig av Jutevägen för att nå järnvägen och på vilket sätt och önskade att detta regleras. De ville slutligen hållas informerade om kommande lantmäteriförrättning och andra händelser som innebär förändringar för andelsägarna och boende.

Trafikverkets svar: Enskilda vägar hanteras i en lantmäteriförrättning som Trafikverket kommer ansöka om. Statligt bidrag för enskilda vägar hanteras inte inom projektet utan dessa handläggs av en särskild utredare på Trafikverket. Inga planer finns på att Jutevägen ska övertas i kommunal eller statlig drift. Trafikverket har heller inga planer på att använda sig av Jutevägen för åtkomst till järnvägen.

Sävast byamäns samfällighetsförening

Ett muntligt samråd hölls 2024-03-27 med Sävast byamäns samfällighetsförening som äger Sävast S:20. Där informerade Trafikverket om att Trafikverket kommer behöva tillfälligt nyttjande på befintlig väg norrut fram till trafikplatsen vid Gamla Lulevägen för byggtrafik. Allmän trafik ska dock fortsatt kunna nyttja vägen. Detta kommer redovisas på den extra plankarta som kommer tas fram till granskningshandlingen. När byggnationen är klar kommer Trafikverket vid behov återställa vägen (om några skador uppkommit). Samfälligheten återkom sedan med ett yttrande.

Häradsvägen, den aktuella sträckan mellan uppfarten Gruvberget och järnvägsöverfarten i Sävast, nyttjas idag som "allmän väg" och den förvaltas och underhålls av Bodens kommun. Samfällighetsföreningens bedömning är att vägkroppen på delar av vägsträckan inte klarar den stress som ett stort antal tunga transporter varje dygn skapar. För att undvika alvarliga skador på vägkroppen bör de svaga sträckorna förstärkas innan transporterna påbörjas så att irreparabla skador på vägkroppen inte uppstår. När byggprojektet avslutats måste vägen besiktas och återställas till fullgott skick. Sävast byamän har i övrigt inget att erinra mot att vägen nyttjas för de transporter som krävs vid utbyggnaden av det partiella dubbelspåret mellan Sävast och trafikplatsen i Svartbyn under förutsättning att dessa transporter sker i samråd med Bodens kommun som agerar väghållare. De förutsätter att vägens skick upprätthålls över tiden för att säkerställa övriga trafikanters möjlighet till nyttjande samt att samråd hålls med enskilda boende och markägare längs sträckan rörande de störningar som kommer att uppstå (tex vibrationer, buller, tillfälliga avstängningar mm).

Trafikverkets svar: Trafikverket kommer se över behov av att redan under byggtiden göra åtgärder så att vägen håller, samt kommer vid behov att återställa vägen när byggnationen är klar. Fortsatt dialog kommer ske med både Sävast byamäns samfällighetsförening och Bodens kommun.

Försvarmakten

I samband med kompletterande samråd inkom ett yttrande att Försvarmakten bedömde de nya informationen inte påverkade sakfrågan utan hänvisade till tidigare yttrande i samband med samrådet inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan.

3.2.5. Samråd med ledningsägare

Vattenfall Eldistribution AB

I samband med kompletterande samråd inkom ett yttrande att Vattenfall inte har något ytterligare att tillföra än vad som framfördes i samband med samrådet inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. De påtalade även att dialog förs mellan Trafikverket och Vattenfall Eldistribution AB angående avstånd mellan nytt spår och befintliga 130 kV-ledningar.

Boden Energi

Ett samrådsmöte hölls 2024-04-15 med Boden Energi, där projektet presenterades och konfliktpunkter diskuterades. Behov av ombyggnad kommer diskuterats vidare i bygghandlingsskedet, då även ansvarsförhållande gällande utförande och kostnad diskuterats vidare. Boden Energi meddelade även att de redan har startat en intern utredning gällande ledningsrätter, servitut och korsningsavtal. Boden Energi önskar en beställning av ledningsflytt så tidigt som möjligt, minst ett år i förväg. Detta för att kunna planera och testa reservdrift samt hantera beställning av material. De önskade även fortsatt uppdatering kring flytt av Vattenfalls 130 kV-ledning då flytt av vissa stolpar även kan påverka Boden Energis kablar.

Skanova

Ett samrådsmöte hölls 2024-04-19 med Skanova där projektet presenterades och konfliktpunkter diskuterades. Behov av ombyggnad kommer diskuterats 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: Sundbacken 2–4.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se