

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Norrbotniabanan, Grandbodarna –Södra Tuvan

Skellefteå kommun, Västerbottens län

Järnvägsplan JP06, 2020-09-09



Trafikverket

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

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse, Norrbotniabanan, Grandbodarna – Södra Tuvan

Författare: ÅF-Infrastructure AB

Dokumentdatum: 2020-06-05

Ärendenummer: TRV 2016/112563

Uppdragsnummer: 156623

Version: 0.3

Kontaktperson: Maria Erlandsson

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

Innehåll

SAMMANFATTNING	5
PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING	5
SAMRÅDSKRETS	6
TIDIGARE UTFÖRDA SAMRÅD	6
SAMRÅD I SKEDE SAMRÅDSHANDLING FAS 1.....	6
Samråd med berörd länsstyrelse	7
Samråd med berörd kommun	7
Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda.....	7
Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	10
Samråd med allmänheten	12
SAMRÅD OM LINJEALTERNATIV	14
Samråd med berörd länsstyrelse	14
Samråd med berörd kommun	15
Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda.....	15
Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	18
Samråd med allmänheten	20
SAMRÅD I SKEDE SAMRÅDSHANDLING, UTKAST TILL PLANFÖRSLAG GRANDBODARNA – SÖDRA INNERVIK	22
Samråd med berörd Länsstyrelse	23
Samråd med berörd kommun	31
SAMRÅD I SKEDE SAMRÅDSHANDLING, UTKAST TILL PLANFÖRSLAG SÖDRA INNERVIK – SÖDRA TUVAN	37
Samråd med berörd Länsstyrelse	37
Samråd med berörd kommun	37

SAMRÅD OM BULLER SÖDRA INNERVIK – SÖDRA TUVAN.....	43
SAMRÅD OM MARKAVVATTNING GRANDBODARNA – SÖDRA TUVAN	47
SAMRÅD MED LÄNSSTYRELSEN OM MKB	47
Ytterligare kompletteringar.....	53
SAMRÅD MED SKELLEFTEÅ KOMMUN OM MKB	54

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

Sammanfattning

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

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

Under 2017 och 2018 har flertalet samråd och möten hållits för att diskutera linjedragningar som utreds inom beslutad korridor. Under våren 2019 har allmänt samrådsmöte om vald linjesträckning och planerad utformning hållits. Inkomna synpunkter i samband med samråd har bearbetats under våren och sommaren 2019.

Planläggningsbeskrivning

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

Planläggningsbeskrivningen för just det här projektet har tagits fram 2017-03-01 uppdaterats vid följande tillfällen: 2017-12-12, 2018-03-01, 2018-12-07, 2019-05-03, 2019-10-17, 2019-11-11

Samrådsrets

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

Järnvägsplan 06 (JP06) går från Grandbodarna (järnvägsplanegräns mot JP05) upp till Södra Innervik (järnvägsplanegräns mot JP07), och inom den sträckan och korridorsgränsen har berörda ingått i samrådsretsen vid samråd om linjeval. Förutom dessa berörda har intresseorganisationer, myndigheter, föreningar, Länsstyrelsen och Skellefteå kommun ingått i samrådsretsen.

Trafikverket har vid årsskiftet 2018/2019 beslutat att järnvägsplanegränserna mellan järnvägsplan 06 och 07 ska justeras. Järnvägsplan 06 förlängs och järnvägsplan 07 förkortas. Järnvägsplan 06 går mellan Grandbodarna i söder och Södra Tuvan i norr. Samråd om utkast till planförslag har delats upp i två delar. Den första delen hanterade sträckan Grandbodarna–Södra Innervik och den andra sträckan Södra Innervik–Södra Tuvan.

Vid samråd om utkast till planförslag har samrådsretsen över berörda smalnats av till att innehålla de fastigheter och rättighetsinnehavare som blir direkt eller indirekt berörda av järnvägens placering och utformning med avseende på markintrång, avvattning, buller, ledningar mm. Förutom dessa har intresseorganisationer, myndigheter, föreningar, Länsstyrelsen och Skellefteå kommun ingått i samrådsretsen.

Tidigare utförda samråd

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

Samråd i skede Samrådshandling Fas 1

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

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

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

Samtliga yttranden finns diarieförda med ärendenummer TRV 2016/112560.

Samråd med berörd länsstyrelse

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

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

Samråd med berörd kommun

Skellefteå kommun har inte lämnat något yttrande i detta skede.

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

Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

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

Tunnel under staden

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

Trafikverkets svar

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

Annan sträckning/spårdragning

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

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

Trafikverkets svar

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

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

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

Trafikverkets svar

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

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

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

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

Trafikverkets svar

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

Byggnadsteknik

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

Trafikverkets svar

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

Bostadsbebyggelse och fastigheter

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

Trafikverkets svar

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

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

Trafikverkets svar

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

Pågående verksamheter

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

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

Trafikverkets svar

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

Buller

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

Trafikverkets svar

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

Vibrationer

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

Trafikverkets svar

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

Trafiksäkerhet

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

Trafikverkets svar

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

Vattentäkter och vattenförsörjning

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

Trafikverkets svar

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

Miljö och djurliv

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

Trafikverkets svar

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

Fornlämningar

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

Trafikverkets svar

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

Kostnad och finansiering

Synpunkter om kostnad och finansiering av projektet.

Trafikverkets svar

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

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

Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

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

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

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

Möten med berörda samebyar Maskaure och Malå, har genomförts under november 2016 och vid två tillfällen under 2017.

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

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

Statens fastighetsverk har inga synpunkter på samrådsmaterialet.

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

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

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

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

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

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

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

Trafikverkets svar

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

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

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

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

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

Samråd med allmänheten

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

Nedan redovisas de synpunkter/frågor som kommit fram.

1. Korridoren är alltså fastslagen, men inte linjerna?

Trafikverket svarar:

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

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

Trafikverket svarar:

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

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

Trafikverket svarar:

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

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

Trafikverket svarar:

Respektive linjealternativ utvärderas systematiskt kopplat till

måluppfyllelsen för projektet. Utvärderingen kommer slutligen att sammanfattas i utredningar och PM linjestudier.

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

Trafikverket svarar:

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

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

Trafikverket svarar:

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

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

Trafikverket svarar:

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

8. Hur bedömer ni att man påverkas?

Trafikverket svarar:

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

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

Trafikverket svarar:

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

10. Fastigheter med servitut, hur värderar man det?

Trafikverket svarar:

Servitut kan vara en rättighet för en fastighet eller belasta en fastighet. Fastigheten värderas med eller utan servitutet. Värderingen sker av opartisk värderingsman som utses av Lantmäteriet.

11. Synpunkter som kommer in, följs de upp?

Trafikverket svarar:

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

12. Fortsätter arbetet trots allmänna val 2018? Regeringsskifte?

Trafikverket svarar:

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

Samråd om linjealternativ

Samrådsmöte/Öppet hus har hållits den 1 mars 2018 i Folkets hus i Bureå mellan 15.00-20.00. Förberedda presentationer hölls 16.00 och 19.00. Mötesdeltagarna/besökarna hade däremellan möjlighet att ta del av utställt material i form av bl.a. kartor och skisser. Det fanns även möjlighet att ställa frågor till Trafikverket samt på plats lämna synpunkter till projektet.

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

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

Totalt inkom 17 yttranden från organisationer och myndigheter och 14 yttranden från fastighets- och rättighetsinnehavare till Trafikverket under samrådstiden.

Samtliga yttranden finns diarieförda med ärendenummer TRV 2016/112563

Samråd med berörd länsstyrelse

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

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

Samråd med berörd kommun

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

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

Den förordade linjen presenterades på kommunstyrelsens möte den 27 februari.

Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

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

Buller och vibrationer

Synpunkt inkommit om hur fastigheter påverkas av buller från järnvägen, samt hur påverkas gamla byggnader av vibrationer. Finns det risk för vibrationsskador?

Synpunkt inkommit om problem med buller från kringliggande vägar.

Trafikverkets svar

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

Vibrationsmätningar utförs enligt svensk standard. De geotekniska undersökningarna som utförs i fält kommer att redovisa om de jordarter som finns i marken är vibrationskänsliga och i sådana fall till vilken grad. Vid risk för vibrationspåverkan utförs en särskild grundbesiktning som genomförs innan järnvägsarbetet startas upp och följs upp efter att byggnationen är färdigställd.

Landskapsbild

Synpunkt inkommit om att omgivande landskap och utsikt drastiskt kommer att förändras.

Trafikverkets svar

Trafikverket jobbar kontinuerligt i projektet med att lindra den påverkan som järnvägen

kommer att göra på omgivande landskap, det kan t.ex. åstadkommas genom att lindra synintryck genom vegetation, genom avrundningar av slänter mm.

Val av utformning

Synpunkt inkommit om att järnvägen bör anläggas på pelare istället för hög bank intill Hömyrvägen.

Trafikverkets svar

Trafikverket har studerat flera alternativ för utformning förbi Hömyrvägen. Det mest ekonomiskt fördelaktiga på aktuell sträcka är att anlägga järnvägen på bank jämfört med t.ex. landskapsbro.

Intrång

Synpunkt inkommit om hur planerade anläggningar kommer att påverka fastigheten.

Trafikverkets svar

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

Dricksvatten

Synpunkt har inkommit om hur vattentäkten i Bureå påverkas.

Trafikverkets svar

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

Påverkan vattendrag

Synpunkt inkommit om att projektet bör undvika att påverka vattendraget Tjärn eftersom det är en "kalkkällstjärn", och har tidigare nyttjats för både djurhållning och som dricksvatten. Troligen utgör vattendraget grund för alla kalkkällor som brukas i den norra delen av byn.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för synpunkten. Dessa kommer att hanteras i den fortsatta projekteringen. Markundersökningar och provtagningar kommer att utföras som underlag till den slutliga utformningen av järnvägsanläggningen.

Åtkomst till fastigheter

Synpunkt inkommit om att järnvägen blir en barriär när den skär av vägar som idag nyttjas. Hur hanteras det?

Trafikverkets svar

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

Hela järnvägen kommer att stängslas in och blir på så sätt en fysisk barriär. Passagefrågan är en viktig del ur många aspekter både för djur och människor, men är inte löst på grund av att den slutliga utformningen av järnvägen inte är klar

Ekonomi och värdeminskning

Synpunkt inkommit om hur fastigheters värde påverkas av Norrbotniabanan.

Trafikverkets svar

En eventuell värdeminskning på fastighet kan enbart bedömas efter att järnvägsanläggningen tagits i bruk. Ersättning kan begäras först då eventuell bestående påverkan kan bedömas.

Skoterleder

Synpunkt inkommit om hur skoterleder påverkas i Bureå.

Trafikverkets svar

Påverkan på befintliga skoterleder är inte klarlagd ännu. Placering av skoterleder utreds inom uppdraget. Skoterleder samordnas i de flesta fall med andra typer av passager; ersättningsvägar, ren- och viltpassager mm.

Viltstängsel

Synpunkt inkommit om och hur viltstängsel planeras.

Trafikverkets svar

Viltstängsel planeras längs hela Norrbotniabanan. Slutgiltig utformning är inte klarlagd, utan kommer att hanteras i den fortsatta projekteringen av järnvägsanläggningen.

Planskildheter och trafikplats/Nya korsningar och vägar

Synpunkter inkommit om föreslagna infarter/utfarter till och från Bureå.

Synpunkt inkommit om att det saknas GC-väg för gående in till samhället, bl.a. från Vikdalsvägen.

Synpunkt inkommit om att trafiken in till Bureå borde kunna lösas på annat sätt än att dra in den genom bostadsområden.

Synpunkt inkommit om lämplig placering av planskilda vägskorsningar både söder och norr om Bureå.

Synpunkt inkommit om att föreslagen placering av trafikplatsen är fel. Den bör placeras längre norrut, för att kommunen ska ha en skäligen chans att ordna bra anslutningsvägar i till Bureå.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. Föreslagna linjer kommer att utvärderas i den fortsatta projekteringen. E4 förbi Bureå planeras bli 2+1 väg separerad med mitträcke. Även en planfri trafikplats planeras. Det innebär att nuvarande in- och utfarter stängs som ett led i ökad trafiksäkerhet.

När det gäller åtkomst till samhället från Vikdalsvägen över E4 så kommer det att ske genom en planfri korsning under E4.

Trafikverket och Skellefteå kommun har en fortlöpande dialog kring hur framtida trafiklösningar ska se ut till och från Bureå.

Plattformer och regionaltågsstation

Synpunkt inkommit att alternativet med plattform både på södra och norra sidan om älven som redovisades på infomötet 2017, bör fortsatt utredas. Så att stationen kan angöras från två håll (både norr och söder).

Synpunkt inkommit om att placera stationsområdet längre bort från bebyggelsen.

Trafikverkets svar

Trafikverket och Skellefteå kommun har en fortlöpande dialog om hur framtida trafiklösningar ska se ut till och från den framtida regionala tågstationen.

Anledningen till att stationen är placerad på norra sidan älven är för att den bör vara belägen så nära boende som möjligt. Exakt placering av regionaltågsstationen med plattformer utreds i dialog med Skellefteå kommun. Kommunen vill också utveckla Bureå på norra sidan, bland annat pga. bullerpåverkan från flygplatsen.

Cykeltrafik

Synpunkt inkommit om att cykeltrafik förekommer på E4. Förslag på att lösa detta lämnas i yttrandet.

Trafikverkets svar

Förslag skickas vidare till Trafikverkets planeringsavdelning för vidare hantering eftersom frågeställningarna inte inryms inom projekt Norrbotniabanan.

Partiellt dubbelspår

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

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för synpunkterna.

Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Samrådsmöte har hållits med samebyarna Malå och Maskaure i juni 2018.

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

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

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

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

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

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

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

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

Naturskyddsföreningen i Skellefteå har inkommit med synpunkter till Trafikverket och är positiva till projektet och sträckningen. Inga väsentliga hinder i form av störning på värdefull natur har funnits i tillgängligt underlag. Naturskyddsföreningen utgår från att hänsyn tas till naturreservatet Hedkammen och att fortsatt god tillgänglighet för allmänheten till naturreservatet prioriteras. Naturskyddsföreningen ser fram emot kommande miljökonsekvensbeskrivning.

Bureå jaktklubb vill ha möjlighet att tycka till om viltövergångar som planeras.

Ytterviks Byaförening och Ytterviks samfällighetsförening har inkommit med ett gemensamt yttrande. Båda föreningarna vill att en busshållplats planeras centralt i Yttervik i samband med planerna med Norrbotniabanan.

Trafikverkets svar:

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

Samråd med allmänheten

Allmänheten visade stort intresse vid samrådsmöte/ öppet hus 1/3-2018. Under och efter respektive presentation som hölls hade besökarna möjlighet att ställa frågor.

Nedan redovisas de synpunkter/frågor som kommit fram.

1. En sak att det är lantmäteriförrättning. Hur gör man om Trafikverket och fastighetsägare inte är överens? Vem står för kostnaderna? Vem bär processkostnaderna?

Trafikverket svarar:

Lantmäteribeslut är överklagningsbara. Lantmäteriet tar ett beslut oavsett om Trafikverket och den enskilde är överens eller inte. De tar ett ersättningsbeslut. Man får överklaga till mark- och miljödomstolen. Och är man inte nöjd med deras beslut får man begära att få överklaga till mark- och miljööverdomstolen. Det normala är att Trafikverket i första instans står för kostnaderna. Det är skillnad på om man överklagar till mark- och miljödomstolen och mark- och miljööverdomstolen, vem som står för kostnaderna. Trafikverket kommer att berätta mer om detta i nästa skede när det är mer klart vilka som blir berörda och hur de blir berörda. Lantmäteriet prövar alla ärenden objektivt och likvärdigt.

2. När kan jag ta cykeln till stationen?

Trafikverket svarar:

Gång- och cykelvägarna ska vara på plats när stationen är på plats. Helst innan. Tidigast börjar man bygga 2021.

3. Hur lång tid tog det att bygga Botniabanan?

Trafikverket svarar:

9-10 år tog det. Det tar 10 år att bygg hela NBB innan hela sträckan är klar (när man får finansiering).

4. Hur ska kollektivtrafiken fungera? Med tanke på bl.a. klimatet.

Trafikverket svarar:

Översyn över detta behöver göras. Hur går det idag och hur ser det ut i framtiden. Kommunen kommer att titta på detta i sitt planarbete. Klimat och hållbarhet är en viktig del som Trafikverket jobbar med.

5. Kan man tycka till om väglösningar till kommunen också?

Trafikverket svarar:

Vägar som rör det kommunala vägnätet ansvarar kommunen för. Veglösningar redovisade på kartor och skisser är bara förslag. Lämna era synpunkter både till Trafikverket och till kommunen så att synpunkterna kommer med så tidigt som möjligt i planeringen.

6. Bullerpåverkan ska finnas med i planförslaget. Ska även annan miljöhänsyn finnas med, t.ex. påverkan på enskilda brunnar?

Trafikverket svarar:

Ja, det ska finnas med i planförslaget. Miljöpåverkan beskrivs framförallt i miljökonsekvensbeskrivningen. Viktigt att varje fastighetsägare är aktiva och delger information om sådant som inte är allmänt känt. Viktigt även när det gäller undersökningar som ska göras i fält.

7. Saknar en trafiklösning för södra utfarten för E4.

Trafikverket svarar:

NBB järnvägsplan täcker inte in det. Den tillhör E4 projektet Sikeå-Yttervik.

8. Stationsläget redovisades i våras rakt över älven, med både tillgänglighet från södra och norra sidan älven.

Trafikverket.svarar:

Var stationen och plattformar ska placeras är inte helt klarlagt. Bureåbor vill kunna cykla och gå.

9. Hur ser det ut på Norra utfarten?

Trafikverket svarar:

Vägarna på skisser och kartor är bara förslag. Infarterna till Bureå är idag väldigt många. Det vill man av flera skäl minska eftersom det framförallt inte är trafiksäkert när E4 ska få mitträcke och hastigheten höjas till 110 km/tim.

10. De som går till stationen kommer nog inte vara så många.

Trafikverket svarar:

Möjligheten ska finnas att gå och cykla till stationen. De flesta som kommer att nyttja stationen kommer troligtvis längre ifrån och ska resa längre.

11. Varför går inte Norra Ågatan i tunnel under NBB?

Trafikverket svarar:

En GC-väg är planerad under E4 och NBB idag. Biltrafik är inte möjlig pga. lutningar.

12. Två eller tre spår på stationen?

Trafikverket svarar:

Tre spår förordas för att få en samlad plattform.

13. När beräknas det vara klart?

Trafikverket svarar:

Byggstart kan beräknas ca 2021. 10 års byggtid får man räkna med.

Förslaget i nationella planen är byggstart 2024.

14. Man börjar inte i Umeå och går uppåt?

Trafikverket svarar:

Man kan börja på flera fronter. Det kan bero både på finansiering och i vilken takt planer blir fastställda.

Samråd i skede Samrådshandling, utkast till planförslag Grandbodarna – Södra Innervik

Samrådsmöte/Öppet hus har hållits den 20 mars 2019 i restaurangen i skolan i Bureå. Tid för samråd var mellan kl. 17.00-21.00. Under två tillfällen fanns möjlighet att lyssna till Trafikverkets förberedda presentation om uppdraget, kl. 17.00, och kl. 19.00. Däremellan hade besökarna möjlighet att ta del av utställt material i form av bl.a. kartor och skisser samt innehåll i presentationsmodell. Besökare hade möjlighet att ställa frågor till Trafikverket samt på plats lämna synpunkter till projektet. Trafikverket hade representanter på plats som svarade på frågor från besökare.

Uppskattningsvis besökte ca 150 personer den första presentationen, och ca 50 personer den andra.

Information om samrådsmöte samt var handlingarna hålls tillgängliga har skickats ut till samrådsgruppen genom brev. Det har under samrådstiden varit möjligt att lämna synpunkter till Trafikverket. Synpunkter önskades senast den 8 april 2019. Annonsering har skett i Norran, Västerbottens-Kuriren och Folkbladet den 8 mars.

Samrådshandlingen i sin helhet har funnits tillgänglig på Trafikverkets hemsida från och med 21 mars 2019.

Totalt inkom 13 yttranden från organisationer och myndigheter och 5 yttranden från fastighets- och rättighetsinnehavare till Trafikverket under samrådstiden.

Samtliga yttranden finns diarieförda med ärendenummer TRV 2016/112563.

Samråd med berörd Länsstyrelse

Länsstyrelsen i Västerbottens län har 2019-04-11 inkommit med ett yttrande om aktuell delsträcka. Länsstyrelsen är övergripande positiva till att arbetet med Norrbotniabanan fortskrider. Norrbotniabanan har, när den är färdigställd, potential att ge stora positiva miljömässiga och samhällsekonomiska effekter.

Övergripande vill Länsstyrelsen påminna om vikten av att bedöma kumulativa effekter. I det ingår bl.a. järnvägens påverkan tillsammans med påverkan från andra projekt och exploateringar som knyter an till järnvägsplanen.

Länsstyrelsen har i övrigt lämnat synpunkter som berör områdena riksintressen, barriäreffekter, rennäring, vattenmiljö, naturmiljö, strandskydd, klimatanpassning, kulturmiljö, masshantering, risker, buller och jordbruksmark. Dessa synpunkter sammanfattas nedan.

Riksintressen

Inom och i närheten av den planerade järnvägsanläggningen förekommer endast riksintressen för kommunikationer. Länsstyrelsen är enig med Trafikverkets bedömning att dessa riksintressen inte påverkas av planen.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för upplysningen.

Barriäreffekter

Länsstyrelsen finner det positivt att planerad passage samordnas med planerad passage för E4.

I handlingen skriver Trafikverket att de anpassningar, skyddsåtgärder och försiktighetsmått som genomförs kommer att minska barriäreffekten betydligt för enskilda och allmänna intressen, vilt och fritt strövande renar. Det bör tydligare framgå av texten att planerade åtgärder inte förbättrar situationen utifrån ett nolläge, men att järnvägens negativa konsekvenser kan lindras med hjälp av exempelvis rätt passager.

Det är viktigt att utformningen av utterpassager sker på ett korrekt sätt med exempelvis markeringsplatser under broar. Utformning bör beskrivas i kommande MKB.

Trafikverkets svar

I kommande MKB jämförs uppkomna barriäreffekter med ett nollalternativ som innebär att järnvägen inte byggs. Effekterna och konsekvenserna av järnvägsplanen jämförs mot nollalternativet.

Vid alla broar över vattendrag kommer torra landpassager att anläggas som bland annat utter kan nyttja. Vid de naturliga vattendrag som förläggs i trumma kommer torrtrummor att läggas. Detaljutformning med placering av markeringsstenar och liknande hanteras i senare skeden, planen möjliggör ytor för detta.

Rennäring

E4 utgör idag en barriär för rennäringsområdet som inte fullt ut kan nyttja renbetet längs kusten och nå viktiga trivsellopp och uppsamlingsområden. Norrbotniabanan kommer att bidra till

ytterligare avskärmande effekter för åtkomst till renbete. I MKB önskar Länsstyrelsen att järnvägens konsekvenser för rennäringen och dess årscykel beskrivs mer utförligt. Däribland hur järnvägen kan bidra till förändrade betesmönster för rennäringen i tid och rum. Konsekvenserna bör redovisas ur ett kumulativt perspektiv tillsammans med andra påverkansfaktorer såsom E4:an.

Länsstyrelsen vill också uppmuntra till fortsatt samråd med berörd sameby för att klarlägga alternativ för skadeförebyggande och lindrande åtgärder av järnvägens sträckning och barriäreffekter.

Trafikverkets svar

Kumulativa effekter för bland annat rennäringen beskrivs utförligare i kommande MKB. Samråd förs kontinuerligt med berörda samebyar.

Vattenmiljö – Grundvatten

Det är viktigt att verksamheter som innebär grundvattensänkning (t.ex. skärningar) beskrivs i den kommande miljökonsekvensbeskrivningen. I detta ingår en beskrivning av förväntad påverkan från dessa verksamheter på vattendrag, sjöar, våtmarker, växtlighet och grundvattenbaserade miljöer samt möjliga skyddsåtgärder för att minimera påverkan.

I avsnitt om ”tillstånd och dispenser” står det att Trafikverket kommer att söka tillstånd för vattenverksamhet för eventuell påverkan på grundvattenförekomster. Detta kan uppfattas som att Trafikverket enbart planerar att söka tillstånd för grundvattenbortledningar om grundvattenförekomster med miljökvalitetsnormer påverkas. Länsstyrelsen vill uppmärksamma Trafikverket på att det kan behövas sökas tillstånd för grundvattenbortledning även där det inte finns utpekade vattenförekomster.

Trafikverkets svar

Grundvattensänkningar i skärningar kommer att beräknas och redovisas i kommande plan och MKB. Trafikverket är medveten om att tillståndsplikt även gäller utanför grundvattenförekomster som har miljökvalitetsnormer.

Vattenmiljö – Vattendrag

I handlingen framgår det att utgångspunkten har varit att vattendrag hanteras så att de kan behålla sin nuvarande sträckning och utbredning. Vissa vattendrag och diken kommer dock att grävas om där järnvägen passerar. Trafikverket anger att broar med fördel anläggs i torrhet och att bäckar då grävs om till brons läge. Om syftet är att arbeta i torrhet, och utgångspunkten är att behålla vattendragens lopp, varför leds inte vattendraget om tillfälligt för att sedan ledas tillbaka i ursprungsläget när bron är klar? Länsstyrelsen vill även framföra att det kan krävas visst arbete i vatten för att nå lyckade resultat.

Det är viktigt att vattendragen i de delar som grävs om efterliknar naturliga förhållanden i det specifika vattendraget. Det gäller allt från bottenstruktur till strandzon. Det är även viktigt att de passagelösningar som väljs är väl tilltagna i dimension i förhållande till vattendragen så att de medger naturlig bottenstruktur och bibehållna hydrauliska förhållanden. Det är positivt att Trafikverket planerar att anlägga samtliga broar med strandpassage.

Trafikverkets svar

Ett förtydligande om varför man i vissa fall valt att förlägga broar vid sidan om

vattendrag skrivs in i MKB. En av de största bäckomgrävningarna rör Kvarnbäcken vars utlopp hamnar mitt i den planerade utfyllnaden av järnvägsbank i Båtvikstjärnen.

Omgrävda bäckar ska efterlikna naturliga förhållande och möjliggöra återetablering av naturligt förekommande arter. Detaljutformning av bäckomgrävningar hanteras i senare skede, bygghandling och inom ramen för aktuella anmälnings- eller tillståndsärenden för vattenverksamhet.

Vattenmiljö – Miljö kvalitetsnormer för vatten

Av handlingarna framgår det att vattenförekomsternas morfologiska tillstånd inte bedöms bli påverkat av planen. Det saknas dock en redovisning av hur denna bedömning har gjorts. Påverkan av morfologin görs procentuellt av närområdets (30 meter från vattnet) och svämplanets utbredning. Även om påverkan från just detta projekt är liten kan den totala påverkan bli så stor att gränsen mellan t.ex. måttlig och otillfredsställande överskrids. Länsstyrelsen hänvisar även till ett tidigare yttrande för järnvägsplan 05, där de visat ett räkneexempel.

Eftersom broar anläggs innebär inte järnvägen någon påverkan på vattnens konnektivitet vilket på positivt.

Trafikverkets svar

I kommande MKB kommer beräkningar av påverkat närområde utföras.

Vattenmiljö – Båtvikstjärnen

Trafikverket planerar att flytta utloppet ur sjön Båtvikstjärnen strax norr om befintligt läge samt fylla ut vid Båtvikstjärnens östra strandlinje. Dessa vattenverksamheter är mycket knapphändigt beskrivna i handlingen. I MKB:n behöver Trafikverket utveckla beskrivningarna av dessa åtgärder samt redovisa vilka miljöeffekter som väntas och vilka skyddsåtgärder och försiktighetsmått som planeras. Då naturliga sjöutlopp är betydelsefulla för hela vattensystemet behöver det även tydliggöras varför Trafikverket gör bedömningen att utloppet måste flyttas. Det bästa och säkraste ur hydrologisk och biologisk synvinkel vore helt klart att behålla det naturliga utloppet ur sjön, något som borde vara möjligt med en längre bro.

Länsstyrelsen lämnar även några frågor och upplysningar att ta med i det fortsatta arbetet med järnvägsplan och MKB:

- Hur påverkar utfyllnaden sjönivåer och flöden i Kvarnbäcken? Tar utfyllnaden i anspråk sjöyta?
- Hur påverkar det nya utloppet ur sjön Båtvikstjärnen (som inte är en vattenförekomst) vattenförekomsten nedströms?
- Hur ska det säkerställas att avrinningen från sjön till bäcken blir densamma som idag? Hänsyn behöver tas till både lägsta flöden och högflöden för att inte riskera exempelvis torka i bäcken, eventuellt vandringshinder vid lågflöde eller att uppströms sjö/sjöar dräneras.

Länsstyrelsen anser att Trafikverket ska titta på möjligheten att anlägga naturanpassat erosionsskydd längs med utfyllnaden. Det är för övrigt positivt att Trafikverket planerar att placera ut död ved längs med den nya strandremsan.

I handlingen framgår att spetsig målarmussla har hittats i Båtvikstjärnen vid inventering. Detta är ett intressant fynd då spetsig målarmussla inte tidigare har hittats i våra delar av landet. Om det verkligen rör sig om målarmussla behöver nya mer omfattande musselinventeringar i området utföras. Musslor skickas till Naturhistoriska riksmuseet för identifiering. Spetsig målarmussla är inte rödlistad men arten har aldrig tidigare hittats norr om Gävleborgs län.

Avsnitt om tillstånd och dispenser behöver kompletteras med utfyllnaden och omgrävningen av Båtvikstjärnens utlopp/Kvarnbäcken.

Trafikverkets svar

Brolängder är alltid en avvägning mellan kostnad och nytta. Vid Kvarnbäcken, utloppet från Båtvikstjärnen, har Trafikverket valt att förlägga bron längre norrut och flytta bäckens befintliga utlopp. Befintligt utlopp ur Båtvikstjärn för Kvarnbäcken ligger under planerad spårmit under en järnvägsbank som går cirka 15-30 meter ut i sjön. Orsaken till planerat broläge är att få en bättre korsningsvinkel mellan spåret och bäckfåran samt att de geotekniska förhållandena vid befintlig bäckmynning och söderut i sjön kräver grundläggning i vatten. Ett broläge längre norrut innebär bättre och enklare grundläggningsförhållanden. I det norra läget kan bron placeras på fast mark med grundläggning i torrhet.

En utredning avseende dämningseffekter av planerad järnvägsbro och järnvägsbank i Båtvikstjärnens utlopp har tagits fram. Där konstateras bland annat att den planerade järnvägsbron bedöms ha en dämmande effekt vid HQ100 på ca 1 cm. Vattennivåökningen på grund av minskad sjövolym (till följd av att järnvägsbanken dras genom sjöns nordöstra del) under dynamiska förlopp vid tillrinnande HQ100 beräknas vara mindre än 1,5 cm.

Miljöeffekter kopplat till åtgärder kring Båtvikstjärnen samt planerade skyddsåtgärder och försiktighetsmått beskrivs översiktligt i MKB för järnvägsplanen. I kommande tillståndsärendet för bro över Kvarnbäcken och utfyllnaden i sjön kommer ytterligare utredningar och skyddsåtgärder att hanteras.

Trafikverket avser inte att utföra några ytterligare musselinventeringar, varken spetsig målarmussla eller stor dammussla, vilken den kan ha förväxlats med, är rödlistade eller skyddade på något vis och därmed ser inte Trafikverket att projektet har något ansvar för att utreda denna fråga.

Vattenmiljö – Markavvattning

Det framgår inte tydligt om det kommer att behövas markavvattning för järnvägen. I och med järnvägsplanen blir markavvattningen tillåtlighetsprövad, men det ska ändå utformas villkor och försiktighetsmått i en särskild tillståndsprövning. Tillstånd för markavvattning handläggs av Länsstyrelsen.

Där kommunala planer tar vid (parkeringar, stationer etc.) påverkas våtmarksområden och blötare partier. Då även kumulativa effekter ska redovisas av MKB bör det framgå om det behövs markavvattning för att genomföra dessa planer.

Trafikverkets svar

I området kring det planerade stationsområdet förekommer främst morän och sand och inga våtmarksområden ligger inom de områden som enligt nuvarande planer berörs av stationsområde, vägar och parkeringar.

Vattenmiljö – Övrigt

I handlingen beskrivs Kvarnbäcken, som rinner från Båtvikstjärnen som *kraftigt modifierad*. Det är ett begrepp som inom vattenförvaltningen används för vatten som är fysiskt mycket kraftigt påverkat och dessutom har en nationellt samhällsviktig verksamhet knuten till sig som är beroende av att vattnet är påverkat på ett visst sätt. De enda vatten som är utpekade som kraftigt modifierade i Sverige idag är de delar av våra stora (för vattenkraft) utbyggda älvar som Lule-, Skellefte- och Umeälven. För att förhindra begreppsförvirring föreslår Länsstyrelsen att Trafikverket undviker att använda begreppet ”kraftigt modifierad” i detta sammanhang.

Länsstyrelsen är tillsynsmyndighet för vattenverksamhet, men i Skellefteå kommun har vi överlåtit det mesta av tillsynsansvaret för anmälningspliktig vattenverksamhet till Bygg- och miljönämnden i kommunen. Inom den här delen av järnvägsplan 06 ska anmälan om vattenverksamhet göras till nämnden.

Trafikverkets svar

Trafikverket justerar benämningen av vattendraget. Trafikverket är medvetna om att Skellefteå kommun har tillsyn på anmälningspliktiga vattenverksamheter.

Naturmiljö – Båtvikstjärnen

Inom järnvägsområdet finns värdefulla naturområden, bl.a. Båtviks gammelskogar vid Båtvikstjärnen. I kommande handlingar behövs en tydligare beskrivning av planerade åtgärder vid Båtvikstjärnen, planens påverkan på naturmiljön samt vilka skadelindrande åtgärder som kommer att vidtas.

Trafikverkets svar

Inga gammelskogar har noterats vid inventeringar inom området mellan Båtvikstjärnen och E4:an där järnvägen planeras.

Naturmiljö – Artskydd och inventeringar

I samrådshandlingen står det att ”...för de flesta arter i området bedöms vidtagna anpassningar och skyddsåtgärder säkerställa att bevarandestatus för arterna inte påverkas negativt och åtgärderna bedöms därför inte strida mot artskyddsförordningen.” Detta är dock inte tillräckligt då Trafikverket även måste skicka in en artskyddsutredning till Länsstyrelsen för de arter som hittats/hittas vid inventeringarna och som omfattas av artskyddsförordningen.

Länsstyrelsen anser att det inte går att förlita sig på den grod- och kräldjursinventering som Skellefteå kommun utförde 2001 i ett så här stort infrastrukturprojekt. Den brister bl.a. i avseendet att alla småvatten och tjärnar inte kunnat inventeras. Naturvårdsverkets manual för grod- och kräldjursinventeringar nämner vikten av kontinuitet och att inventeringar inte

ska ske med längre mellanrum än vart sjätte år för att fånga upp fluktuationer. Det måste därför utföras en ny grod- och kräldjursinventering. Det behövs dessutom ett aktuellt inventeringsunderlag om förekomst etc. för att en eventuell artskyddsdispens ska kunna hanteras.

Länsstyrelsen önskar att naturvärdesinventeringen och fågelinventeringen bifogas MKB:n så att Länsstyrelsen kan bilda sig en helhetsuppfattning om resultaten och slutsatserna.

Trafikverkets svar

Naturvärdesinventeringar har skickats separat till Länsstyrelsen. Utgångspunkten har varit att groddjur i princip förekommer längs hela sträckan där det förekommer lämpliga habitat och därför har järnvägen utformats efter det, exempelvis när det gäller kabeltrummor och kabelbrunnar samt antal passager.

Strandskydd

I handlingen framgår felaktig information om den generella avgränsningen av strandskyddet i Västerbottens län. I länets kustkommuner används två olika kartor för avgränsningen av strandskyddet, en för sjöar och en för vattendrag. För kustkommunernas sjöar gäller 100 m strandskydd för alla sjöar som finns markerade på den topografiska kartan i skala 1:50 000. Beslutet som hänvisar till kartan är från 1979, men lantmäteriets digitala "Allmänna karta-terrängkartan" har visat sig motsvara denna äldre topografiska karta. För vattendrag ska avgränsningen tolkas med hjälp av den översiktskarta i skala 1:500 000 som finns bifogat i beslutet från 1979. De vattendrag som på kartan är dubbelstreckade (har särskilda strandlinjer) eller skrafferade (särskilt markerade) omfattas av 100 m strandskydd.

Det är korrekt att Bureälven och Båtvikstjärnen är de vatten som omfattas av strandskydd. Hamptjärnen, söder om Bergsåker, omfattas dock av strandskydd och ligger inom 100 m från en föreslagen ersättningsväg.

Trafikverkets svar

Ersättningsvägar hanteras i lantmäteriförrättning och i samband med det hanteras i förekommande fall även strandskyddsfrågor.

Klimatanpassning

Klimatförändringar förväntas leda till en ökad årsmedelnederbörd i Västerbottens län och en ökad risk för skyfall längs kusten. Även årstillrinning i älvar och vattendrag förväntas påverkas. Trafikverket anger i handlingen att järnvägsanläggningen dimensioneras för hur situationen med högvattenflöden ser ut idag med hänvisning till SMHI. Det som framgår av *Framtidsklimat i Västerbottens län, SMHI, 2015* är att 10-årstillrinningen och 100-årstillrinningen förväntas minska i stora delar av Skellefteå kommun. Den lokala årsmedeltillrinningen, dvs. flödesbidraget från enbart det aktuella avrinningsområdet, förväntas dock på längre sikt öka i kommunen. Den lokala årsmedeltillrinningen ger en bild av hur mindre vattendrag, vars vattenföring enbart beror på lokala förhållanden, påverkas. Utifrån ovanstående samt försiktighetsprincipen (2 kap MB) anser Länsstyrelsen att Trafikverket bör överväga att dimensionera den samhällsviktiga anläggningen för något högre flöden.

Översvämningsrisken från skyfall går aldrig helt att undvika. I handlingen skriver Trafikverket att broarna som korsar vattendragen dimensioneras för 100-årsregn respektive

50-årsregn beroende på spännvidd. Vid vilken spännvidd planeras att dimensionera för den kortare respektive längre återkomsttiden? Länsstyrelsen anser, med stöd i Boverkets tillsynsvägledning för översvämningsrisk, att broarna ska dimensioneras för minst ett 100-årsregn. Enligt Boverket bör bebyggelse och samhällsfunktioner, av både större och mindre vikt, som ett minimum planläggas så att den årliga sannolikheten för att dessa tar skada vid en översvämning är mindre än 1/100.

Eftersom klimatet kommer att förändras under lång tid bör det framgå vilken livslängd olika delar av anläggningen planeras för. I handlingarna behöver det även tydliggöras om Trafikverket har anpassat anläggningen utifrån ett scenario för klimatpåverkan (RCP-scenario) samt om en klimatkfaktor har tillämpats. Att tillämpa en klimatkfaktor är bl.a. viktigt då järnvägen i sig kan bli en riskfaktor vid kraftig nederbörd med vatten som riskerar att ansamlas mellan järnvägsbank och vägbank. Även för dammar och uppsamlingsdiken kan det vara bra att ta hänsyn till en klimatkfaktor, speciellt i anslutning till Skellefteåsen, för att förhindra läckage till grundvattenresurser och känsliga naturområden.

Trafikverkets svar

I kommande MKB anges livslängd på olika delar av anläggningen. Trafikverket kommer att anpassa anläggningen utifrån ett scenario för klimatpåverkan.

Vattenståndet vid 50-års vattenstånd respektive 100-års vattenstånd skiljer endast maximalt 1 dm och därmed bedöms samtliga broar klara 100-års flödet oberoende av spännvidd.

Järnvägsbankar, erosionsskydd och strandremsor utformas enligt gällande föreskrifter från Trafikverket som uppdateras kontinuerligt. Trafikverket har en handlingsplan för sin klimatanpassningsstrategi och styrande dokument och regelverk inom Trafikverket beaktar klimatets påverkan.

Kulturmiljö

En del av de ersättningsvägar eller andra vägåtgärder som är redovisade i samrådshandlingen berör direkt eller indirekt forn- och kulturlämningar, vilket bör framgå av handlingen. Länsstyrelsen har noterat detta på ett antal platser; Vid Harrsjöbacken, väg 821, Storberget, Holmsjöberget och Fågelberget.

Det anges att konsekvenserna för kulturmiljö på Hedkammen/Harrsjöbacken har minimerats i och med att linjen har förlagts till den östra delen av fornlämningsmiljön. Intrånget är emellertid inte litet (snarare omfattande), men sett till den totala fornlämningsmiljön på Hedkammen är bedömningen att den östliga dragningen är bättre än den västligare. Detta innebär dock inte att konsekvenserna kan betraktas som minimerade. I den samlade bedömningen anges att konsekvenserna med avseende på kulturmiljön, sammantaget, är måttliga för hela järnvägsplanen. När konsekvenserna sedan sammanställs bedöms konsekvenser för kulturmiljön bli små/obetydliga, trots den tidigare bedömningen "måttlig" och trots det stora ingreppet i Harrsjöbacken.

Konsekvenserna för kulturmiljö bedöms olika i olika delar av handlingen och enligt Länsstyrelsens mening är bedömningen alltför mild. Ingreppen i Harrsjöbacken och påverkan på kulturmiljön där är trots allt omfattande. Länsstyrelsens bedömning är istället att järnvägsplanen (del 1 Grandbodarna – Södra Innervik) medför måttligt negativa konsekvenser för kulturmiljön.

Trafikverkets svar

I kommande MKB utvecklas resonemang kopplat till kulturmiljö. Bedömningsgrunder och metodik beskrivs vilket gör bedömningarna mer tydliga. I MKB:n kommer hela sträckan Grandbodarna till Södra Tuvan att bedömas.

Masshantering

Länsstyrelsen önskar att Trafikverket tydligare beskriver det planerade arbetet med masshantering i kommande handlingar. Dels önskas en materialinventering över aktuella jordar/massor och dels en beskrivning av hur massor avses hanteras, t.ex. förvaring i väntan på flytt och behandling innan massorna läggs på slänterna. Det är även viktigt att Trafikverket beskriver vilken typ av massor som läggs var. Detta då det exempelvis inte går att lägga näringsrika jordar på magra ängs- och betesmarker.

Trafikverket använder sig ibland av ordet "vegetationsmassor" Avses avbaningsmassor eller är begreppet något helt annan. Detta skulle behöva klargöras och/eller ändras.

Trafikverkets svar

I kommande MKB och planbeskrivning kommer masshantering och massbalanser att beskrivas utförligare. I planen anges ytor för tillfällig nyttjanderätt för massupplag. Dessa har placerats för att undvika intrång i fornlämningar och känsliga naturmiljöer. En grov skiss var berg, jord respektive torv läggs upp tas fram. Men arbetet med masshantering kommer att fortsätta in i bygghandlingsskede och vara en parameter som beaktas vid framtida entreprenadindelning.

I planskedet är det omöjligt att med säkerhet ange exakt vilka massor som ska mellanlagras var, eller vilka som inte ska mellanlagras alls.

Risker

I handlingen hänvisar Trafikverket till Länsstyrelsen Norrbottens riktlinjer för skyddsavstånd till transportleder för farligt gods. Länsstyrelsen vill understryka att avstånden strikt bygger på beräkning av risker kopplat till transport av farligt gods och att krav på skyddsavstånd för andra risker inte anges i tabellerna. Länsstyrelsen vill också upplysa om att Länsstyrelsen Västerbotten och Länsstyrelsen Norrbotten håller på att ta fram gemensamma riktlinjer med förändrade skyddsavstånd. Dessa riktlinjer är för närvarande på remiss hos bl.a. Trafikverket. När de nya riktlinjerna har antagits bör Trafikverket istället hänvisa till dem.

I samband med att MKB:n skickas till Länsstyrelsen för godkännande önskar Länsstyrelsen ta del av den genomförda riskanalysen.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för upplysningen.

Buller

Länsstyrelsen anser att det behövs en tydligare karta över bulleråtgärderna där även fastighetsägare som nämns i tabell 4.3.1 markeras ut. Det bör även finnas en karta som åskådliggör bullerkurvorna längs järnvägssträckningen.

I tabellen för bulleråtgärder anges att vissa åtgärder för flertalet fastigheter inte kommer att genomföras pga. att det inte är ekonomiskt försvarbara. I kommande handlingar bör det beskrivas hur denna bedömning har gjorts och om Trafikverket har riktlinjer för detta.

I handlingen anges vilka skyddsåtgärder som kommer att vidtas under byggtiden. En redogörelse saknas för hur uppkomna klagomål kommer att hanteras.

Trafikverkets svar

I kommande MKB kommer bulleråtgärderna att redovisas mer i detalj. Trafikverket har övergripande riktlinjer rörande bulleråtgärder, bulleråtgärder är dock alltid projektanpassade.

Jordbruksmark

Där jordbruksmark tas i anspråk för järnvägsanläggningen vill länsstyrelsen påtala värdet av att matjorden tas tillvara för att lätta på trycket på andra matjordstäckter i området. Där järnvägssträckningen förhindrar ett fortsatt rationellt brukande av jordbruksmarken skulle därmed en utökad täktverksamhet kunna vara tänkbar.

Trafikverkets svar

Trafikverket är medvetna om att matjorden utgör en resurs. De behov som ev. uppkommer inom projektet tillgodoses i första hand. Trafikverket kan inte ta mer mark i anspråk än vad som krävs för planen. Ett tillstånd för matjordstäkt bör i så fall sökas av berörd fastighetsägare.

Samråd med berörd kommun

Skellefteå kommun har 2019-05-07 inkommit med ett yttrande. Ett samlat yttrande har tagits fram över förslaget från kommunledningskontoret avdelningen för samhällsutveckling och Samhällsbyggnad, avdelningarna fysisk planering, miljö och hälsa, vatten och avfall samt gator och parker. Skellefteå kommun vill notera att de inte kan ge ett fullständigt yttrande på samrådshandlingen eftersom Skellefteå kommun även vill ta del av miljökonsekvensbeskrivningen för att göra ett komplett yttrande.

Sammanfattningsvis bedömer Skellefteå kommun att linjen har anpassats för att göra så lite intrång som möjligt på bebyggelse, näringar och kultur- och naturvärden. Den aktuella sträckan går genom skogslandskap, jordbrukslandskap, mindre byar och i utkanten av Bureå tätort. Linjen har anpassats för att undvika intrång i Hedkammens naturreservat.

Samplanering

Skellefteå kommun vill särskilt betona vikten av samplanering av Norrbotniabanan och framtida E4 som är två infrastrukturprojekt som bör hanteras med helhetssyn.

Trafikverkets svar

Trafikverket har tagit del av den ÅVS (Åtgärdsvalsstudie) som tagits fram för E4:an. Projekten ligger dock i helt olika skeden och därför kan samplanering endast ske på en mycket övergripande nivå.

Intrång i bebyggelse

För att undvika den tätbebyggda delen av Bureå i öster har föreslagen placering av järnvägen i plan och profil samt regionalstågsstation lokaliserats i den västra delen av Bureå. Ett omfattande intrång i bebyggelse kan inte undvikas.

Trafikverkets svar

Det är bra att Skellefteå kommun och Trafikverket har samma inställning till frågan.

Gestaltning

Gestaltningen av järnvägen är avgörande och har stor påverkan på hur järnvägen upplevs. Viktigt är att broar, bullerskyddsåtgärder, slänter etc. anpassas till landskapet och tar hänsyn till befintlig bebyggelse och miljö. Framtagande av gestaltungsprogram bör ske i dialog med Skellefteå kommun.

Järnvägen bör anpassas till landskapet med flacka lutningar på slänterna, faunabroar i utpekade stråk och bredare passager under järnvägen för att förhindra barriäreffekter och uppnå god tillgänglighet längs sträckan. Vidare bör kompensationsåtgärder genomföras för att motverka de negativa konsekvenserna på naturmiljön som aktuell linjedragning medför. Skellefteå kommun förutsätter att samråd hållits med berörd sameby och andra berörda intressenter.

Skellefteå kommun vill understryka vikten av att område kring Bureå resecentrum och bron över Bureälven gestaltas på ett bra sätt. Skellefteå kommun vill även betona att planering ska ske utifrån ett resandeperspektiv med väderskyddsmöjligheter och god tillgänglighet och anslutning mellan plattform och byggnad.

Trafikverkets svar

Trafikverket avser att ta ett samlat grepp om ekologiska kompensationsåtgärder för hela Norrbotniabanan från Umeå-Skellefteå och det kommer att bedrivas som ett parallellt projekt till alla aktuella järnvägsplaner längs sträckan. Beskrivs ytterligare i MKB:n. Trafikverket håller fortlöpande samråd med berörda fastighetsägare och sameby.

Statliga och kommunala vägar

Handlingen redovisar ett förslag till anpassning av vägar kring Bureå centrum. Det gäller främst Strömsholmsvägen (väg 826) som delvis får ny sträckning, samt gång- och cykelvägen längs Norra Ågatan med förslag på ny passage under E4. Viktigt är att skapa god tillgänglighet med hållbara anslutningar till stationen i Bureå. Utformning, ljussättning, gestaltning och bra förutsättningar för drift är avgörande för att passagen under E4 ska bli, trygg, attraktiv och väl nyttjad av gång- och cykeltrafikanter.

Trafikverkets svar

Den planerade passagen under E4 är en viktig passage både för resenärer till stationsområdet men också för friluftslivet då den ger en säkrare passage från tätorten upp längs älven. Passagen ska utformas och gestaltas med hänsyn till de behov som finns.

Enskilda vägar

Tre enskilda vägar som Skellefteå kommun har driftansvar för påverkas, Vikdalsvägen, Bergsåker och Båtviksvägen. Viktigt är att järnvägens barriärverkan minskas genom att samtliga vägar och passager, oavsett trafikslag ges tillräcklig bredd och fri höjd för att uppfattas som säkra.

Trafikverkets svar

Alla passager har full fri höjd utom vid Bergsåker (Vikforsvägen) och Hästhagen. Vid Bergsåker uppgår den fria höjden på passagen till 3,2 m pga. utrymmesbrist mellan E4:an och järnvägen. En ny Vikforsväg ansluts till Trafikplats Yttervik vilken medger full höjd 4,7 m vid passage av järnvägen. Vid Hästhagen uppgår den fria höjden på passagen till 4,2 m för att klara avvattning med självfall.

Buller och vibrationer

Ett antal fastigheter blir påverkade av järnvägens sträckning. Viktigt är att ha en nära dialog med berörda fastighetsägare och att tydliggöra beräknade värden för buller och vibrationer samt förslag till bullerskyddsåtgärder.

Trafikverkets svar

Separata samråd har hållits med bullerberörda inom järnvägsplanen.

Vattentäkter och grundvattenförekomster

Järnvägen passerar ca 600 m från Burmorans vattenskyddsområde som inte bedöms beröras. Den planerade järnvägsanläggningen passerar även grundvattenförekomsten Skellefteåsen. Grundvattenförekomsten visar idag god kemisk och kvantitativ status. Särskilda skyddsåtgärder är framtagna och beskrivna. Viktigt är att dialog sker med Skellefteå kommun vad gäller omfattning, teknikval och utformning.

Trafikverkets svar

I kommande skeden när skyddsåtgärderna detaljprojekteras kommer Skellefteå kommun, exempelvis räddningstjänsten, m.fl. att vara en viktig samrådspart.

Förtydliganden

Skellefteå kommun vill att Trafikverket ytterligare fördjupar och förtydligar sin bedömning av konsekvenserna av järnvägen för dricksvattentäkten Burmoran och grundvattenförekomsten Skellefteåsen, som försörjer Bureå samhälle. Även kapitlen om buller, vibrationer och bullerskyddsåtgärder bör tydliggöras då detta är av betydelse för berörda fastighetsägare, bostäder och bebyggelse.

Trafikverkets svar

Trafikverket noterar önskemålet. I kommande MKB så beskrivs påverkan och konsekvenser mer ingående för samtliga områden.

Ledningar

Ett antal vatten- och spillvattenledningar korsar järnvägsanläggningen i Bureå. De ledningar som berörs kommer att läggas om eller flyttas. Det behöver särskilt noteras att det i varje enskilt fall behöver göras en systemanalys. Det kan t.ex. bli aktuellt att komplettera vattenledningssystemet för att tidigare funktion ska kunna bibehållas. Omfattningen kan således bli större än enbart en ledningsförflyttning. Skellefteå kommun förutsätter att detta sker i dialog med kommunen vad gäller val av ledningsmaterial, genomförande etc.

Trafikverkets svar

Trafikverket noterar kommunens önskemål. Val av ledningsmaterial och genomförande beskrivs inte i detalj i järnvägsplanen utan blir aktuellt i senare skeden. Trafikverket är medvetna om att ledningssystemen och behoven kan förändras innan byggstart och frågan om ledningssamordning är ständigt närvarande i hela processen.

Förebyggande arbetssätt

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

Trafikverkets svar

Miljöarbetet preciserat allt eftersom. Miljöåtgärder i planskedet följer med genom ett miljösäkringsdokument, som Trafikverket använder i samtliga projekt.

Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Servicevägar och ersättningsvägar

Synpunkt inkommit om att det inte är nödvändigt att ersätta en befintlig skogsbilväg med en ny ersättningsväg. Det skulle störa naturlivet samt miljön. Synpunktslämnare anser att vägen inte kommer att nyttjas eftersom det inte är några fastigheter där.

Synpunkt inkommit om att servicevägar och ersättningsvägar måste avslutas med vändplan för timmertransporter (24 m).

Synpunkt inkommit om att avfarter anordnas till samtliga berörda fastigheter längs ersättningsvägar.

Synpunkt inkommit om att ersättningsvägar bör byggas för 74 tons virkestransporter året om.

Synpunkt inkommit om att fastighetsägare har rätt till efterbesiktning och godkännande efter slutfört arbete.

Synpunkt inkommit om att befintlig väg försvinner. Den behöver ersättas för att möjliggöra åtkomst till marker.

Synpunkt inkommit om att Vikforsvägen inte får flyttas närmare fastigheten.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. Illustrerade ersättningsvägar på kartor som redovisas är enbart förslag. Slutgiltig utformning kommer att fastställas i Lantmäteriförrättning i samråd med samtliga berörda parter.

Gångtunnel

Synpunkt har inkommit om att projektet borde planera för en gångtunnel under järnvägen längs efter Vikdalsvägen mot Jägargatan.

Trafikverkets svar

Placering av gångtunnlar är beroende av flera faktorer. Höjdförhållanden, byggnadstekniska synpunkter, väghållares synpunkter, ekonomiska faktorer och anslutande målpunkter. Möjliga och rimliga passagepunkter har utretts i en tidigare framtagna passageplan.

Buller och avskärmning

Synpunkt inkommit om att det fordras mer avskärmning mot den närmaste bebyggelsen på den västra sidan av järnvägen i höjd med Åbacka. Det är inte bara bullret från järnvägen som stör utan även det intrånget som järnvägen gör i form av synintryck. Synpunktslämnare ger även förslag på åtgärder för att öka avskärmningen.

Synpunkt inkommit om att föreslagen bullervall bör förlängas ända till Kvarnbäcken.

Trafikverkets svar

Inventeringar av samtliga berörda hus samt beräkningar och i vissa fall mätningar ligger till grund för de åtgärdsförslag som redovisas i samrådsmaterialet. Vegetation i sig förhindrar inte buller från att sprida sig. Avskärmning i form av att förhindra t.ex. synintryck kommer fortsatt att utredas i järnvägsplanen.

Markavvattning

Synpunkt inkommit om att markavvattning ska fungera under och efter byggnation.

Trafikverkets svar

Trafikverket tar med sig synpunkten till nästkommande skede, bygghandling, där järnvägens utformning och hur den ska anläggas i högre grad kommer att detaljeras.

Dimensionering av broar

Synpunkt inkommit om att broar över järnvägen dimensioneras för lastbilstransporter.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för synpunkten. Exakt dimensionering och utformning av broar över järnvägen kommer att beslutas i senare skede, i arbete med framtagande av bygghandlingar.

Fri höjd under bro

Synpunkt inkommit om att det måste vara en fri höjd på 4,5 m under järnvägen öster om E4 vid Bergsåker för åtkomst till skiften.

Fråga inkommit hur Trafikverket löser vägunderhållet med 3 meters fri höjd, snöröjning och sophämtning till exempel?

Trafikverkets svar

Passagen söder om Båtvikstjärnen som planeras för en ersättningsväg som ansluter till trafikplatsen vid E4 har full fri höjd, det vill säga 4,7 m. Genom att nyttja den vägen och passagen skapas åtkomst till området för tunga fordon. Det finns inte möjlighet att uppnå frihöjd 4,5 m under järnvägen öster om E4 vid Bergsåker på grund av det markanspråk det skulle innebära.

Båtvikstjärn

Synpunkt och information inkommit om att det finns kallkällor i sjön och nedanför berget som troligen påverkar vattentäkter i Yttervik.

Synpunkt inkommit om att Trafikverket inte bör anlägga järnväg och fylla ut i Båtvikstjärn, utan flytta E4 och anlägga järnvägen i dess plats och anordna uppsamlingsdamm där vid en eventuell olycka för att skydda Båtvikstjärnen.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för informationen. Trafikverket kommer inför med arbete med tillstånd för vattenverksamhet att göra en mer ingående vattenutredning om vattensystemet i och kring Båtvikstjärn.

Ytvatten och grundvatten

Synpunkt inkommit om att allt dricksvatten i Yttervik är ytvattentäkter.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för informationen.

Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Ett tiotal yttranden har inkommit från myndigheter och organisationer.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Sveriges geologiska undersökningar samt Havs och vattenmyndigheten avstår från att lämna synpunkter i ärendet.

Folkhälsomyndigheten, SMHI, Lantmäteriet och Jordbruksverket har tagit del av handlingarna men har inga synpunkter.

Strålsäkerhetsmyndigheten (SSM) har inkommit med ett yttrande till Trafikverket. Bland annat önskar SSM att det i kommande miljökonsekvensbeskrivningar bör föras resonemang kring magnetfält runt järnvägen utifrån miljöbalkens försiktighetsprincip. Närliggande bostadsområden och andra närliggande platser där människor vistas stadigvarande bör särskilt utredas med avseende på magnetfältsexponering. SSM anser också att Folkhälsomyndigheten ska ges möjlighet att yttra sig i ärendet.

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

Luftfartsverket (LFV) har i egenskap av sakägare för CNS-utrustning lämnat ett yttrande. LFV har inget att erinra mot den föreslagna bansträckningen eller vägombyggnationerna. LFV har i ett tidigare yttrande påtalat att inflygningen till Skellefteå flygplats kan påverkas på en sträcka vid Bureå då järnvägen hamnar i rät vinkel mot inflygningslinjen till flygplatsen. Nedisning och fukt på järnvägens kontaktledningar vintertid kan orsaka störningar i form av ljusbågar för flygtrafiken. Åtgärder i form av avisning av kontaktledning kan bli nödvändiga. Samråd med Trafikverket kommer att fortsätta.

Trafikverkets svar:

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

Samråd med allmänheten

Ca 200 personer besökte sammanlagt samrådsmötet i Bureå 20/3-2019. Under och efter respektive presentation hade besökarna möjlighet att ställa frågor och lämna synpunkter

Nedan redovisas de synpunkter/frågor som kommit fram:

1. Hur många tågrörelser räknar projektet med?

Trafikverket svarar:

Norrbotniabanan dimensioneras för 66 tåg per dygn.

Samråd i skede Samrådshandling, utkast till planförslag Södra Innervik – Södra Tuvan

Samrådsmöte/Öppet hus har hållits den 16 maj 2019 i Pansalen, The Great Northern, Storgatan 53 i Skellefteå. Tid för samråd var mellan 16.30-20.00 och en förberedd presentation av planförslaget hölls kl. 18.00. Dessförinnan och därefter hade besökarna möjlighet att ta del av utställt material i form av bl.a. kartor och skisser samt innehåll i presentationsmodell. Besökare hade möjlighet att ställa frågor till Trafikverket samt på plats lämna synpunkter till projektet. Trafikverket hade representanter på plats som svarade på frågor från besökare.

Uppskattningsvis besökte ca 100 personer samrådet.

Information om samrådsmöte samt var handlingarna hålls tillgängliga har skickats ut till samrådskretsen genom brev. Det har under samrådstiden varit möjligt att lämna synpunkter till Trafikverket. Synpunkter önskades senast den 7 juni 2019. Annonsering har skett i Norran, Västerbottens-Kuriren och Folkbladet den 4 maj.

Samrådshandlingen i sin helhet har funnits tillgänglig på Trafikverkets hemsida från och med 17 maj 2019.

Totalt inkom 12 yttranden från organisationer och myndigheter och 4 yttranden från fastighets- och rättighetsinnehavare till Trafikverket under samrådstiden.

Samtliga yttranden finns diarieförda med ärendenummer TRV 2016/112563.

Samråd med berörd Länsstyrelse

Länsstyrelsen har inte inkommit med något yttrande för aktuell delsträcka efter att de tagit del av samrådsmaterialet.

Samråd med berörd kommun

Skellefteå kommun har 2019-09-16 inkommit med ett yttrande. Skellefteå kommun är generellt positiva till samarbetet med Trafikverket gällande järnvägsplanerna för Norrbotniabanan. Norrbotniabanan är en viktig satsning för Skellefteå kommun, regionen och Sverige i stort. Järnvägen väntas bidra till en positiv samhällsutveckling med halverade restider, minskat koldioxidutsläpp, förbättrad kompetensförsörjning, utveckling av destinationer samt effektiva och hållbara godstransporter. Nedan sammanfattas Skellefteå kommuns synpunkter.

Generellt

Skellefteå kommuns yttrande avser de sista 7 km av järnvägsplan 06, mellan Södra Innervik och Södra Tuvan. Samrådshandlingen ger en översiktlig bild av den planerade sträckningen. Dock anser Skellefteå kommun att det är svårt att göra en fullständig bedömning utan tillgång till komplett samrådsmaterial. Skellefteå kommun är medveten om Trafikverkets planerings- och arbetsprocess men vill också poängtera vikten av ett mer omfattande underlag för att kunna yttra sig.

Förslag till åtgärder och beskrivning av påverkan på friluftsliv, rekreation, natur och djurliv begränsad. Masshantering, buller och vibrationer samt påverkan på luft är några delar som behöver förtydligas. För ett komplett yttrande och ställningstagande behöver Skellefteå kommun tillgång till fullständigt material.

Trafikverkets svar:

Trafikverket redovisar samrådsmaterial i den omfattning det bedöms tillräckligt för ändamålet.

Natur- och kulturmiljö

Den aktuella sträckan går genom Skellefteälvens dalgång, ett område som präglas av värdefulla våtmarker, lövskogar samt jordbruksmark. Järnvägen passerar på bro över E4, förbi kulturlandskapet i Tjärn samt över Innerviksfjärdarnas naturreservat.

Järnvägslinjen har valts för att begränsa påverkan på kulturlandskapet i Tjärn samt på naturreservatet i Innervik. Sträckan planeras med två landskapsbroar, en över E4 och Hundtjärnbäcken samt en över Innerviksfjärdarnas naturreservat. Viktigt är att ta hänsyn till den gröna infrastrukturen för att bibehålla grundläggande funktioner och samband i landskapet. Anläggandet av landskapsbroar minskar den barriär som järnvägen innebär och ökar möjligheterna att behålla det öppna landskapet.

Landskapsanpassning bör prioriteras högt för denna sträcka på grund av de kvalitéer som finns i området, både för människor och växt- och djurliv. Över naturreservatets (Åvikskärrets) blöta partier planeras en av landskapsbroarna. Delar av järnvägen går på landskapsbro för att sedan övergå till bank på jordbruksmarken inom reservatet. För att minska intrånget och undvika barriäreffekter bör landskapsbron förläggas genom hela reservatet. Rörelsemönstret för växt- och djurliv bör beaktas i passagernas placering.

Till järnvägsplanerna ska ett gestaltungsprogram tas fram. Viktigt är att Skellefteå kommun i ett tidigt skede får tillgång till detta underlag. Gestaltningen av järnvägen är avgörande och har stor påverkan på hur järnvägen upplevs. Broar och slänter bör anpassas till landskapet med hänsyn till befintlig bebyggelse och miljö.

Skellefteå kommun vill särskilt betona att särskild omsorg läggs på gestaltningen av bron över E4 samt de två landskapsbroarna på aktuell delsträcka. För landskapsbron över naturreservatet bör en bättre anpassning till landskapet ske. Illustrationen visar höga bankar i anslutning till bron som inte har stöd i landskapet. Vidare bör slänter täckas med matjord/avbaningsmassor för att anpassas till omgivningen. Jordslänter som möjliggör för växtlighet att etableras gynnar den biologiska mångfalden och underlättar framtida skötsel.

För att motverka de negativa konsekvenserna som vald linjesträckning medför bör kompensationsåtgärder genomföras. Underlaget redovisar inte om ekologisk kompensation

ska genomföras för intrånget i naturreservatet i Innervik. För att kunna göra en korrekt bedömning om intrångets effekter bör det undersökas vilka värden området inrymmer och vilken kompensation som är nödvändig. Järnvägsplanen bör ta hänsyn till Länsstyrelsens handlingsplan för Grön Infrastruktur som pekar ut området som ett värdenätverk för lövskog.

Trafikverkets svar:

Järnvägslinjen är till mycket stor del anpassad till att inte påverka de viktigaste värdeområdena längs sträckan, men viss påverkan har inte kunnat undvikas. För att mildra konsekvenserna för det öppna odlingslandskapet och naturreservatet Innerviksfjärdarna har två längre landskapsbroar valts istället för att anlägga järnvägen på hög bank längs de aktuella sträckorna.

Trafikverket tar fram ett gestaltungsprogram där bland annat landskapsanpassning och förslag till åtgärder för att mildra järnvägens påverkan på landskapet beskrivs. Gestaltungsprogrammet tas fram som en särskild utredning som ligger till grund för järnvägsplanen, men fastställs inte.

I järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning beskrivs konsekvenser för och påverkan på de områden som järnvägsanläggningen korsar och passerar. Där beskrivs även skyddsåtgärder som har bedömts tillräckliga och nödvändiga.

Samhälle och bebyggelse

Järnvägen tar till stor del hänsyn till bebyggelsen längs sträckningen. Endast ett fåtal fastigheter blir påverkade. Viktigt är att ha en nära dialog med berörda fastighetsägare och att tydliggöra värden för buller och vibrationer samt förslag till bullerskyddsåtgärder då detta är av största betydelse och boende.

Skellefteå kommun har i tidigare samrådsyttrande över PM linjestudier beskrivit betydelsen av en framtida två-bro-lösning över Skellefteälven. Skellefteå har en betydande och växande industri med behov av effektiva och hållbara godstransporter där Norrbottenbanans utformning över älven är avgörande för hur järnvägen kommer att nyttjas. Den föreslagna lösningen med endast en bro utgår från den nu relativt låga godstrafiken på järnvägen och en bedömning om låg trafikökning. Därav vill Skellefteå kommun betona vikten av att järnvägens läge i plan och profil i aktuell delsträcka inte påverkar möjligheterna att i en framtid bygga två broar över älven.

Inga kommunala vägar bedöms bli påverkade av planförslaget. Föreslagen linjesträckning berör en enskild väg som Skellefteå kommun har driftansvar för. Gäller väg nr 11556 vid Hästhagen som förlängs något norr om befintlig väg. I samrådsunderlaget beskrivs planerad standard för vägen som "fri höjd, 4 meter över väg". Viktigt är att järnvägens barriärverkan minimeras och att trygghet, säkerhet och framkomlighet prioriteras för samtliga trafikslag. Därmed bör tillräcklig bredd och fri höjd 4,5 m gälla för samtliga vägar och passager.

Järnvägen korsar väg 824 (gamla E4). Vägen anpassas för att möjliggöra passage under järnvägen. Järnvägen korsar även ett antal enskilda vägar. Nya service- och ersättningsvägar bör upprättas i samråd med berörda fastighetsägare för att säkra tillgängligheten mellan områden.

Trafikverkets svar:

Föreslagen linjedragning har tagit stor hänsyn till bebyggelse och inkomna synpunkter från berörda har beaktats. Aktuellt planförslag bedöms inte förhindra möjligheterna att anlägga en två-bro-lösning i framtiden. Föreslagna linjedragningar, brouthformningar längs allmänna och enskilda vägar följer de krav och råd som finns för respektive vägtyp. Vissa avsteg kan vara aktuellt när omgivnings- eller grundläggningsförutsättningar förhindrar utformning enligt kravdokument. Trafikverket har kontinuerliga samråd med berörda och svarar på frågor som kan uppstå.

Vattenresurser och skyddsåtgärder

I slutet av delsträckan når järnvägen Södra Tuvan där Skellefteå kommun har vatten- och avloppsanläggningar. I den mån etableringen av Norrbotniabanan påverkar befintliga kommunala vatten- och avloppsanläggningar, inklusive vatten- och avloppsledningsnät så förutsätter Skellefteå kommun att Trafikverket för dialog om detta.

De ledningar som berörs av järnvägsanläggningen kommer att behöva läggas om eller flyttas. Det behöver särskilt noteras att det i varje enskilt fall behöver göras en systemanalys, exempelvis kan det bli aktuellt att komplettera ledningssystemet för att tidigare funktion ska kunna bibehållas. Omfattningen kan således bli större än enbart en ledningsförflyttning. Skellefteå kommun förutsätter att detta sker i dialog med Skellefteå kommun, vad gäller val av ledningsmaterial, genomförande och tidpunkt för genomförande.

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

Trafikverkets svar:

Trafikverket har redan inlett kontakt med berörd avdelning på Skellefteå kommun med avseende på ledningsnät som Skellefteå kommun äger. Fortsatta samråd kommer att krävas ju mer detaljerad projekteringen blir.

I den miljökonsekvensbeskrivning som tas fram och i järnvägsplanens planbeskrivning redovisas de skyddsåtgärder som fastställs och de skyddsåtgärder som planeras för anläggningstiden. Parallellt med arbetet med järnvägsplanen arbetar Trafikverket med en kontinuerlig miljösäkringsprocess där alla miljöåtgärder beskrivs för att kunna följa med till nästkommande skede med detaljprojektering.

Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Kartor och film

Synpunkt inkommit om att naturreservatet borde vara utmärkt med linjer. Det vore även bra att några landmärken märktes ut, som på den här sträckan; bildemontering och växthus.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för synpunkten. Synpunkter tas om hand och beaktas i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen.

Vägar

Synpunkt inkommit om att en serviceväg bör ändras eftersom dagens förslag blir alldeles för brant för tunga fordon.

Synpunkt inkommit om att Bockholmsvägen, om den ska breddas, bör breddas söderut eftersom det finns färre fastigheter där.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för synpunkten. Synpunkter tas om hand och beaktas i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen.

Naturlig källa

Information inkommit om en naturlig källa i anslutning till en föreslagen serviceväg.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för synpunkten. Synpunkter tas om hand och beaktas i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen.

Buller

Synpunkt inkommit om att bullervall önskas öster om järnvägen ca 1km innan älven.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för synpunkten. Föreslagna bulleråtgärder enligt bullerberäkningar kommer att redovisas i järnvägsplanens kommande granskningshandling.

Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

10 yttranden har inkommit från övriga myndigheter och organisationer.

Elsäkerhetsverket och Försvarsmakten har tagit del av handlingarna men har i dagsläget inget att erinra. Folkhälsomyndigheten och SMHI har också tagit del av handlingarna men har inga synpunkter.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), Havs- och vattenmyndigheten och Sveriges geologiska undersökning (SGU) avstår från att lämna synpunkter i ärendet.

Strålsäkerhetsmyndigheten (SSM) har inkommit med ett yttrande till Trafikverket. Bland annat önskar SSM att det i kommande miljökonsekvensbeskrivningar bör föras resonemang kring magnetfält runt järnvägen utifrån miljöbalkens försiktighetsprincip. Närliggande bostadsområden och andra närliggande platser där människor vistas stadigvarande bör särskilt utredas med avseende på magnetfältsexponering. SSM anser också att Folkhälsomyndigheten ska ges möjlighet att yttra sig i ärendet.

Sjöfartsverket har tagit del av handlingarna och har noterat att berörd sträcka inte förefaller påverka något vatten eller vattendrag för sjötrafik och har därför inga synpunkter. Om den nämnda sträckningen innefattar korsningar av vattendrag som har betydelse för fritidsbåttrafik och det rörliga friluftslivet förutsätter Sjöfartsverket att den segelfriahöjden sätts med beaktande.

Statens geotekniska institut (SGI) har inga synpunkter. Men betonar att de inte gjort någon detaljerad genomgång vad gäller geoteknik, utan vill göra den när granskningshandlingen finns framme. Vad gäller miljögeoteknik avstår SGI från att lämna synpunkter i avvaktan på MKB.

Skellefteå museum har inkommit med ett yttrande till Trafikverket. Skellefteå museum har tidigare lämnat ett yttrande med synpunkter på de intrång på kulturmiljöns värden som de redovisade järnvägskorridorerna skulle innebära. De synpunkterna gäller fortfarande och nedan sammanfattade synpunkter är att betrakta som kompletteringar till dessa. Synpunkterna handlar om landskapspåverkan, fornlämningar och byggnadsmiljö. Skellefteå museum ser den föreslagna dragningen av en landskapsbro över reservatet Innerviksfjärdarna som en bra lösning. Önskvärt är att landskapsbron dras så nära Skellefteälven som möjligt för att minska påverkan på odlingsmarken i Södra Tuvan och i Tjärn och för att bevara den visuella överblicken över landskapet. Skellefteå museum upplyser om att det genomförts arkeologiska utredningar 2017 och 2018 och tre fornlämningar påträffades. Länsstyrelsen kan senare komma att besluta om ytterligare undersökningar vid dessa områden. Skellefteå museum upplyser om att det är svårt att avgöra hur stor påverkan blir på omkringliggande mark av eventuella servicevägar, upplag mm, med Trafikverkets GIS-skikt som underlag, men anger några fornlämningar som kan komma att beröras av anläggningen. Vad gäller byggnadsmiljö har den valda dragningen lyckats undvika byggnadsmiljöer med särskilda värden på den aktuella sträckan

Trafikverkets svar:

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

Samråd med allmänheten

Ca 100 personer besökte sammanlagt samrådsmötet i Bureå 16/5-2019. Under och efter respektive presentation hade besökarna möjlighet att ställa frågor och lämna synpunkter

Nedan redovisas de synpunkter/frågor som kommit fram:

1. Är det granskningsförslaget som ni tidigare pratat om i presentationen som kommer att presenteras till hösten?

Trafikverket svarar:

TRV kan inte svara exakt vilken tid som granskningsförslaget för JPO6 kommer att ställas ut för allmänhetens granskning. Troligen senare delen av hösten. Samråd för nästkommande sträcka, järnvägsplan 07, kommer att samrådas under hösten.

2. När man bygger bron över E4:an, kommer all trafik ledas på gamla E4?

Trafikverket svarar:

Nej. All trafik kommer att kunna gå på E4. Ett körfält stängs av och trafiken kommer att kunna fortsätta gå där. Det kan ev. bli tal om en tillfällig omledningsväg/förbifart i anslutning till E4.

Samråd om buller Södra Innervik – Södra Tuvan

Samrådsmöte med de fastighetsägare som beräknas bli berörda av bullerskyddsåtgärder på sträckan Södra Innervik – söder om Bockholmsvägen hölls den 27 juni 2019, Stadshotellet Skellefteå. Syftet med mötet var att samråda behovet av bullerskyddsåtgärder och förslag till åtgärder för sträckan.

Tid för samråd var mellan 18.00-19.30, en förberedd presentation av bullerberäkningar och föreslagna bullerskyddsåtgärder hölls kl. 18.00. Bakgrunden till hur Trafikverket beräknar buller- och vibrationsnivåer, vilka riktvärden som gäller samt vilka avsteg som kan göras beskrevs. Därefter hade besökarna möjlighet att ta del av utställt material i form av bl.a. bullerutbredningskartor och tabell över bullerberörda fastigheter. Besökarna hade möjlighet att ställa frågor till Trafikverket samt på plats lämna synpunkter till projektet, skriftliga synpunkter efterfrågades senast den 9 augusti.

Nedan redovisas de synpunkter/frågor som ställdes under samrådet;

1. Arbetstider för dagtid, vad räknas som dagtid?

Trafikverket svarar:

Arbetstid är mellan 06.00 till klockan 22.00 sen är det kväll/natt. Här gäller kommunens tider enligt de lokala ordningsföreskrifterna.

2. Hur vida känner man av de vibrationsnivåer som beräknas utifrån de riktvärden som presenteras?

Trafikverket svarar:

Vid 0,4 mms/RMS så börjar man känna av vibrationer. Vid 0,7 mms/RMS börjar man uppleva sig störd av vibrationer.

3. Det 150 meter som man utgår ifrån när man beräknar vibrationer, hur räknas det? vibrationerna färdas olika i olika miljöer, är det med i beräkningen?

Trafikverket svarar:

Trafikverket utgår från SGU:s jordartskarta, beräkningar görs utifrån olika jordtyper, banans profil, olika tågtyper och hastigheter.

4. Kommer brostöden gå ner till berget? Så att det blir ungefär som en stämgaflädd där vibrationerna fortplantar sig under marken.

Trafikverket svarar:

Brostöden grundläggs som regel på packad bergstensfyllning, men i det här området kan brostöden behöva pålas.

5. Var kan man se ett bra exempel på en bullerskärm?

Trafikverket svarar:

Där Botniabanan kommer in i Umeå kan man se låga spårnära bullerskärmar. De syns från Blå vägen på sträckan söder om Umeå Östra station fram till

köpcentrumet Strömpilen. Ett annat exempel på skärm vid järnvägsbro är där Bothniabanan passerar vägen mellan Stöcke och Ström, strax söder om Umeå.

6. När Trafikverket tar fram våra beräkningar vad tycker Trafikverket är mest effektivt att använda som bullerskydd?

Trafikverket svarar:

Det varierar med förutsättningarna. Bullerskyddsvallar är effektiva och tar bort mycket ljud samt konstadseffektiva, men kräver större markintrång.

7. Vad är det för grader (lutning) på vallarna?

Trafikverket svarar:

Slänten har lutning 1:2 i de här förslagen.

8. Fastighetsägare på plats konstaterar att det känns mer naturligt med bullervallar i landskapet än bullerskyddsåtgärder i betong.

9. Bullerskyddsåtgärder som föreslås i Innervik, fastighetsägaren konstaterar att skog kommer behöva avverkas för att ge plats åt den föreslagna bullervallen. Fastighetsägaren tycker att det är synd då avverkningsen av skog förstör en fin landskapsbild.

Trafikverket svarar:

Trafikverket har beräknat två olika förslag på bullerskyddsåtgärd i Innervik, bullerskyddsvall eller så kallade S-block. S-blocken är en låg spårnära bullerskyddsskärm, mindre mark tas i anspråk för S-block. Placeringen av S-block uppe på järnvägsbanken ger ett mindre intrång än en bullerskyddsvall som görs högre än järnvägsbanken.

10. Vad är det billigaste alternativet, S-block eller bullervall?

Trafikverket svarar:

Bullervall är ett billigare alternativ i detta fall.

11. Hur högt från marken kommer rälsen?

Trafikverket svarar:

Cirka 1,5 – 2 m i området frågan avser.

12. När Trafikverket beräknar ljudet skiljer Trafikverket då på vilket håll tåget kommer ifrån?

Trafikverket svarar:

Nej. Beräkningar görs utifrån full hastighet från båda hållen.

13. Hur görs beräkningarna, med vilken vindriktning?

Trafikverket svarar:
Alla beräkningar görs utifrån medvind från ljudkällan.

14. Om man som fastighetsägare gör egna mätningar på buller som inte stämmer överens med de beräkningar som Trafikverket presenterar, hur hanteras det?

Trafikverket svarar:
Mätning av buller ska följa de standarder som finns för den typen av mätningar för att kunna jämföras med beräknade värden. När Trafikverket tar fram förslag på bullerskyddsåtgärder beräknas bullernivåer och bullerutbredning enligt gällande standarder och metoder. Utifrån beräknade värden tas bullerskyddsåtgärder fram för att klara riktvärdena utomhus, inomhus etc. De åtgärder som genomförs baseras på beräkningarna. Om åtgärderna inte är tillräckliga när järnvägen tagits i drift utreds frågan.

15. Ljudnivåerna är årstidsbundna, dubbdäck, blött, snö osv. Hur gör Trafikverket sina mätningar?

Trafikverket svarar:
Trafikverkets beräkningar görs utifrån torrt väglag, alla riktvärden baseras på medvind från ljudkällan. Beräkningar görs inte utifrån dubbdäck.

16. En bullervall vid E4:an skulle göra boendemiljön mycket bättre. Blir det en vall vid E4:an?

Trafikverket svarar:
Trafikverket ska undersöka marken för att se om det är möjligt att placera en vall där. Geotekniska undersökningar måste göras innan vi kan säga något i den frågan.

17. Publiken konstaterar samstämmigt att det största bekymret i området är ljudet från E4:an. Det går inte att vistas ute och prata med en person som står 20 meter bort. Man kan inte hör vad den andra personen säger på grund av bullret från E4:an. Det konstanta ljudet från E4:an upplevs mycket störande.

Flera av fastighetsägarna på mötet säger att de kan acceptera ett större markintrång på deras fastigheter, om det krävs för att det ska vara möjligt att bygga en bullervall mot E4:an. Fastighetsägarna är mycket angelägna om att bli av med det konstanta bullret från E4:an.

Trafikverket svarar:
Eftersom att det är åkermark kan det bli svårt att motivera en bullervall då markintrånget blir större med en sådan åtgärd. Är det så att fastighetsägarna kan acceptera ett större markintrång så kan fastighetsägarna gärna lämna skriftliga synpunkter där det framgår.

18. Går det inte att placera ett bullerplank längs med E4:an?

Trafikverket svarar:

Det är inte samhällsekonomiskt rimligt.

19. Vad är ett luftdon?

Trafikverket svarar:

Det är ett ventiltionsdon.

20. Vi som berörs av bulleråtgärder, när kommer bulleråtgärderna att göras? Vi som bor ska vi behöva vara i en "gråzoon" dvs, om vi behöver byta fönster ska vi då göra det?

Trafikverket svarar:

Fastighetsnära åtgärder avses att göras innan byggstarten av järnvägen.

21. Är man inte en av de fastighetsägare som ska få bulleråtgärder på sin fastighet, vilka åtgärder görs då under byggtiden? Sätts det upp skärmar? Kommer det arbeta dygnet runt?

Trafikverket svarar:

Det är kommunens riktlinjer som gäller för vilka tider på dygnet arbete får utföras. Finns det bullerskyddsåtgärder som föreslås i planen som kan lindra störningar under byggtiden så kan, om det är möjligt, dessa byggas i ett tidigare skede för att minska störningar under byggtiden. Däremot är det svårt att bygga vallar innan, då massorna kommer från järnvägsbygget.

22. Marknadsvärdet på fastigheterna kommer minska i och med järnvägen. Hur regleras och kompenseras detta?

Trafikverket svarar:

Någon generell compensation för en eventuell marknadsvärdesminskning på en fastighets görs inte av Trafikverket.

23. När, kan, och får man sälja sin fastighet? Och vad händer då?

Trafikverket svarar:

Föreslås en fastighet inlösen i järnvägsplanen av Trafikverket så har fastighetsägaren rätt att begära inlösen så fort järnvägsplanen vunnit laga kraft. En fastighetsägare har även rätt att ansöka om förtida inlösen dvs att fastigheten behöver lösas in av Trafikverket innan en järnvägsplan är fastställd. I det fallet krävs särskilda skäl som till exempel kan vara, dödsfall, skilsmässa, sjukdom. För varje ansökan gör Trafikverket en individuell bedömning.

24. Vad är det för decibelnivå från tågen? Persontåg?

Trafikverket svarar:

Cirka 70 decibel för ett persontåg av äldre modell.

25. Hur många tåg utgår/beräknar Trafikverket att det ska det gå per dygn?

Trafikverket svarar:

Trafikverket dimensionera järnvägen för att klara en kapacitet på 66 tåg per dygn, vilket är maxkapaciteten. Om järnvägen i framtiden kommer trafikeras av så många tåg vet vi inte.

Samråd om markavvattning Grandbodarna – Södra Tuvan

Den 18 juni 2019 hölls samrådsmöte med berörda markavvattningsföretag inom Skellefteå kommun i matsalen på Bureskolan. Under mötet presenterades hur varje markavvattningsföretag berörs av den föreslagna järnvägslinjen samt de vattendrag som föreslås få en förändrad dragning och varför befintligt läge inte kan behållas. Under och efter respektive presentation som hölls hade besökarna möjlighet att ställa frågor.

Besökarna på samrådet lämnade bland annat information om befintliga täckdikningar, brunnar, vattentäkter samt stora vattenflöden i diken.

Samtliga inkomna synpunkter och minnesanteckningar från samrådsmötet finns på diarienummer TRV 2017/4764.

Samråd med Länsstyrelsen om MKB

Trafikverket begärde 2019-12-06 Länsstyrelsens godkännande av miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för järnvägsplan 06, mellan Grandbodarna och Södra Tuvan. Efter granskning konstaterade Länsstyrelsen 2020-02-10 att miljökonsekvensbeskrivningen behövde kompletteras innan den kan godkännas av Länsstyrelsen. De kompletteringar som Länsstyrelsen begärde handlade framförallt om natur- och vattenmiljöfrågor.

Harrsjön

Miljökonsekvensbeskrivningen behöver kompletteras med en beskrivning av naturvärdena i området Harrsjön som järnvägen skär igenom.

Harrsjön är ett stort område med sammanhängande lövskog som utgör en viktig livsmiljö för lövskogsberoende arter, t.ex. hackspettar. Området har hög prioritet i Länsstyrelsens arbete med bevarande av biologisk mångfald och åtgärdsprogram för hotade arter. Länsstyrelsen har inlett dialog med markägare inom området om att bevara området som naturreservat.

Förutom att beskriva värdena och de konsekvenser som järnvägens dragning får för dessa behöver Trafikverket beskriva vilka skadelindrande åtgärder som ska vidtas för att minimera intrång och påverkan i området.

Trafikverkets svar:

Vid naturvärdesinventeringar har inga objekt av klass 3 eller högre påträffats inom järnvägsplanen vid passage av området vid Harrsjön. För områden utanför registrerade klassade objekt finns ingen information om exakta naturvärden vilket gör det svårt att ge en beskrivning av naturvärdena mer än på en generell nivå. Järnvägen är projekterad för att ge ett minimalt intrång förbi Harrsjön. Inga upplagsytor planeras inom aktuellt område. De ytor för tillfällig nyttjanderätt som planerats inom området utgörs av nödvändiga utrymmen för byggtrafik och anläggningsarbete samt för etablering. Några ytterligare skadelindrande åtgärder är därför inte möjliga att genomföra. Järnvägsplanen ligger inom den sedan länge fastställda järnvägskorridoren för Norrbottenbanan som utgör ett riksintresse för kommunikationer.

Båtvikstjärnen

Länsstyrelsen begär kompletterande beskrivning av området kring Båtviks gammelskogar. Handlingarna bör kompletteras med en bedömning av hur en ökad ljusinstrålning kommer att påverka bottenmiljön i tjärnen. Handlingarna behöver också kompletteras med en motivering till valda skyddsåtgärder gällande strandzonen vid Båtvikstjärnen.

Trafikverket svarar:

I naturmiljökapitlet till MKB:n har kompletterade beskrivningar förts in.

Naturreservat Innerviksfjärdarna

För att synliggöra den påverkan som planerad järnvägssträckning medför på riksintresset och naturreservatet Innerviksfjärdarna anser Länsstyrelsen att ett antal förtydliganden och korrigeringar behöver göras. Det handlar bland annat om Åvikskärrets betydelse för våtmarksfåglar samt en beskrivning av vilka negativa konsekvenser järnvägen förväntas få för rastande, häckande och födosökande fåglar.

Länsstyrelsen begär även kompletteringar med avseende på påverkan under byggtid och utformning av byggvägar. Vidare begär Länsstyrelsen förtydliganden avseende förändringar av landskapsbild och upplevelse- och rekreationsvärden. För att Länsstyrelsen i nästa skede ska kunna avgöra hur stor skadan blir på riksintresset Innerviksfjärdarna behöver Trafikverket komplettera handlingarna i enlighet med denna kompletteringsbegäran.

Trafikverket svarar:

Trafikverket delar inte fullt ut Länsstyrelsens bedömning avseende västligaste delen av reservatet och dess betydelse för våtmarksfåglar. Igenväxning av området sker då landhöjning sakta torkar ut området vilket inte kan eller bör åtgärdas då det skulle hota natura 2000-typen ”skog på landhöjningskust” kärnvärden. Restaureringsåtgärder skulle också kräva antingen dämmande åtgärder nedströms kärret eller urschaktning. I samband med naturvärdesinventeringar i västra delen av reservatet har endast vid ett tillfälle en våtmarksfågel (häger) registrerat i den del som järnvägsplanen berör trots åtskilliga besök vid olika tillfällen. Det som dock noterats är dock åtskilliga spår efter hackspettar.

Påverkan av byggvägar har förtydligats i kapitel om störningar och påverkan under byggtid. Även kapitel om landskap och friluftsliv har uppdaterats.

Viltpassager

Länsstyrelsen är tveksamma till om de föreslagna passagerna för vilt är tillräckligt breda för att vara funktionella. MKB:n bör kompletteras med en motivering till valda bredder på viltpassager och Trafikverket bör, där det är möjligt, bredda passagerna.

Det står inte beskrivet vilken typ av anpassning respektive passage ska ha för den funktionalitet som avses. Exempelvis behöver en utterpassage utformas på ett annat sätt än om passagen är tänkt för större däggdjur. Handlingarna bör kompletteras med beskrivningar av de olika passagerna. Som miniminivå behöver det framgå att passagerna ska utformas efter de riktlinjer och etablerade metoder som finns idag.

Trafikverket svarar:

Trafikverket bedömer att passagerna kan fungera för vilt. Även för en av de minsta öppningarna, exempelvis för skogsbilväg vid km 119+731, är bron bredare än vad den är lång, i detta fall 10 m bred och 7 m lång och med 4,7 m höjd, vilket innebär att passagen kan förväntas ha en tillräcklig öppenhet för att nyttjas av älg respektive rådjur. Merparten av passagerna har ännu bättre förhållande mellan bredd och längd. För samtliga medelstora och stora vattendrag under järnvägen säkerställs möjlighet till torr landpassage och fri höjd på minst 5 m. De båda landskapsbroarna och bron över Byberget bedöms ge en god passagemöjlighet för vilt.

Exakt utformning och val av brotyp kommer inte att bestämmas i järnvägsplanen utan hanteras i senare skeden. I järnvägsplanen ställs dock funktionskrav på broarna som ska följas i kommande skeden, dessa redovisas i tabell 5.2.1 i MKB:n. Vid detaljprojektering kommer gällande riktlinjer att följas vad gäller utformning av passager. Tabell 6.15.2 har uppdaterats med dimension på trummor. MKB:n har förtydligats med avseende på att Trafikverkets temablad avseende exempelvis utformning av utterpassager ska följas.

Övriga naturmiljöfrågor

Handlingarna behöver kompletteras med en mer utförlig beskrivning av naturvärdena vid Rönntjärnsbäcken och Löpesmyran – Storbäcken. MKB:n måste kompletteras med en beskrivning av vilka intrång det blir i miljöer som faller under generellt biotopskydd. I MKB:n står det felaktigt att inga rödlistade arter eller unika biotoper påverkas. Rödlistade arter kommer sannolikt att påverkas vid bland annat Harrsjön, Innerviks fjärdarna och vattendragspassager. Det är också oklart vad som avses med begreppet ”unika biotoper”.

Trafikverket svarar:

Naturmiljökapitlet har uppdaterats med beskrivning av naturvärden vid de små bäckarna. Även ytvattenkapitlet har förtydligats med avseende på omgrävningssträckor och trumdimensioner för bäckarna. Påverkan på generellt biotopskydd har beskrivits. Felaktiga skrivningar i MKB vad gäller rödlistade arter har reviderats.

Övriga naturmiljöfrågor

Handlingarna behöver kompletteras med en beskrivning av kombinerad fauna- och vägbro vid Byberget, hur denna ska se ut och vilken funktion den ska ha. Länsstyrelsen undrar bland annat vilken avskiljning mot vägbanan som avses för att reducera störning och locka viltet upp på bron samt vilken typ av plantering/växtlighet som planeras och varför.

I handlingarna saknas en beskrivning av hur projektet avser att hantera invasiva främmande arter. Det är viktigt att beakta att massor med förekomst av dessa arter skickas till

förbränning. Om Trafikverket har riktlinjer för hantering av invasiva främmande arter bör planen hänvisa till dessa.

Trafikverket svarar:

MKB:n har uppdaterats med en illustration av bro över Byberget. Bron ska fungera som en kombinerad bro för vilt och skogsbilväg. Handlingen har kompletterats med beskrivning av förutsättningarna för vegetation på bron. I detaljprojektering bestäms slutgiltig utformning och val av växtlighet. Störning från vägbanan bedöms bli väldigt låg då vägpassagen utgör en skogsbilväg för att markägare ska kunna komma ut till sina marker. Uppskattningsvis kommer ett par fordon i veckan passera över bron. Trafikverket är tveksamma till att någon särskild avskiljning mot vägen utöver växtligheten behövs.

Inga invasiva arter har hittills noterats inom planen. Trafikverket har fastställt vilka invasiva arter som ska bekämpas och arbetar med det i de projekt där det är aktuellt. Men generella riktlinjer för hantering av invasiva arter finns ännu inte. MKB:n uppdateras med skrivelse att ifall jordmassor tillförs utifrån ska entreprenören säkerställa att massorna inte innehåller en fröbank av invasiva arter. I planskedet är inte slutgiltig massbalans fastställd men för närvarande planeras ingen införsel av jordmassor i projektet.

Ekologisk kompensation

Information om ekologisk kompensation saknas helt i de handlingar Länsstyrelsen har fått ta del av. Länsstyrelsen vill också understryka vikten av att miljökonsekvensbeskrivningen för järnvägsplanerna genomförs integrerat med utredningen av kompensationsåtgärder så att bedömningarna av skador, skadelindrande åtgärder och kompensationsåtgärder överensstämmer.

Trafikverket svarar:

Kapitlet om ekologisk kompensation föll bort när MKB:n redigerades ihop. Kommer i kompletterad handling.

Ytvatten

Komplettering behövs med bilder på Rönntjärnsbäcken och Hundtjärnbäcken.

MKB:n bör kompletteras med information om vägtrummorna under E4:an behöver åtgärdas, anpassas eller bytas på de tre ställen där en trumma läggs under järnvägen. Då trummorna hamnar nära varandra kan det vara svårt att få till en bra passage under järnvägen om passagen under E4:an är dålig. Det är därför viktigt att detta samordnas för att få en så bra helhetslösning som möjligt.

Trafikverket svarar:

MKB:n kompletteras med bilder på samtliga vattendrag.

Trummorna under E4:an är generellt dåligt anpassade för att ge bra passager under vägen. Det finns för närvarande inga planer på att bygga om aktuell sträcka längs E4:an. När så sker ska trummor vid vattendragen uppgraderas till samma standard som för den planerade järnvägen. Trummor under järnvägen får en dimension så att torr passage bredvid vattendraget i trumman medges. Längs järnvägen läggs bantrummor vars botten placeras under bäckbotten och fylls med naturligt material så att en bottenkontinuitet uppstår.

Torrtrummor

Länsstyrelsen har fått uppgifter om att Trafikverket inte längre önskar anlägga torrtrummor vid Rönntjärnsbäcken och vid bäcken mellan Löpesmyran och Storbäcken såsom det beskrivs i dessa handlingar. Detta för att undvika att leda in smådjur i området mellan järnvägen och E4.

Länsstyrelsen förutsätter att det blir fri passage i vattendraget hela vägen under E4:an och järnvägen och vill understryka att dessa två vattendrag har höga naturvärden trots att de är små. Ifall det inte anläggs torrtrummor måste Trafikverket arbeta in en annan vägtrumma/bantrumma som är tillräckligt stor för att ha en torr strandremsa på dessa två platser. MKB:n behöver då kompletteras med information om ovanstående.

Trafikverket svarar:

*Torrtrummor stryks ur handlingen och dimensionen på bantrumorna ses över så att det blir torr passage i vattendragen, trummor ska minst vara 1,2*mätkbredd.*

Omgrävning av bäckar

De behöver tydliggöras i MKB:n hur mycket bäckarna planeras att ledas om.

I ett stycke om skyddsåtgärder står det att den nygrävda fåran ska förses med erosionsskyddade material vid omgrävning av bäckar. Här bör det även framgå att det ytliga lagret ska vara av naturlig karaktär och utgöras av exempelvis naturgrus.

Trafikverket svarar:

MKB:n har uppdaterats enligt Länsstyrelsens önskemål, i kapitel om naturmiljö samt i kapitel om ytvattenresurser.

Grundvatten

Handlingarna behöver kompletteras med information om vilka sträckor det ska sökas tillstånd för grundvattensänkningar. Länsstyrelsen anser att det av denna MKB:n ska framgå hur stor påverkan förväntas bli för allmänna och enskilda intressen. Detta för att Trafikverket ska kunna ta ställning till var en tillståndsprövning enligt 11 kap miljöbalken blir aktuell.

Länsstyrelsen upplyser om att det alltid behövs ett kontrollprogram för att övervaka grundvattensänkningar.

Beskrivningen av effekter och konsekvenser på naturmiljön till följd av grundvattensänkning behöver utvecklas i MKB.

Trafikverket svarar:

MKB:n har uppdaterats med nu aktuella sträckor. Bedömningar av grundvattenavsänkningar kan komma att justeras i samband med detaljprojektering när även mer geotekniska undersökningar finns tillgängliga.

Kontrollprogram för bland annat grundvattensänkningar kommer att upprättas innan byggtid. Naturmiljökapitlet har uppdaterats med en tydligare beskrivning rörande grundvattensänkningarnas påverkan på naturmiljön.

Risker

Två riskreducerande åtgärder som lyfts i riskanalysen, har inte nämnts i MKB:n. Handlingarna behöver kompletteras med dessa två.

Trafikverket svarar:

Åtgärderna lyfts in även i MKB:n.

Upplysningar och redaktionella synpunkter

Länsstyrelsen lämnar även upplysningar, samrådssynpunkter och redaktionella synpunkter som inte är en del av den formella kompletteringsbegäran, men som man anser vara viktiga att Trafikverket beaktar inför att miljökonsekvensbeskrivningen revideras och projektet fortskrider. Synpunkterna berör bland annat benämningar för Innerviksfjärdarnas naturreservat, naturmiljöfrågor, ytvatten, Bureälvens påverkan på Båtvikstjärnen, formalia angående kommande provningar och mindre ändringar avseende kulturmiljö.

Vidare lämnar Länsstyrelsen synpunkter vad gäller möjlighet till fastighetsombildning för bättre möjlighet att bruka jordbruksmark.

Länsstyrelsen lyfter också behovet av fungerande stängsel och passager för rennäringen.

Länsstyrelsen upplyser om att det nu finns nya gemensamma riktlinjer för Norr- och Västerbotten avseende farligt gods.

Trafikverket svarar:

Trafikverket noterar synpunkterna och hanterar de i kommande handlingar.

Upplysningar och redaktionella synpunkter med bemötande från Trafikverket

Trafikverket bör i kommande MKB:er eftersträva en mer utförlig beskrivning av masshanteringen.

Trafikverket svarar:

Trafikverket beaktar dessa synpunkter och arbetar in de i kommande handlingar samt i aktuell MKB.

Masshanteringen kommer i planskedet alltid att beskrivas på en översiktligt nivå då detaljerade mängder sällan finns framme. Eventuella överskott som ska återanvändas i andra projekt hanteras som anmälningsärenden till tillsynsmyndigheten. masshanteringsfrågorna kommer under detaljprojektering och byggtid troligen att generera många olika delärenden till berörda myndigheter.

Länsstyrelsen påpekar att en grundvattensänkning vid väg 824 inte finns med på karta 6.14.1.

Trafikverket svarar:

Kartans skala gör att små grundvattensänkningar inte har redovisats då det skulle göra kartan ännu mer plottrig. Dessutom finns ingen större anledning att ha med influensområden för vägar, i och med att de är relativt begränsade och det inte finns några grundvattenberoende objekt inom områdena, alla grundvattensänkningar nämns i text.

Länsstyrelsen efterfrågar att det i MKB:n ska framgå vilka arter som Trafikverket med säkerhet avser att söka artskyddsdispens för under kommande sakprövningar.

Trafikverket svarar:

Trafikverket ber att få återkomma i samband med detaljprojektering rörande exakt vilka arter som kommer att beröras av artskyddsdispenser. En exakt lista i ett tidigt skede kan ge en felaktigt bild.

Länsstyrelsen vill att till kommande planer ska klimatscenario RCP 8,5 användas i första hand. Om andra scenarion innebär större konsekvenser ska dessa istället beaktas. Risken för solkurvor i kommande MKB:er ska beskrivas.

Trafikverket svarar:

Det finns inget förslag till vilket scenario som ska användas i klimatanpassningsarbetet i Sverige. I avsaknad av ett nationellt ställningstagande kring scenario är val av scenario och anpassningsåtgärder därför respektive samhällsaktörs eget ansvar.

Trafikverkets förhållningssätt i klimatanpassningsarbetet är att vid planering för framtida klimat ska ett medelvärde av klimatprojektioner baserade på RCP4.5 användas som utgångspunkt för indata. Trafikverket ska dock ta höjd för en stor osäkerhet i bestämning av framtida havsnivåhöjning. Osäkerheten är av storleksordningar mellan några decimeter till flera meter. Trafikverket ska därför använda scenario RCP 8.5 vid beräkning av framtida havsnivå.

Ytterligare kompletteringar

Trafikverket kompletterade MKB:n och förtydligade avsnitt enligt Länsstyrelsens önskemål och skickade in detta 2020-04-21. Länsstyrelsen önskade 2020-05-25 ytterligare kompletteringar.

Naturvärdena i Harrsjön

Länsstyrelsen noterar att Trafikverket inte utfört de kompletteringar som Länsstyrelsen tidigare begärt avseende Harrsjön. Länsstyrelsens begäran om komplettering kvarstår. Länsstyrelsen skickar ett underlagsmaterial till Trafikverket med sin egen och Naturskyddsföreningens dokumentation av området kring Harrsjön.

Trafikverket svarar:

Kompletterande texter har förts in i avsnitt 6.8 Naturmiljö. MKB:n har även kompletterats med en beskrivning av intrånget och konsekvenserna utav det.

Ytvatten – omgrävning av bäckar

Länsstyrelsen efterfrågar mer information om vilka miljökonsekvenser omgrävning av Röntjärnsbäcken och bäck från Löpesmyran får. Även en skiss som visar befintligt och nytt läge på vattendragen samt en kort motivering efterfrågas.

Trafikverket svarar:

Förtydligande skisser och texter har lagts i avsnitt 6.8 Naturmiljö.

Ytvatten – broar

Länsstyrelsen nämner 4 broar över naturliga bäckar som kommer att utgöras av plattrambro med 12 m öppning, där endast mindre omgrävning kommer att behövas. Länsstyrelsen vill understryka att med långa broar och stora vattendrag måste huvudalternativet vara att broarna anläggs som ett valv utan sluten bottenplatta. Länsstyrelsen önskar att det framgår i MKB:n.

Trafikverket svarar:

Trafikverket kommer att kravställa att naturlig bottenstruktur ska bevaras. Texter uppdateras i MKB och i PM-byggnadsverk.

Ytvatten – trummor

Länsstyrelsen har frågor angående Trafikverkets skrivelse att trummor ska läggas med en minsta dimension på 1,2*bäckbredd. Länsstyrelsen bedömer det som otillräckligt för att få en torr strandremsa vid höglöden. Menar Trafikverket istället att trummor ska vara minst 1,2*maximal bäckbredd? Detta kan förtydligas.

Länsstyrelsen föreslår att trumdimensioner stryks ur MKB:n då detta avgörs vid anmälan vattenverksamhet.

Länsstyrelsen upplyser om att man inte bedömer en 1000 mm trumma som tillräckligt för bäcken mellan Löpesmyran och Storbäcken.

Trafikverket svarar:

I detaljprojekteringen kommer Trafikverket att titta över hur breda trummor kan vara för aktuella bäckar.

Trumdimensioner har strukits ur MKB:n.

Trafikverket noterar Länsstyrelsens bedömning.

Samråd med Skellefteå kommun om MKB

Skellefteå kommun har lämnat synpunkter på MKB för järnvägsplan 06.

Båtvikstjärnen

Kommunen konstaterar att sjön kommer att påverkas betydligt och att ekologisk kompensation skulle kunna väga upp bortfallet av höga naturvärden. Frågan om ekologisk kompensation bör lyftas i den tillståndsprocess som ska göras för Båtvikstjärnen/Kvarnbäcken.

Trafikverket svarar:

Trafikverket avser att ta ett helhetsgrepp för hela sträckan Umeå-Skellefteå vad gäller ekologisk kompensation. Frågan drivs som en egen process delvis eftersom det inte finns någon möjlighet att inom ramen för planarbetet ta några markanspråk för

kompensationsåtgärder. För framtida kompensationsåtgärder kommer separata avtal med markägare att behöva upprättas.

Vattendrag

Kommunen funderar på när det är rimligt att förlänga en bro för att inte störa naturmiljön och undvika de risker som kan uppstå när vattendrag grävs om. Kommunen lyfter de två små vattendragen norr om Båtvikstjärnen som exempel där bro skulle kunna anläggas för att spara naturvärden.

Kommunen framför att om det anläggs vägtrummor bör dessa inte utformas som rörbroar utan hellre vara av typen valvbågar/bantrumma för att skapa naturlig botten och möjlighet till torrpassage vid sidan av vattendraget.

Överfallströskeln i Bureälven utgör vid vissa flöden ett vandringshinder och kommer därmed behöva åtgärdas.

Varför måste ett fundamenten/brostöden placeras i Bureälven?

Trafikverket svarar:

Anläggande av broar är alltid en avvägning mellan kostnad och nytta. Trafikverket har inte bedömt det motiverat med en bro vid de små vattendragen med oerhört låga flöden utan valt att prioritera andra vattendrag där det också funnits ett större behov av en passage för medelstora vilt eller stora vilt.

Trummor under järnvägen får en dimension så att torr passage bredvid vattendraget i trumman medges. Längs järnvägen läggs enbart bantrummor i naturliga bäckar. Bantrummans botten placeras under bäckbotten och fylls med naturligt material så att en bottenkontinuitet uppstår.

Trafikverket noterar kommentaren avseende överfallströskeln.

Bron över Bureälven är utformad med avseende på spännvidder och konstruktionshöjder för att det statiska systemet på bästa sätt ska kunna fungera utifrån omgivande förutsättningar. De stödplaceringar och spännvidder som är projekterade är så långt som möjligt optimal utifrån detta. Ökar man spännvidden i ett fack så påverkar det intilliggande fack och skulle vi ha en spännvidd som undviker stödplacering i strandlinjen på Bureälven skulle det med stor sannolikhet medföra lyft i broändan i ytterfacket. Vi skulle då behöva förlänga bron minst 10 m, vilket medför en ökad kostnad och klimatpåverkan. Det är också stor sannolikhet att spårprofilen måste höjas då konstruktionshöjden ökar med ökad spännvidd.

Faunabro

Kommunen påpekar att människor och djur har olika krav för att kunna passera över en bro. Det är därför viktigt att skapa en faunabro på Byberget som fungerar för djurlivet, dvs nog bred för att ge utrymme för vegetation.

Trafikverket svarar:

Bron över Byberget kommer att utföras med en minst 0,6 m tjock fyllning på bron för att möjliggöra växtetablering av mindre träd/buske. I detaljprojektering beslutas om val

av växter. Principen är att använda växter som klarar det torra och utsatta läget. För att gynna mindre djur ska man säkerställa att även undervegetation kan etableras.

Sulfidjord – grundvattensänkning

Kommunen påpekar att det inte redogörs för hur grundvattensänkningar som påverkar sulfidjordarna som ligger kvar i marken ska hanteras. Hur säkerställs det att grundvattensänkningarna inte leder till läckage av försurat vatten och metaller?

Trafikverket svarar:

Inga grundvattensänkningar kommer att ske inom områden med sulfidjordar.

Innervikfjärdarnas naturreservat

Kommunen skriver att landskapsbron planeras endast över de blöta partierna. Det bör anläggas en landskapsbro genom hela reservatet för att säkerställa naturvärden men även upplevelsen av området för besökare.

För att anlägga landskapsbron genom reservatet kommer en väg att anläggas längs med bron, genom reservatet. Det framgår inte vilken påverkan och omfattning vägen har på naturvärdena och upplevelsen av området. Vidare nämns inget om ekologisk kompensation av de värden som påverkas.

Trafikverket svarar:

Landskapsbron kommer i norra änden att gå upp på åkermarken och möjliggöra en passage för jordbruksmaskiner under bron.

Under avsnittet störningar och påverkan under byggtid står att bedömt påverkansområde under byggtid sträcker sig omkring 30 meter på vardera sida om järnvägslinjen. I det ingår byggväg. Vägen tas bort efter avslutad byggtid men området närmast bron kan inte fullt ut återställas.

Trafikverket avser att ta ett samlat grepp på den ekologiska kompensationen för hela sträckan Umeå-Skellefteå och kan inte redan nu säga exakt var kompensationsåtgärder blir aktuella.

Harrsjön

Kommunen lyfter fram naturvärden kring Harrsjön som är ett stort skyddsvärt lövsumpskogsområde.

Trafikverket svarar:

Trafikverket har fortlöpande kontakt med Länsstyrelsen i Västerbotten med avseende på myndighetens eventuella framtida planer på att bilda naturreservat i området.

Naturskyddsföreningen har ingått i samrådsgruppen för planen.

Skydd av grundvattenmagasin

Det är positivt att skyddsåtgärder fastställs i järnvägsplanen där järnvägen passerar grundvattenmagasinet Skellefteåsen.

Trafikverket svarar:

Trafikverket noterar detta.

Buller

Boende i södra Innervik och Hästhagen kommer att få en märkbart sämre ljudmiljö på sina fastigheter. Viktigt är att detta tydliggörs för berörda fastighetsägare.

Trafikverket skriver att vissa bulleråtgärder inte är samhällsekonomiskt rimliga att genomföra, exempelvis monteras inga bullerdämpande skärmar på landskapsbron som passerar E4:n. Miljökonsekvensbeskrivningen bör tydliggöra detta och innehålla en grundligare beskrivning.

Trafikverket svarar:

Trafikverket har haft kontakt med alla bullerberörda fastighetsägare. Dessa har bjudits in till separata samråd.

I PM-buller som bifogas granskningshandlingen i senare skede framgår vilka avvägningar som gjorts mellan bulleråtgärder och samhällsekonomi.

Masshantering

Överskottsmassorna för planen kommer att bli omfattande. Troligtvis kommer det för stora delar inte finnas någon avsättning för massorna. Landskapsbilden kommer att bli påverkad av de massor som läggs upp och konsekvenserna av detta bör beskrivas tydligare.

Trafikverket svarar:

Trafikverket kommer kontinuerligt genom projektet att arbeta för en god massbalans. Om det blir aktuellt att lägga upp massor permanent så måste Trafikverket söka tillstånd för det. I en sådan process kan påverkan på landskapsbild beskrivas tydligt och anpassningar göras. Det går inte redan nu att säga var detta skulle kunna bli aktuellt.

Passager

I miljökonsekvensbeskrivningen redovisas för ett antal passager begränsade passageutrymmen. Bland annat visas ett förslag om 1,5 meter markyta för vilt att passera på. Om passagerna ska vara funktionella är det tveksamt om den bredden fungerar för djurlivet.

Trafikverket svarar:

I exemplet Storbäcken är bron bredare än vad den är lång, 12 m bred och 7 m lång samt en fri höjd på mer än 5 m. Trafikverket bedömer att passagen kan förväntas ha en tillräcklig öppenhet för att nyttjas av älg respektive rådjur.

Gestaltning

Trafikverket föreslår bullerskyddsskärmar på järnvägsbron över Bure älv och förbi del av stationen. I tidigare samråd för järnvägsplan 06 har Skellefteå kommun framfört betydelsen av god gestaltning och att bullerskyddsskärmar bör planeras med gensikt vid vissa delar av sträckningen, speciellt i området kring Bureå resecentrum.

Trafikverket svarar:

Val av skärmtyp är både en gestaltungsfråga och en underhållsfråga. I senare skede kommer skärmtyp att utredas vidare, bland annat i samråd med Trafikverkets underhållsavdelning. Gensiktliga skärmar måste kunna underhållas så de även på sikt ger en utblick.

Luft

I MKB:n anges i nollalternativet för luft att fram till 2040 förväntas en oförändrad befolkningstillväxt i närheten av järnvägsanläggningen, vilket medför en oförändrad trafikmängd jämfört med dagsläget. Skellefteå kommun påpekar att enligt kommunala planeringsunderlag förväntas Bureå växa med 4000 invånare fram till 2050.

Trafikverket svarar:

Trafikverket noterar detta och konstaterar samtidigt att nollalternativet för luftmiljön är svårt att förutse. Trafikmängden kring Bureå förväntas öka samtidigt som strängare miljökrav, högre andel elbilar etc. innebär lägre utsläpp.

Grundvattenresurser

Kommunen poängterar Skellefteåsens stora betydelse redan nu för Bureå samhälle med omnejd. Åsen förväntas få ökad betydelse i framtiden när utvecklingen i Bureå samhälle tar fart i och med Norrbottenbanan och företagsetableringar i Skellefteå. Det är därför av yttersta vikt att dricksvattenförsörjningen säkras på bästa sätt. Viktigt att rutiner upprättas om vad som gäller när arbete utförs i närheten av grundvattenresurser, t.ex. Skellefteåsen. Inte minst i händelse av incident eller olycka med utsläpp av skadliga ämnen som följd.

Kommunens Vatten & avfall noterar att passage av Byberget innebär en stor grundvattensänkning. De kommande effekterna av en sådan stor permanent grundvattensänkning behöver redovisas tydligare.

Trafikverket svarar:

Trafikverket ställer strikta krav vid upphandling av entreprenader inom känsliga vattenområden. Risk för olyckor under entreprenadarbetet tas alltid i beaktande.

Grundvattensänkningens påverkan har beskrivits ytterligare i MKB:n under kapitel 6.8 Naturmiljö.

Masshantering

De betydande mängder överskottsmassor som uppstår i projektet innebär en stor masshantering. I tidigare samrådshandling för JPO6 finns ytor för tillfälligt nyttjande redovisat, bland annat som upplagsytor. Rimligtvis bör det redovisas var dessa massor kan hanteras/deponeras även i miljökonsekvensbeskrivningen.

Trafikverket svarar:

På kartor i avsnitt 5.2.12 anges större upplags- och etableringsytor. Deponiytor har inte angetts då en deponering skulle kräva ett separat tillstånd. För närvarande finns inga planer på permanenta deponier.

Passager

I miljökonsekvensbeskrivningen för järnvägsplan 06 redovisas flertalet passager med begränsat passageutrymme. Skellefteå kommun vill fortsatt betona vikten av att viltpassager planeras med tillräcklig bredd.

Trafikverket svarar:

Trafikverket bedömer att passagerna kan fungera för vilt. Även för en av de minsta öppningarna, exempelvis för skogsbilväg vid km 119+731, är bron bredare än vad den är lång, i detta fall 10 m bred och 7 m lång och med 4,7 m höjd, vilket innebär att passagen

kan förväntas ha en tillräcklig öppenhet för att nyttjas av älg respektive rådjur. Merparten av passagerarna har ännu bättre förhållande mellan bredd och längd.

Kommunala planer

Kommunen upplyser om att i mars 2019 antogs ett program för Bureå 2050. Programmet är det första steget i framtagandet av en fördjupad översiktsplan och beskriver vision, mål och riktlinjer för planeringen. Programmet bör rimligtvis nämnas i Trafikverkets miljökonsekvensbeskrivning samt järnvägsplan för sträckan.

I miljökonsekvensbeskrivningen redovisas en skiss över stationsområdet i Bureå. I skissen redovisas ytor för parkering och buss samt stationsbyggnad. Detta är en kommunal fråga som inte är beslutad och som ska utredas och planeras framöver. Skissen inklusive bildtexten är missvisande och kan tolkas som den beslutade utformningen av Bureå resecentrum.

Trafikverket svarar:

Trafikverket noterar detta och uppdaterar kommande handlingar.

Underlag

Minnesanteckningar från öppet hus/ samrådsmöte 18/5-2017

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

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

Minnesanteckningar från samrådsmöte 1/3-2018

Minnesanteckningar från samråd med särskilt berörda i Bureå 13/11-2018

Minnesanteckningar från samråd med särskilt berörda i Bureå 13/3-2019

Minnesanteckningar från samrådsmöte 20/3-2019

Minnesanteckningar från samrådsmöte 16/5-2019

Minnesanteckningar från samrådsmöte om markavvattning 18/6-2019, TRV2017/4764

Minnesanteckningar från samrådsmöte om bullerskyddsåtgärder Södra Innervik – Södra Tuvan 27/6-2019

Minnesanteckningar från samråd med Maskare sameby 5/6-2018 och 23/1-2019

Minnesanteckningar från samråd med Malå sameby 5/3-2018, 5/6-2018 och 11/7-2019

Minnesanteckningar från dialogmöte med Malå sameby 16/11-2017

Yttranden och synpunkter inkomna under samrådstiden, diarieförda med diariernr TRV 2016/112563

Tjänsteanteckningar från enskilda samråd, telefonsamtal mm, diarieförda med diariernr TRV 2016/112563



TRAFIKVERKET

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

www.trafikverket.se