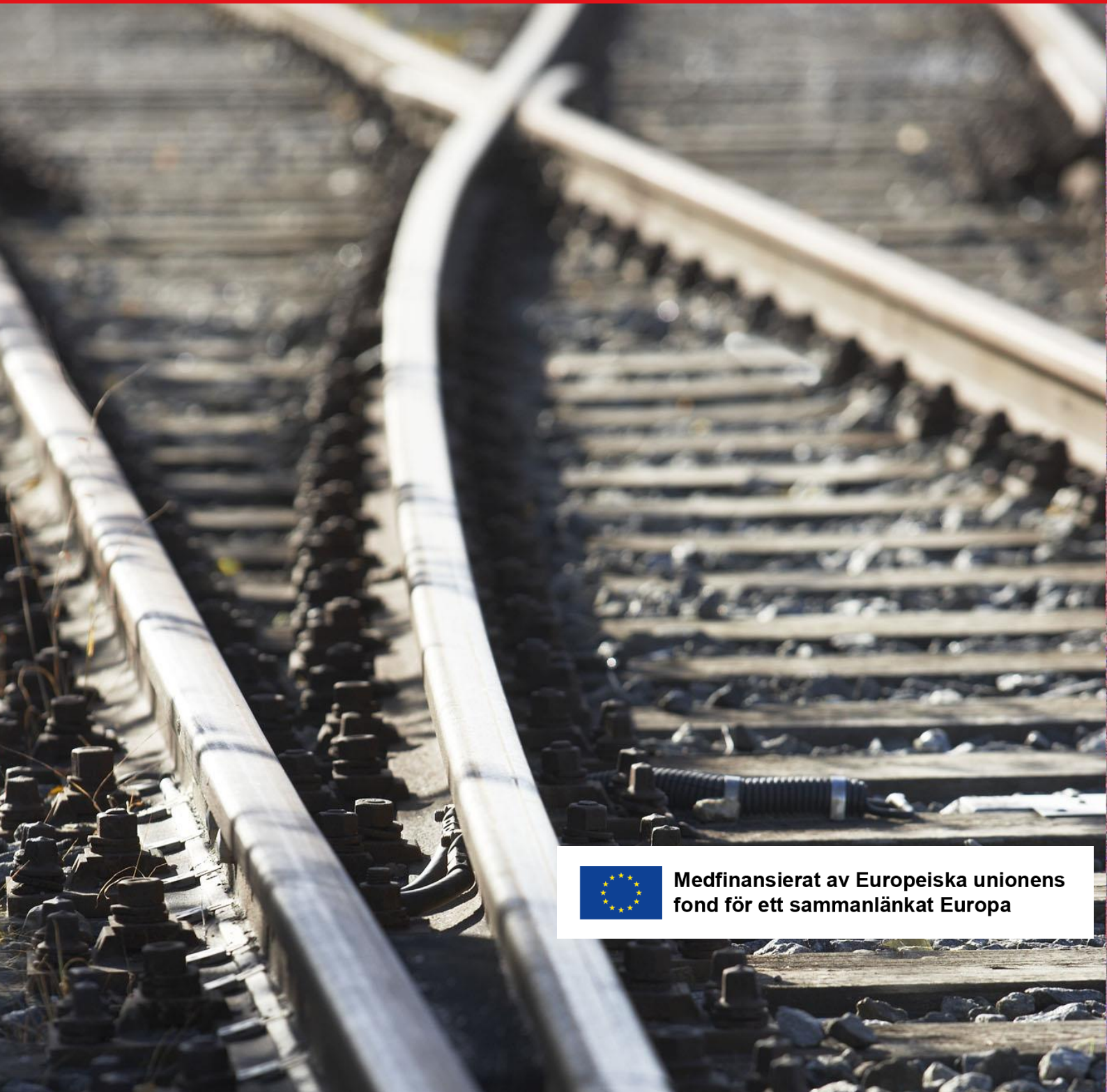


SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Norrbotniabanan, Robertsfors-Ytterbyn

Robertsfors kommun, Västerbottens Län

Järnvägsplan JP04, 2020-11-10



Medfinansierat av Europeiska unionens
fond för ett sammanlänkat Europa

Trafikverket

Postadress: Box 809, 971 25 Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse, Norrbotniabanan, Robertsfors-Ytterbyn

Författare: WSP Sverige AB

Dokumentdatum: 2020-11-10

Ärendenummer: TRV 2016/111965

Uppdragsnummer: 156624

Kontaktperson: Helena Westberg

Innehåll

SAMMANFATTNING

1. PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING	1
2. SAMRÅDSKRETS	1
3. TIDIGARE UTFÖRDA SAMRÅD	1
4. SAMRÅD GÄLLANDE VAL AV LINJE	2
4.1. Samråd med berörd länsstyrelse	2
4.2. Samråd med berörd kommun	3
4.3. Samråd med enskilda som kan bli särskilt berörda	4
4.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	4
4.5. Samråd med allmänheten	10
5. SAMRÅD GÄLLANDE UTFORMNING AV PLANFÖRSLAG	21
5.1. Samråd med berörd länsstyrelse	21
5.2. Samråd med berörd kommun	36
5.3. Samråd med enskilda som kan bli särskilt berörda	36
5.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	39
5.5. Samråd med allmänheten	44
5.6. Samråd med markavvattningsföretag	47
6. UNDERLAG	49

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 samråden finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen kommenterar Trafikverket de inkomna synpunkterna.

Sammanfattning

Trafikverket har fortsatt planläggningsprocessen av den första etappen av Norrbotniabanan mellan Umeå och Skellefteå. Den här samrådsredogörelsen avser sträckan Robertsfors-Ytterbyn genom Robertsfors kommun.

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.

Planläggningsprocessen och samrådsredogörelsen har delats in i två faser:

- Val av linje inom beslutad korridor (PM Linjestudier). Denna första fas har utförts gemensamt för hela sträckan Gryssjön-Ytterbyn genom Robertsfors kommun.
- Utformning av planförslag för sträckan Robertsfors-Ytterbyn (JP04). Sträckan Gryssjön-Robertsfors hanteras i samrådsredogörelsen för JP03.

Under 2017 och 2018 har flera samråd och möten hållits för att diskutera linjedragningar som utreds inom beslutad korridor. Det första samrådstillfället gällande val av linje inom beslutad korridor var ett samrådsmöte i Robertsfors den 13 juni 2017. Samrådstiden var mellan den 13 juni och 28 juni 2017. Ett andra samrådsmöte gällande föreslagen spårlinje inom beslutad korridor genomfördes i Ånäset den 25 april och i Robertsfors den 26 april 2018. Samrådstiden var då mellan den 25 april och 11 maj 2018.

Ett samrådsmöte gällande förslag till järnvägsplan Robertsfors-Ytterbyn genomfördes även i form av öppet hus i Tingshuset i Ånäset den 11 juni 2019. Samrådstiden var då mellan 11 juni – 2 juli 2019. Ytterligare samråd med bullerberörda har skett under 24 juni – 10 juli 2020.

Samråd har även skett med Robertsfors kommun, Länsstyrelsen i Västerbottens län, samebyar, Sametinget, Försvarmakten, Bergsstaten samt andra myndigheter, organisationer och ledningsägare inom utredningsområdet samt med enskilda som särskilt berörs.

1. Planläggningsbeskrivning

I planläggningsbeskrivningen klarläggs syftet med samråd, vilka samrådsformer som planeras, när samråd är tänkt att genomföras och vilken samrådskrets som 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 uppdaterats den 2 maj 2017, 19 mars 2018, 29 maj 2019 och 4 november 2020.

2. Samrådskrets

Samrådskretsen för samråd gällande val av linje har bestått av kända fastighetsägare, ledningsrättsinnehavare, samfälligheter och gemensamhetsanläggningar för hela sträckan genom Robertsfors kommun inom den korridor som tidigare järnvägsutredningar JU110 samt JU120 beslutat. Förutom berörda inom utpekad korridor har intresseorganisationer, myndigheter, föreningar, Länsstyrelsen i Västerbottens län och Robertsfors kommun ingått i samrådskretsen. I och med att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan har samråd med en utökad krets skett.

Vid samråd om utformning av planförslag har samrådskretsen minskats till att avse de kända fastighetsägare och rättighetsinnehavare som blir direkt eller indirekt berörda av järnvägens placering och utformning med avseende på bland annat markintrång, ledningar, buller och avvattning. Förutom dessa har intresseorganisationer, myndigheter, föreningar, Länsstyrelsen i Västerbottens län och Robertsfors kommun ingått i samrådskretsen.

3. Tidigare utförda samråd

Tidigare har både förstudier och järnvägsutredningar upprättats för Norrbotten mellan Umeå och Skellefteå. Inkomna synpunkter och yttranden från tidigare genomförda samråd samt minnesanteckningar och protokoll från samråden finns diarieförda med diarienummer TRV 2010/26810 för JU110 respektive TRV 2010/23217 för JU120.

4. Samråd gällande val av linje

Samråd har i detta skede genomförts för hela sträckan genom Robertsfors kommun, Gryssjön-Ytterbyn.

Det första samrådstillfället gällande val av linje inom beslutad korridor var ett samrådsmöte i Robertsfors den 13 juni 2017. Samrådstiden var då mellan den 13 juni och 28 juni 2017. Ett andra samrådsmöte gällande föreslagen spårlinje inom beslutad korridor genomfördes i Ånäset den 25 april och i Robertsfors den 26 april 2018. Samrådstiden var mellan den 25 april och 11 maj 2018.

Samråd har även skett med enskilda som särskilt berörs, Robertsfors kommun, Länsstyrelsen i Västerbottens län, samebyar, Sametinget, Försvarmakten, Bergsstaten samt andra myndigheter, organisationer och ledningsägare inom utredningsområdet.

Information om samrådsmötena samt vart handlingarna funnits tillgängliga skickades ut till samrådsstyrelsen via brev. Annonsering för samrådet den 13 juni 2017 gjordes den 2 juni i Norran, Mellanbygdens tidning och i lokalt annonsblad. Inför samrådet den 25 och 26 april 2018 annonserades i Post och Inrikes Tidningar, Västerbottenskuriren och Västerbottens folkblad den 16 april och i Mellanbygdens tidning den 18 april.

Underlagsmaterial för samråden har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida: www.trafikverket.se/nara-dig/projekt-i-flera-lan/Norrbotniabanan/Dokument

De yttranden som inkommit till Trafikverket under samrådstiden för respektive samråd finns diarieförda med ärendenummer TRV 2016/111959.

4.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Samrådsmöte med Länsstyrelsen i Västerbotten den 24 augusti 2017

Trafikverket presenterade bakgrunden till Norrbotniabanan.

Länsstyrelsen ville veta hur man väljer linjen inom korridoren och Trafikverket svarade att den väljs utifrån de projektmål som är framtagna. Trafikverket ställde frågan om Länsstyrelsen vill yttra sig över PM Linjestudier och de vill inte yttra sig skriftligt men önskar få en dragning av beslutad linje. I övrigt diskuterades trafikering, utformningsfrågor och närhet till bebyggelse. Trafikverket svarade att hur mycket trafik som kan lyftas över från Stambanan beror på vilket trafikeringsupplägg som kommer att gälla. Passagen kommer huvudsakligen att gå utanför de större samhällena Bygdeå, Robertsfors och Ånäset. Enskilda fastigheter kommer att påverkas av buller och intrång.

Samrådsmöte med Länsstyrelsen i Västerbotten den 18 april 2018

Trafikverket presenterade läget i projekt Norrbottenbanan och för delen genom Robertsfors. De områden som av olika skäl anses vara mindre gynnsamma för en ny järnväg redovisades samt vilka aspekter som har varit viktiga för att kunna välja den mest fördelaktiga sträckningen. Den förordade linjen presenterades.

Länsstyrelsen informerade om att riksintresse för kulturmiljö kommer att utökas i Robertsfors. De framförde även att Gamla kustlandsvägen bör vara fortsatt farbar. Länsstyrelsen poängterade också vikten av att rennäringens intressen tas tillvara. Miljökvalitetsnormer för vatten samt hanteringen av dessa diskuterades.

4.2. Samråd med berörd kommun

Samrådsmöten med Robertsfors kommun har hållits kontinuerligt

Trafikverket har informerat om kommande samråd, järnvägslinjen genom Robertsfors kommun samt arbetsmaterial gällande olika tågstationer intill Robertsfors tätort. Trafikverket har även informerat kommunen om passageutredningarna kring Bygdeå, Robertsfors och Ånäset samt redovisat aktuella lägesrapporter. Kommunen har haft funderingar kring hur hanteringen av bebyggelse, enskilda markägare, tätorterna, golfbanan och odlingsmarkerna kommer att ske. Stationsläget i Robertsfors och de möjliga framtida stationerna i Bygdeå och Ånäset har också diskuterats.

Trafikverket har redovisat pågående linjestudie och kommunen har kommit med synpunkter gällande barriäreffekter, stationslägen, jordbruksmark och bevarande av byar i sin helhet. Kommunen anser till exempel att det är viktigt att hitta lösningar förbi Bobacken som inte klyver bebyggelsen i två delar, men som ändå medför ett stationsläge nära Bygdeå. Trafikverket har utifrån inkomna synpunkter studerat ett mer västligt alternativ förbi Bobacken. Kommunen anser också att en linje på västra sidan av E4 gällande passage av Ånäset gör ett stort intrång i villaområde och att det läget är mindre intressant eftersom det i dagsläget inte är planerat att bygga en station i Ånäset.

En viktig fråga för kommunen är järnvägens utformning eftersom den kommer att gå igenom och förbi viktiga funktioner och värden i Robertsfors tätort. För att entrén till samhället inte ska uppfattas som en vall önskar kommunen att järnvägen går på landskapsbro förbi golfbanan och Robertsfors tätort. Trafikverket tar med sig synpunkten i det fortsatta arbetet.

Kommunen anser att det går att hitta nya lägen för fotbollsplanen och klubbhuset i Robertsfors. Golfbanans utformning kan anpassas, men det kräver vidare utredning om hur detta ska hanteras.

Trafikverket och kommunen har diskuterat de framtagna projektmålen för Norrbottenbanan. Samtliga alternativ som tas fram i linjestudien ska uppfylla de övergripande målen och sedan värderas utifrån de projektspecifika målen.

4.3. Samråd med enskilda som kan bli särskilt berörda

Samrådsmöte med enskilda som kan bli särskilt berörda den 18 och 26 april samt 22 maj 2018

Ett antal samrådsmöten har genomförts med särskilt berörda fastighetsägare. Med särskilt berörda avses i detta fall fastighetsägare med bostadshus där den föreslagna järnvägslinjen eller omdragning av allmän väg direkt sammanfaller med bostadshuset eller återfinns så nära bostadshuset att påverkan av järnvägen kan medföra inlösen av fastigheten. Det avser också fastighetsägare som bedriver någon form av verksamhet, till exempel jordbruk, som kommer att bli särskilt påverkad av den nya järnvägen.

Det primära syftet med samrådsmötena har varit att informera om den föreslagna järnvägslinjen inom specifika områden. Syftet var även att Trafikverket skulle få en förståelse för den påverkan järnvägen kan ha på de verksamheter som bedrivs.

Vid de enskilda samrådsmötena har fastighetsägarna redogjort för hur de bedriver sina verksamheter och vad den planerade järnvägen kan få för konsekvenser för dessa verksamheter. Eftersom järnvägslinjen går genom odlingsmarker försvåras exempelvis bedrivandet av jordbruk.

Trafikverkets ambition är att minimera intrånget i jordbruksmark. Dessvärre är det oundvikligt i vissa områden där hela järnvägskorridoren skär genom odlingslandskapet. Trafikverket informerar om att det kan bli aktuellt med så kallad annan ersättning för ekonomisk skada som uppkommer till följd av järnvägsprojektet.

Fastighetsägarna inkom även med annan information om området. Till exempel att det finns fladdermöss i bostadshus och att Hertsångersälven kan ha höga vattennivåer. Trafikverket noterade detta och tar med sig informationen i den fortsatta projekteringen.

4.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Samrådsmöte med Ran, Gran, Malå och Maskaure samebyar samt Sametinget den 17 augusti 2017

Trafikverket har haft ett möte med Ran, Gran, Malå och Maskaure samebyar samt Sametinget den 17 augusti 2017. Syftet med mötet var att samebyarna och Sametinget skulle informera och berätta om arbetet med underlag till Renbruksplaner. Trafikverket ville även veta behov av passageplaner eftersom sådana ska tas fram tidigt i järnvägsplaneprocessen.

Samrådsmöte med Gran sameby den 15 november 2017

Trafikverket har haft ett samrådsmöte med Gran sameby den 15 november 2017 i Umeå. Syftet med mötet var att ta fram förbättringsåtgärder för passager och stängselsystem

för ren och vilt längs väg E4. På mötet diskuterades olycksstatistik, nyttjande av marker, förflyttning av renar, befintliga passager, behov i framtiden, åtgärder och fortsatt arbete.

Samrådsmöte med Malå sameby den 16 november 2017

Trafikverket har haft ett samrådsmöte med Malå sameby den 16 november 2017 i Lycksele. Syftet med mötet var att ta fram förbättringsåtgärder för passager och stängselsystem för ren och vilt längs väg E4. På mötet diskuterades nyttjande av markerna, passager, renolyckor, renvarningssystem, framtid, tänkbara åtgärdstyper samt anpassning av byggtider.

Renbruksplanen stämmer enligt samebyn. Från Sikeå till Lövånger behöver samebyn årligen använda områdena öster om E4. Passage vid Granberget har lika hög prioritet som passage vid Skäran. Även Västanby är en mycket viktig passage.

Inkomna skriftliga synpunkter från myndigheter och organisationer under samrådstiden 13 juni – 28 juni 2017

1. Bergsstaten har inget att erinra angående projektet.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar lämnad information.

2. Svenska Kraftnät har tagit del av handlingarna och har inget att erinra mot det upprättade förslaget. De önskar att inte medverka i det fortsatta remissförfarandet. Skulle förutsättningarna förändras, vill de bli kontaktade på nytt.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar lämnad information.

3. Klintsjön byamän påpekar att redovisade sträckningar har inverkan på byn i landskapsbilden och på människors hälsa och boendemiljöer. Möjligheterna till jordbruk påverkas också. Klintsjön byamän menar att den blå sträckningen skulle vara bättre utifrån odlingsmark, mindre landskapspåverkan och bullerdämpande effekt då sträckningen går genom skog.

Trafikverkets kommentar: Efter samrådet har arbetet med spårlinjer fortsatt och hänsyn har tagits till inkomna synpunkter. Ett nytt förslag till spårlinje kommer att redovisas vid kommande samråd.

4. Lavvo Sami art & nature/Kulturföreningen Blackbird påpekar att presenterade sträckningar på ett mer eller mindre direkt sätt påverkar samhället i Ånäset. En linje direkt öster om väg E4 påverkar Ånäsets hjärta. Sammanflödet Flarkån och Kålabodaån består av hembygdsgårdens område

och Stenfors gamla område. De menar att det är helt otänkbart att dra en järnväg till samhället samtidigt som man krossar dess hjärta och historia.

Trafikverkets kommentar: Den linjen som passerar förbi Änäset öster om väg E4 har valts bort och nya spårlinjer har studerats. Den linje som har valts (se PM linjestudier delen genom Robertsfors kommun) ligger ungefär i mitten av korridoren, längre bort från Änäset och bedöms ha minst påverkan på bebyggelse och mindre påverkan på landskapsbilden eftersom linjen ligger lågt i terräng.

I det kommande arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen kommer eventuella skyddsåtgärder för kulturmiljöer att föreslås.

5. Försvarsmakten har inget att erinra i det rubricerade ärendet.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar lämnad information.

6. Sametinget menar att den planerade nya järnvägen kommer att ligga inom vinterbetesområden för Malå, Gran och Ran samebyar. Enligt Sametinget har dessa byar rätt till inflytande och ska ha möjlighet att påverka besluten när mark inom det samiska traditionella området berörs. Det är enligt Sametinget viktigt att redan i startskedet kunna se till hela järnvägens påverkan och inte bara etapp för etapp. Norrbotniabanan får inte förstärka befintliga barriärer som till exempel väg E4. Renskötseln ger ett viktigt bidrag till svenskt miljö- och naturvårdsarbete, bland annat genom att vara en indikator för det sammanhållna landskapets tillstånd. Det allmänna rennäringsintresset innebär att mark- och vattenområden som har betydelse för renskötseln ska så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra näringens bedrivande. Det är viktigt att i miljökonsekvensbeskrivningen beskriva och bedöma den kumulativa påverkan för berörda byar. Det ska göras en samlad bedömning av vilka konsekvenser som kan uppstå för renskötseln inom hela samebyn samt påverkan på samebyarnas funktionella samband ska vägas in.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket kommer att ha fortsatta samråd med de berörda samebyarna för att de ska få möjlighet att påverka besluten inom de samiska områdena. Påverkan på rennäringsintresset kommer att utredas i miljökonsekvensbeskrivningen för järnvägsplanerna.

7. Granån Jomarks jaktklubb menar att det kommer bli påverkan på jaktområdet, både gällande ljud och att Norrbotniabanan tar delar av området i anspråk. Även synpunkter på hur åar och bäckar påverkas av bygget har lämnats.

Trafikverkets kommentar: Vad gäller buller så kan det bli aktuellt att bullerskydda särskilt utsatta områden om bullret kan anses påverka arter som omfattas av artskyddsförordningen. Detta utreds i arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen och eventuella skyddsåtgärder föreslås. Även påverkan på åar och bäckar utreds i arbetet

med miljökonsekvensbeskrivningen och eventuella skyddsåtgärder föreslås. De skyddsåtgärder som blir aktuella att genomföra tas med i järnvägsplanen.

Inkomna skriftliga synpunkter från myndigheter och organisationer under samrådet 25 april – 11 maj 2018

1. Sametinget menar att i det fortsatta arbetet med rekommenderad spårlinje ska berörda samebyar Gran, Ran och Malå ha inflytande. Samebyarnas renbruksplaner ska beaktas. Det är viktigt att i den fortsatta processen komma ihåg betydelsen av det omgivna landskapet och kopplingen till att allt har ett samband. Renskötseln ger ett viktigt bidrag till svenskt miljö- och naturvårdsarbete. Sametinget menar också att rennäringen är en förutsättning för den samiska kulturen och de ställer sig frågande till Trafikverkets bedömning att inte väga in riksintresse för rennäring. Riksintresse för rennäringen berörs i form av kärnområden och svår passage samt att samebyn har kärn- och nyckelområden och en flyttled som berörs. Sametinget påpekar också att vid bedömningen av om en åtgärd påtagligt försvårar renskötselns bedrivande är det inte bara åtgärdens påverkan på rennäringen utan även kringeffekter för det samiska samhället som måste beaktas. Den samiska kulturen med rennäringen ska säkerställas att finnas kvar i varje sameby för kommande generationer.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket kommer att ha fortsatta samråd med de berörda samebyarna. Ett arbete med en passageplan pågår och de föreslagna passagernas placering och utformning kommer att redovisas i samrådshandlingen vid kommande samråd.

2. Orrmyrvägens Vägförening har inkommit med tre förslag till överfarter över Norrbotniabanan som bifogas yttrandet. Förslagen är rangordnade med 1–3, där passager söder om den av Trafikverket redovisade passagen föredras. Den lösning som Trafikverket redovisade rangordnas som nummer tre men med en annan vinkel i korsningen med järnvägen.

Trafikverkets kommentar: En översyn av befintliga vägar och behovet av att passera järnvägen för åtkomst till mark har gjorts längs hela den planerade järnvägssträckningen. Ur kostnadssynpunkt minimeras antalet ersättningsvägar och planskilda passager. En passage under järnvägen med en sned vinkel är mycket ogynnsamt konstruktionsmässigt samt även mer kostsamt jämfört med en passage i rät vinkel. Efter samråd har vägpassager studerats vidare, nya förslag kommer att redovisas i samrådshandling vid kommande samråd.

3. Skogsstyrelsen uppger att ett flertal biotopskydd och naturvårdsavtal kommer att beröras av Norrbotniabanan och uppmanar Trafikverket att kontakta Skogsstyrelsen och berörda skogsbolag för mer information. I övrigt anser Skogsstyrelsen att eventuell negativ påverkan natur- och kulturmiljövärden måste minimeras.

Trafikverket kommentar: Under arbetet med miljökonsekvensbeskrivning kommer det bli tydligare om och i så fall hur områden med biotopskydd eller naturvårdsavtal kommer att beröras. Samråd kring detta kommer att ske och åtgärder för att minimera negativ påverkan kommer att föreslås.

4. Svenska kraftnät påpekar att samråd ska hållas när åtgärder planeras inom 250 meter från stamnätsledningarna.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar synpunkten. I den kommande samrådshandlingen kommer det att finnas mer detaljer kring järnvägens utformning. Det kommer då att vara tydligare vilka stamnätsledningar som ligger inom 250 meter från järnvägen samt att eventuellt behov av att flytta ledningar kommer att vara klarlagt.

5. Klintsjöns Vägsamfällighet menar att föreslagen sträckning genom delområde E och F (enligt samrådsunderlaget) gör det svårt och näst intill omöjligt att bruka odlings- och skogsmarker i Klintsjö by. Vägar behövs och de vägar som går under järnvägen ska ha fri höjd på 4,5 meter så att lastbilstransporter kan ske. Utfart mot väg 670 i Pellstan Gumboda bör dras om med utfart närmare Pellstan.

Trafikverkets kommentar: När en ny järnväg anläggs är det oundvikligt att det innebär negativ påverkan såsom barriäreffekter och intrång på enskilda fastigheter. Den linje som sammantaget bedömts ha minst negativ påverkan har förordats. Väg 670 föreslås dras om i nytt läge norr om befintlig dragning.

I det fortsatta arbetet med järnvägsplaner tas en passageplan fram. Syftet med passageplanen är att minska den barriär som järnvägen kommer att utgöra samt att säkerställa åtkomst till alla markområden så att fortsatt brukande av jordbruks- och skogsmark inte omöjliggörs. Vid utformning av passager tas hänsyn till de fordon och maskiner som behöver kunna framföras. Förslag till placering och utformning av passager kommer att redovisas vid kommande samråd.

Slutligt läge för ersättningsvägar beslutas i lantmäteriförrättning där berörda fastighetsägare ges möjlighet att delta.

6. Klintsjön byamän påpekar att boende i närområdet påverkas minst av markerad alternativ linjedragning (i yttrandet bilagd karta, benämnd 2E i Trafikverkets redovisning vid samråd). Den av Trafikverket förordade linjen bedöms påverka landskapsbild, människors hälsa och boendemiljöer samt möjligheten till rationellt jordbruk. Väg som går under järnväg ska ha fri höjd så att lastbilstransporter kan ske med bil och släp. Viltpassager bör utformas så att vilt kan röra sig i odlingslandskapet.

Trafikverkets kommentar: I det fortsatta planläggningsarbetet har rekommenderad linje optimerats och den linje som sammantaget bedömts ha minst negativ påverkan

har förordats. Den rekommenderade spårlinjen har valts efter en samlad bedömning eftersom den bedöms ge minst intrång i jordbruksmark och kulturmiljöer, sammantaget bedöms den också mest gynnsam för bebyggelsen förbi Granån och Hågen.

I det fortsatta arbetet med järnvägsplaner tas en passageplan fram, där förslag till passager av järnvägen utarbetats. Förslag till placering och utformning av passager kommer att redovisas i samrådshandlingen vid kommande samråd. Slutligt läge för ersättningsvägar beslutas i lantmäteriförrättning där berörda fastighetsägare ges möjlighet att delta.

En miljökonsekvensbeskrivning kommer även att tas fram där konsekvenser för bland annat landskap, hälsa, skogs- och jordbruk kommer att bedömas. Även förslag till skyddsåtgärder för att minska negativ påverkan kommer att föreslås i miljökonsekvensbeskrivningen.

7. Ånäsets Skytteförening har en skjutbana som ligger vid en av de redovisade linjerna öster om Ånäsets norra infart. Om banan måste lösas in, hur ordnas ersättningsbana? Föreningen har inte råd att göra en ny anläggning oavsett hur den gamla värderas.

Trafikverkets kommentar: En dialog om detta kommer att föras med Ånäsets skytteförening under det fortsatta arbetet. Trafikverket ser möjligheter att anpassa skjutbanan inom befintligt område så att verksamheten kan fortsätta.

8. Försvarsmakten har inget att erinra.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar lämnad information.

9. Fortifikationsverket har inget att erinra.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar lämnad information.

Samrådsmöte med Ånäsets skytteförening den 22 maj 2018

Syftet med samrådsmötet var att informera om den föreslagna linjen inom aktuella områden där de särskilt berörda äger fastighet. Syftet var också att Trafikverket ska få en förståelse hur verksamheter bedrivs och vilka konsekvenser av föreslagen linje som kan uppkomma.

Under mötet beskrev skytteföreningen konsekvenser för verksamheten utifrån föreslagen linje. Bland annat kommer linjen dela fastigheten i två delar. Föreningen ser dock möjlighet att kunna flytta banan, dock måste åtkomst till den delen finnas. Trafikverket redogjorde för de ersättningsprinciper som gäller. Trafikverket informerade även om att det finns möjlighet till markbyte.

Under mötes gång frågade skytteföreningen om en skjutbana får ligga intill en järnväg. Trafikverket informerade att frågan kommer att kontrolleras.

4.5. Samråd med allmänheten

Samrådsmöte med allmänheten den 13 juni 2017

Samrådsmöte har hållits i Robertsfors den 13 juni 2017 mellan kl. 14.00-20.00 med dragningar kl. 14.00, 17.00 och 19.00. Totalt kom cirka 250 personer och lyssnade på genomgången av projektet och passade på att ställa frågor och lämna synpunkter till Trafikverket. Representanter från Robertsfors kommun fanns också på plats för att informera om kommunens planer kring järnvägsprojektet.

Trafikverket presenterade projektet och Norrbottenabanan i stort samt delen genom Robertsfors kommun mellan Gryssjön och Ytterbyn. Inom Robertsfors kommun presenterades olika linjesträckningar främst förbi Bygdeå, Robertsfors och Ånäset. Det redogjordes även för vad järnvägsplaner innebär, planläggningsprocessen, fastställande av järnvägsplan, överklaganden samt förutsättningar för aktuellt projekt.

Trafikverket visade sträckningen vid Bobacken och informerade om att det är kostsamt att gå över sjöarna söder om Bygdeå (Åsjön och Ängesjön) och att Trafikverket vill undvika en barriär nära Bobacken. Även åkermark och hur den brukas styr linjen vid Bygdeå.

Trafikverket informerade även om att Flarkån är instabil ur ett geotekniskt perspektiv och att man jobbar vidare med linjestudier. Dessa utredningar kommer sedan att ligga till grund för val av linje.

Under presentationerna ställdes det en del frågor som sammanfattas tillsammans med Trafikverkets kommentarer nedan.

1. När kan en smalare korridor förväntas?

Trafikverkets kommentar: Ett förslag kommer att presenteras vid nästa samråd, men först när järnvägsplanen är fastställd vet vi den exakta utbredningen.

2. Gäller den järnvägsplan som presenteras vid samrådsmötet hela sträckan mellan Umeå-Skellefteå?

Trafikverkets kommentar: Sju järnvägsplaner kommer att tas fram för hela sträckan. Detta samråd berör delen genom Robertsfors kommun.

3. Kommunen undrar om Ao-linjen (här det östligaste alternativet) är möjlig med tanke på sjöarna (Åsjön och Ängesjön). De undrar också om järnvägen kan ligga mellan sjön och kraftledningen.

Trafikverkets kommentar: Kraftledningen går att flytta på om detta alternativ i övrigt bedöms som mest gynnsamt.

4. En fråga ställdes om möjligheten att låta väg 651 gå över järnvägen, i det blåa Ao-alternativet förbi Robertsfors (här det västligaste alternativet). Detta skulle i så fall innebära en lägre profil för järnvägen i höjd med Robertsfors.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket kommer att studera profilläget vidare och beakta olika faktorer såsom grundvatten och stationsläge.

5. Varför har tunnelalternativet förbi Robertsfors försvunnit?

Trafikverkets kommentar: Förslaget innebär en bred tunnel eftersom det skulle krävas extra bredd för perrongen. Det skulle även innebära att växlar skulle placeras i tunneln vilket inte är önskvärt. Alternativet har därför avförts på grund av drift- och kostnadsaspekter.

6. En fråga ställdes om A1-linjen vid Änåset (här näst längst österut i korridoren) är samma linje som A1 i övrigt och om Trafikverket förordar denna linje.

Trafikverkets kommentar: A1-linjen utgör ett spårlinjealternativ längs med hela sträckan genom Robertsfors kommun, men för att hitta det optimala läget kan linjerna komma att kombineras. Ingen av linjerna förordas i detta skede.

7. Vid mötet framkom att det finns behov av passager på flera ställen längs med järnvägen och att jaktlag blir berörda.

Trafikverkets kommentar: Passagemöjligheter och möjligheten att minska påverkan på jaktlag kommer att utredas i det fortsatta arbetet.

8. En synpunktslämnare påpekar olämpligheten med linjedragningen vid Storbäcken då samtliga linjer passerar över bebyggelse.

Trafikverkets kommentar: Detta kommer att studeras vidare i det fortsatta arbetet.

9. En fråga om varför det inte byggs dubbelspår på hela sträckan Umeå-Skellefteå ställdes.

Trafikverkets kommentar: Trafiken på Norrbottenbanan kommer inte att vara så tät att dubbelspår kan motiveras. Det räcker att det finns platser där tåg kan mötas. Tillsammans med Stambanan genom Övre Norrland kan systemet betraktas som ett dubbelspår även om spåren geografiskt ligger långt ifrån varandra.

Inkomna skriftliga synpunkter från allmänheten under samrådstiden 13 juni – 28 juni 2017

Jordbruk

Flera synpunkter har inkommit som påpekar att föreslagna linjer gör intrång i jordbruksmark och kraftigt påverkar driften av aktiva jordbruk i bland annat Klintsjön, Granån och Robertsfors. Ny järnväg tar både mark i anspråk samt klyver jordbruksmark vilket försvårar effektivt brukande. Järnvägen kommer att ligga som en barriär mellan de olika odlingsområdena och dessa blir då uppdelade i mindre bruksenheter med följd till större kostnader att bruka dessa. Synpunktslämnare vill att Trafikverket beaktar detta i planeringen och väljer sträckning så att skador minimeras. En synpunktslämnare har föreslagit en kombination av de redovisade linjerna, röd och blå genom Granån (röd och blå linje var i höjd med Granån de två östligaste linjerna som redovisades vid samrådet). Detta skulle ge den minsta andelen förlorad odlingsmark genom att den skulle gå mestadels genom skogsmark. Påverkan på landskapsbilden kommer inte heller att påverkas negativt i samma utsträckning. Denna sträckning ger minsta påverkan på boende, då byn kommer att vara intakt och brukbar odlingsmark blir minst påverkad.

Trafikverkets kommentar: Efter detta samrådstillfälle har utredningsarbetet fortsatt och synpunkter som kommit in har beaktats. Nya förslag till spårlinjer har arbetats fram och dessa redovisas i PM linjestudier delen genom Robertsfors kommun. Vid val av spårlinje har en samlad bedömning gjorts där funktion, ekonomi, samhälle, miljö och genomförande har beaktats. För mer information se PM linjestudier delen genom Robertsfors kommun.

I det fortsatta arbetet med järnvägsplaner tas en passageplan fram, där förslag till passager av järnvägen utarbetats. Förslag till placering och utformning av passager kommer att redovisas i samrådshandlingen vid kommande samråd.

Visst intrång är oundvikligt vid anläggande av ny järnväg och eventuella skyddsåtgärder, för att motverka de negativa konsekvenserna av järnvägen, kommer att tas fram i miljökonsekvensbeskrivningen och gestaltungsprogrammet samt arbetas in i järnvägsplanerna.

Buller och vibrationer

Synpunkter har inkommit på dragningen nära gammal bebyggelse förbi Gamla bruket. Hur blir det med vibrationer i marken när många tåg ska passera och hur påverkar detta boendet på bruksområdet? Hur påverkas de gamla byggnaderna som är byggda av slaggsten och kalkbruk? Föreslår en dragning ca 100–200 meter längre mot Sikeå än dagens förslag. Viktigt att tänka på vibrationsdämpning och ljuddämpning. Synpunktslämnare konstaterar att sträckningen går nära bostadshus i Ånäset med negativa effekter såsom buller för boende.

Trafikverkets kommentar: Vid Robertsfors har två områden identifierats där spårdragning inte bedöms vara lämpligt. Detta i kombination med att skapa ett attraktivt stationsläge har inneburit att linjealternativen vid det föreslagna stationsläget ligger nära varandra. Det västligaste alternativet har valts efter en samlad bedömning och huvudargumenten för det är att linjen ger minst intrång i värdefulla naturmiljöer, passagen genom bebyggelsen i Yttre Storbäcken/Åberga bedöms vara mest gynnsam. Alternativet har också lägst kostnad.

I det kommande arbetet kommer de fastigheter som berörs av buller och vibrationer att inventeras. I arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen kommer eventuella skyddsåtgärder för buller och vibrationer att föreslås.

Bebyggelse och tillgänglighet

Synpunkt om att Trafikverket bör överväga det västligaste alternativet förbi Robertsfors.

Flera synpunkter om att banan ska läggas närmare Gamla Storbäcken istället för att gå igenom Yttre Storbäcken har inkommit. I Yttre Storbäcken berörs flera hushåll och fastigheter, bland annat innebär en av linjerna att tre fastigheter utplånas, varav två är näringsfastigheter. För att undvika inlösen av fastigheter är det bättre att välja det sydvästliga förslaget eller gå mer öster om nuvarande föreslagna dragning. Närmare Gamla Storbäcken finns skog och åkermark. Dragningen som föreslås skulle också ge mindre snäv vinkel för tågen på väg till Robertsfors.

En synpunktslämnare föredrar de linjer som ligger längst åt öster i Ånäset eftersom de minst drabbar bebodda områden.

Synpunktslämnare vill veta hur specifik fastighet blir påverkad av sträckningen i Ånäset, hur man kommer att kunna ta sig till skiftet och hur överfarter ordnas.

Synpunkter på att den östliga linjen påverkar bebyggelsen i Bobacken.

Vad gäller dragningen genom Norra Heden, Gumboda så föredrar en synpunktslämnare det västligaste alternativet som visades vid samrådsmötet.

En synpunktslämnare menar att Trafikverket inte bör anlägga någon övergång/bro/viadukt i Yttre Storbäcken, utan att en ny väg dras till Robertsfors väster om järnvägen. Vägen kan utgå från Gamla Storbäcken. Storbäckens vägsamfällighet bör i så fall delas i två nya fristående samfälligheter.

Trafikverkets kommentar: Efter samråd har ytterligare spårlinjer studerats.

Ett alternativ väster om Yttre Storbäcken är föreslaget, den föreslagna linjen är belägen närmare Gamla Storbäcken än de linjer som presenterades vid samrådsmötet. Motiv till val av spårlinje är bland annat att det är mest gynnsamt för bebyggelsen i Yttre Storbäcken.

Förbi Ånäset har en linje föreslagits som är placerad i mitten av korridoren. Motiven till val av spårlinje är att den bedöms ge minst påverkan på bebyggelsen i Ånäset, samt att den bedöms ge en mindre negativ påverkan på landskapsbilden.

Vilka fastigheter som kommer att beröras samt hur man tar sig mellan skiften kommer att redovisas i järnvägsplanen. En översyn av befintliga vägar och behovet av att passera järnvägen för åtkomst till mark har gjorts längs hela den planerade järnvägssträckningen. Ett förslag visas i samrådshandling järnvägsplan, detta kan dock behöva justeras i det kommande arbetet.

Förbi Bobacken föreslås den västligaste spårlinjen. Ett av motiven till val av spårlinje är att linjen bedöms innebära den mest gynnsamma passagen genom bebyggelsen i Bobacken.

Förbi Gumboda förordas ett alternativ centralt i korridoren, mellan Granån och Gumboda. Motiven till val av spårlinje är att linjen bedöms ha minst påverkan på bebyggelse samt mindre påverkan på landskapsbilden.

Trafikverket kommer att säkerställa framkomligheten i de fall den nya järnvägen innebär att befintliga vägar skärs av, det kommer även anläggas korsningsmöjligheter med den nya järnvägen. Någon ny väg från Yttre Storbäcken till Robertsfors kommer inte att anläggas, men ersättningsvägar för fortsatt framkomlighet kommer att föreslås. Det slutliga läget för ersättningsvägar beslutas i lantmäteriförrättning och det är även lantmäteriet som kan besluta om förändringar i vägsamfälligheter.

Rennäring och vilt

En förbättring av väg E4 med mitträcke kommer tillsammans med en järnvägsbank innebära en barriär för allt vilts mobilitet till kusten. Samebyarna behöver allt vinterbete de kan få i en alltmer krympande natur. De järnvägsbroar som testats för vilt måste effektiviseras så rörligheten över väg- och järnväg säkras på bästa sätt.

Trafikverkets kommentar: Möjligheter för vilt/ren att passera banan är viktiga aspekter att beakta vid planeringen av en framtida järnvägsanläggnings sträckning och utformning. Arbete med en passageplan pågår. Syftet med passageplanen är att ta fram åtgärder för att minska barriäreffekterna av den planerade järnvägen för människor, rennäring och vilt. Ett förslag visas i samrådshandling järnvägsplan, detta kan dock behöva justeras i det kommande arbetet. Förslaget kommer att samrådats i det kommande arbetet.

Stationslägen

En synpunktslämnare hoppas att den tilltänkta av- och påstigningen förläggs till det geografiskt närmaste alternativet till Bygdeå.

En synpunktslämnare anser att det är av mindre vikt att en framtida station hamnar nära bebyggelsen i Bygdeå. Enligt synpunktslämnaren är antalet personer som idag blir avsläppta vid eller parkerar vid busshållplatsen betydligt fler än de som går eller cyklar. Det är inte troligt att förhållandena skulle se annorlunda ut vid den planerade framtida stationen, som enligt den närmsta dragningen skulle hamna ca 400 m längre bort.

En synpunktslämnare anser att det är av större vikt att undvika intrång och störningar för boende i Ånäset än att en eventuell framtida station får ett centralt läge.

Trafikverkets kommentar: Föreslagen spårlinje, är den västligaste linjen i höjd med Bobacken för att sedan röra sig något österut i höjd med Bygdeå. Vid val av linje förbi Bygdeå har det bedömts som viktigare att undvika området runt Ångessjön som har höga naturvärden än att ett framtida stationsläge hamnar så nära Bygdeå som möjligt. Även att undvika intrång och störningar nära bebyggelsen i Bobacken har haft betydelse för val av spårlinje. Den valda linjen bedöms även ha lägst kostnad.

Den spårlinje som föreslås förbi Ånäset ligger ungefär mitt i korridoren vilket innebär att en framtida regionaltågsstation hamnar på ett längre avstånd från Ånäset. Motiv till valet av spårlinje är att linjen ger minst påverkan på bebyggelse och även en mindre påverkan på landskapsbilden.

Kulturmiljö

Robertsfors bruksjärnväg har originallok från år 1900, som synpunktslämnare vill placera vid resecentrum i Robertsfors. Länsantikvarien har redan givit detta förslag och Robertsfors bruksjärnväg vill gärna visa upp tidig järnvägshistoria.

Trafikverket och Robertsfors kommun samverkar kring utformning av resecentrum. Trafikverket ansvarar för perrongen samt hur man tar sig till och från den. Kommunen ansvarar för hur man utnyttjar marken runtomkring järnvägsstationen.

I det kommande arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen kommer eventuella skyddsåtgärder för kulturmiljöer föreslås.

Nyttan av Norrbotniabanan

Synpunkt gällande Norrbotniabananans samhällsnytta. Synpunktslämnaren anser att det är mer samhällsekonomiskt fördelaktigt att rusta upp stambanan med dubbelspår istället. Anser även att korridor Mitt som presenterades i JU110 Umeå-Robertsfors är den mest ekonomiska och samhällsnyttiga dragningen.

Trafikverkets kommentar: Det samhällsekonomiska mest fördelaktiga är att bygga ut i ny sträckning längs med kusten. Beslut om korridor gjordes efter järnvägsutredningen (JU110) efter samlad bedömning där nytta, kostnader och intrång har värderats. Inom den beslutade korridoren kommer järnvägen att dras.

Övriga synpunkter

Synpunktslämnare föreslår att vägförbindelsen till Robertsfors via Fällforsån-Gamla Storbäcken-Robertsfors bör bli en statlig väg eftersom den redan idag är en genomfartsväg.

Trafikverkets kommentar: Detta ingår inte i projekt Norrbotniabanan.

Samrådsmöte med allmänheten den 25 april och 26 april 2018

Ett samrådstillfälle gällande föreslagen spårlinje inom beslutad korridor genomfördes i form av öppet hus i Ånäset den 25 april och i Robertsfors den 26 april 2018 mellan kl. 16.00-20.00 med dragningar kl. 16.00 och 19.00. Totalt kom cirka 150 personer till samrådet i Ånäset och cirka 200 till Robertsfors. Vid mötet fanns möjlighet att lämna synpunkter på det linjealternativ som presenterades. Representanter från Robertsfors kommun fanns också på plats för att informera om kommunens planer kring järnvägsprojektet.

Trafikverket presenterade projekt Norrbotniabanan i stort samt mer ingående delen genom Robertsfors kommun, Gryssjön-Ytterbyn. Resultatet av genomförd studie av alternativa linjer som dokumenterats i PM Linjestudier presenterades också. Studerade aspekter för val av rekommenderad genomgående linjesträckning och bortval av områden visades. Sammantaget bedöms spårlinjer 2A, 3B, 3C, 2D, OE, 4FG och 4H ha bäst måluppfyllelse beträffande funktion, miljö och ekonomi.

Trafikverket informerade även om hur det fortsatta arbetet med två järnvägsplaner ska bedrivas. Det redogjorde även för vad järnvägsplaner innebär, planläggningsprocessen, fastställande av järnvägsplan, överklaganden samt hur mark- och fastighetsfrågor hanteras.

I samband med presentationerna ställdes det en del frågor som sammanfattas tillsammans med Trafikverkets kommentarer nedan:

1. Frågor ställdes vid flera tillfällen om möjligheten för berörda fastighetsägare att bygga nytt, om eller till. Även frågor om hur en fastighet ersätts vid eventuell inlösen samt om man kan avverka skog på sin mark ställdes.

Trafikverkets kommentar: I samband med ett bygglovsärende så kommer kommunen att begära ett yttrande från Trafikverket. Om fastigheten är belägen i eller nära den föreslagna linjen så kommer Trafikverket inte att tillstyrka bygglov. Ersättning för intrång i fastighet görs enligt särskilda regler. Avverkning av skogsfastighet är möjligt så länge planen inte vunnit laga kraft och Lantmäteriet inte har gjort en markförrättning.

2. Under samrådsmötet inkom frågor om passager, varför en del av dessa ska stängas samt hur man får fortsatt åtkomst till den jordbruks- och skogsmark som skärs av. Det framkom också att det finns skoterleder som passerar linjen och att det finns behov av skoterportar.

Trafikverkets kommentar: I det fortsatta arbetet med järnvägsplaner tas en passageplan fram där förslag till passager av järnvägen utarbetats. Syftet med passageplanen är att minska den barriär som järnvägen kommer att utgöra. Förslagen till placering och utformning av passager för ren, vilt och friluftsliv samt för fortsatt brukande av skogs- och jordbruksmark kommer att samrådas i det fortsatta planläggningsarbetet.

3. Det framkom önskemål om att hitta bättre sträckning som berör mindre jordbruksmark.

Trafikverkets kommentar: Rekommenderad linje har optimerats för att om möjligt minska intrång i jordbruksmark.

4. Under samrådsmötet inkom frågor om tillgänglighet till E4:an, då pågående E4:a projektet avser att stänga befintlig utfart till E4:an vilket leder till att åkaren får en omväg att ta sig till E4:an via befintliga vägar.

Trafikverkets kommentar: Under byggtiden kommer det att bli aktuellt med omledning av vägar vilket kan innebära en omväg. Samordning mellan projekt E4 och projekt Norrbotniabanan sker inom Trafikverket.

Inkomna skriftliga synpunkter från allmänheten under samrådstiden 25 april – 11 maj 2018

Jord- och skogsbruk och markanvändning

Synpunkter på att föreslagen linje påverkar skogsbruk genom att fastigheter hamnar på olika sidor av sträckningen. Detta omöjliggör fortsatt självverksamhet på en specifik fastighet. I samband med synpunkter föreslås en tunnellsnning.

Önskemål om att järnvägen dras där den berör mindre volymer skog och åkermark och att hänsyn tas till specifika vägar för transport med mera.

Synpunkter gällande markägarintresse har inkommit, man anser att man inte tagit hänsyn till markägare då banan planeras dras vid områden med hög bonitet.

Synpunkter gällande specifika arealer/arealförluster, samt information om att järnvägsspåret kommer omöjliggöra verksamheter på en del mark och fastigheter. Vikten av att det säkerställs att nya vägar anläggs för åtkomst till mark och fastigheter.

Trafikverkets kommentar: När en ny järnväg anläggs är det oundvikligt att det innebär negativa påverkan såsom barriäreffekter och intrång på enskilda fastigheter. Den linje som sammantaget bedömts ha minst negativ påverkan har förordats. Under det fortsatta arbetet tas en passageplan fram för att minska barriäreffekter och för att möjliggöra fortsatt brukande av skogs- och jordbruksmark. Förslag till placering och utformning av passager kommer att redovisas i samrådshandlingen och samrådas i kommande samråd.

Bebyggelse och tillgänglighet

Det har inkommit skriftliga synpunkter gällande driftsplats vid Lillån Djäkneboda, denna placering anses vara olämplig med avseende på topografi och markbeskaffenhet och det föreslås istället att den placeras sydväst om Regnsjön med föreslagen överfart väst om Regnsjön.

Synpunkter har inkommit där man föreslår att Trafikverket överväger spåralternativ OB och 1B som alternativ för sträckning. Detta för att inte dela upp byar och förstöra jaktmöjligheter, natur och inflyttning.

Det framkommer önskingar om att anlägga station i Bygdeå på grund av pendling. Det föreslås också att ersättningsväg på den östra sidan av banan utgår från väg 364 och inte E4:an som idag.

Det har också inkommit synpunkter om att den tänkta dragningen över bergformation och Bronsåldersgrav undviks och istället dras tågbanan sydöst om Jättenberget.

Trafikverkets kommentar: Placering av driftplatser styrs av flera faktorer, en faktor är trafikeringen där det handlar om att få till bra tidtabeller så att norr- och södergående trafik kan mötas. Utöver det finns det tekniska krav som avser placering av växlar och lutningar. Trafikverket har sedan samrådet sett över och justerat lägena för driftplatser, de nya placeringarna kommer att redovisas i samrådshandlingen vid kommande samråd.

Trafikverket har gjort bedömningen att den föreslagna linjen ger mindre negativ påverkan på bebyggelsen i Bobacken än linjerna som är placerade längre österut i korridoren närmare Bygdeå (OB och 1B). Den föreslagna linjen undviker också de höga naturvärdena vid Ängesjön.

I nuläget planeras ingen station för resandeutbyte i Bygdeå, men järnvägen planeras så att framtida perronger kan byggas i anslutning till driftplatsen i Bygdeå.

Den föreslagna linjen förbi Jättenberget kvarstår, men i det fortsatta arbetet med järnvägsplan görs en detaljutformning av järnvägsanläggningen och en miljökonsekvensbeskrivning tas fram. Ambitionen i det arbetet är att i möjligaste mån undvika skada och i andra hand att vidta åtgärder som minskar den uppkomna skadan.

Buller och vibrationer

Synpunktslämnare uttrycker oro för bullerstörning.

Trafikverkets kommentar: Under det fortsatta arbetet med järnvägsplan kommer en miljökonsekvensbeskrivning att tas fram. I det arbetet föreslås skyddsåtgärder för fastigheter där riktlinjerna för buller överskrids. De åtgärder som ska genomföras kommer att ingå i järnvägsplanen och fastställas.

Övrigt

Det framkommer oro över banans och E4:ans nya dragning, att dessa kolliderar och kommer påverka kulturarv. En del specifika anslutningar tas upp och betoning hur viktigt det är att dessa bevaras.

Frågan om hur man ska hantera snö på banan/i skärning har inkommit.

Det har inkommit synpunkter som ifrågasätter föreslagen sträckning utifrån konkurrenskraft då det gäller tidsaspekten.

Trafikverket kommentar: Samordning mellan projekt E4, mötesfri väg och projekt Norrbotniabanan sker inom Trafikverket.

Vad gäller skärningar längs banan så utformas de så att snöröjning ska kunna genomföras.

Den föreslagna spårlinjen inom beslutad korridor har utvärderats utifrån fem bedömningsaspekter - funktion, ekonomi, samhälle, miljö och genomförande (se PM Linjestudier genom Robertsfors kommun). Res- eller transporttid har inte varit en aspekt som har utvärderats då tidsskillnaderna mellan linjealternativen inte har bedömts vara alternativskiljande.

5. Samråd gällande utformning av planförslag

Samråden i detta skede avser det planförslag som gäller för JPO4, sträckan Robertsfors-Ytterbyn. Resterande sträcka inom Robertsfors kommun hanteras vidare inom ramen för JPO3, Gryssjön-Robertsfors.

Samråd har skett med allmänheten och enskilda som särskilt berörs, Robertsfors kommun, Länsstyrelsen i Västerbottens län, samebyar, Sametinget, räddningstjänsten samt andra myndigheter, organisationer och ledningsägare inom utredningsområdet.

De yttranden som inkommit till Trafikverket under samrådstiden för respektive samråd finns diarieförda med ärendenummer TRV 2016/111965.

5.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Samrådsmöte med Länsstyrelsen i Västerbotten den 21 april 2020

Ett samrådsmöte har genomförts med länsstyrelsen den 21 april 2020 inför länsstyrelsens godkännande av miljökonsekvensbeskrivning. Syftet med mötet var att ha en dialog kring specifika miljöfrågor som länsstyrelsen lämnat inför mötet.

Minnesanteckningar från möten med länsstyrelsen finns diarieförda med ärendenummer TRV 2016/111959 och TRV 2016/111965.

Inkomna skriftliga synpunkter från Länsstyrelsen i Västerbotten den 29 april 2020

Trafikverket begärde den 13 mars 2020 länsstyrelsens godkännande av miljökonsekvensbeskrivning för JPO4.

Länsstyrelsen har den 29 april 2020 begärt en komplettering av MKB:n för aktuell sträcka. Länsstyrelsen bedömer att inskickad MKB huvudsakligen följer kraven i miljöbalken samt redovisar projektets lokalisering, omfattning, utformning och konsekvenser på ett godtagbart sätt. Efter granskning hos länsstyrelsen konstateras dock att MKB:n behöver kompletteras innan den kan godkännas. Länsstyrelsens kompletteringsbegäran är bemött under kapitel 5.1.1 och 5.1.2.

Länsstyrelsen efterfrågar kompletteringar avseende buller, förorenade områden, farligt gods, naturgrus, grundvatten, natur- och vattenmiljö, barriäreffekter, rennärning och kulturmiljö. Dessa sammanfattas i kapitel 5.1.1 och Trafikverket besvarar synpunkterna under respektive område.

Länsstyrelsen har även lämnat synpunkter som inte omfattas av den formella kompletteringsbegäran, men som är viktigt att Trafikverket beaktar inför att MKB:n

revideras och projektet fortskrider. Dessa sammanfattas i kapitel 5.1.2 och Trafikverket besvarar synpunkterna under respektive område.

Länsstyrelsens kompletteringsbegäran finns diarieförd med ärendenummer 2016/111965.

Samrådsmöte med länsstyrelsen i Västerbotten den 1 oktober 2020

Ett samrådsmöte har genomförts med länsstyrelsen den 1 oktober 2020 inför Länsstyrelsens begäran om kompletteringar på reviderad MKB JPO4, daterad 2020-08-25. Syftet med mötet var att ha en dialog kring Länsstyrelsens kompletteringsbegäran som omfattar Slättbäcken, Jomarksbäcken och Lillån.

Minnesanteckningar från möten med länsstyrelsen finns diarieförda med ärendenummer TRV 2016/111959 och TRV 2016/111965.

Inkomna skriftliga synpunkter från Länsstyrelsen i Västerbotten den 1 oktober 2020

Länsstyrelsens kompletteringsbegäran (2020-04-29) hanterades i MKB:n och skickades sedan till Länsstyrelsen den 3 september 2020.

Länsstyrelsen har den 1 oktober 2020 begärt ytterligare komplettering av MKB:n för aktuell sträcka efter tillkomna ändringar i järnvägsplanen. Efter granskning konstaterar Länsstyrelsen att miljökonsekvensbeskrivningen behöver kompletteras innan den kan godkännas. Länsstyrelsens kompletteringsbegäran är bemött under kapitel 5.1.3.

Länsstyrelsen efterfrågar kompletteringar avseende de föreslagna passagerna över Slättbäcken, Jomarksbäcken och Lillån. Dessa sammanfattas i kapitel 5.1.3 och Trafikverket besvarar synpunkterna under respektive område.

Länsstyrelsen har även lämnat synpunkter som inte omfattas av den formella kompletteringsbegäran, men som är viktigt att Trafikverket beaktar när projektet fortskrider. Dessa synpunkter inarbetas inte i kompletteringen av MKB:n.

Länsstyrelsen kompletteringsbegäran finns diarieförd med ärendenummer 2016/111965.

5.1.1 Länsstyrelsens formella kompletteringsbegäran den 29 april 2020

Nedan redovisas en sammanfattning av länsstyrelsens formella kompletteringsbegäran och Trafikverkets svar på yttrandet.

Buller

Trafikverket bedömer att det inte är samhällsekonomisk motiverat med ytterligare åtgärder för att klara riktvärdet för bullerpåverkade bostäder. Beslut om avsteg från bullerriktvärdena bör vara synnerligen välgrundade. MKB:n behöver därför kompletteras med information om vad bedömningen har baserats på samt hur Trafikverket har resonerat kring vad som anses vara acceptabla avsteg från bullerriktvärdena i relation till möjligheten att erbjuda förvärv av fastighet. I dagsläget är det svårt att utläsa varför förvärv anses rimligt i ett fall men inte i andra. Det bör även framgå av kartmaterialet vid vilka fastigheter som riktvärdena förväntas överskridas.

Trafikverkets kommentar: Information om hur kostnader för bullerskyddsåtgärder har beräknats har kompletterats i kapitel 6.9.1.

Information om vad som är samhällsekonomiskt motiverat har kompletterats i kapitel 6.9.3.

I kapitel 6.9.6. har en tabell lagts till med fastigheter vars riktvärden inte uppnås trots åtgärder samt en specificering av Trafikverkets övervägande för varje enskilt fall.

Information om vilka fastigheter där riktvärden överskrids trots åtgärder har även kompletterats i figur 6.9–9 och 6.9–10.

Avsnitt "Luftburet buller" har förtydligats i kapitel 6.9.6.

Förorenade områden

Figur 4.4–3 som visar en karta över potentiellt förorenade områden längs sträckan behöver kompletteras. Det saknas flera objekt som finns registrerade i ebh-stödet som potentiellt/konstaterade förorenade. Trafikverket behöver även göra en ny bedömning om det finns risk för påverkan på fler förorenade områden längs järnvägssträckan i och med att kännedom inte funnits om alla områden vid den tidigare bedömningen.

Trafikverkets kommentar: I figur 4.4–3 har information om objekt som är registrerade i ebh-stödet kompletterats. Den nya informationen innebär inte att Trafikverkets bedömning gällande risk för påverkan på förorenade områden har justerats.

Farligt gods

Skrivningarna och bedömningarna i MKB:n behöver ändras då det nu felaktigt står att länsstyrelsen har bedömt att risken generellt, inte enbart vad gäller farligt gods-olyckor, är acceptabel bortom 90 meter från järnvägen.

Trafikverkets kommentar: I kapitel 6.16 har riktlinjer för skyddsavstånd justerats till att 65 meter utgör det kortaste lämpliga skyddsavståndet vid transport av farligt gods på järnväg. Skrivningen har även kompletterats med vilka riktlinjer som Trafikverket tillämpar för övriga riskfaktorer.

Naturgrus

Handlingen behöver kompletteras med en karta som visar den regionala naturgrusinventeringen samt en bedömning av planens påverkan på naturgrusförekomster med högre naturvärden (klass 1 eller 2). Även om planerade markanspråk inte berör några av de utpekade naturgrusförekomsterna är det viktigt att det framgår av planens MKB att frågan är utredd.

Under kapitlet om masshantering behöver det också framgå att deponering av externa (främmande) massor inte får ske inom naturgrusområden med naturvärdesklass 1, 2 eller 3.

Trafikverkets kommentar: I figur 6.6–6 har karta över skyddade områden kompletterats med den regionala naturgrusinventeringen och en bedömning av planens påverkan på naturgrusförekomster med högre naturvärden (klass 1 eller 2).

Deponering av externa (främmande) massor som inte får ske inom naturgrusområden med naturvärdesklass 1, 2 eller 3 har förtydligats i kapitel 6.15.2, avsnitt "Skyddsåtgärder som fastställs i järnvägsplanen".

Grundvatten

Det behöver förtydligas om grundvattensänkning handlar om en permanent grundvattensänkning eller en tillfällig sådan under byggskedet.

MKB:n behöver även kompletteras med en karta som visar var det kommer ske grundvattensänkningar samt förväntad utbredning (influensområde).

Det bör också framgå av MKB:n hur stor påverkan förväntas bli för allmänna och enskilda intressen, för att underlätta när Trafikverket sedan ska ta ställning till vilka grundvattensänkningar som kräver tillstånd.

Länsstyrelsen vill också upplysa om att oavsett om det blir en prövning i Mark- och miljödomstolen eller inte så ska det alltid finnas kontrollprogram för att övervaka grundvattensänkningar.

Trafikverkets kommentar: Kapitel 6.14.5 har förtydligats gällande vilka sänkningar av grundvatten som är permanenta och vilka som är tillfälliga under byggskedet.

Kapitel 6.14.5 har kompletterats med redovisning av influensområdet för grundvattensänkningar i figur 6.14.5-2 – 6.14-4.

Hur stor påverkan grundvattensänkningar förväntas ha för allmänna och enskilda intressen har kompletterats i avsnitt "Samlad bedömning", kapitel 6.14.5.

Kapitel 6.14-2 har informationen om kontrollprogram för grundvattenavsänkningar förtydligats.

Kapitel 6.14.6 har justerats och kompletterats med exempel på åtgärder för att bibehålla landskapets vattenhållande förmåga samt information om att åtgärder kommer att tas fram om grundvattennivån höjs.

Natur- och vattenmiljö

Platrambroar planeras över fyra vattendrag: Slättbäcken, Jomarksbäcken, Granån och Lillån. MKB:n behöver kompletteras med information om huruvida dessa broar kommer att byggas med en sluten bottenplatta eller som ett valv där bäckbotten inte behöver grävas om.

Länsstyrelsen önskar att MKB:n kompletteras med information kring i vilka situationer det kan krävas en sluten bottenplatta samt vilken skillnad i miljöpåverkan Trafikverket bedömer att det blir med en gjuten bäckbotten istället för en naturlig.

Lillån behöver grävas om på två längre sträckor eftersom järnvägen passerar i en sned riktning över ån. MKB:n behöver kompletteras med en översiktlig skiss som visar det nya läget på vattendraget samt vilken del av ån som försvinner.

Flera järnvägsbroar kommer kräva tillstånd för vattenverksamhet, vilket framgår av handlingarna. Det kommer även byggas några vägbroar i form av platrambroar över vattendragen. Handlingarna behöver kompletteras med vilka som kräver tillstånd.

Trafikverkets kommentar: Utformningen av passagen av Slättbäcken och Jomarksbäcken har justerats. Tidigare föreslogs passagen vara utformad som platrambro. Detta utformningsalternativ har valts bort. Istället utformas passagen med trummor. Trafikverket har skriftligen samrått med länsstyrelsen angående de justerade åtgärderna (2020-07-01, TRV2016/111965).

Med anledning av förändrat utförande av passagen av Slättbäcken och Jomarksbäcken har kapitel 5.2.1, 5.2.14, 6.6.5, 6.13.5, 6.13.6 justerats. Flertalet figurer där dessa passager redovisas har reviderats.

Järnvägsbron över Granån, km 64+045 utformas som tidigare föreslagits med öppen plattram.

Tidigare utformning med sluten plattram för järnvägsbron över Granån, km 66+665 har valts bort och utformas istället som en öppen plattram. Figur 5.2-8 har reviderats.

Vägbro över Granån, km 66+815 utformas som tidigare föreslagits med öppen plattram.

Kapitel 6.13.5, avsnitt "Lillån SE714705-794453", och tabell 5.2-2 har kompletterats med information om sluten plattrambro vid km 74+140.

Kapitel 6.13.5, avsnitt "Lillån SE714705-794453" har kompletterats med figur 6.13-7 och 6.13-8 gällande Lillån.

Kapitel 9 har kompletterats med information gällande vilka vägbroar Trafikverket bedömer kommer kräva tillstånd för vattenverksamhet enligt 11 kap. Miljöbalken.

Barriäreffekter

Avsnitt 6.6 om naturmiljö och avsnitt 6.7 om barriärer behöver kompletteras med tydligare beskrivningar av de kumulativa barriäreffekterna samt hur dessa ska lindras. Det bör bland annat framgå tydligare hur planerade passager förhåller sig till befintliga och planerade passager av E4.

Trafikverkets kommentar: Kapitel 6.7.5, avsnitt Samlad bedömning, har kompletterats med hur de planerade passagerna har anpassats till de passager som avses att uppföras på E4.

Figur 6.7-2 har uppdaterats.

Kapitel 6.12.5 har uppdaterats med hänsyn till barriäreffekten för rennärningen.

Riksintresse rennärning

Trafikverket behöver komplettera MKB:n med en motivering till varför ingen passage, särskilt anpassad för rennärning, placeras inom riksintresset för rennärning samt hur planerade passager förhåller sig till befintliga och planerade passager av E4.

Passagen för rennärning vid km cirka 76+530 föreslås även fungera som en passage för skotertrafik. Detta bör tydliggöras i MKB:n tillsammans med en bedömning av vad det får för konsekvenser för renarnas fria strövning.

Trafikverkets kommentar: Kapitel 6.7.5, avsnitt Samlad bedömning, har kompletterats med hur de planerade passagerna har anpassats till de passager som avses att uppföras på E4. Även kapitel 8.2 har förtydligats.

Kapitel 6.12.5 har kompletterats med en bedömning gällande påverkan från skotertrafik på renarnas fria strövning.

Kulturmiljö

Flera forn- och kulturlämningar som kan komma att påverkas av planen saknar beskrivningar i avsnitt 6.5.5. Det bör emellertid tydligt framgå av avsnitt 6.5.5. att det finns ytterligare fornlämningar, utöver de som omnämns i underlaget, som kan komma att påverkas av den planerade järnvägen (inkl. service- och ersättningsvägar, byggarbeten m.m.).

Trafikverket bör även ange de kriterier som ligger bakom urvalet av de omnämnda forn- och kulturlämningarna.

Punkt 10 i avsnitt 6.5.5. behöver kompletteras med en beskrivning av hur den nya sträckningen av Kustlandsvägen kommer att utformas, exempelvis vägens bredd och ytbeläggning.

Trafikverkets kommentar: Kapitel 6.5.5 har kompletterats med beskrivande texter av ett antal forn- och kulturlämningar.

Figur 6.5–2 – 6.5–4 har kompletterats med ett antal objekt.

Kapitel 6.5.5 har justerats vad gäller bedömningarna av effekter och konsekvenser för kulturmiljön längs med hela sträckan.

Kapitel 6.5.3 har kompletterats med ett tydligare resonemang kring och beskrivning av hur Trafikverket har bedömt bebyggelsens kulturhistoriska värde samt vilka kriterier som ligger bakom urvalet av forn- och kulturlämningar.

Kapitel 6.5.5, Punkt 12 har kompletterats med beskrivning av hur Kustlandsvägen utformas.

5.1.2 Länsstyrelsens övriga kompletteringsbehov den 29 april 2020

Nedan redovisas en sammanfattning av länsstyrelsens övriga kompletteringsbegäran och Trafikverkets svar på yttrandet.

Riksintressen

Länsstyrelsen anser att stycket i kapitel 2.2.2 bör förtydligas så att det framgår att järnvägsanläggningens utformning är av betydelse för påverkan på riksintressen.

Trafikverkets kommentar: I MKB:n har förtydligande gjorts gällande att järnvägsanläggningens utformning är av betydelse för påverkan på riksintressen i kapitel 2.2.2.

Farlig gods

I MKB:n hänvisar Trafikverket till Länsstyrelsen Norrbottens tidigare riktlinjer för skyddsavstånd till transportleder för farligt gods. Länsstyrelsen vill upplysa om att det sedan förra året finns nya riktlinjer för bebyggelse intill transportleder för farligt gods.

Skrivningarna och bedömningarna i MKB behöver ändras då det nu felaktigt står att länsstyrelsen har bedömt att risken (generellt) är acceptabel bortom 90 meter från järnvägen, oberoende trafik och riskreducerande åtgärder.

För övriga riskfaktorer rekommenderas att projektet tillämpar Trafikverkets egna eller andra myndigheters riktlinjer för skyddsavstånd (när sådana finns). Trafikverket skriver att inga specifika åtgärder vidtas för att minska sannolikheten för olyckor med farligt gods.

Trafikverkets kommentar: Se Trafikverkets svar angående för riktlinjer för skyddsavstånd under rubrik "Farligt gods" i kapitel 5.1.1.

Kapitel 6.16.1, avsnitt "Skyddsobjekt", har kompletterats.

Kapitel 6.16.2, avsnitt "Anpassningar", har förtydligats.

MKB:n har också kompletterats med vilka riktlinjer som Trafikverket tillämpar för övriga riskfaktorer.

Vibrationer och stomljud

Trafikverket bedömer att tre bostäder potentiellt kan få problem med komfortvibrationer eller stomljud så att riktvärden överskrids, men bedömer sannolikheten för detta samtidigt som låg. I den samlade bedömningen framgår samtidigt att inga konsekvenser bedöms uppstå som följd av vibrationer och stomljud.

Länsstyrelsen undrar hur Trafikverket har bedömt sannolikheten och varför inte denna risk framgår i den samlade bedömningen?

Trafikverkets kommentar: MKB:n har justerats med avseende på antal berörda fastigheter av vibrationer då angivet antal berörde hela sträckan genom Robertsfors kommun.

Kapitel 6.9.6, avsnitt "Vibrationer", har utvecklats vad gäller bedömningen av vibrationer.

Sammanfattningen har justerats med avseende på sammantagna konsekvenser för vibrationer och stömljud i avsnitt Buller och vibrationer och i tabell 7.5-1 i avsnitt Samlad bedömning av miljökonsekvenser.

Masshantering

Länsstyrelsen önskar göra några förtydliganden och medskick till arbetet med masshanteringsplanen. Huruvida alternativ till deponering av massor är lämpliga i detta projekt kan inte fastslås i detta skede utan behöver undersökas ytterligare. Om massorna ska förflyttas bör en tydlig riskbedömning utföras för att säkerställa att platsen är lämplig. Detta har ännu inte undersökts och prövningen måste göras separat enligt miljöbalkens regler.

Den föreslagna hanteringen av sulfidjord vid Römossan verkar vara fråga om kvittblivning och kommer att kunna medföra en oxidering av sulfidjorden, vilket därmed inte är en acceptabel hantering.

I MKB:n saknas beskrivning av hur de förorenade massorna vid Ånäsets skjutbana hanteras. Volymen av massorna och förslag på restriktioner saknas i MKB:n. Hur upplagsplatserna ska hanteras och vilka skyddsåtgärder som ska gälla måste därför hanteras separat i enlighet med miljöbalken.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket beaktar länsstyrelsens medskick gällande masshanteringsplaner i det fortsatta arbetet.

Kapitel 6.15.6, avsnitt "Römossan km cirka 64+300", har kompletterats.

Kapitel 6.15.6 har kompletterats med att förorenade massor vid skjutbanan måste vidare undersökas, samt att platsspecifika riktvärden behöver tas fram.

Kapitel 6.15.5 har kompletterats gällande svavelhaltiga bergmassor.

Naturgrus

I MKB:n saknas information om hantering av naturgrusresurser. Av MKB:n bör det framgå hur dessa värden har beaktats tillsammans med en bedömning av om naturgrusförekomster med högre naturvärden (klass 1 eller 2) kan komma att påverkas. Med hänsyn till förekomsternas höga naturvärden anser Länsstyrelsen generellt att uttag i dessa naturgrusförekomster ska undvikas.

Trafikverkets kommentar: I MKB:n har bedömning av naturgrusförekomster kompletterats under en ny rubrik, Naturgrus, i kapitel 6.6.1.

Se Trafikverkets svar angående komplettering av deponering av externa (främmande) massor under rubrik Naturgrus i kapitel 5.1.1.

Natur- och vattenmiljö

Länsstyrelsen anser att Trafikverket bör sträva efter att massor med risk för innehåll av fröer och växtdelar från invasiva främmande arter inte används alls. Det bästa vore om massorna hanteras i enlighet med de utrotningsprogram/hanteringsåtgärder som finns nationellt. I MKB:n står det att en inventering av invasiva arter bör göras längs med planerad sträckning ca 1–2 år innan byggskedet. Länsstyrelsen undrar om det finns belägg för att inventering 1–2 år innan byggstart räcker för att säkerställa att invasiva främmande arter inte finns i de massor som ska hanteras?

I MKB:n står det att vid passage av vattendrag sker anpassning beroende på storlek och topografiska förhållanden så att ekologiska funktioner kan bevaras. Länsstyrelsen önskar att Trafikverket förtydligar vad detta innebär, antingen i MKB:n eller i kommande handlingar.

Det är viktigt att kommande handlingar tydligt visar var trummor/broar ska vara samt att det finns utrymme för en tillräckligt stor dimension i förhållande till vattendragets bredd.

Länsstyrelsen är positiv till att det planeras en längre landskapsbro över Hertsångersälven med 4 m bred strandpassage på båda sidor för vilt och friluftsliv.

Trafikverkets kommentar: Se Trafikverkets svar angående komplettering av invasiva främmande arter under rubrik Natur- och vattenmiljö i kapitel 5.1.1.

Kapitel 6.6.2, avsnitt ”Övriga åtgärder och försiktighetsmått som genomförs i projektet” har kompletterats med att jordmassor med risk för innehåll av fröer och växtdelar från invasiva främmande arter inte får användas alls och ska hanteras enligt de utrotningsprogram/hanteringsåtgärder som finns nationellt.

Kapitel 6.6.6 har justerats gällande tidsaspekten avseende inventering av invasiva arter.

Kapitel 6.6.2, avsnitt ”Skyddsåtgärder som fastställs i järnvägsplanen”, har förtydligats gällande ekologiska funktioner.

Trummor och broars lägen redovisas i järnvägsplanens plan- och illustrationskartor. Även förslagsskisser på broar redovisas. Markanspråken som redovisas i plan- och illustrationskartor ska vara tillräckligt stort för att bygga och underhålla anläggningen. Slutgiltig utformning kommer att ske vid projektering av bygghandling.

Rennäring

Trafikverket skriver att renar är tamboskap. Länsstyrelsen rekommenderar att skrivningen tas bort eller korrigeras. Även om renen räknas som tamboskap i t.ex. ekonomiska termer är det inte en fungerande utgångspunkt vid planering av t.ex. passager. Sametinget benämner renen som semi-domesticerad.

Trafikverkets kommentar: Skrivelsen ”Renar är tamboskap” har tagits bort i MKB:n.

Barriäreffekter

I MKB:n framgår det att projektet sammantaget medför stora negativa konsekvenser med avseende på barriärer. Detta stämmer inte överens med den samlade bedömningen där det framgår att järnvägen medför måttligt negativa konsekvenser med avseende på barriärer.

Trafikverkets kommentar: I MKB:n har text om barriärer i sammanfattningen justerats så den överensstämmer med den samlade bedömningen i kapitel 6.7.5.

Strandskydd

Länsstyrelsen har identifierat två strandskyddade vatten som ligger inom 100 meter från järnvägsområdet, Hertsångerälven och Lill-båtsjön. Områden som berörs av strandskydd ska märkas ut på järnvägsplanens plankarta.

Trafikverkets kommentar: Figur 6.6.6 ”Skyddade områden” har justerats vad gäller strandskyddade områden.

Kapitel 6.6.1, avsnitt ”Strandskydd”, har kompletterats och justerats efter länsstyrelsens information.

Klimatanpassning

I MKB för JPO6 finns en tabell som visar en sammanställning av risker som är relevanta för sträckan. Länsstyrelsen rekommenderar att en liknande tabell tillförs i MKB för JPO4.

Länsstyrelsen önskar att järnvägens försämring av landskapets vattenhållande förmåga lyfts in som en av de aspekter som ska kompenseras för inom ramen för den ekologiska kompensation som planeras.

Trafikverkets kommentar: Kapitel 6.16.5 har kompletterats med tabell 6.16-2 som redovisar vilka olycksscenarier som bedöms vara relevanta för projektet.

Kapitel 6.14.6 samt 6.6.6 har kompletterats gällande järnvägens försämring av landskapets vattenhållande förmåga.

Kulturmiljö

Länsstyrelsen efterfrågar ett tydligare resonemang kring och beskrivning av hur Trafikverket har bedömt bebyggelsens kulturhistoriska värde. Länsstyrelsen anser att argumentationen behöver utvecklas för Trafikverkets bedömning om att de aktuella byggnaderna/gårdarna kan behöva rivas.

Trafikverket bör undvika formuleringar som att "fornlämningar behöver tas bort" i MKB:n och istället skriva att det troligen kommer att innebära att arkeologiska insatser krävs innan byggarbetet påbörjas.

Länsstyrelsen anser att texten i avsnitt 6.5.5. bör ändras till "Ytterligare anpassningar av byggvägar bör undersökas så att exempelvis stenmuren vid Pellstan och boplatslämningen vid km cirka 77+500 undviks".

Trafikverkets kommentar: Kapitel 6.5.3 har kompletterats med ett tydligare resonemang kring och beskrivning av hur Trafikverket har bedömt bebyggelsens kulturhistoriska värde.

Kapitel 6.5.2, avsnitt "Övriga åtgärder och försiktighetsmått som genomförts i projektet", har kompletterats med att det är möjligt att arkeologiska insatser krävs inför byggstart.

Kapitel 6.5.6 har kompletterats med att ytterligare anpassningar av byggvägar bör undersökas så att exempelvis stenmuren vid Pellstan undviks.

Jordbruksmark

Det är positivt att problematiken kring en ökad fragmentering av jordbruksmark nämns tillsammans med förslaget att fragmenterade områden kan omarronderas för att möjliggöra fortsatt brukande av åkermarken. Länsstyrelsen önskar ett förtydligande kring vad Trafikverket kan ha för roll i en sådan process. Att Trafikverket är drivande samt tar kostnader i en omarronderingsprocess kan potentiellt vara en mer gynnsam kompensationsåtgärd än nyskapande/återskapande av jordbruksmark, som nämns i handlingarna bland förslag till åtgärder i senare skeden.

Länsstyrelsen vill upplysa om att det överskott på torv som beskrivs i avsnitt 6.15.2 även kan användas vid framställning av matjord.

Trafikverkets kommentar: Kapitel 6.10.5 har kompletterats gällande Trafikverkets roll i en omarronderingsprocess.

Kapitel 6.15.2 har kompletterats med att torv även kan användas vid framställning av matjord.

Övrigt

En framgångsfaktor under bygget av Botniabanan var att ha en räddningsplanegrupp som träffades regelbundet under hela byggtiden. Erfarenheter från tidigare infrastrukturprojekt i länet visar att det kan vara lämpligt att förbereda för särskilda besöksplatser där allmänhet och andra intresserade kan ta del av projektets fortskridande utan att på olämpligt/otillåtet sätt ta sig in i byggområdet.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tar med sig Länsstyrelsens synpunkter in i det vidare arbetet med planering av projektets genomförande.

5.1.3 Länsstyrelsens formella kompletteringsbegäran den 1 oktober 2020

Nedan redovisas en sammanfattning av länsstyrelsens formella kompletteringsbegäran och Trafikverkets svar på yttrandet.

Kompletteringsbehov

Trafikverket har valt att gå vidare med trummor över Slättbäcken och Jomarksbäcken som utformningsalternativ. Länsstyrelsen rekommenderar att Trafikverket beskriver konsekvenserna av alternativa utformningar i MKB:n, öppnar upp för fler möjliga lösningar och tar ställning till slutlig utformning först i samband med anmälan om vattenverksamhet.

Länsstyrelsen önskar att MKB:n kompletteras med en beskrivning av skillnaden i miljöpåverkan mellan utformningsalternativen trumma (1900 mm), slutna plattrambro, plattrambro med valvlösning och ev. ytterligare utformningar som kan vara aktuella.

Trafikverkets kommentar: Kapitel 6.13.5 har kompletterats med en beskrivning av konsekvenserna av föreslagna utformningar och anpassningsåtgärder.

Kapitel 5.2.6 och 5.2.14 har kompletterats med bland annat en bedömning av planerade passagers totala påverkan på vattendragens kvalitetsfaktorer jämfört med bortvalt alternativ.

Slättbäcken (SE713081-175009)

MKB:n behöver kompletteras med en beskrivning av rådande miljöförhållanden för bäcken. Det bör framgå vilken bredd och vilket djup bäcken har samt hur konnektiviteten fungerar idag.

Det behöver tydliggöras vad föreslagen trumma och andra alternativa utformningar bedöms få för effekter på och konsekvenser för miljön. I MKB:n bör det även beskrivas vilken påverkan som anläggandet av sel uppströms trumman kan få på bäckmiljön.

Planerade åtgärder får inte försvåra möjligheten att i framtiden restaurera vattendraget. Om Trafikverket ändå väljer att gå vidare med en trumma eller en sluten plattrambro är det viktigt att den naturliga bäckbotten byggs upp i trumman.

Föreslagen utformning har en negativ påverkan på möjligheten att uppnå miljökvalitetsnormen för vatten.

Trafikverkets kommentar: Kapitel 6.13.1 har kompletterats med en beskrivning av rådande miljöförhållanden för bäcken, bredd och djup samt hur konnektiviteten fungerar idag.

Kapitel 5.2.14 och 6.13.5 har kompletterats med en beskrivning av vad föreslagen trumma och andra alternativa utformningar bedöms innebära för effekter på och konsekvenser för miljön.

Kapitel 6.13.5 har även kompletterats med en beskrivning på ett förslag till en restaurering. Detta planeras att genomföras i samband med nedläggningen av trummor, där bland annat en höjning av bäckbotten föreslås.

I kapitel 6.13.5 förtydligas påverkan från föreslagen utformning på miljökvalitetsnormerna.

Jomarksbäcken (SE713448-174997)

MKB:n behöver kompletteras med en beskrivning av rådande miljöförhållanden för bäcken. Det bör framgå vilken bredd och vilket djup bäcken har samt hur konnektiviteten fungerar idag. Då Jomarksbäcken omfattas av det generella biotopskyddet bör även värdet i det biotopskyddade småvattnet beskrivas med utgångspunkt i de genomförda naturvärdesinventeringarna.

Det behöver tydliggöras vad föreslagen trumma och andra alternativa utformningar bedöms få för effekter på och konsekvenser för miljön. Det behöver även tydliggöras vad konsekvenserna blir för det biotopskyddade småvattnet om en trumma grävs ner i Jomarksbäcken. En mer utförlig beskrivning behövs för att i ett senare skede kunna bedöma om planen är förenlig med biotopskyddets syften.

Efter eventuella framtida restaureringar på andra ställen i vattendraget kommer befintliga konnektivitetsproblem att ha åtgärdas och konnektiviteten i Jomarksbäcken kommer då enligt länsstyrelsen att bedömas få hög status. Länsstyrelsen anger att det inte är godtagbart utifrån miljö kvalitetsnormen att anlägga en ny trumma som inte säkrar fiskarnas passage året runt.

Trafikverkets kommentar: Kapitel 6.13.1 har kompletterats med en beskrivning av rådande miljöförhållanden (inkl. generella biotopskyddet) för bäcken, bredd och djup samt hur konnektiviteten fungerar idag. Kapitlet har även kompletterats med en tydligare beskrivning och bilder av berörd sträcka.

Kapitel 6.13.2 har kompletterats med en beskrivning av planerad åtgärd och beräknade vattenflöden.

I kapitel 5.2.14 och 6.13.5 utvecklas resonemanget ytterligare kring vilka effekter och konsekvenser som trumman och andra alternativa utformningar bedöms medföra på miljön.

Kapitel 6.13.5 har kompletterats med en beskrivning av den bedömda påverkan på miljö kvalitetsnormerna och konsekvenser för fiskars passage. Anpassningsåtgärder beskrivs i kapitel 6.13.2.

Lillån (SE714705-794453)

MKB:n behöver kompletteras med en beskrivning av vilka effekter och konsekvenser en sluten bottenplatta får i jämförelse med en naturlig botten vid den norra passagen.

Länsstyrelsen anser inte att anläggandet av sel för att få ned strömningshastigheten är en bra åtgärd för miljön. Behöver vattenhastigheten sänkas bör fåran istället restaureras då detta ger önskad vattenfördröjande effekt och är positivt för vattenmiljön.

Länsstyrelsen är tveksam till om permanenta omgrävningar av Lillån verkligen blir positiva konsekvenser med en sluten plattrambro vid den norra passagen.

Trafikverkets kommentar: Kapitel 5.2.14 och 6.13.5 har kompletterats med en beskrivning av vilka effekter och konsekvenser en sluten bottenplatta får i jämförelse med en naturlig botten vid den norra passagen.

I kapitel 6.13.2 och 6.13.5 utvecklas resonemanget kring åtgärder för att få ned strömningshastigheten och vilka effekter och konsekvenser detta bedöms få för miljön. I kapitel 6.13.5 har texten om sel utgått då Trafikverket vid omledningen av Lillån avser att restaurera hela sträckan som projektet har rådighet över inom järnvägsplaneområdet till naturliga förhållanden.

Kapitel 6.13.5 har kompletterats med en bedömning av vilka konsekvenser en sluten plattrambro vid den norra passagen har på miljön.

5.2. Samråd med berörd kommun

Samrådsmöten med Robertsfors kommun har hållits kontinuerligt

Vid möten med kommunen har Trafikverket informerat om kommande samråd, järnvägslinjen genom Robertsfors kommun. Robertsfors kommun har huvudsakligen haft synpunkter på närområdet kring tätorten och stationsområdet i Robertsfors. Dessa hanteras vidare inom ramen för JPO3 och dess samrådsredogörelse.

Trafikverket har redovisat inkomna synpunkter efter samråd som var ute juni 2019. Kommunen har haft funderingar om hänsyn tagits till medborgarsynpunkter där Trafikverket meddelat att de tagit del av samtliga synpunkter där vissa har beaktats och andra inte.

Trafikverket har även meddelat preliminära tider för kungörelse och granskning av JPO4 samt att det samplaneras med E4-projektet Gumsboda-Grimsmark.

5.3. Samråd med enskilda som kan bli särskilt berörda

Samrådsmöte med enskilda som kan bli särskilt berörda den 10 och 11 juni 2019

Ett antal samrådsmöten har genomförts med särskilt berörda fastighetsägare. Med särskilt berörda avses i detta fall fastighetsägare med bostadshus där den föreslagna järnvägslinjen eller omdragning av allmän väg direkt sammanfaller med bostadshuset eller återfinns så nära bostadshuset att påverkan av järnvägen eller vägen kan medföra inlösen av fastigheten. Syftet med samrådsmötena har varit att presentera järnvägslinjens och de allmänna vägarnas dragning och utbredning vid de aktuella fastigheterna.

Vid de enskilda samrådsmötena har diskussioner främst förts gällande inlösen av fastigheter samt järnvägsprojektets tidplan. Flera fastighetsägare framförde en oro över den osäkerhet som föreligger gällande när eller om deras bostadsfastighet kommer att lösas in. Trafikverket informerade om att frågan om inlösen till exempel kan bli aktuell när en fastighet behövs för järnvägsändamål eller om det inte går att hitta en rimlig lösning för att klara riktvärden för buller. Det är först när järnvägsplanen har vunnit laga kraft som Trafikverket har rätt att lösa in mark.

Samrådsmöten har även hållits med enskilda som särskilt efterfrågat ett sådant möte. Vid dessa möten har frågorna främst berört olika typer av vägar. Den nya järnvägen gör stora intrång i odlingsmark och försvårar brukandet av marken. Fastighetsägarna menar därför att det är viktigt att Trafikverket säkerställer en fortsatt åtkomst till skiften och odlingsmarker via passager och ersättningsvägar anpassade efter jordbruksmaskiner.

Trafikverket har sett över passage- och väglösningar och tagit fram nya förslag i samråd med fastighetsägarna. Under samrådsmöten har frågor även ställts angående hur det blir med skiften som skärs av, där det blir små avskurna bitar. Trafikverket besvarar att det hanteras genom att fastighetsägare kommer överens med varandra om att byta/köpa mark av varandra och Trafikverket kan bekosta lantmåteriförrättningen.

I övrigt ställdes under samrådsmöten frågor angående projektets tidplan. Trafikverket besvarade att järnvägsplanerna planeras fastställas år 2020–2021 med byggstart planerad till år 2024.

Samråd om bullerskyddsåtgärder under samrådstiden 24 juni – 10 juli 2020

Samråd har genomförts angående bullerskyddsåtgärder inom området för den planerade järnvägen. Samrådet skedde skriftligt med bullerberörda fastighetsägare. Syftet med samrådet var att berörda fastighetsägare skulle lämna synpunkter på föreslagna bullerskyddsåtgärder som Trafikverket har tagit fram. Samtliga synpunktslämnare har erhållit skriftligt svar på sina synpunkter.

Synpunkt har inkommit från fastighetsägare som undrar om det är gjort någon inventering av byggnader. Synpunktslämnare undrar även hur man vet att det räcker med fönsterbyte.

Trafikverkets kommentar: Vid framtagande av bullerskyddsåtgärder för byggnader har Trafikverket genomfört en fältinventering av dessa för att samla in tillräckligt med information för att kunna avgöra om riktvärden inomhus, utomhus (vid fasad) samt vid uteplats kan uppnås. Som en del av inventeringen, som utfördes 2018, genomfördes en bedömning av bostadens skick. Trafikverkets har inte stöd att genomföra bullerskyddsåtgärder på byggnader som inte bos i permanent eller är vinterbonad. Om de inventerade förhållandena förändras kan vidare diskussioner föras med Trafikverket angående bullerskyddsåtgärder.

Synpunkter har inkommit från fastighetsägare som anser att bullerskyddsåtgärder erfordras (där Trafikverket inte har erbjudit någon fastighetsnära åtgärd) eller där synpunktslämnare anser att erbjuda åtgärder inte är tillräckliga.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket har i en bullerutredning, PM Buller som är en del av underlaget till järnvägsplanen, presenterat bullerutbredningskartor. Utredningen visar på att med de spårnära åtgärder som genomförs så är det inte nödvändigt med ytterligare fastighetsnära åtgärder än det som presenteras för att innehålla gällande riktvärden. Trafikverket har inte stöd att göra mer åtgärder än det som utredningen visar.

Inom ett område skiljer sig bullernivåer mellan olika fastigheter och bostäder vilket syns på bullerutbredningskartorna. Det finns topografiska förhållanden som gör att relativt närliggande fastigheter kan få olika erbjudanden. I vissa fall kan Trafikverket

även göra avsteg mot gällande riktlinjer, vilket är utfört, och finns dokumenterat både i PM Buller och i den godkända miljökonsekvensbeskrivningen.

Synpunkter har inkommit om vad fönsteråtgärder kan innebära. Synpunkter har inkommit angående på vilket sätt byte av fönster kommer ske och om befintliga mått på fönster bibehålls.

Trafikverkets kommentar: De föreslagna bullerskyddsåtgärderna kan medföra fönsterbyte eller till exempel isolerruta om det är möjligt och är mest lämpligt. Trafikverket kommer längre fram i projektet precisera vilka fönster som det handlar om samt vilka specifika åtgärder som behöver utföras. Befintliga storlekar kommer att bibehållas.

Frågor har inkommit avseende när arbetena kommer att utföras.

Trafikverkets kommentar: Byggstart är planerad till 2024. Trafikverkets ambition är att utföra de fastighetsnära åtgärderna tidigt i projektet för att de även ska ha effekt under byggnationen av järnvägen.

Frågor har inkommit avseende de bullermätningar som utfördes vid inventeringen 2018 och resultaten från dessa.

Trafikverkets kommentar: Alla bullerberörda byggnader har inventerats 2018. Vid de fastigheter vars utvändiga fältinventering inte har räckt till har även en inventering inomhus gjorts för att mäta väggkonstruktionens dämpning. Därefter utförs beräkningar för att se om gällande riktvärden innehålls och vilka eventuella fastighetsnära åtgärder som erfordras.

Synpunktslämnare har noterat att det planeras bullervallar i Ånäset. Synpunktslämnare har noterat att de blir 3 m över rälsens överkant och undrar hur hög vallen blir.

Trafikverkets kommentar: Bullervallarnas utformning och höjd beror av de topografiska förhållandena och förhållandet mellan spårets läge och byggnadens placering på fastigheten. I Ånäset varierar höjden mellan ca 2 och 8 meter.

Frågor har inkommit om hur mycket man blir störd av buller och vibrationer på uteplatsen. Synpunkt har även inkommit om hur vibrationer kommer påverka husgrunder.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket kan inte värdera hur olika personer upplever störningar av buller och vibrationer varför Trafikverket använder sig av bestämda riktvärden som har sitt ursprung i ett riksdagsbeslut.

I projektet är det utfört geotekniska undersökningar samt en vibrationsutredning. Dessa utredningar pekar inte på att någon fastighet kommer att få problem med komfortvibrationer eller överskridna stomljud.

Övriga synpunkter

Övriga synpunkter som inkom vid samrådet gällande bullerskyddsåtgärder redovisas nedan.

Synpunkter har inkommit om att det läggs mycket tid till att beskriva planeringsprocessen vid samrådsmötena. Istället efterfrågas en kort resumé över vad som hänt tidigare samt en presentation av hur förslaget för den nya järnvägen ser ut.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för återkopplingen på genomförda samråd och kommer att ta med sig denna synpunkt till kommande planer. I denna del av Norrbotten är samråden avslutade.

Synpunkter har inkommit om vad som gäller om det blir en eventuell station vid Änåset som påverkar fastigheten.

Trafikverkets kommentar: Järnvägens läge i plan och profil har anpassats så att ett framtida mötesspår med möjlighet till resandeutbyte i Änåset skulle kunna ansluta till den järnväg som nu planeras. I nuläget har inget markanspråk och påverkan på omkringliggande fastigheter studerats. Blir detta aktuellt kommer det att hanteras i en separat utredning.

Synpunkt har inkommit angående föreslagen lokalisering av enskild väg vid km 63+500.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket har tagit fram nytt förslag på lokalisering av vägen vid km 63+500.

5.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Samrådsmöte Holmen Skog AB den 8 januari och 24 juni 2019

Trafikverket har haft ett samrådsmöte med Holmen Skog AB den 8 januari och 24 juni 2019. Syftet med samrådsmötena var att ge Holmen övergripande information om Norrbotten i de delar som påverkar deras fastigheter och även presentera järnvägslinjens dragning och utbredning samt diskutera förslag på ersättningsvägar för sträckan.

Vid samrådsmötena fördes främst diskussioner om järnvägens lokalisering vid Holmens fastigheter. Strax norr om Robertsfors tätort skär järnvägslinjen av en viktig transportväg från väg E4 för Holmen. Virke transporteras både väster och söder ut från fastigheten. Trafikverket kommer att säkerställa en fortsatt åtkomst till skiftena.

Holmen föreslår att en ny ersättningsväg kan samordnas med den nya servicevägen (ungefär vid km 59+000 – 59+000) som Trafikverket behöver anlägga och nyttja fram till mötesstation. Trafikverket har sett över väglösningen och tagit fram nytt förslag på serviceväg som nyttjas under byggtiden och efter färdigbyggd järnväg användas som ersättningsväg.

Inkomna skriftliga synpunkter från myndigheter och organisationer under samrådstiden 11 juni – 2 juli 2019

1. Sametinget framför att aktuell järnvägssträcka Robertsfors-Ytterbyn ligger inom Malå skogssamebyar vinter och vårvinterbetesmarker och bedöms ge stora negativa effekter för renskötseln. Norrbotniabanan kommer utgöra en barriär vilket gör att samebyarnas möjlighet att nyttja olika betesområden och flyttleder kommer försvåras och omöjliggöras. Norrbotniabanan får inte förstärka befintliga barriärer som exempelvis väg E4. Samebyarnas delaktighet i placering och utformning av passager är av vikt för att säkerställa att flyttledernas funktion fungerar i ett långsiktigt perspektiv. Aktuell järnvägssträcka är av riksintresse för rennäringen. Det handlar om ett skydd för områden med olika ändamål som måste hänga ihop för att helheten ska fungera, så kallade funktionella samband. Detta skapar grundläggande förutsättningar för att bedriva renskötsel i en sammanhållen årscykel. Sametinget anser att Trafikverket ska samråda direkt med berörda samebyar om planerad exploatering. Samebyn ska ha möjlighet till effektivt deltagande och faktiskt inflytande i projektet samt arbetet med framtagande av miljökonsekvensbeskrivningen. Det finns framtagen en vägledning hur samisk markanvändning ska integreras i MKB-processen.

Trafikverkets kommentar: Den planerade järnvägen ligger inom vinterbetesområde som nyttjas av Malå sameby och kan även nyttjas av Grans sameby. Ett samrådsmöte har skett med Malå sameby. Grans sameby valde att inte samråda gällande delen Robertsfors-Ytterbyn och menar på att tidigare samråd med samebyarna har gjorts utifrån renskötselns väl. Trafikverket har utifrån resultat av samråd tillsammans med underlag från sametinget gällande markanvändning tittat på förutsättningar för att bedriva renskötsel. För att minimera barriäreffekterna för rennäringen i samband med ny järnvägsanläggning har Trafikverket tagit fram förslag på tre passager för rennäringen. I järnvägsplanen och miljökonsekvensbeskrivningen redovisas projektets miljömålluppfyllande.

2. Ånäsets Skytteförening framför att föreningens klubbstuga hamnar på fel sida av spåret och menar att den inte går att flytta vilket framkommit genom besiktning. Den nya anslutningsvägen vid skjutbanan måste försees med en bom för avstängning vid skytte. Vidare kommer 75 m av skjutbanan att mistas. Föreningen menar att en ny klubbstuga, nya skjutvallar, nya markeringar, förläggning av befintlig skjutbanan och elförsörjning samt parkering kommer behövas. Föreningen undrar hur finansieringen av detta ska lösas.

Trafikverkets kommentar: Ett samrådsmöte har genomförts den 2 oktober 2019 mellan Trafikverket och Ånäsets skytteförening för att diskutera en lösning på inkomna synpunkter.

3. Försvarsmakten har inget att erinra i det rubricerade ärendet.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar lämnad information.

4. Granåns skoterförening informerar om att det finns en skoterled som korsar den planerade järnvägen vid km 65+230 som ansluter till en skoterled strax innan väg E4. Fastighetsägarna poängterar vikten av att Trafikverket tar behovet av en skoterpassage i beaktande vid utformning av vägbron för väg 670 vid km 65+230.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket har tagit behovet av en skoterpassage i beaktande vid utformningen och dimensioneringen av vägbron.

5. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap avstår från att yttra sig i rubricerat ärende.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar lämnad information.

6. Lufta Camping anser att en väg genom campingplatsen kommer att störa verksamheten. Jordbruksmaskiner med tillhörande redskap är inte önskvärt genom campingen. Campingen stödjer de tre förslag på en enskild bilväg som har skickats till Trafikverket. Med dessa förslag kan skoterleden dras förbi campingen utan att störa.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket har tittat på en ny lösning där förslaget är att öppna upp en korsning vid cirka km 68+800.

7. Granåns byaväg GA:6 framför att vägens sträckning ska dras enligt skissen som är skickat till Trafikverket. Det förslag kommer att fungera bäst vid vägs slutet och för vinterunderhållet. Vägen är idag en bidragsväg med statligt och kommunalt underhåll. Låt den planerade byggvägen vara kvar efter järnvägsbygget som anslutningsväg till närliggande odlingsmarken, som annars blir utan anslutning.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket har sett över förslagen och har justerat ersättningsvägarna enligt synpunkter från Granåns byaväg. Bygg- och ersättningsvägen kommer att ha samma lokalisering som det förslag Trafikverket presenterade vid samrådet i Ånäset den 11 juni 2019.

Samrådsmöte Malå sameby 3 juli 2019

Trafikverket har haft ett samrådsmöte med Malå sameby den 3 juli 2019 i Malå. Syftet med mötet var att presentera den planerade järnvägens dragning och utbredning samt att få in synpunkter på lokalisering och utformning av passager.

Synpunkter som inkom under mötet var bland annat att en passage vid ca km 59+000 är nödvändig då samebyn har en anläggning precis norr om Robertsfors. Det framkom att järnvägen kommer att innebära betesförluster. Malå sameby informerar att flyttled vid ca 67+000–68+000 inte kommer finnas kvar i och med planförslaget samt att det finns en viktig flyttled vid ca km 77+000.

Under mötet framkom också en del specifika frågor från Malå sameby som Trafikverket besvarade på plats, frågor och svar sammanfattas nedan:

1. Finns det ingen passage som är avsedd enbart för vilt och ren?
Trafikverket svarar: Nej, passagerna är idag förlagda vid skogsbilvägar med ett mindre trafikflöde. Trafikverket har använt Renbruksplanerna som underlag vid lokalisering och utformning av passager och anpassat passagerna efter renflyttlederna i så stor utsträckning som möjligt.
2. Det frågades även om ersättningsmarker, där Trafikverket svarade att de inte har några.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket har utifrån resultat av samråd med Malå sameby tillsammans med underlag från sametinget gällande markanvändning tittat på förutsättningar för att bedriva renskötsel. För att minimera barriäreffekterna av järnvägen i området har Trafikverket tagit fram förslag på tre passager som utformas för att nyttjas av rennärningen. Passagerna är planerade vid km 61+025, km 68+120 samt vid km 76+532. Passagen vid km 68+120 är avsedd enbart för vilt och rennärning. Utöver det planeras hela järnvägsanläggningen förse med stängsel för att förhindra renar ta sig upp på järnvägen.

Samrådsmöte Änäsets skytteförening 2 oktober 2019

Syftet med samrådsmötet var att utreda vilken påverkan den planerade järnvägsanläggningen med tillhörande vägar har på verksamheten. Under mötet framfördes diskussioner gällande järnvägen som kommer passera över skjutbana. Skytteföreningen ser goda möjligheter med att förlägga banan på östra sidan av järnvägen istället. Trafikverket kommer att ersätta klubbstugan med motsvarande funktion, då järnvägen skär av åtkomsten till skytteföreningens klubbstuga som ligger på västra sidan av järnvägen. Vidare diskussioner ska föras angående detta. Både Trafikverket och skytteföreningen ser möjligheter i att lägga skjutvallar längst österut på fastigheten. Detta kommer i så fall att ske på frivilliga grunder och måste regleras i ett avtal med skytteföreningen där föreningen tar på sig det fulla miljörättsliga ansvaret. Vidare diskussioner kommer att föras om detta.

Samrådsmöte räddningstjänsten den 12 maj 2020

Syftet med samrådsmötet var att informera räddningstjänsten i Robertsfors om den planerade anläggningen samt få inspel och synpunkter på den tänkta anläggningen.

Ur räddningstjänstens synvinkel är det en relativt enkel sträcka eftersom inga större samhällen eller älvar berörs. Under mötet informerade Trafikverket om att det under byggtid kommer att anläggas särskilda byggvägar, men att en stor del av byggtrafiken kommer ske längs med järnvägslinjen. Allmänna vägar kommer även behövas nyttjas för byggtransporter. Planeringen av byggtrafiken är ännu inte planerad i detalj. Åtkomst till banan sker genom servicevägar till alla driftplatser och broar. Räddningstjänsten informerade om att de önskar få mer information om hur utrymning och räddningsplatser planeras. Trafikverket återkommer i fortsatta projekteringsarbetet med underlag för räddningsplatser och räddningsvägar.

Inkomna skriftliga synpunkter från myndigheter och organisationer under samrådstiden

Räddningstjänsten har inkommit med yttrande den 21 maj 2020 om att det behöver finnas fungerande räddningsvägar till den planerade järnvägen, både under byggtid och under det kommande driftskedet. Räddningstjänsten redogör även för att en insatsplanering för aktuell sträckning behöver tas fram.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket har säkerställt räddningstjänstens insatsmöjligheter till den nya järnvägen genom god tillgång till banan. Trafikverket återkommer i det fortsatta projekteringsarbetet med underlag till räddningstjänsten om räddningsplatser och vägar.

Samrådsmöte med Änäsets skytteförening den 28 september 2020

Syftet med mötet var att redovisa järnvägsanläggningens påverkan på skytteföreningens fastighet och på framtida utformning av skjutbanan för att få bästa möjliga funktion.

Skytteföreningen redogör för att en föreslagen bygg-/ersättningsväg som presenterades troligtvis kommer förhindra fortsatt användning på en av tre skjutriktningar som finns på banan på grund av att säkerhetsavståndet i sida inte kommer kunna garanteras. Trafikverket förtydligar att föreslagen dragning av väg är detsamma som vid samrådet som genomfördes den 2 oktober 2019.

Skytteföreningen redogör för att den föreslagna placeringen av en skyddsvall som redovisades är bra. Då samtliga skjutriktningar kan bibehållas in i framtiden. Skytteföreningen poängterar dock att det är polisen som i slutändan ska godkänna säkerhetsavståndet.

Skytteföreningen meddelade att de använder den långhålsbana som finns på fastigheten. Användningen sker inte så frekvent. Denna användning är inte möjlig i framtiden. Skytteföreningen har även förslag om att massor även kan användas/gärna får användas till att fylla ut marken vid korthålsbanan.

Samrådsmöte med Ånäsets skytteförening 8 oktober 2020

Syftet med mötet var att redovisa förslag på utformning och placering av nya skjutvallar/kulfång inom fastigheten.

Trafikverket presenterade en skiss som beskriver hur Trafikverket med hjälp av massor från järnvägsprojektet kan anlägga nya skjutvallar, kulfång samt skjutplats på den aktuella fastigheten för att på så sätt se till att föreningen även efter att järnvägen är byggd ska kunna bedriva skytteverksamhet på fastigheten.

Skytteföreningen skriver in sina synpunkter på det aktuella skissförslaget och skickar sedan över det materialet till Trafikverket. Trafikverket har vid datum för sammanställande av denna samrådsredogörelse ännu inte fått eventuella synpunkter.

5.5. Samråd med allmänheten

Samrådsmöte med allmänheten den 11 juni 2019

Ett samrådsmöte gällande förslag till järnvägsplan Robertsfors-Ytterbyn genomfördes i form av öppet hus i Tingshuset i Ånäset den 11 juni 2019 kl. 16.30-20.00. En presentation av järnvägsplanen gjordes kl. 18.00-19.00. Totalt besökte ett hundratal personer samrådet i Ånäset.

Information om samrådsmötena samt vart handlingarna funnits tillgängliga skickades ut till samrådsretsen via brev. Annonsering för samrådet gjordes den 1 juni 2019 i tidningarna Västerbottens-Kuriren och Västerbottens Folkblad. Annonsering för samrådet gjordes även i tidningen Mellanbygdens tidning den 29 maj 2019.

Underlagsmaterial för samråden har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida: www.trafikverket.se/nara-dig/projekt-i-flera-lan/Norrbotniabanan/Dokument

I lokalen fanns illustrationskartor som visade planerad järnvägssträckning med markintrång, väg- och järnvägsbroar, servicevägar, byggvägar och förslag till ersättningsvägar. Det fanns även möjlighet att studera järnvägstrafikens bullerutbredning på kartorna. Det visades även en film över planerad järnvägssträckning samt en digital presentationsmodell i 3D.

På plats fanns representanter från Trafikverket som kunde svara på frågor om Norrbotniabanan och E4-projektet. Det fanns även representanter från Robertsfors kommun och Lantmäteriet.

Trafikverket presenterade projekt Norrbotniabanan i stort, järnvägsplanens formella handläggning, föreslagen utformning av järnvägen, miljökonsekvensbeskrivning, markförvärv, ersättningsfrågor, hantering av enskilda vägar samt hur det fortsatta arbetet kommer att bedrivas.

Under mötet ställdes frågor och det lämnades synpunkter. Dessa sammanfattas tillsammans med Trafikverkets kommentarer nedan:

1. Hur ska boende i Ånäset och Lövånger få nytta av järnvägen då det inte byggs någon station i Ånäset?
Trafikverkets kommentar: det är flera faktorer som har styrt placeringen av stationer. Bedömningen är att det inte finns befolkningsunderlag för att motivera en station i Ånäset, banan är dock anpassad så att en station kan anläggas i framtiden.
Robertsfors kommuns kommentar: detta har utretts och en möjlig lösning skulle kunna vara att starta knutpunktstrafik till och från närliggande byar till stationen i Robertsfors som anpassas efter tågtider. Det är Länstrafiken som beslutar om åtgärder för att anpassa kollektivtrafiken till tågtrafik.
2. Hur kommer bullerstörningar under byggtiden att hanteras?
Trafikverkets kommentar: man kan göra de bullerskyddsåtgärder som behövs för att klara riktvärden från tågtrafiken inledningsvis, det kan även minska bullerpåverkan under byggtiden. Det finns även riktvärden som ska klaras under byggtiden och att särskilt bullrande arbeten genomförs under dagtid mellan 07-19.
3. En enskild väg vid Gumboda, "gamla sjövägen", sträcker sig från väg 670 i väst och går ner mot väg E4 i öst. Vägen trafikeras av jordbruksmaskiner men stängs vid cirka km 63+700. Hur ska vi få åtkomst till skiftena på järnvägens östra sida?
Trafikverkets kommentar: En möjlighet är att trafiken istället går via ersättningsvägen från väg 670 längre söder ut, under järnvägsbron vid cirka 63+250 och vidare norrut vid befintlig enskild väg för att sedan kopplas samman med gamla sjövägen. Den sammanlänkande vägen måste dock rustas upp. Ett annat alternativ är att den byggväg som är illustrerad på järnvägens östra sida vid cirka km 63+300 – 63+700 lämnas kvar som ersättningsväg för att säkerställa en fortsatt åtkomst till skiftena.

Inkomna skriftliga synpunkter från allmänheten under samrådstiden 11 juni – 2 juli 2019

Jordbruk och åkermark

Ett flertal synpunktslämnare menar att det behövs fler möjligheter att ta sig över järnvägen, då åtkomst till skog och åkermark behövs. Flera personer har inkommit med synpunkter angående att föreslagen väg innebär lång omväg för jordbruksfordon och det kommer stora verksamheter. Synpunktslämnarna har lämnat in nya förslag som önskemål.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket har tagit fram en förslagen serviceväg efter inkomna synpunkter (ungefär vid km 67+800 – 68+700).

Flertal synpunktslämnare menar att det behövs möjligheter till åtkomst av skog och åkermark, i samband med att befintlig väg stängs av. Alternativet innebär annars att köra traktor och skogsvagn på E4.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket har kommit med nytt förslag på passage för att nyttja åtkomsten till skiften (ungefär vid km 76+500 – 78+200).

En annan synpunktslämnare har önskemål om anslutningsvägar ska finnas i båda delar av planerade järnvägen, då åkern som arrenderas delas på mitten.

Trafikverket kommenterar: Trafikverket har kommit med nytt förslag på vägar för att nyttja åtkomsten till skiften (ungefär vid 66+000–67+000).

Fastigheter och inlösen

Frågor har inkommit om specifik fastighet ska bli inlöst eller om man kan få fastighet inlösen i samband med att man inte vill vara kvar med förändringarna.

Trafikverkets kommentar: Enligt Lagen om byggande av järnväg (LBJ) har den som ska bygga järnvägen rätt att lösa in (förvärva) mark som behövs permanent för järnvägsändamål när järnvägsplanen fått laga kraft. Trafikverket har även skyldighet att lösa in mark om fastighetsägare begär det. I detta fall gäller det enbart sådan mark som redovisas i järnvägsplanen och utgör mark eller sådant utrymme som enligt planen inte endast tillfälligt skall användas för järnvägsändamål.

Inlösen av fastighet blir aktuell när en fastighet behövs för järnvägsändamål eller om det inte går att hitta en rimlig lösning för att klara riktvärden för buller. Trafikverket har ingen möjlighet att lösa in extra mark. De fastighetsägare vars mark kan behövas för järnvägsanläggningen har blivit kontaktade av Trafikverket.

Buller och vibrationer

Av de inkomna synpunkterna gällande buller och vibrationer har en del frågor inkommit gällande vilka bulleråtgärder som planeras att göras. Frågor har även inkommit gällande vad som händer med specifika fastigheter, där bullernivåerna inte klarar riktvärden.

Trafikverkets kommentar: En bullerutredning pågår där förslag på bullerskyddsåtgärder tas fram. När Trafikverket har färdiga förslag på åtgärder för att klara riktvärden, kommer dessa att samrådas med bullerberörda fastighetsägare.

Stationslägen

Synpunkt har inkommit angående önskemål om en hållplats i Ånäset för att se nyttan av järnvägen.

Trafikverkets kommentar: Det är flera faktorer som har styrt placeringen av stationer. Bedömningen är att det inte finns befolkningsunderlag för att motivera en station i Ånäset, banan är dock anpassad så att en station kan anläggas i framtiden.

Bygg- och servicevägar

Flera personer har inkommit med synpunkter angående föreslagen bygg-/ersättningsväg som går ut på Hertsångersvägen är för nära verksamheter på specifik fastighet.

Personerna har önskemål om att föreslagna vägen går närmare kraftledning (ungefär vid km 71+000).

Trafikverkets kommentar: Ett nytt förslag på lokalisering av bygg-/ersättningsväg har tagits fram (vid km 71+000).

Övriga synpunkter

Synpunkter har inkommit från fastighetsägare som ber om att få samrådsunderlag och annat underlag via e-post.

Trafikverkets kommentar: Materialet som presenterades på samrådsmötet finns att läsa på hemsidan: <https://www.trafikverket.se/nara-dig/projekt-i-flera-lan/Norrbotniabanan/Dokument/>. Efterfrågat underlag har även skickats via e-post.

Frågor har inkommit angående information om vatten och naturpåverkan samt om brunnar som ligger 200 m från järnvägssträckan. Även vem som har koll på deras brunnar och om dess vatten går att dricka.

Trafikverkets kommentar: En avgränsning har gjorts för vilka fastigheter vars brunnar som behöver inventeras.

5.6. Samråd med markavattningsföretag

Samråd har hållits angående markavattningsföretag i området för den planerade järnvägen. Samrådet skedde skriftligt mellan 3 februari – 19 februari 2020 med berörda fastighetsägare för markavattningsföretag i området. Syftet med samrådet var att Trafikverket skulle redovisa hur markavattningsföretag berörs av planerade järnvägen och förslag på ny dragning av diken. Syftet var även att fastighetsägare skulle lämna information om markavattningsföretag samt lämna synpunkter på föreslagna diken.

En synpunktslämnare vill inte riskera att få vatten som blir stående på fastighet som idag är gynnsam för skogsbruk. Personen har önskemål om att Trafikverket tar hänsyn till markägarnas intressen för att fortsätta kunna bedriva skogsbruk utan försämrade möjligheter.

Trafikverkets kommentar: Syftet med detta samråd är att Trafikverket ska säkerställa fortsatt funktion i dessa diken, trots att en järnväg kommer korsa diket. Trafikverket

kommer fortsatt se till så att vatten inte blir stående på fastigheter på grund av de byggnationer som utförts.

Övriga synpunkter

Övriga synpunkter som inkom vid samrådet gällande markavvattningsföretag redovisas nedan.

En synpunktslämnare har inkommit med frågor angående varför två broar byggs över Granån (ungefär vid km 67+000) och redogör för att det känns billigare att bygga en något längre bro.

Trafikverkets kommentar: Passagerna över Granån och väg 737 har utformats med hänsyn till järnvägens profil samt krav på frihöjd och kurvradie på allmän väg. Föreslagen lösning bedöms vara den mest kostnadseffektiva.

5.7. Samråd för brunnsinventering

Under sommaren 2019 genomfördes en brunnsinventering i syfte att utreda förekomsten av dricksvattenbrunnar, energibrunnar, avloppsbrunnar samt anläggningar och installationer som ligger dolt i marken såsom infiltrationsanläggningar eller jordvärmeanläggningar.

Inför denna inventering i fält gjordes ett brevutskick i juni 2019 till fastighetsägare vars fastigheter låg inom 200 m från planerad järnväg. Syftet var att informera fastighetsägare om planerad brunnsinventering samt att samla in information om eventuella anläggningar. Svar önskade senast 2019-06-18.

Ett kompletterande utskick gjordes 2019-07-04 med önskan om svar senast 2019-07-18 samt en påminnelse 2019-08-21 med önskan om svar 2019-09-04.

Anläggningar som har identifierats har dokumenterats, mätts in och fotograferats. Provtagning och analys av dricksvattenbrunnar har också gjorts.

Förutom uppgifter om anläggningar enligt ovan framkom inga ytterligare synpunkter av betydelse för järnvägsplanearbetet.

6. Underlag

Minnesanteckningar från samrådsmöten med Länsstyrelsen i Västerbottens län, diarieförda med ärendenummer 2016/111959 och 2016/111965.

Inkomna yttranden från Länsstyrelsen i Västerbottens län, diarieförda med ärendenummer 2016/111965.

Minnesanteckningar från samrådsmöten med Robertsfors kommun, diarieförda med ärendenummer 2016/111959.

Tjänsteanteckningar från enskilda samråd, telefonsamtal m.m. diarieförda med ärendenummer 2016/111959 och 2016/111965.

Minnesanteckningar från samrådsmöte med samebyar och Sametinget, diarieförda med ärendenummer 2019/79099

Minnesanteckningar från samrådsmöte med Holmen AB, diarieförda med ärendenummer 2019/36067

Minnesanteckningar från samrådsmöte med räddningstjänsten, diarieförda med ärendenummer 2016/111959.

Minnesanteckningar från samrådsmöte den 13 och 28 juni 2017 samt yttranden och synpunkter inkomna under samrådstiden, diarieförda med ärendenummer 2016/111959

Minnesanteckningar från samrådsmöte den 25 och 26 april 2018 samt yttranden och synpunkter inkomna under samrådstiden, diarieförda med ärendenummer 2016/111959

Minnesanteckningar från samrådsmöte den 11 juni 2019 samt yttranden och synpunkter inkomna under samrådstiden, diarieförda med ärendenummer 2016/111965

Inkomna synpunkter från samråd avseende markavvattningsföretag, diarieförda med ärendenummer 2016/111965.

Inkomna synpunkter från samråd avseende bullerskyddsåtgärder, diarieförda med ärendenummer 2016/111965.

Inkomna synpunkter från samråd avseende brunnsinventering, diarieförda med ärendenummer 2018/109450.



Trafikverket, Box 809, 971 25 Luleå. Besöksadress: Kungsgatan 31, 972 41 Luleå.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se