

GRANSKNINGSHANDLING - PLANBESKRIVNING

Järnvägsplan Mötesstation Södra Grundfors

Skellefteå Kommun, Västerbottens Län

2025-09-16



6.0

Trafikverket

Postadress: Trafikverket, Box 809, 971 25 Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Planbeskrivning

Dokumenttitel: Granskningshandling Järnvägsplan Mötesstation Södra Grundfors

Författare: WSP

Dokumentdatum: 2025-09-16

Ärendenummer: TRV2023/120615

Uppdragsnummer: 182567

Version: 1.0

Kontaktperson: Sofia Hörnblad Klug, Trafikverket

Läsanvisning

Järnvägsplanens dokument

Järnvägsplanen är en handling bestående av flera dokument som beskriver det aktuella projektets utformning och konsekvenser. Handlingen redovisar också det markbehov som finns för den nya järnvägsanläggningen.

Järnvägsplanen består av tre huvuddokument, denna planbeskrivning, sex plankartor och en miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Utöver dessa dokument finns även sex illustrationskartor som förtydligar järnvägsplanens utformning samt fyra bilagor: *Rapport Bullerutredning*, *PM Komfortvibrationer prediktering*, *Bedömningsgrunder för Miljökonsekvensbeskrivningen* och en *Fastighetsförteckning*. Geoteknik har inget eget PM utan är inskriven i sin helhet i planbeskrivningen.

Plankartorna visar i ritningsform hur järnvägsanläggningen kommer att se ut och framför allt vilka markanspråk som krävs för järnvägsanläggningen. I de sex plankartorna redovisas också vilka skyddsåtgärder som projektet kommer att föreslå.

Denna **planbeskrivning** innehåller en beskrivning av projektets bakgrund och mål, utformningen av anläggningen, vilka konsekvenser som anläggningen bedöms få och vilka skyddsåtgärder som föreslås för att minimera konsekvenser och uppnå vissa av målen med projektet. Planbeskrivningen omfattar också en beskrivning av projektets genomförande.

Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) innehåller detaljerad information om de miljökonsekvenserna för mötesstationen vid Södra Grundfors innebär. En jämförelse görs med ett så kallat nollalternativ för framtiden om projektet inte genomförs.

Planbeskrivningens innehåll

Planbeskrivningen består av följande kapitel:

Kapitel 1 – Här beskrivs mer om hur planprocessen går till samt järnvägsplanens bakgrund, syfte, och de olika mål som projektet måste förhålla sig till.

Kapitel 2 – Beskriver järnvägsplanens förutsättningar.

Kapitel 3 - Här beskrivs den valda utformningen för anläggningen samt förslag om skyddsåtgärder.

Kapitel 4 - Här beskrivs projektets effekter och konsekvenser.

Kapitel 5 - Här redovisas de risker som projektet medför och hur dessa hanteras.

Kapitel 6 - Omfattar den samlade bedömningen för projektet samt en redovisning av projektets måluppfyllelse.

Kapitel 7 - Redovisar projektets överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsmål.

Kapitel 8 - Här beskrivs de olika markanspråk som behövs för planens genomförande.

Avslutningsvis beskrivs det fortsatta arbetet samt planens genomförande och finansiering.

Kapitel 9 - Här beskrivs projektets fortsatta arbete.

Kapitel 10 - Redovisar planens genomförande och finansiering av projektet.

Sammanfattning

Åtgärder behöver utföras på Skelleftebanan i Skellefteå kommun för att öka kapaciteten, avseende trafikmängd, på befintlig järnväg medan utbyggnaden av Norrbotniabanan färdigställs. Denna järnvägsplan syftar till att möjliggöra ett nytt mötesspår, i första hand avsett för godståg, samt ett stickspår på sträckan vid Södra Grundfors. Järnvägsplanen syftar även till att säkerställa markreservat genom servitut avseende anläggning och underhåll av stängsel samt dike, mätarskåp och för trädsäkring. Planen säkerställer även en stängning av en plankorsning samt tillgång till området under byggtiden genom tillfälliga markreservat i form av byggväg, förstärkning och breddning av byggväg samt upplag för massor och material. Inom ramen av järnvägsplanen föreslås även skyddsåtgärder vad gäller buller i närliggande bostadshus.

Skelleftebanan är 63 kilometer lång och går mellan Bastuträsk och Skelleftehamn och trafikeras idag av godstrafik med cirka fyra tåg per dygn. Finnforsfallet är i dagsläget det enda mötesspåret längs sträckan mellan Skellefteå centrum och Bastuträsk. Finnforsfallets mötesspår är idag inte i bruk och kommer att rivas då den inte uppfyller kraven för att nyttjas för tågmöten.

Det nya mötesspåret är även anpassat för persontrafik och har utformats på ett sådant sätt att det är möjligt att förlänga i framtiden. Stickspåret kommer då att kunna kopplas ihop med det förlängda mötesspåret för att skapa en mötesspårsstation med två parallella mötesspår. Mötesspårsstationen är en av flera åtgärder som sammantaget säkerställer den framtida nationella trafiken. Mötesstationen i Södra Grundfors planeras i ett glest befolkat område, närmaste bebyggelsen ligger i byn Plan där det finns ett antal bostäder nära järnvägen som påverkas av buller och vibrationer. Den utformning som har valts innebär att befintligt spår behålls i sitt nuvarande läge både i plan och i höjd. Att det befintliga spåret inte ändras för med sig flera fördelar; en lägre anläggningskostnad, mindre påverkan av landskapsbilden och att trafiken på banan påverkas minimalt under byggtiden.

Den här planbeskrivningen är en del av det granskningsmaterial som tas fram för att ge allmänheten, berörda fastighetsägare, rättighetsinnehavare samt andra intressenter en övergripande bild, förståelse och kunskap om den lokalisering och utformning som hittills utretts inom den aktuella sträckan. Länsstyrelsen har bedömt att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan varpå en miljökonsekvensbeskrivning tagits fram.

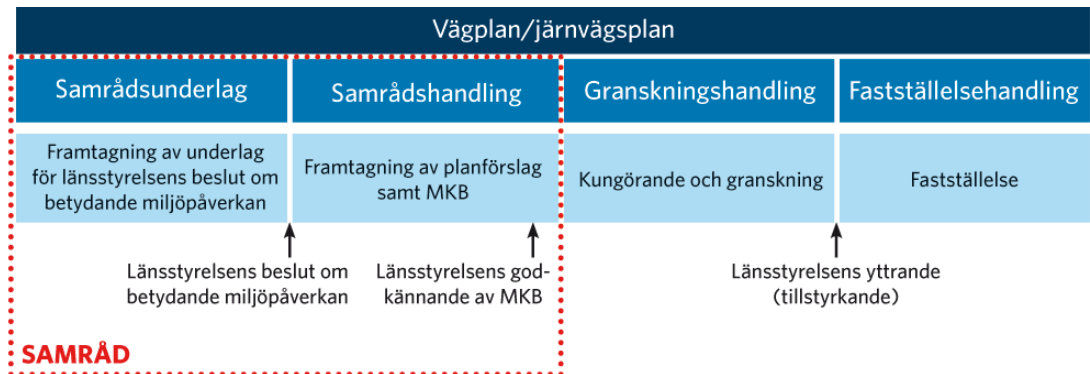
1	BESKRIVNING AV PROJEKTET, DESS BAKGRUND, ÄNDAMÅL OCH PROJEKTMÅL	1
1.1.	Planprocessen	1
1.2.	Syfte	2
1.3.	Bakgrund och beskrivning av projektet	2
1.4.	Tidigare utredningar	3
1.5.	Angränsande projekt	4
1.6.	Ändamål och projektmål	5
1.7.	Nationella mål	6
2	FÖRUTSÄTTNINGAR.....	7
2.1.	Järnvägens funktion och standard	7
2.2.	Vägars funktion och standard	8
2.3.	Trafik och användargrupper	8
2.4.	Lokalsamhälle och regional utveckling	9
2.5.	Riksintressen	10
2.6.	Landskapet	11
2.7.	Miljö och hälsa	12
2.8.	Byggnadstekniska förutsättningar	18
3	DEN PLANERADE JÄRNVÄGENS LOKALISERING OCH UTFORMNING MED MOTIV	20
3.1.	Val av lokalisering.....	20
3.2.	Val av utformning.....	21
3.3.	Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs.....	24
4	EFFEKTER OCH KONSEKVENSER AV PROJEKTET	25
4.1.	Trafik och användargrupper	25
4.2.	Lokalsamhälle och regional utveckling	25
4.3.	Miljö och hälsa	25
4.4.	Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser	29
4.5.	Påverkan under byggnadstiden	29
5	RISK OCH SÄKERHET	30
6	SAMLAD BEDÖMNING	31
6.1.	Ändamål och Projektmål	31
6.2.	Transportpolitiska mål.....	32
6.3.	Miljömål	32
7	ÖVERENSSTÄMMELSE MED MILJÖBALKENS ALLMÄNNA HÄNSYNSREGLER, MILJÖKVALITETSNORMER OCH BESTÄMMELSER OM HUSHÅLLNING MED MARK OCH VATTENOMRÅDE	34

7.1.	Allmänna hänsynsregler	34
7.2.	Rikssintressen	34
7.3.	Miljö kvalitetsnormer	35
8	MARKANSPRÅK OCH PÅGÅENDE MARKANVÄNDNING	36
8.1.	Järnvägsmark med äganderätt (J)	36
8.2.	Järnvägsmark med servitutsrätt (Js)	37
8.3.	Tillfällig nyttjanderätt (T)	37
8.4.	Pågående markanvändning	37
8.5.	Gemensamhetsanläggning	38
8.6.	Påverkade fastigheter	38
9	FORTSATT ARBETE	39
9.1.	Tillstånd och dispenser	39
9.2.	Omprövning av gemensamhetsanläggning	40
9.3.	Uppföljning och kontroll	40
9.4.	Masshantering	40
10	GENOMFÖRANDE OCH FINANSIERING	41
10.1.	Formell hantering	41
10.2.	Genomförande	42
10.3.	Finansiering	42
11	UNDERLAGSMATERIAL OCH KÄLLOR	43
11.1.	Källor	43

1 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål

1.1. Planprocessen

Ett väg- eller järnvägsprojekt planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en väg- eller järnvägsplan, se Figur 1. Vid byggande av järnväg styrs denna process av lagen om byggande av järnväg (lag 1995:1649). Lagen om byggande av järnväg hänvisas även till andra lagar, såsom miljöbalken (1998:808).



Figur 1. Processen för Järnvägsplan för projekt som kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

I planläggningsprocessen utreds var och hur vägen eller järnvägen ska byggas. Hur lång tid det tar att få fram svaren beror på projektets storlek, hur många utredningar som krävs, om det finns alternativa sträckningar, vilken budget som finns och vad de berörda tycker.

I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Länsstyrelsen beslutar sedan om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. I sådana fall ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram där projektets miljöpåverkan beskrivs och förslag av försiktighets- och skyddsåtgärder beskrivs. I annat fall ska en miljöbeskrivning tas fram. Planen hålls tillgänglig för granskning så att de som berörs kan lämna synpunkter innan Trafikverket färdigställer den. När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft. Först efter detta kan Trafikverket påbörja byggnation.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket tar kontakt och för dialoger med andra myndigheter, organisationer, enskilda som särskilt berörs samt allmänhet för att Trafikverket ska få deras synpunkter och kunskap. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse. Planen är en förutsättning och en grund för att få tillträde till den mark som behövs för byggandet av anläggningen. I Figur 2 beskrivs processen för järnvägsprojekt från planering till byggstart.



Figur 2. Ett järnvägsprojekts processplan från åtgärdsval till byggskede.

1.2. Syfte

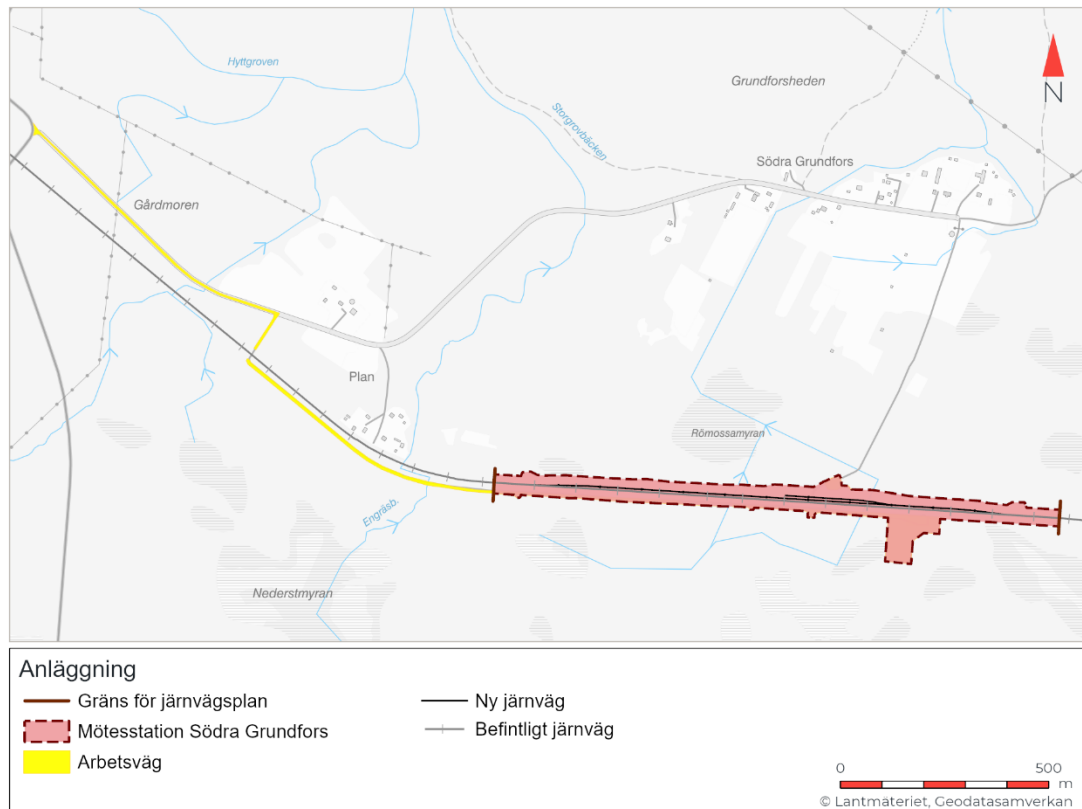
Järnvägsplanens övergripande syfte är att bidra till den kapacitetsförstärkning som krävs på hela Skelleftebanan i och med utbyggnaden av Norrbotniabanan. Denna järnvägsplan syftar till att möjliggöra utbyggnaden av en ny mötesstation vid Södra Grundfors längs Skelleftebanan. Järnvägsplanen syftar även till att säkerställa markreservat genom servitut avseende anläggning och underhåll av stängsel samt dike, mätarskåp och för trädsäkring. Planen säkerställer även en stängning av en plankorsning samt tillgång till området under byggtiden genom tillfälliga markreservat i form av byggväg, förstärkning och breddning av byggväg samt upplag för massor och material. Inom ramen av järnvägsplanen föreslås även skyddsåtgärder vad gäller buller i närliggande bostadshus.

1.3. Bakgrund och beskrivning av projektet

Kapacitetsförstärkningen av Skelleftebanan är viktig för utbyggnaden av Norrbotniabanan som är en avgörande del i Kuststråket bestående av Norrbotniabanan, Botniabanan, Ådalsbanan och Ostkustbanan. Tillsammans förbinder dessa banor Norrlandskusten från Luleå i norr till Stockholm i söder. Skelleftebanan är 63 kilometer lång och går mellan Bastuträsk och Skelleftehamn och trafikeras idag av godstrafik. I dagsläget finns en mötesstation längs sträckan vid Finnforsfallet som är 390 meter lång och i dåligt skick vilket gör att den idag inte kan nyttjas för tågmöten.

Innan Norrbotniabanan färdigställts mellan Skellefteå och Luleå kommer Skelleftebanan att användas som omledningssträcka till Stambanan och nyttjas för trafikering ut till Skelleftehamn. För att klara det ökade kapacitetsbehovet behöver en ny mötesstation som ersätter Finnforsfallet anläggas längs Skelleftebanan. Lämpligast placering av ny mötesstation efter genomförd förstudie har värderats till Södra Grundfors.

Inom mötesstationen ingår ett nytt mötesspår samt stickspår för Skelleftebanan i höjd med byarna Södra Grundfors och Plan. Inom järnvägsområdet kommer en driftstation att anläggas för service och underhåll av järnvägsanläggningen. Mötesstationen utgör cirka 1300 meter av järnvägsanläggningen. Utbyggnaden av mötesstationen kommer att påverka närliggande vägar som ingår i befintlig gemensamhetsanläggning. Vägen söder om järnvägen kommer att behöva breddas, för att möjliggöra möten av fordon under byggtiden, samt förstärkas för att klara tyngden från tunga fordon. När mötesstationen har färdigställts behöver servicefordon ha möjligheten att angöra mötesstationen via väg norrifrån. Detta säkerställs inte inom ramen för denna järnvägsplan utan genom en omprövning av gemensamhetsanläggningen genom lantmäteriförrättning, så att den kan nyttjas som serviceväg av Trafikverkets servicefordon. I och med att plankorsningen stängs föreslås en vändyta placeras norr om mötesstationen intill befintlig väg för att möjliggöra vändning för delägare i gemensamhetsanläggningen, för mer information se Illustrationskarta blad 5. Omfattningen av denna järnvägsplan kan ses i sin helhet i Figur 3.



Figur 3. Järnvägsplanens omfattning.

1.4. Tidigare utredningar

1.4.1. Förstudie Skelleftebanan ny mötesstation, Slutrapport september 2010

I den förstudie som togs fram 2010 utreddes fem alternativ för placering av ny mötesstation fram. Två av alternativen valdes bort innan jämförelse, UA3 Krångfors och UA5 Slind. UA3 valdes bort av tekniska skäl eftersom det innebar att mötesspåret skulle hamna i en svacka med branta lutningar i båda riktningarna. UA5 valdes bort för läget i förhållande till mötesstationerna vid Kattisträsk och Skelleftehamn och gjorde inte lika stor nytta för att öka kapaciteten på banan. De tre alternativ som återstod och studerades närmare i förstudien var:

- UA1 – Södra Grundfors
- UA2 – Södra Grundfors
- UA4 – Krångfors

Samtliga kvarvarande alternativ uppfyllde målet att ett möjliggöra möte med 750 meter långa tåg. UA1 är det enklaste alternativet sett till anläggningsutförandet att genomföra och även det planaste. I de två andra alternativen hamnar mötesspåret på en kulle vilket försvårar genomförandet.

Baserat på förstudiens rapport och inkomna remissynpunkter har UA1 - Södra Grundfors valts ut för fortsatt utredning.

1.5. Angränsande projekt

1.5.1. Norrbotniabanan

Norrbotniabanan är en ny järnvägssträckning vars syfte är att förstärka gods- och persontrafiken längs Norrlandskusten. Det är en 27 mil kustnära järnväg mellan Umeå och Luleå med nya resecentrum i Skellefteå, Piteå och Luleå. Den bedöms skapa förutsättningar för en hållbar samhällsutveckling, ökad konkurrenskraft för näringslivet och en positiv regional utveckling som gagnar hela landet. Norrbotniabanan förväntas halvera restiderna samt sänka transportkostnaderna och förbättra förbindelserna med övriga Sverige och Europa.

1.5.1.1. *Delsträcka Dåva-Skellefteå*

Järnvägsplanerna för sträckan Dåva–Skellefteå är fastställda och har vunnit laga kraft.

Nu arbetas det med att ta fram bygghandlingar och planering för byggstart längs sträckan. Målet är att påbörja en del förberedande arbeten så som upprustning av vägar och flytt av ledningar under 2024, för att sedan kunna påbörja byggnationen.

1.5.1.2. *Delsträcka Skellefteå-Luleå*

För delsträckan Skellefteå–Luleå togs det beslut 2024 om vilken korridor som kommer att gälla. Det är den så kallade västligaste korridoren som följer väg E4 vid infart till Luleå och sen den befintliga järnvägen genom Piteå. Nästa steg i arbetet är att ta fram järnvägsplaner. Det är detaljerade beskrivningar av hur sträckningen av järnvägen ska se ut och hur den ska byggas inom den valda korridoren.

1.5.2. Väg 791, Krångfors, ny väg - flytt av väg

Längs väg 791 genom Krångfors finns två riskområden där slänterna ner mot Skellefteå älv är instabila. De två områdena utgörs av en cirka 50 meter respektive 250 meter lång sträcka. Längs det ena riskområdet finns det spår av skred som skett de senaste åren. För att säkerställa vägens funktion och undvika risk för ras och skred kommer den längre sträckan att flyttas bort från riskområdet, så att den i stället går norr om fastigheterna. Byggstart beräknas preliminärt till 2026.

1.5.3. Signaltekniska åtgärder och utbyggnad av kraftförsörjning på Skelleftebanan

Det kommer även att behövas andra åtgärder på Skelleftebanan i form av signaltekniska åtgärder och utbyggnad av kraftförsörjning. Dessa åtgärder hanteras i sidoprojekt.

1.6. Ändamål och projektmål

Arbete för utveckling av Kuststråket genom utbyggnad av Norrbotniabanan innebär en ny kustnära järnväg mellan Umeå och Luleå. En kapacitetsförstärkning och upprustning av Skelleftebanan, dels genom möjliggörande av ny mötesstation vid Södra Grundfors, är avgörande för Norrbotniabanans genomförande. Järnvägen spelar en viktig roll i klimatomställningen.

1.6.1. Övergripande ändamål för Norrbotniabanan

Skapa bättre förutsättningar för en hållbar samhällsutveckling, ökad konkurrenskraft för näringslivet och en positiv regional utveckling som gagnar hela landet.

Den nya järnvägen (Norrbotniabanan) ska förstärka godstrafiken och persontrafiken längs Norrlandskusten.

1.6.2. Projektmål för Skelleftebanan och Södra Grundfors

Inom det övergripande ändamålet för Norrbotniabanan mellan Umeå och Luleå har det tagits fram projektspecifika mål för Skelleftebanan och Södra Grundfors, indelade i tre delområden: funktion (F), miljö (M) och ekonomi (E) som har sammanställts i Tabell 1

Tabell 1. Projektmål.

Nr	Projektmål
P1 (F)	Planering av byggskedet ska göras för att minimera driftstoppen på befintlig järnväg samt att minimera störningarna på anslutande vägsystem.
P2 (F)	Kvaliteten för näringslivets transportlogistik förbättras.
P3 (M)	Projektet ska aktivt jobba med att minimera miljöavtrycket i de åtgärder som utförs. Återanvändning av massor, korta transporter och så lite deponi som möjligt.
P4 (M)	I järnvägsplanen ska skyddsåtgärder utredas och gällande riktlinjer för buller följas.
P5 (M)	Begränsa intrång i naturvärden och kulturvärden .
P6 (E)	Anläggningen ska utformas så att ändamålet och framtagna projektmål uppfylls till lägsta möjliga anläggningskostnad .
P7 (E)	Anläggningen ska utformas för att uppnå en effektiv drift med målsättning att minimera livscykelkostnaderna .

1.7. Nationella mål

1.7.1. Transportpolitiska mål

Det övergripande målet för transportpolitiken i Sverige är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Det övergripande målet är uppdelat i ett funktionsmål och ett hänsynsmål.

Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga; likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås samt till ökad hälsa.

1.7.2. Miljökvalitetsmål

Det svenska miljömålssystemet består av ett generationsmål, 16 miljökvalitetsmål samt 24 etappmål inom områdena avfall, biologisk mångfald, farliga ämnen och klimat. Sveriges miljömål är det nationella genomförandet av den ekologiska dimensionen av de globala hållbarhetsmålen. Miljökvalitetsmålen beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till. I Tabell 2 redovisas de miljökvalitetsmål som bedömts vara relevanta för planförslaget.

Tabell 2. Nationella miljökvalitetsmål. De miljökvalitetsmål som bedömts som relevanta för planförslaget är markerade med grönt i tabellen.

Miljökvalitetsmål	
1. Begränsad klimatpåverkan	9. Grundvatten av god kvalitet
2. Frisk luft	10. Hav i balans samt levande kust och skärgård
3. Bara naturlig försurning	11. Myllrande våtmarker
4. Giftfri miljö	12. Levande skogar
5. Skyddande ozonskikt	13. Ett rikt odlingslandskap
6. Säker strålmiljö	14. Storslagen fjällmiljö
7. Ingen övergödning	15. God bebyggd miljö
8. Levande sjöar och vattendrag	16. Ett rikt växt- och djurliv

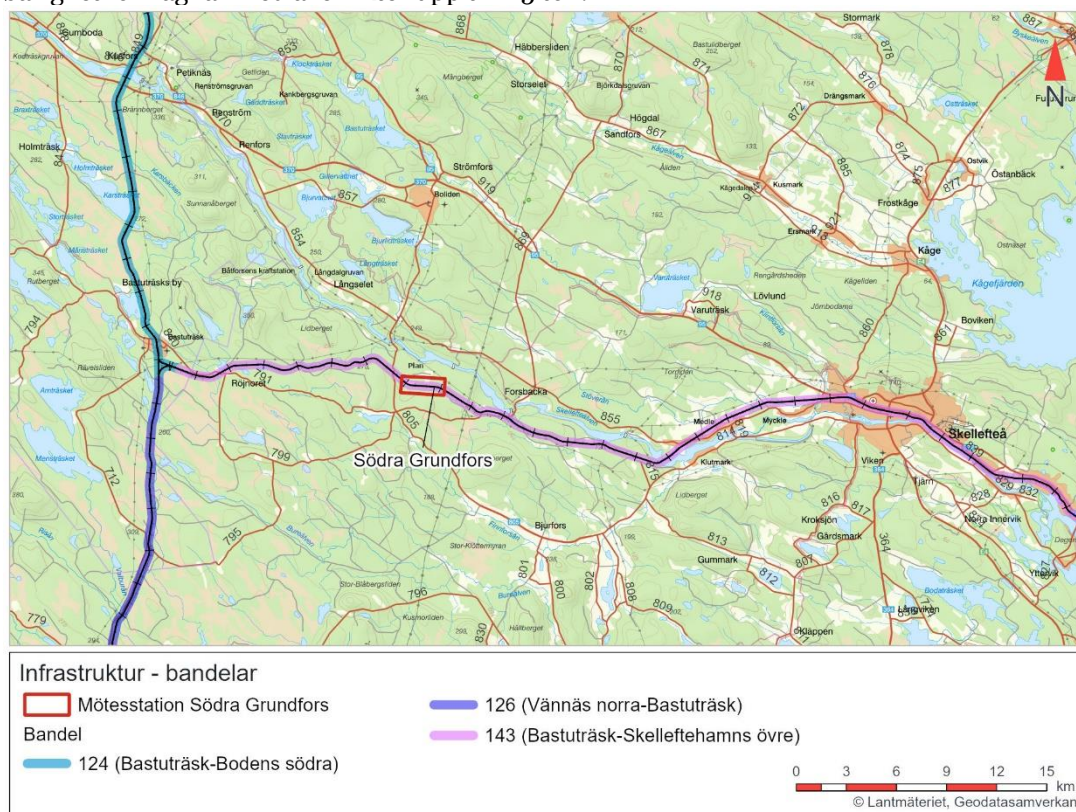
2 Förutsättningar

2.1. Järnvägens funktion och standard

Skelleftebanan, *bandel 143*, är en enkelspårig tvärbana mellan Skelleftehamn övre i öster och Bastuträsk i väster. Järnvägen är cirka 63 kilometer lång. Järnvägen kopplar ihop Skellefteå och Skelleftehamn med Stambanan, *bandel 124* norrut och *bandel 126* söderut, som kopplar på resten av Sveriges järnvägsnät, se Figur 4. I Finnforsfallet finns idag det enda mötesspåret mellan Skellefteå C och Bastuträsk. Den är i dåligt skick och möteslängden är endast 390 meter. Idag används Finnforsfallet inte som mötesspår utan enbart för att ställa upp arbetsfordon, men kommer att rivas i framtiden.

Skelleftebanans befintliga järnvägsanläggning är i dåligt skick med helsvetsad räl på träslipers och har under 2024 rustats upp. Skelleftebanan är elektrifierad men hjälpkraft saknas. Kraftförsörjningen längst med banan och ner till Skelleftehamn är undermålig och kanalisation saknas idag.

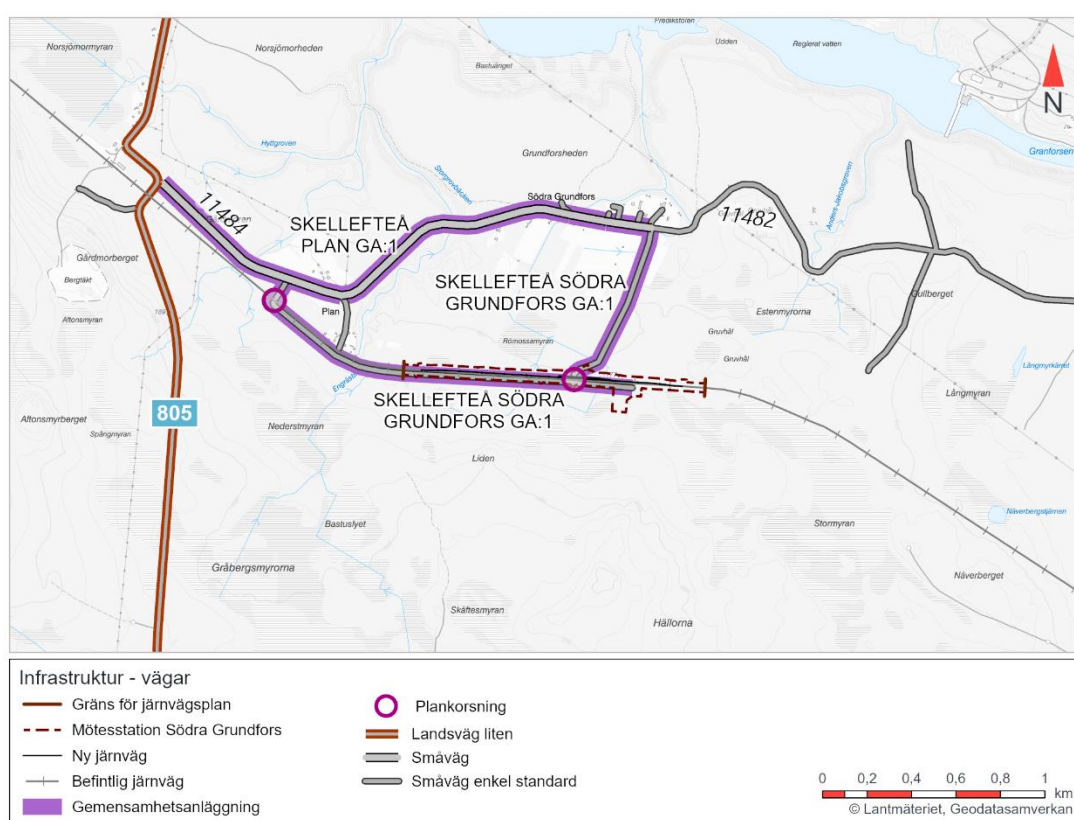
Trafikeringen på Skelleftebanan är inte fjärrstyrd utan görs manuellt av tågklarerare. Tågledningen finns i Boden, där en tågklarerare bevakar Bastuträsk och en annan Skelleftehamns övre. För att ett tåg ska släppas ut på banan behöver de två tågklarerarna kontakta varandra för att säkerställa att banan är fri. För att ställa upp arbetsfordon i Finnforsfallet används en fysisk nyckel på plats för att växla in till sidospåret. Banan har bärighetsklassning för största tillåtna axellast på 25 ton, det vill säga att banan har en bärighet för vagnar med axelvikter upp till 25 ton.



Figur 4. Järnväg i området runt mötessstation Södra Grundfors.

2.2. Vägars funktion och standard

Inom området för järnvägsplanen finns två enskilda vägar som är en del av gemensamhetsanläggningen SKELLEFTEÅ SÖDRA GRUNDFORS GA:1. Båda vägarna ansluter i norr till större enskilda grusvägar, väg 11484 samt väg 11482, som underhålls av kommunen, se Figur 5. Den östligaste vägen är grusad, cirka 3 meter bred, och korsar järnvägen via en oövervakad plankorsning och fortsätter sedan söderut. Den andra vägen löper söderut från väg 11484 och korsar järnvägen via oövervakad plankorsning och fortsätter sedan österut längsmed järnvägsspåret fram till en vändplats inom järnvägsplanens östra del. Vägen är en grusväg av enkel standard men är fungerande för dagens användning. Väg 11484 är redovisad som del av gemensamhetsanläggning SKELLEFTEÅ PLAN GA:1 och ansluter till statlig väg 805 i väster som går i nordsydlig riktning och är en huvudled söderut från Boliden. Vid båda plankorsningarna som berör järnvägsplanen finns idag grindar om vardera sida av spåret av enklare karaktär.



Figur 5. Vägar och vägrättigheter i området kring föreslagen mötesstation.

2.3. Trafik och användargrupper

De största flödena på Skelleftebanan utgörs av systemtåg som är godståg där alla vagnar har gemensam utgångspunkt och destination. Industrin längs Norrlandskusten är exportintensiv och mer än hälften av den tunga godstrafiken kommer från norr med destination i söder. De största godsflödena, sett till godsolymer, sker via sjöfart och på järnväg. Godstrafiken på Stambanan genom övre Norrland är omfattande.

2.4. Lokalsamhälle och regional utveckling

Skelleftebanan är viktig för näringslivet eftersom den används för att transportera gods till och från övre Norrland, till exempel kopparslag, rundvirke, sågade trävaror och pappersrullar. Idag går inga persontåg utan enbart godståg på banan. Sträckan trafikeras med cirka fyra tåg per dygn. Godstrafiken består av Green Cargos Aitik- och Kopparpendlar och tillhörande tjänstetåg. När sträckan Umeå-Skellefteå i Norrbottenbanan är klar kommer trafiken att gå via Skelleftebanan för att nå resten av övre Norrland. När Norrbottenbanan står klar i sin helhet kommer Skelleftebanan främst att användas för omledning av trafiken. Detta minskar sårbarheten i järnvägssystemet i Norrland genom att skapa en bättre redundans.

Region Västerbotten har som mål att ha en hållbar utveckling och bli en levande och cirkulär plats. För att uppfylla detta har regionen beslutat om tre inriktningar som ska genomsyra arbetet samt sex prioriterade områden.

De tre inriktningarna är:

- Sammanhållen region
- Jämlik och jämställd inkludering
- Föregångare i omställning

De sex prioriteringarna är:

- En nytänkande och smart region
- En region med platsbaserad hållbar näringslivsutveckling
- En nära tillgänglig region
- En region med hållbara livsmiljöer att bo, verka och leva i
- En hälsofrämjande region
- En region rik på kompetenser

2.4.1. Befolkning och bebyggelse

Skelleftebanan mellan Bastuträsk och Skellefteå utgörs till större delen av glesbygd och naturmark. I Skellefteå tätort bor cirka 36 400 personer (år 2020) och här finns cirka 21 000 arbetsplatser. De närliggande tätorterna Ursviken och Skelleftehamn har cirka 3 800 respektive 3 200 invånare, samt cirka 700 respektive 1 500 arbetsplatser. Skellefteå kommun är till ytan Sveriges största kustkommun (cirka 10 000 kvadratkilometer) och har cirka 75 833 invånare (2023-09-26).

I området runt aktuell järnvägssträcka finns cirka 40 personer bosatta. De närmaste byarna är Södra Grundfors och Plan. På ett avstånd på cirka 4-10 kilometer från föreslagen mötesstation ligger byarna Finnfors, Finnforsfallet, Andersberg och Krångfors. Det närmaste samhället är Boliden som ligger cirka tio kilometer norrut.

2.4.2. Översiktsplan

Översiktsplanen för Skellefteå Kommun har ingen vision för det aktuella området. Enligt *Fördjupad översiktsplan för Skellefteå kommuns landsbygder*, som antogs i april 2024, har området för järnvägsplanen fått landskapskaraktären kulligt skogslandskap.

2.4.3. Kommunal planer

Inga kommunala detaljplaner berörs av aktuell järnvägsplan.

2.5. Riksintressen

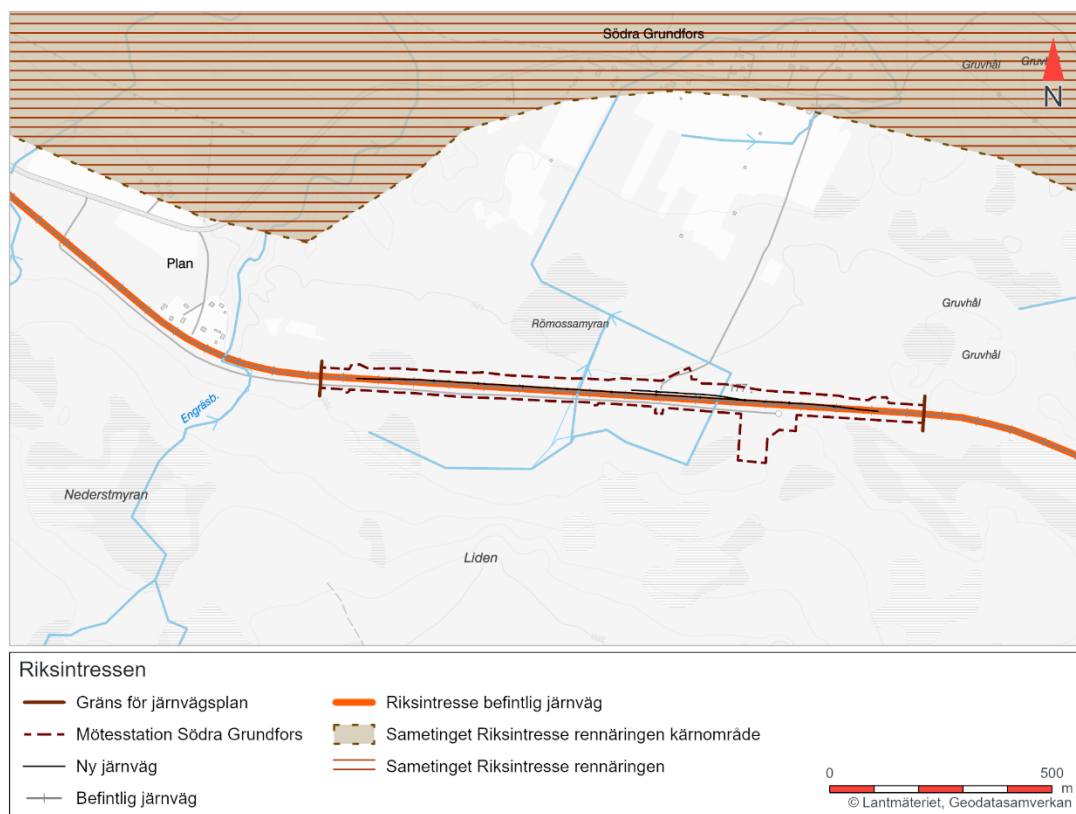
2.5.1. Infrastruktur

Skelleftebanan utgör riksintresse för järnväg.

2.5.2. Rennäring

Södra Grundfors ligger inom Maskaure samebys marker. Maskaure sameby är en skogssameby och har sina åretruntmarker i Arjeplogs kommun och vinterbetesmarkerna i Skellefteå- och Norsjö kommun.

Strax norr om aktuell järnvägssträcka finns ett av samebyn Maskaures kärnområden som utgör riksintresse för rennäring, se Figur 6. Enligt Sametingets karta över strategiska platser för Maskaures sameby används området norr om Södra Grundfors som uppsamlingsområde. Det finns en ej röjd led som går norr om Södra Grundfors som passerar över järnvägen någon kilometer österut vid Liden. Hela järnvägen anges utgöra en svår passage. Området runt Södra Grundfors och ner mot järnvägen är markerat som trivselland

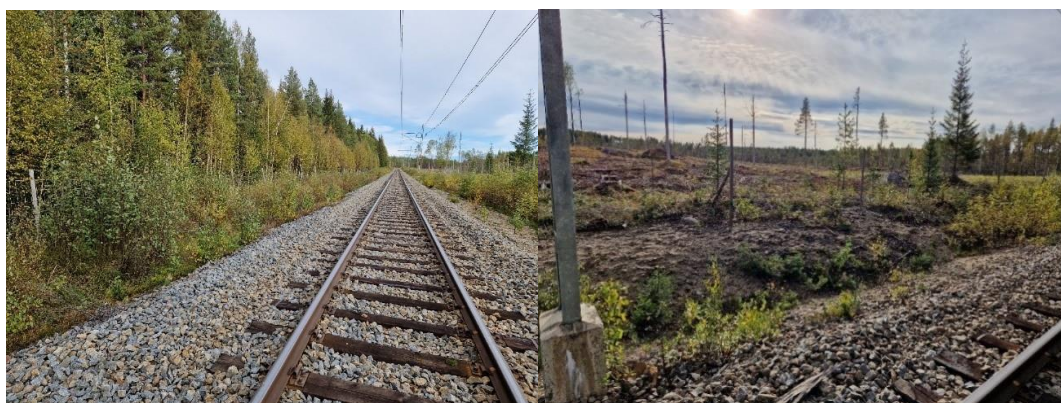


Figur 6. Riksintresse rennäring och järnväg med föreslagen mötesstation markerad med streckad mörkröd linje.

2.6. Landskapet

Nedan följer en sammanfattning av projektets förutsättningar gällande omgivande landskap. En mer detaljerad beskrivning finns i järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Projektets bedömning av effekter och konsekvenser för landskapsbilden redovisas kortfattat i avsnitt 4.3.1 *Landskapet* i denna planbeskrivning.

Aktuell järnvägssträcka ligger i ett storskaligt skogslandskap som karakteriseras av löv- och barrskog med inslag av myrmarker. Skellefteälven går i öst-västlig riktning cirka 1,5 kilometer norr om området. I närheten av befintligt järnvägsspår ligger byarna Södra Grundfors och Plan som består av utspridd bostadsbebyggelse med inslag av odlad jordbruksmark. Boliden är det närmaste samhället och ligger cirka tio kilometer norr om aktuell järnvägssträcka. Landskapet upplevs visuellt slutet med ett fåtal utblickar mot myrmarker samt avverkade skogsskiften där hyggen lämnats, se Figur 7 och Figur 8.



Figur 7. Befintlig banvall omgärdad av tät vegetation (Vänster). Landskapet öppnar upp sig vid avverkade skogshyggen (Höger).



Figur 8. Blandskog intill befintligt spår. Området runt aktuell järnvägssträcka består till största del slutet blandskog utan några längre siktlinjer eller utblickar.

2.7. Miljö och hälsa

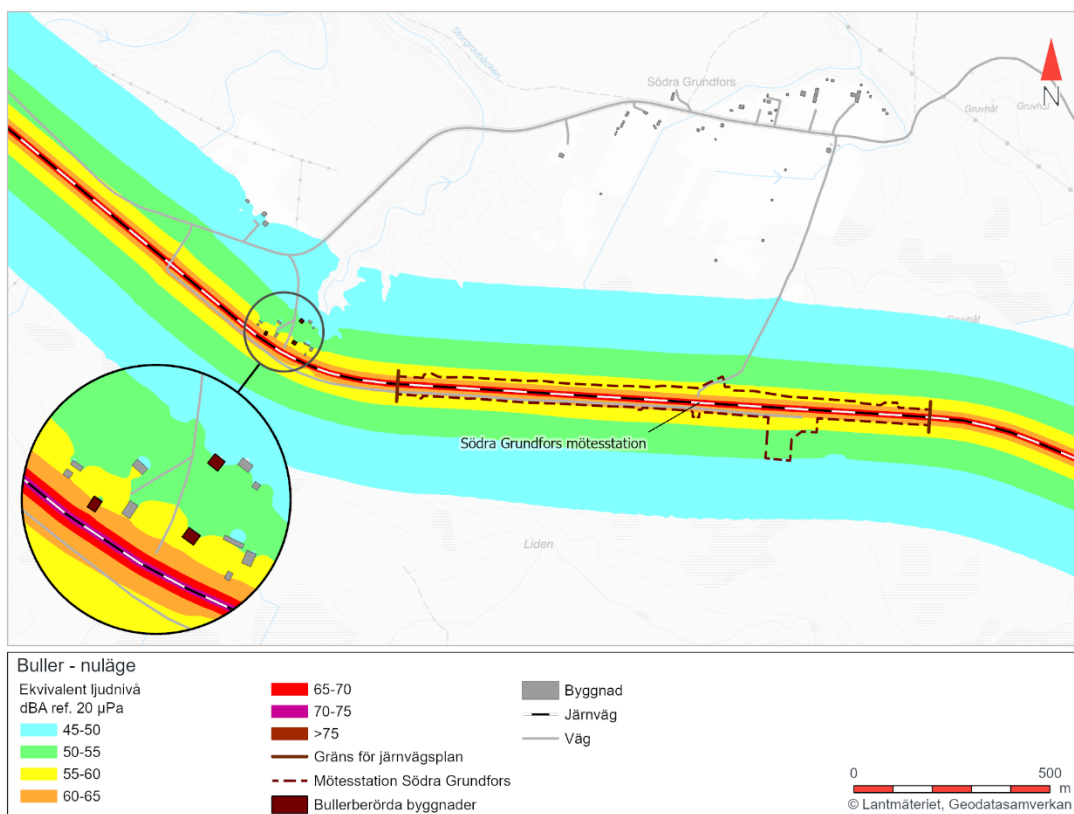
Nedan följer en sammanfattning av projektets förutsättningar för miljö och hälsa. En mer detaljerad beskrivning finns i järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Projektets bedömning av effekter för landskapsbilden redovisas kortfattat i avsnitt 4.3 *Miljö och hälsa* i denna planbeskrivning.

2.7.1. Boende och hälsa

2.7.1.1. Buller

En buller- och vibrationsutredning har tagits fram för Skelleftebanan, sträckan mellan Skellefteå och Bastuträsk, i och med planeringen av Norrbotniabanans utbyggnad. Den utredningen berör även denna järnvägsplan.

Riktvärdet för ekvivalent ljudnivå utomhus vid fasad är 50 dBA och maximalnivå för uteplats är 70 dBA för trafikbuller. Utförda bullerberäkningar visar att två bostadsbyggnader intill järnvägen har en ekvivalent ljudnivå över 50 dBA vid samtliga fasader medan en tredje bostadsbyggnad, inom Södra Grundfors 1:23, överskrider riktvärdet vid tre utav byggnadens fyra fasader, se Figur 9. Bostadsbyggnaden inom fastigheten Plan 1:15 har i nuläget en ekvivalent ljudnivå över 60 dBA samt en maximal ljudnivå på 91 dBA vid fasad, vilket innebär att det finns en viss risk att riktvärdet 45 dBA för maximal ljudnivå inomhus nattetid överskrids med mer än 5 dBA.

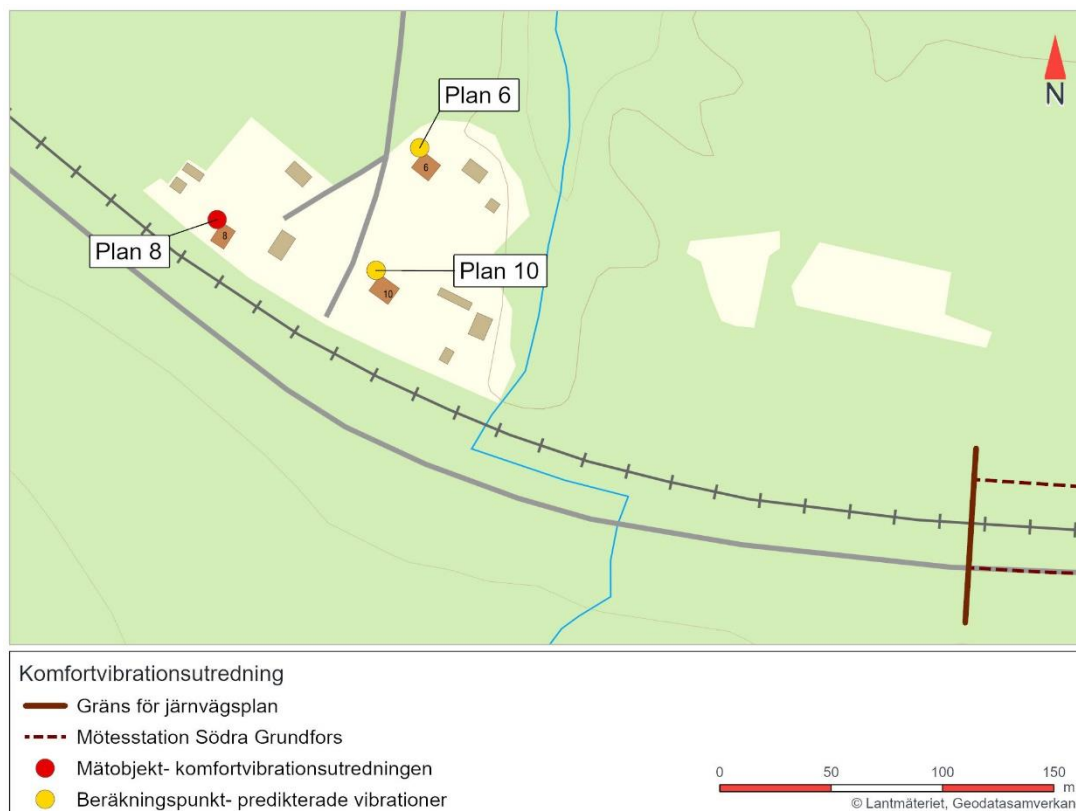


Figur 9. Ekvivalenta bullernivåer med föreslagen mötesstation Södra Grundfors markerad med mörkröd streckad linje.

2.7.1.2. Komfortvibrationer

Vid all trafik, både spårbunden och vägtrafik, uppstår markvibrationer som kan upplevas störande för boende i närheten av spår eller väg. I den vibrationsutredning som är utförd har beräkningar av förväntade komfortstörningar grundats på vibrationsmätningar från störning från befintligt spår.

Enligt utförd komfortmätning, se Figur 10, bedöms det som troligt att boende störs i bostadshuset belägen inom fastigheten Plan 1:15, här benämnd Plan 8. Enligt utförda beräkningar är det sannolikt att även Plan 10 (inom fastigheten Södra Grundfors 1:24) kan uppleva liknande vibrationer som mätobjektet. Det är dock beroende av hur byggnaden är konstruerad.



Figur 10. Kartvy över del av byn Plan. Röd prick visar mätobjekt från komfortvibrationsutredningen (Plan 8). Gula prickar visar beräkningspunkter för predikterade vibrationer (Plan 6 och Plan 10).

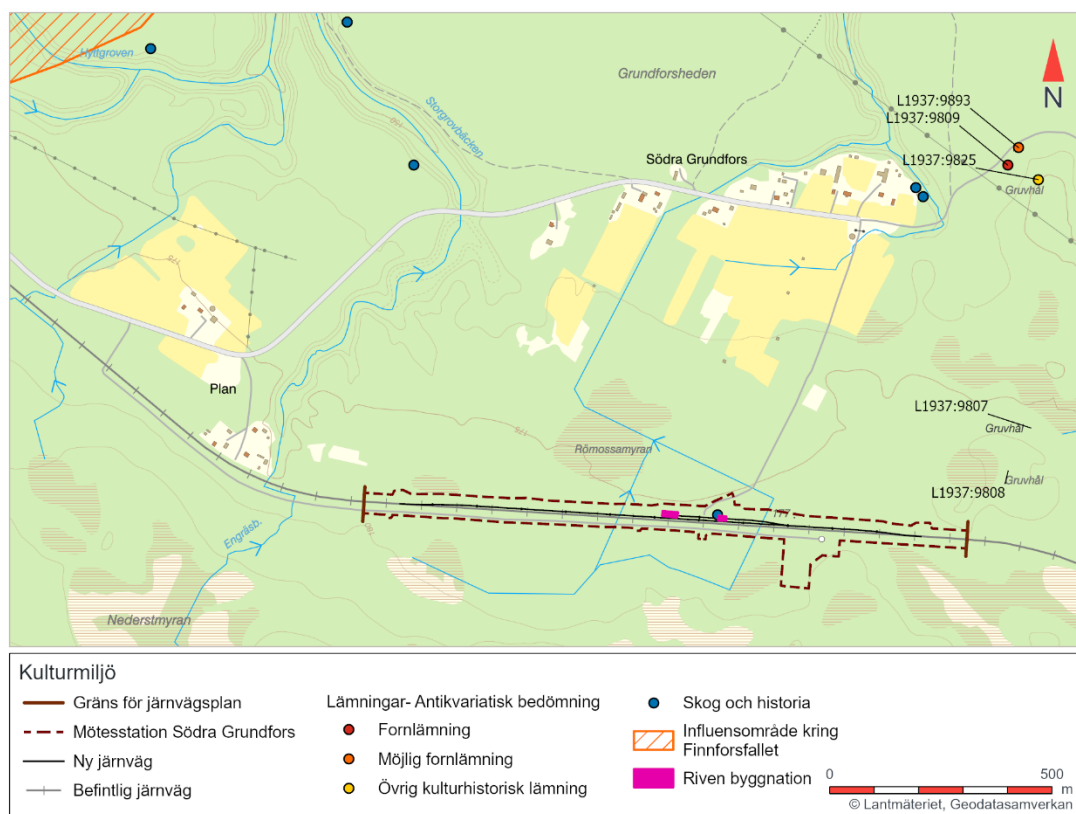
2.7.1.3. Elektromagnetiska fält

Elledningar, transformatorer och annan elektrisk utrustning omges av två typer av fält: elektriska fält och magnetiska fält. Det gemensamma namnet är elektromagnetiska fält. Fälten är starkast närmast källan men avtar snabbt med ökat avstånd. Längs en järnväg finns elektromagnetiska fält främst vid kontaktledningarna. Magnetfältet från kontaktledningen är svagt när det inte är något tåg i närheten, men det ökar när tåget passerar. På ett avstånd av cirka 25 meter från en elektrifierad järnväg är magnetfältet som kan relateras till järnvägen generellt så svagt att bakgrundsvärdena i bostäder och kontor inte överskrids.

2.7.2. Kulturmiljö

Det finns inga lagskyddade objekt eller ytor inom området för järnvägsplanen. Här finns inte heller någon kulturhistorisk bebyggelse. Samtliga kulturmiljövärden som har identifierats inom aktuell järnvägssträcka är strukturer som har tillkommit under 1900-talet till följd av järnvägens etablering i området och en utökad jordbruksareal kopplat till byarna Södra Grundfors och Plan. Det rör sig om spår efter två järnvägsplattformar, en mindre väg samt dräneringsdiken runt före detta odlingsmark. Idag är dessa otydliga och svåra att avläsa på grund av att jordbruksmarken lagts igen, järnvägsplattformar har övergivits och raserats samt att skogen har tagit över. Vägsträckningen mellan järnvägen och Södra Grundfors by är, förutom själva järnvägslinjen, den enda struktur som är välbevarad.

En utav järnvägsplattformarna är ett registrerat kulturmiljöobjekt, vilken beskrivs som en husgrund i Skogsstyrelsens underlag från Skog- och historiainventeringarna, se Figur 11. Den bör betraktas som en övrig kulturhistorisk lämning enligt Riksantikvarieämbetets definitioner för kulturhistoriska lämningar. Den är därmed inte tillståndspliktig enligt Kulturmiljölagen.



Figur 11. Kulturmiljövärden inom och i närheten av aktuell järnvägssträcka.

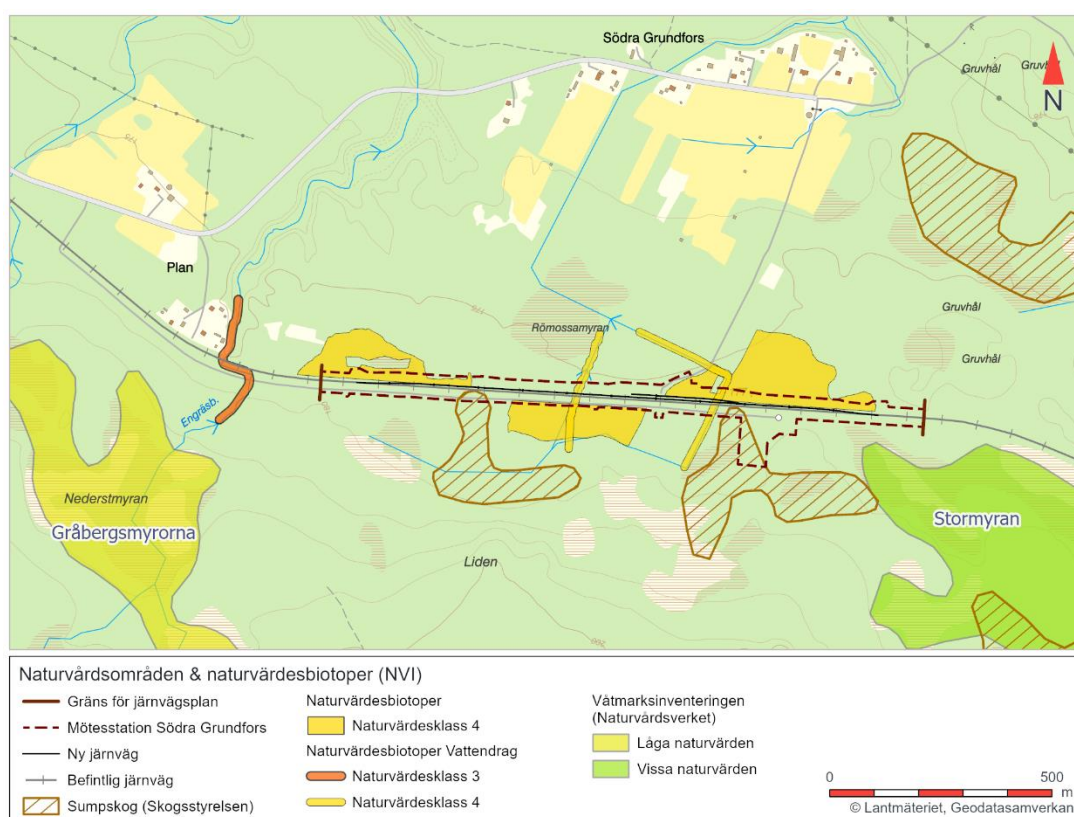
Bebyggelse som kopplar till järnvägens etablering bedöms vara kulturhistoriskt värdefull. Inom fastigheten Plan 1:15, strax väster om föreslagen mötesstation, finns en banvaktarstuga kvar. Byggnaden är kraftigt förändrad och har därmed ett begränsat kulturhistoriskt värde. I Plan förekommer även två andra bostadshus som är tillkomna inom 1900-talets första decennier. En av dem är välbevarad, belägen inom fastighet Södra Grundfors 1:23, och bedöms ha ett kulturhistoriskt värde. Den andra, inom Södra Grundfors 1:24, är förändrad och har därmed ett lågt kulturhistoriskt värde.

På flera ställen runt järnvägen finns spår efter övergiven och numera igenvuxen jordbruksmark, i form av ett nät av avvattningsdiken, som kopplar till bebyggelseexpansionen som skedde i samband med järnvägens etablering i tidigt 1900-tal.

2.7.3. Naturmiljö

En naturvärdesinventering har utförts inom ramen för järnvägsplanen och i dess närhet av Pelagia år 2023. Naturvärdesinventeringen visade att aktuell järnvägssträcka till stora delar inte hyser några särskilda naturvärden. Tre rödlistade arter påträffades, fem skyddade arter samt en signalart. Det finns inga skyddade områden inom järnvägsplanen eller dess närområde.

Sammanfattningsvis har naturmiljön inom järnvägsplanen och dess närområde, baserat på biotop- och artvärden, bedömts ha låga till måttliga naturvärden, se Figur 12.



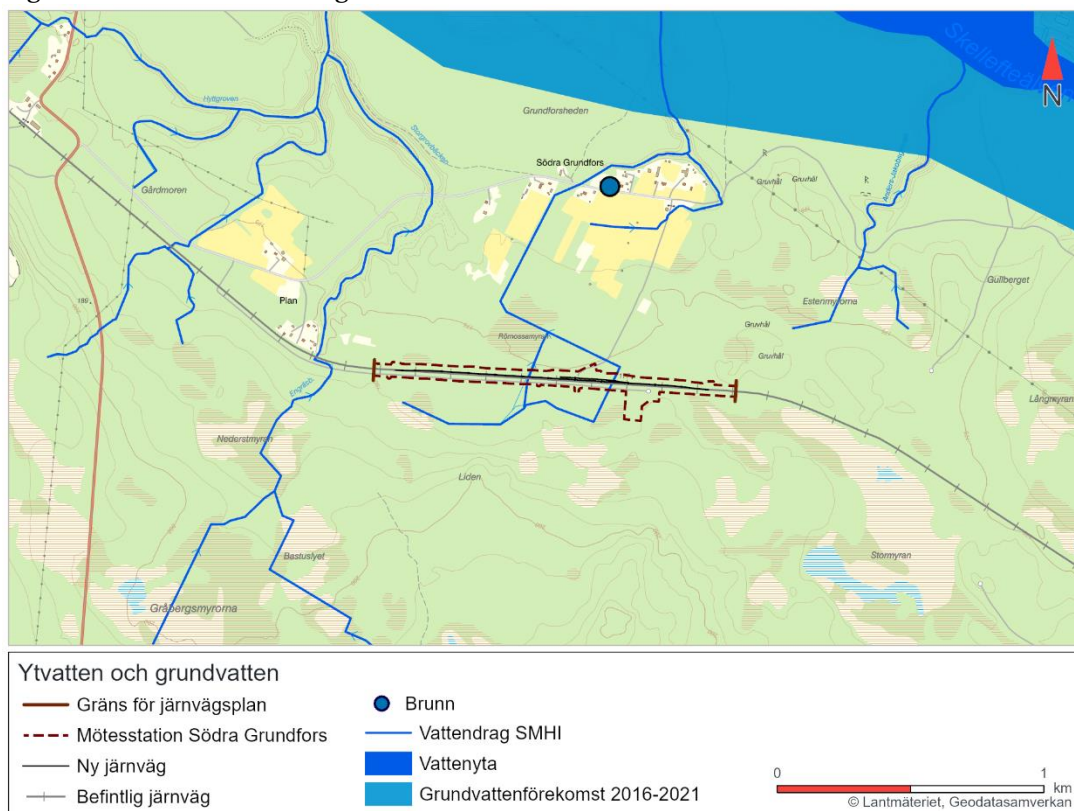
Figur 12. Naturvärden med föreslagen mötesstation markerad med mörkröd streckad linje.

2.7.4. Ytvattenresurser

Avvattningen av aktuell järnvägssträcka sker via bandiken och markavvattningsföretag till Skellefteälven i norr, se Figur 13. Järnvägsplanen ligger inom SMHI:s huvudavrinningsområde "Skellefteälven" samt delavrinningsområde "Utloppet av Granforsens Dämn. Omr."

Två äldre markavvattningsföretag finns inom planområdet, med diken som leder avrinning västerut och norrut mot Skellefteälven. Trummor under spåret och servicevägen hanterar avrinningen.

Ingen karterad översvämningsrisk finns i området för Skellefteälven.



Figur 13. Ytvatten och grundvattenförekomster inom och föreslagen mötesstation Södra Grundfors och dess närområde.

2.7.5. Grundvattenresurser

Grundvattnet strömmar generellt norrut från aktuell järnvägssträcka och höjdområdena i söder mot Skellefteälven. Lokalt avvikande strömriktningar kan förekomma i övre sekundära magasin i anslutning till diken och bäckar.

Enligt grundvattenmätningar utförda under perioden oktober 2023 till april 2024 ligger grundvattnet cirka en till två meter under markytan i västra delen av aktuell järnvägssträcka och cirka 1,3-3,5 meter under markytan i östra delen. Grundvattennivåerna ligger troligtvis betydligt högre under blötare delar av året, möjligen i nivå med markytan. Hög markfuktighet i området indikerar också ett ytnära grundvatten.

Norr om Skellefteälven har SGU kartlagt ett grundvattenmagasin benämnt Finnforsfallet som ingår i vattenförekomsten "Älvsediment Medleområdet" SE719298-172934. För kommande förvaltningscykel, 2022–2027 kommer vattenförekomsten utgå. Kvar som grundvattenförekomst blir endast SE719113-173078 vid Medleheden som ingår i Skellefteås kommunala dricksvattenförsörjning och därmed har högt värde.

Det förekommer inga brunnar inom järnvägsplanen men det finns enligt SGU:s brunnsregister en brunn knappt en kilometer norr om föreslagen mötesstation i byn Södra Grundfors.

2.7.6. Risk och säkerhet

Risker med påverkan på människors säkerhet och hälsa samt på miljön vid järnvägen är bland annat kollisioner mellan tåg, urspårning, olycka med transport av farligt gods, påkörning och naturhändelser. Transporter av farligt gods på Skelleftebanan förekommer enbart i begränsad omfattning idag.

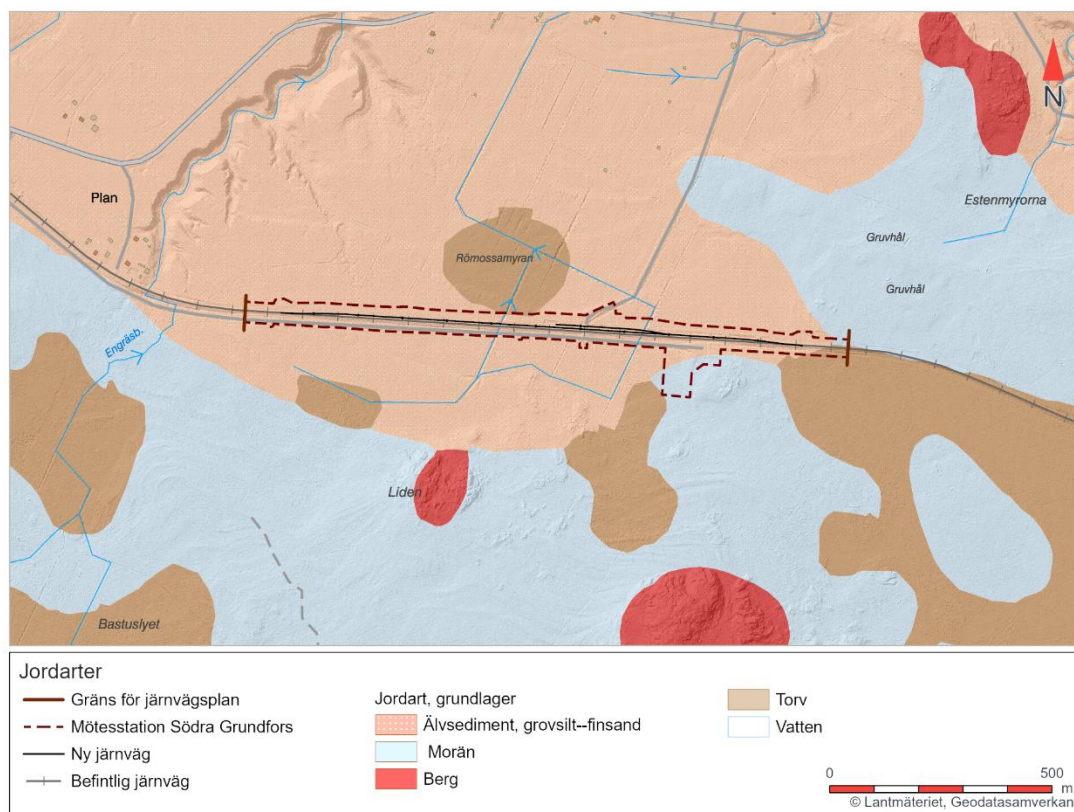
2.7.7. Klimat

Klimatanpassning handlar om att anpassa vägar och järnvägar så att de klarar av de förändringar som ett ändrat klimat innebär, men också att bygga på ett sätt som inte motverkar möjligheten att anpassa andra delar av samhället till ändrade klimatförutsättningar. Väg- och järnvägsanläggningar kan också behöva anpassas för att begränsa de generella effekterna av klimatförändringar på omgivande intressen, det kan till exempel gälla utformningen av dagvattenanläggningar.

2.8. Byggnadstekniska förutsättningar

2.8.1. Geotekniska förutsättningar

Aktuell järnvägssträcka är belägen nära södra kanten av ett stort flackt område med älvsediment (grovsilt-finsand) i Skellefteälvens dalgång. Jordmäktigheterna i dalgången bedöms vara mellan 10 och 30 meter. Söder om föreslagen mötesstation tunnlar jordlagren snabbt ut och en terräng med morän, torvmarker och berg vidtar. Älvdalens generella lagerföljd består överst av sandiga-siltiga älvsediment, därunder ett ökat inslag av silt och lera. Lokalt förekommande jordarter utgörs huvudsakligen av både (grusig) sandig siltig morän och silt till siltig finsand, som finns ovanpå bergytan. Detta med varierande mäktigheter mellan några decimeter och över 18 meter. Se Figur 14.



Figur 14. Karta över jordarter kring Södra Grundfors.

Marken inom föreslagen mötesstation varierar mellan cirka +174 och +179 meter (RH 2000) med en svacka vid områdets mitt i öst-väst gående riktning. Underliggande bergyta visar en noterbar sluttning från öst mot väst med ytnära förekomst av berg i östra delen av området.

Undersökningsresultatet visar att befintlig jord till övervägande del består av morän ovan berg, som lokalt överlagras av silt/siltig finsand med ett marktäcke av organiska jordarter alternativt fyllnadsmaterial. Förekommande ytnära jordarter förefaller vara tjälbenägna. Berggrunden, som i huvudsak utgörs av sedimentgnejs (vacka) genomkorsas av deformationszoner utsträckta i nord/nordost-syd/sydvästlig riktning.

2.8.2. Hydrologiska förutsättningar

Skellefteälven, norr om aktuell järnvägssträcka, rinner i östlig riktning mot Skellefteå och rinner så småningom ut i Bottenviken. Järnvägen ligger inom tertiär zon av vattenskyddsområdet för Skellefteådalens vattentäkter som bland annat utgörs av grundvatten som förstärks med konstgjord infiltration av älvvatten. Inga särskilda skyddsföreskrifter finns för den tertiära zonen, men viss aktsamhet mot föroreningsspredning bör iaktas, då syftet med den tertiära skyddszonen är att säkra vattenskyddsområdet som helhet mot mark- och vattenutnyttjande, som negativt kan påverka vattenförekomster och vattentäkter i ett längre tidsperspektiv.

Förekommande grundvattennivåerna, uppmätt i grundvattenrör under en period av >12 månader, ligger på mellan +173,8 och +175,9, motsvarande djup på 1,6 m respektive 0,5 m under befintlig markyta. Observerade vattenytor vid fältundersökningen varierade mellan 0,2 – 1,5 m under befintlig markyta.

2.8.3. Förorenade områden

Resultaten av utförd miljöteknisk markundersökning visar inte på några föroreningshalter över Naturvårdsverkets generella riktvärden för mindre känslig markanvändning (MKM). Dessa generella riktvärden bedöms som lämpliga jämförvärden utifrån nuvarande och planerad markanvändning.

3 Den planerade järnvägens lokalisering och utformning med motiv

Kapitlet redogör för hur den planerade anläggningen har lokaliserats och utformats.

3.1. Val av lokalisering

Valet av lokalisering gjordes i förstudien Skelleftebanan ny mötesstation (september 2010), där UA1 Södra Grundfors valdes. Förutom det lokaliseringsalternativet som valdes studerades ytterligare två lokaliseringsalternativ i förstudien, UA2 Södra Grundfors och UA3 Krångfors. Det ena lokaliseringsalternativet ligger strax öster om den valda lokaliseringen medan det andra alternativet ligger i Krångfors.

3.1.1. Motiv till val av alternativ

Motiv till val av lokaliseringen har grundats på tekniska förutsättningar och bedömning av konsekvenser för aspektområdena funktion, miljö och ekonomi samt måluppfyllelse för såväl projektspecifika mål som övergripande ändamål för Norrbottenbanan som helhet.

De tyngst vägande motiven till val av UA1 för utbyggnad av ny mötesstation utmed Skelleftebanan är, enligt Trafikverkets ställningstagande, följande:

Profilgeometrin är relativt plan, i den tilltänkta mötesstationens västra del finns en cirka 200 meter lång svag backe med 4 % lutning mot öster. Resterande delar är plana utan lutningar. I öster börjar en uppförsbacke med 8 % lutning.

Järnvägen ligger mestadels på låg bank med mindre skärningar. Omkringliggande mark är relativt plan.

Tågföring för stannande/startande tåg bedöms bli goda. Startande tåg mot Skellefteå står i stoppläge i stort sett plant för att vid utfart mötas av en cirka 350 meter lång uppförsbacke med 8 % lutning som följs av en cirka 600 meter lång plan sträcka. Startande tåg mot Bastuträsk står också plant i stoppläge och möts vid avfärd av en cirka 1100 meter lång sträcka utan lutningar innan de möts av en kortare, cirka 100 meter lång, uppförsbacke med 10 % lutning.

Ur kapacitetssynpunkt är placeringen osymmetrisk med avseende på avstånd till omkringliggande befintliga mötesstationer. Avståndet till mötesstationer mot väster är cirka 17,5 kilometer till Bastuträsk och mot öster är det cirka 30,5 kilometer till mötesstationen vid Skellefteå.

Alternativet ger hög måluppfyllelse för alla uppsatta projektmål i förstudien. Alternativet är det planaste av alla alternativen som utreddes och det enklaste sett till anläggningsutförande. Tågföring för startande/ stannande tåg kommer att bli god. Det kommer att klara möte med 750 meter långa tåg och vid ett framtida införande av ERMTS kommer säkerheten att öka samt göra det möjligt med samtidig infart. Viss ny mark kommer att tas i anspråk.

3.1.2. Bortvalda alternativ

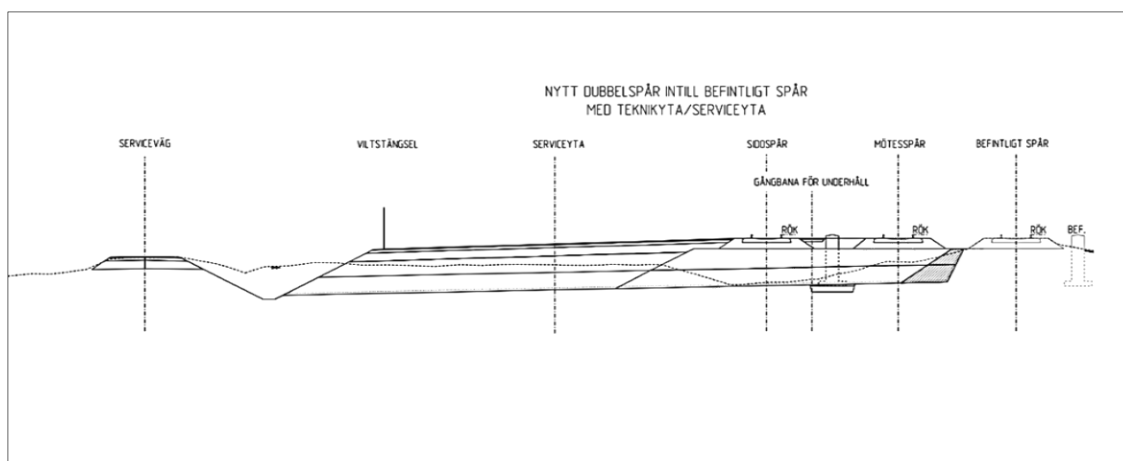
Att alternativ UA2 Södra Grundfors och UA3 Krångfors valdes bort beror på de nackdelar jämfört med alternativ UA1 Södra Grundfors som listas ovan.

3.2. Val av utformning

Två utformningsalternativ av mötesstationen har utvärderats, Alternativ 1 och Alternativ 2, där Alternativ 2 valdes. Alternativ 2 innebär att spårprofilen på befintligt spår bibehålls medan i alternativ 1 höjs befintligt spår för att hamna i samma nivå som sidospåret.

Vid val av utformning har Trafikverkets tekniska krav varit styrande. Utformningen har också styrts av den planerade anläggningens påverkan och möjlighet till genomförande. Utgångspunkten har varit att till en skälig kostnad, finna en lösning som är så bra som möjligt ur flera olika aspekter och ger en god måluppfyllnad.

Järnvägen kommer att få ett nytt signalsystem och de nya spåren kommer omväxlande gå i markplan, på låg bank och i skärning. Se typsektioner, Figur 15.



Figur 15. Typsektioner (WSP 2024).

3.2.1. Utformning

Hela sträckan för mötesstationen utgör cirka 1300 meter. Mötesstationen kommer att inrymma ett sidospår och ett stickspår som är placerade längst med befintligt spår på norra sidan. Järnvägsmarken behöver därmed utökas norr om befintlig järnväg. För att möjliggöra mötesstationen behöver befintlig plankorsning tas bort och ett nytt viltstängsel placeras i ny fastighetsgräns i norr. I och med att plankorsningen tas bort föreslås en kompensationsåtgärd i form av en vändyta att anläggas norr om järnvägsområdet för att möjliggöra vändning för delägare i berörd gemensamhetsanläggning.

3.2.1.1. Avvattning

Aktuell järnvägssträcka avvattnas norrut varpå öppna diken kommer att anläggas inom järnvägsmarkens norra sida. Ett dike kommer att behöva placeras utanför järnvägsmarken, strax norr om driftplatsen, och fastställs genom servitut på plankartan. Vattnet kommer att rinna i både västlig och östlig riktning och mötas för anslutning till befintligt markavvattningsföretag.

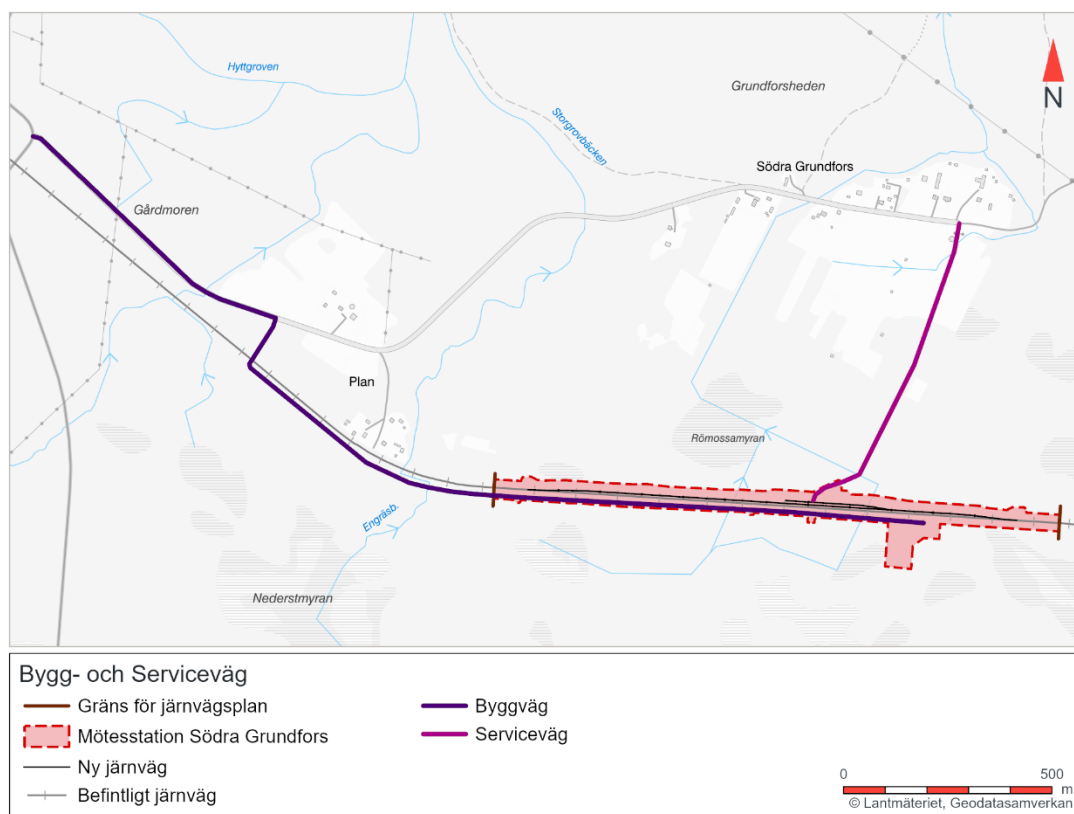
Avvattning av terrassen säkerställs via det norra bandiket. Utifrån dagens grundvattenförhållanden bör vi klara hela bredden av underbyggnad (även befintligt spår) även där grundvattenytan ligger väldigt nära markytan idag. Avstånd till 0,3 meters avsänkning är ca 20-70 m dvs hela spårområdet bredd. Befintliga trummor byts och läggs i nytt läge för att anpassa mot kontaktledningsfundament och korsa spåret vinkelrätt. Lokala justeringar av södra diket sker för omläggningen. Trummor läggs som bantrummor med överdjup.

3.2.1.2. Servicevägar, byggvägar och teknikgårdar

Vid drift av den nya mötesstationen behövs en väg för servicefordon för att nå anläggningen när den är färdigställd, en byggväg under anläggningstiden, teknikgårdar och övrig teknik för järnvägsdrift. Till den nya järnvägsanläggningen behövs teknikbyggnader, transformatorer, teknikskåp och annan utrustning för driften av järnvägen. I anslutning till teknikgårdarna ska parkering och vändytor för servicefordon finnas. Byggvägar och servicevägar behöver ha god tillgänglighet till anläggningen under bygg- respektive driftskedet, se Figur 16.

Under byggskedet kommer byggtrafik trafikerar från väg 805 via enskild väg 11484, del av SKELLEFTEÅ PLAN GA:1, och vidare söderut på del av SKELLEFTEÅ SÖDRA GRUNDFORS GA:1 för att ansluta till anläggningsområdet söderifrån. Hela vägen söder om järnvägen kommer att breddas fram till vändytan i öster. Även vändytan kommer att nyttjas under byggskedet. Byggvägen inom SKELLEFTEÅ SÖDRA GRUNDFORS GA:1 kommer att breddas och förstärkas för att klara tyngre fordon.

Resterande del av SKELLEFTEÅ SÖDRA GRUNDFORS GA:1 som löper norr från föreslagen mötesstation upp till Södra Grundfors by kommer att nyttjas som serviceväg när mötesstationen tas i drift. Detta säkerställs inte inom ramen för denna järnvägsplan utan genom en omprövning av gemensamhetsanläggningen genom lantmäteriförrättning. Angöring till driftområdet sker via ny grind mot föreslagen serviceväg i norr.



Figur 16. Karta som visar byggväg och serviceväg.

3.2.2. Stängsel

Utformningen av viltstängsel innebär en effektiv höjd på minst 2,2 meter från terrängsidan och stängslet kommer att högst ha 0,1 meter i avstånd mellan marken och nätets underkant. Vid vägar utformas stängslingen så att djurens möjligheter att av misstag komma in på vägbanan begränsas genom att anlägga grind. Huvudsaklig placering av viltstängslet framgår av illustrationskartorna.

3.2.3. Motiv till val av utformning

De tyngst vägande motiven till val av Alternativ 2 för utformningen av mötesstationen är, enligt Trafikverkets ställningstagande, följande:

- Huvudspårets profil lämnas orörd.
- Då spåren inte höjs kommer landskapsbilden bli mer lik den som är idag.
- Anläggningskostnaden blir lägre
- Mindre trafikstörning på Skelleftebanan jämfört med Alternativ 1.

3.2.4. Bortvald utformning

Alternativ 1 innebär en höjning av huvudspåret Skelleftebanan för att skapa en anläggning där sidospåret för mötesstationen och huvudspåret kommer i samma nivå. Detta innebär att huvudspåret behöver höjas med som mest 1,5 meter. Att lyfta huvudspåret innebär att mötesstationen uppfyller kraven för uppställningsspår. Huvudspårets underbyggnad är därmed över grundvattenytan, vilket minskar risken för vatten och frysskador. Alternativ 1 innebär att huvudspårets kontaktledningsstolpar upprustas till dagens standard. Nackdelen med alternativ 1 är framför allt att det innebär längre tågstopp på huvudspåret samt att det är en mer kostsam lösning än alternativ 2.

Att Alternativ 1 valdes bort beror på de nackdelar jämfört med alternativ 2 som listas ovan.

3.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

I järnvägsplanen fastställs de skyddsåtgärder och försiktighetsmått som krävs för att förebygga störningar och olägenheter från trafiken eller anläggningen i driftskedet, när järnvägen är färdigbyggd och öppnad för trafik. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått för driftskedet redovisas på plankartan. För byggskedet fastställs inga skyddsåtgärder i järnvägsplanen.

Bullerskyddsåtgärder kan delas in i två kategorier, spårnära och fastighetsnära. Spårnära åtgärder kan exempelvis vara bullerskyddskärmar och bullerskyddsvallar. Åtgärder vid fastighet kan exempelvis vara fasadåtgärder i form av fönster-, ventil- och/eller ytterväggsåtgärder samt bullerskyddsskärm vid uteplats.

För bostäder som beräknas ha ljudnivåer över gällande riktvärden har bullerskyddsåtgärder utretts och föreslagits. Vid framtagandet av åtgärder har hänsyn tagits till om åtgärden är teknisk möjlig, ekonomiskt rimlig och gestaltungsmissigt godtagbar. Utgångspunkten är att riktvärden ska klaras. För mer information läs *Miljökonsekvensbeskrivning*.

I projektet har järnvägsnära bullerskyddsåtgärder inte beräknats vara samhällsekonomiskt lönsamma och därför föreslås endast fastighetsnära åtgärder för tre fastigheter. Dessa skyddsåtgärder fastställs med beteckningarna *Sk1 – Erbjudande om fasadåtgärder och åtgärd vid uteplats för buller och vibrationer* samt *Sk2 - Erbjudande om fasadåtgärder för buller och vibrationer* på plankartan. För mer information, se kapitel 4.3.3 *Buller och vibration*.

4 Effekter och konsekvenser av projektet

I detta avsnitt redovisas de direkta, indirekta och kumulativa konsekvenser som mötesstationen i Södra Grundfors medför. Järnvägsplanens konsekvenser jämförs med nollalternativet. Nollalternativet utgör ett jämförelsealternativ som används för att bedöma de konsekvenser som uppstår om en utbyggnad inte sker. Nollalternativet och dess effekter och konsekvenser beskrivs i projektets Miljökonsekvensbeskrivning. År 2040 är den tidshorisont som används för bedömning av konsekvenser under drifttiden. Även konsekvenser under byggtiden har bedömts.

4.1. Trafik och användargrupper

Järnvägsplanens genomförande bidrar till ett stärkt järnvägssystem i Norrland. I och med att det befintliga spåret kan bibehållas påverkas inte trafiken på Skelleftebanan i större utsträckning under byggtid. Enligt trafikprognosen kommer sträckan vid trafikstart trafikeras med cirka 21 tåg per dygn. När hela Norrbotniabanan är utbyggd kommer tågen trafikeras längs med kusten och därmed inte avledas till Skelleftebanan. Skelleftebanan kommer dock att användas som omledningsbana för Norrbotniabanan. Detta minskar sårbarheten i järnvägssystemet i Norrland.

I och med att plankorsningen vid den nya mötesstationen kommer att stängas permanent kommer en vändyta att anläggas utanför järnvägsmarken för att möjliggöra vändning för markägare som är delägare i gemensamhetsanläggningen. En slutgiltig placering av denna kommer att diskuteras fram i samråd med berörda delägare vid en omprövning av gemensamhetsanläggningen via lantmäteriförrättning. Vägen kommer troligen att behöva breddas för att möjliggöra framkomlighet för servicefordon. Detta sker därmed inte inom ramen för denna järnvägsplan men är en nödvändighet för planens genomförande. Passage över spåret kommer i fortsättningen enbart ske över plankorsningen väster om aktuell järnvägsplan.

4.2. Lokalsamhälle och regional utveckling

För att regionen ska kunna fortsätta att utvecklas, växa och attrahera näringslivet behövs en fungerande järnväg med hög kapacitet, robusthet och tillförlitlighet. Järnvägsplanen stärker möjligheterna att utveckla de verksamheter som bedrivs inom Skellefteå kommun, vilket är positivt för arbetsmarknaden såväl lokalt som regionalt. Järnvägsplanen är även avgörande för utbyggnaden av Norrbotniabanan som är viktig för färdigställandet av kuststråket.

4.3. Miljö och hälsa

Nedan görs en kortfattad redovisning av miljökonsekvenserna som genomförandet av järnvägsplanen bedöms innebära. För mer utförlig beskrivning se *Miljökonsekvensbeskrivning*.

4.3.1. Kulturmiljö

Ett genomförande av järnvägsplanen innebär att de två resterna efter järnvägsplattformer på norra sidan om spåret försvinner helt. Planen innebär vidare att den äldre vägsträckning som löper från Södra Grundfors by i norr, fram till spårområdet och de två plattformsgrunderna och sedan vidare till före detta odlingsmark på södra sidan om spåret blir avskuren. Spår efter äldre, numera igenlagd, odlingsmark på båda sidor om spåret i form av avvattningsdiken kring den tidigare öppna marken kommer påverkas genom att de delar av diken som är närmast spåret försvinner och ersätts av nya. Effekten av föreslagen åtgärd inom järnvägsplanen bedöms bli liten med avseende på kulturmiljön. Ett genomförande av järnvägsplanen medför att enskilda, värdebärande karaktärsdrag som berättar om 1900-talets järnvägsetablering i området påverkas eller försvinner. De strukturer som påverkas bedöms emellertid vara dåligt bevarade, svårslästa och ha låga kulturhistoriska värden. Eftersom järnvägslinjen, liksom vägen mot Södra Grundfors, bibehåller sina sträckningar bedöms det fortfarande var möjligt att avläsa områdets 1900-talshistoria som kopplar till järnvägens etablering. De fastighetsnära åtgärderna på den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen i Plan kan innebära att byggnadernas karaktär påverkas.

Sammanfattningsvis bedöms påverkan av kulturmiljön av föreslagen åtgärd inom järnvägsplanen bli liten eller obetydlig.

4.3.2. Naturmiljö

Utmed den nya banvallens norra sida kommer ett dike att anläggas för dränering. Diket kommer att anläggas djupare än befintligt längsgående dike, troligen med en bottennivå under grundvattennivån då grundvattnet står högt men över medelnivåer, till exempel i samband med snösmältning. Detta bedöms dock inte innebära några negativa effekter för de naturvärden som finns vid de uppströms belägna våtmarkerna och inte heller för de mer närbelägna sumpskogarna

Järnvägen trafikeras idag primärt av godståg men kommer efter utbyggnaden att trafikeras mer frekvent och då av både godståg och persontåg. Det innebär att ljudnivån längs järnvägssträckan kommer att öka men effekten på fågellivet bedöms bli liten.

Järnvägen är stängslad idag och utgör därmed en barriär för större vilt. Även efter utbyggnaden kommer hela anläggningen vara stängslad, vilket innebär att det inte blir någon skillnad mot dagens situation.

Eftersom markanspråket endast omfattar markområden med begränsade naturvärden och att våtmarker och sumpskogar söder om järnvägen förblir intakta bedöms järnvägsplanen ha liten effekt på naturmiljön. Sammantaget bedöms konsekvensen för naturmiljö bli liten eller obetydlig.

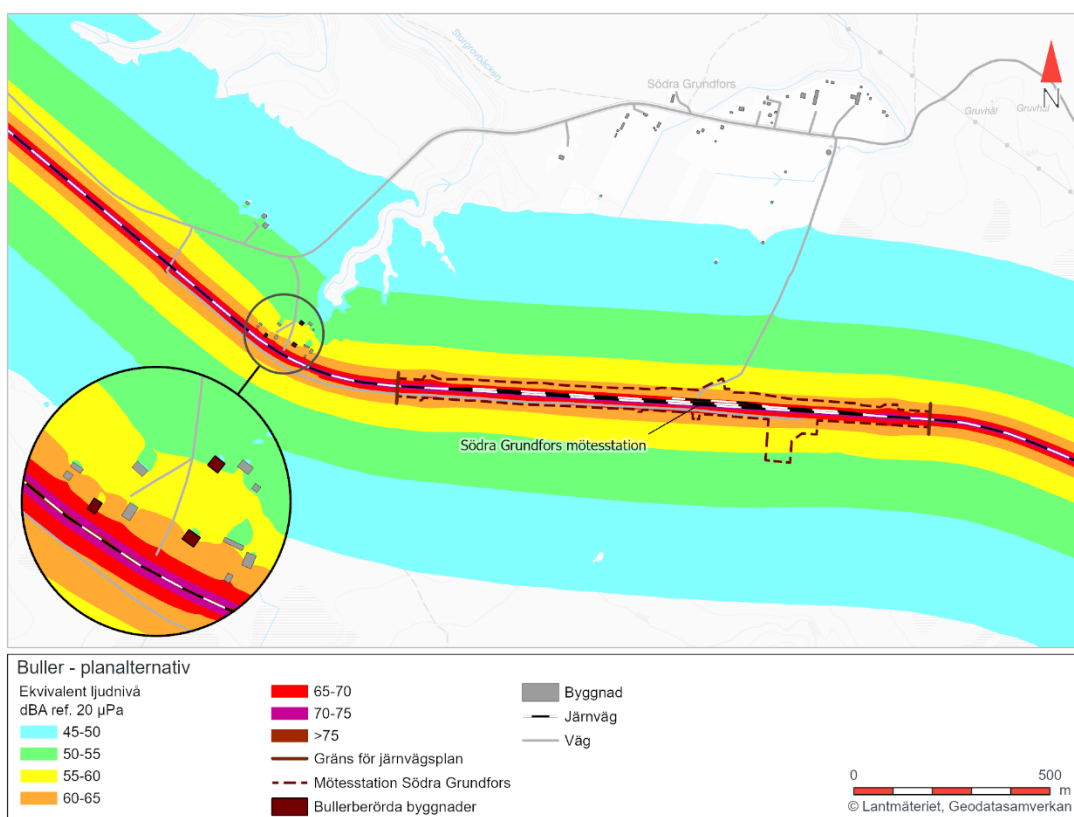
4.3.3. Buller och vibration

Järnvägsplanens genomförande innebär att trafikmängden ökar från dagens 4 godståg per dygn till totalt 21 tåg per dygn. Av dessa kommer 12 vara persontåg (8 regionaltåg och 4 nattåg) och 9 godståg. Ökningen av antalet godståg innebär att det blir ytterligare 5 passager per dygn som kan ha överskridande av riktvärdet för vibrationer på 0,4 mm/s rms (enligt SS 460 48 61:2022). Detta är då antaget som ett värsta scenario, det vill säga att fler än fem passager med godstrafik sker nattetid. Järnvägsplanens genomförande innebär att sannolikheten för ökade komfortstörningar i Plan by ökar. Vid eventuella klagomål bör ytterligare komfortmätningar utföras.

Beräkningar visar att ökningen av trafiken från nuläge till efter utbyggnad av mötesstationen och ökade trafikmängder innebär en ökning av ekvivalent ljudnivå med upp till 4 dBA, se Figur 17. Även då antalet passager ökar beräknas maximal ljudnivå förbli oförändrad.

Vid de tre bostadsbyggnader som berörs av järnvägsplanen genomförande visar utförda beräkningar på utomhusnivåer över 60 dBA ekvivalent och 70 dBA maximal ljudnivå vid fasad. De bullerskyddsåtgärder som föreslås är fasad- och uteplatsåtgärd vid Plan 1:15, och Södra Grundfors 1:24 samt endast fasadåtgärder vid Södra Grundfors 1:23. Dessa fastställs i plankartan. Med föreslagna skyddsåtgärder bedöms gällande riktvärden kunna innehållas.

Eftersom endast ett fåtal bostäder berörs och området i övrigt inte innehåller särskilt känsliga objekt, samt med anledning av att det redan är buller- och vibrationspåverkat, bedöms värdet ur dessa aspekter som lågt. Effekten av utbyggnaden och den ökade trafiken bedöms som måttlig, vilket sammantaget ger liten till måttlig konsekvens.



Figur 17. Bullerutbredning för mötesspår i Södra Grundfors.

4.3.4. Rennäring

Påverkan på rennäringen i driftskedet utgörs främst av den mark som anläggningen tar i anspråk. Hela anläggningen kommer vara stängslad så risken för att djur kommer till skada ökar inte. Ianspråktagande av mark kan innebära att betetrycket ökar på andra områden. Den ökade trafikmängden kan skrämma djuren och därmed försvåra renskötseln och även innebära att påverkansområdet runt järnvägen ökar jämfört med dagens situation. Planförslaget bedöms ge liten till måttlig konsekvens för rennäringen. Dialog sker löpande med samebyn för att säkerställa att hänsyn tas för att minska påverkan på rennäringen under byggskedet.

4.3.5. Ytvattenresurser

En sänkning av dräneringsnivån, i samband med att diket justeras vid den norra banvallen, kan påverka flödet i de nedströms liggande diken och till ytvattenförekomsten. Förändrade grundvattennivåer och ytvattenflöden ger marginell påverkan på kvantitet och kvaliteten av vattnet. Den eventuellt minskade grundvattenbildningen ger ett visst ökat flöde i diken, men eftersom dricksvattenförsörjningen inom Skellefteådalens vattenskyddsområde bygger på förstärkt infiltration bör det inte påverkas.

Förändrade flöden bedöms inte påverka förutsättningarna att uppnå miljökvalitetsnormer eller ändra aktuell statusklassning.

4.3.6. Grundvattenresurser

Det djupare diket, som planeras anläggas norr om banvallen, kan leda till att en större mängd grundvatten än tidigare avleds från platsen, framför allt under blötare perioder då grundvattnet står högt, till exempel i samband med snösmältning. Det kan potentiellt leda till större avledd vattenvolym med ökad erosion som följd i de närmast nedströms belägna diken.

Genomförande av planen bedöms inte ge någon effekt på nedströms grundvattenmagasin Finnforsfallet eller grundvattenförekomsten SE719113-173 078 vid Medleheten.

4.3.7. Masshantering

En del av överskottsmassorna inom projektet antas kunna lastas och transporteras direkt till vald mottagare/mottagningsanläggning medan en del kan komma behöva att tillfälligt läggas upp på upplag för att sedan transporteras bort via lastbil direkt från planområdet till vald mottagare/mottagningsanläggning.

Uppskattad mängd som ska schaktas är cirka 40 000 kubikmeter. Massorna som schaktas kommer inte kunna återanvändas inom projektet då de inte lämpar sig som material vid byggnation av järnväg. Massorna bör som första alternativ återanvändas inom andra ändamål och som sista alternativ deponeras utifrån avfallshierarkin. Massorna ska dock inte återanvändas på känsliga platser då halter över Naturvårdsverkets generella riktvärde för känslig markanvändning påträffats vid provtagning.

Då uppkomna massor inte kommer kunna återanvändas inom projektet behöver de transporteras bort med lastbil. Transporterna ger upphov till klimatpåverkande utsläpp vilket anses som en negativ konsekvens.

4.3.8. Förorenade områden

De påträffade halterna bedöms inte påverka grundvattenskyddet då dessa ämnens riktvärde styrs av andra exponeringsvägar än skydd av grundvatten. Sammanfattningsvis bedöms detta inte utgöra någon risk eller åtgärdsbehov i och med planerad markanvändning men kan få betydelse för var återanvändning av massor får ske om det blir aktuellt.

4.4. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser

Den kumulativa effekt som uppstår är främst kopplad till befintlig järnväg samt kopplingen till utbyggnaden av Norrbotniabanan. Anläggandet av en ny mötesstation adderar till barriäreffekten som den befintliga järnvägen utgör men samtidigt kommer det gamla mötesspåret vid Finnforsfallen att rivas vilket ger möjlighet för återskapande av naturmiljö. Den nya mötesstationen möjliggör, tillsammans med övriga planerade åtgärder på Skelleftebanan, för en ökning av trafiken på järnvägen. Järnvägsplanen möjliggör utvecklingen av Kuststråket i och med att upprustningen av Skelleftebanan är nödvändig för utbyggnaden av Norrbotniabanan, vilket är en stor positiv effekt för näringslivet och den regionala utvecklingen.

4.5. Påverkan under byggnadstiden

I detta kapitel beskrivs översiktligt möjliga lösningar och byggmetoder. Andra lösningar kan bli aktuella men även dessa ska i så fall rymmas inom de områden som anges i järnvägsplanen. I detta skede är det inte möjligt att exakt beskriva vilka arbetsmetoder som kommer att användas i byggskedet, eftersom val av metod avgörs av den entreprenör som upphandlas, inom ramen för gällande krav och villkor kopplat till verksamheten.

Järnvägsplanen reglerar det område som den nya mötesstationen får ta i anspråk i driftskedet samt de områden som tillfälligt får nyttjas under byggskedet. Under byggskedet kommer mer mark att behövas än den mark som järnvägen upptar när den är färdigbyggd. Marken som tas i anspråk tillfälligt behövs bland annat för uppställning av arbetsbodar, maskiner, materialupplag, hantering av massor, hantering av länshållningsvatten samt för att ge utrymme åt maskiner och transporter för att på ett effektivt sätt kunna bedriva byggnationen av järnvägen. Det tillfälliga markanspråket redovisas på järnvägsplanens plankartor som områden med tillfällig nyttjanderätt. För mer information, läs kapitel 8.3 *Tillfällig nyttjanderätt (T)*.

Byggskedet omfattar byggande av nya spår och upprustning av arbetsvägen. Under byggskedet genomförs även arbeten med installationer av exempelvis el- och telesystem, signalsystem och brandskydd. Slutligen genomförs driftsättningen. Efter att anläggningen är klar kvarstår återställningsarbeten. De ytor som använts tillfälligt under byggtiden återlämnas till markägaren när Trafikverket inte längre behöver dem, men maximalt 60 månader efter marken tas i anspråk. Trafikverket ska i möjligaste mån återställa marken om inget annat blir överenskommet i samråd med fastighetsägaren. Ambitionen är också att under byggtiden förebygga och minimera skador så långt som det är möjligt. Vägar och mark som nyttjas i byggskedet kommer att besiktigas före och efter byggskedet för att säkerställa återställning och värdering av anläggningar och mark.

5 Risk och säkerhet

Risker med påverkan på människors säkerhet och hälsa samt på miljön vid järnvägen är bland annat kollisioner mellan tåg, urspårning, olycka med transport av farligt gods, påkörning och naturhändelser. Risker som har identifierats är olyckor inom järnvägsanläggningen med påverkan på omgivningen, olyckor inom järnvägsanläggningen med påverkan på anläggningen och ombordvarande samt olyckor i omgivningen med påverkan på anläggningen och ombordvarande.

Omgivningen runt den föreslagna mötesstationen består mestadels av skog och ett fåtal privatbostäder. Ytterst få personer bedöms uppehålla sig i närheten av den nya mötesstationen vilket bedöms medföra låga risker för personer att omkomma eller skadas av olyckor på Skelleftebanan.

Skador på naturmiljö bedöms främst kunna orsakas av en olycka med farligt gods på järnvägen som kontaminerar naturmiljön. Transporter av farligt gods på Skelleftebanan förekommer enbart i begränsad omfattning vilket medför att risken generellt sett anses låg.

Personpåkörningar kan till exempelvis ske när personer korsar spår eller vid övergången i en plankorsning. Generellt bedöms denna risk vara låg eftersom få personer bedöms uppehålla sig i omgivningen runt mötesstationen samt att den plankorsning som bibehålls väster om föreslagen mötesstation skyddas med grindar som låses upp av de som har tillgång till gemensamhetsanläggningen. Byggnation av mötesstationen innebär att en plankorsning tas bort. Risken för plankorsningsolyckor kommer därmed att reduceras för utbyggnadsalternativet.

Risken för urspårning kommer att öka i utbyggnadsalternativet eftersom växlar kommer att installeras till följd av det nya mötesspåret och stickspåret. Riskbidrag från de tillkommande växlarna bedöms dock vara lågt.

6 Samlad bedömning

6.1. Ändamål och Projektmål

Järnvägsplanen bedöms bidra till att uppfylla Södra Grundfors ändamål om en hållbar utveckling. Södra Grundfors innebär positiva effekter för hela regionen och dess näringslivsutveckling.

Projektens uppfyllnad av projektmålen redovisas i Tabell 3.

Tabell 3. Projektmålen måluppfyllnad.

Nr	Projektmål	
P1 (F)	Planering av byggskedet ska göras för att minimera driftstoppen på befintlig järnväg samt att minimera störningarna på anslutande vägsystem.	Tid för driftstopp på befintlig järnväg har minimerats. Trafiken på spåret kommer kunna ske ostört i större omfattning.
P2 (F)	Kvaliteten för näringslivets transportlogistik förbättras.	Kapaciteten och robustheten ökar av åtgärden. Det kan köras fler tåg med mindre störningar.
P3 (M)	Projektet ska aktivt jobba med att minimera miljöavtrycket i de åtgärder som utförs. Återanvändning av massor, korta transporter och så lite deponi som möjligt.	Uppkomna massor kommer transporteras bort med lastbil. Massorna bör som första alternativ återanvändas inom andra ändamål, återvinnas och som sista alternativ deponeras utifrån avfallshierarkin.
P4 (M)	I järnvägsplanen ska skyddsåtgärder utredas och gällande riktlinjer för buller följas.	Skyddsåtgärder har analyserats och kommer krävas. Det utformas som fastighetsnära åtgärder.
P5 (M)	Begränsa intrång i naturvärden och kulturvärden .	Sammantaget bedöms konsekvensen för naturmiljö bli liten eller obetydlig Sammanfattningsvis bedöms konsekvensen för kulturmiljö bli liten eller obetydlig, under förutsättning att skyddsåtgärder vidtas i samband med bulleråtgärder för byggnader med kulturhistoriska värden. I annat fall kan måttliga konsekvenser uppstå.
P6 (E)	Anläggningen ska utformas så att ändamålet och framtagna projektmål uppfylls till lägsta möjliga anläggningskostnad .	Anläggningskostnaden har minimerats.
P7 (E)	Anläggningen ska utformas för att uppnå en effektiv drift med målsättning att minimera livscykelkostnaderna .	I och med att befintlig el-anläggning behålls kommer dess livslängd utnyttjas längre.

6.2. Transportpolitiska mål

6.2.1. Funktionsmål

Ett fullt utbyggt Kuststråk, bestående av Norrbotniabanan, Botniabanan, Ådalsbanan och Ostkustbanan, bedöms bidra till uppfyllelse av funktionsmålet. Detta projekt är en del för att kunna slutföra Norrbotniabanan och ha en fungerade järnvägsinfrastruktur under produktion. En ny järnväg mellan Umeå och Luleå bedöms skapa förutsättningar för en hållbar samhällsutveckling, ökad konkurrenskraft för näringslivet och en positiv regional utveckling som gagnar hela landet.

6.2.2. Hänsynsmål

Norrbotniabanan bedöms bidra till uppfyllelse av hänsynsmålet. Järnvägen innebär nya möjligheter till säkra och effektiva transporter. Järnvägen byggs med hög säkerhetsstandard. Detta projekt är en del för att kunna slutföra Norrbotniabanan och ha en fungerade järnvägsinfrastruktur under produktion.

6.3. Miljömål

6.3.1. Nationella miljömål

Måluppfyllelse för de miljökvalitetsmål som bedöms vara relevanta för järnvägsplanen redovisas nedan.

Miljömål	Projektets bidrag till måluppfyllelse
Begränsad klimatpåverkan	Planförslaget bedöms bidra till att uppfylla målet då trafikarbete flyttas över från andra transportslag till järnvägen. Under byggtiden motverkas dock målet kortsiktigt på grund av en stor mängd byggtransporter och anläggningsarbeten.
Frisk luft	Planförslaget bedöms bidra i viss grad till uppfyllelse av målet. I driftskedet bedöms järnvägsanläggningens bidrag till halterna av kvävedioxid och partiklar i området för järnvägsplanen vara försumbara. Genom att kapacitetsutbyggnaden av järnvägsanläggningen möjliggör ett ökat tågresande bedöms projektet bidra till måluppfyllelse.
Bara naturlig försurning	Planförslaget bedöms bidra i viss grad till uppfyllelse av målet. I driftskedet bedöms järnvägsanläggningens bidrag till halterna av kvävedioxid och partiklar i området för järnvägsplanen vara försumbara. Genom att kapacitetsutbyggnaden av järnvägsanläggningen möjliggör ett ökat tågresande bedöms projektet bidra till måluppfyllelse.
Ingen övergödning	Planförslaget bedöms bidra i viss grad till uppfyllelse av målet. Järnvägen bidrar till en överflyttning av trafikarbete från andra transportslag. Detta bedöms bidra till minskade utsläpp från trafiken vilket i sin tur bidrar till minskad övergödning. Målet kan dock motverkas kortsiktigt på grund av de anläggningsarbeten och transporter som sker under byggtiden.

Miljömål	Projektets bidrag till måluppfyllelse
Levande sjöar och vattendrag	Planförslaget bedöms varken motverka eller bidra till uppfyllelse av målet. I byggskedet kommer skyddsåtgärder vidtas för att säkerställa att vattenmiljön inte påverkas negativt. I driftskedet bedöms inte järnvägen ha någon negativ inverkan på de vattendrag och sjöar som ligger i anslutning till eller nedströms järnvägsanläggningen.
Grundvatten av god kvalitet	Planförslaget bedöms varken motverka eller bidra till uppfyllelse av målet. Ingen effekt bedöms uppkomma på grundvattenmagasin Finnforsfallet eller grundvattenförekomsten SE719113-173 078 vid Medleheden.
Myllrande våtmarker	Planförslaget bedöms varken motverka eller bidra till uppfyllelse av målet. Inga våtmarker kommer tas i anspråk av den nya järnvägsanläggningen. Under befintlig järnväg finns idag ett antal trummor som via vattendrag avvattnar områden söder om järnvägen som till stor del utgörs av fuktig mark antingen i form av sumpskogar eller våtmarker. Ett genomförande av järnvägsplanen innebär att nya trummor kommer att behöva anläggas under spåren. De nya trummorna kommer att anläggas med samma placering och med mynningen på samma nivå som de befintliga, därmed kommer inte ombyggnationen påverka vattendragen inom planområdet eller flödet från de uppströms belägna naturmarksområdena.
Ett rikt växt- och djurliv	Planförslaget motverkar uppfyllnad av miljömålet i viss grad. Marken som tas i anspråk består till största delen av produktionsskog och rätade diken med relativt lågt naturvärde. Det finns dock ett visst naturvärde och planförslaget medför negativ påverkan på skogsmarkens värde för biologisk produktion och för biologisk mångfald. Barriärverkan för större djur blir densamma som i nuläget, för mindre djur som inte hindras av viltstängslet ökar barriäreffekten något i och med den ökade trafikmängden.

7 Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområde

7.1. Allmänna hänsynsregler

Miljöbalkens allmänna hänsynsregler ska följas av alla som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet. De allmänna hänsynsreglerna återfinns i 2 kap. miljöbalken. Enligt 1 § (bevisbörderegeln) måste verksamhetsutövaren visa att de allmänna hänsynsreglerna följs.

I projektet beaktas hänsynsreglerna genom Trafikverkets planeringsprocess där fyrstegsprincipen används och åtgärderna bedöms ur miljösynpunkt.

Trafikverket bedöms även tillgodose kunskapskravet genom att ha kompetent personal inom den egna organisationen samt genom att ställa krav vid upphandling av konsulttjänster och entreprenader.

Trafikverket styr projektets utförande och miljöskyddsåtgärder samt ställer krav på materialanvändning och val av produkter i upphandlingen.

Trafikverket har som verksamhetsutövare ansvar för de åtgärder som genomförs.

7.2. Riksintressen

7.2.1. Infrastruktur

Skelleftebanan utgör riksintresse för järnväg. Genomförandet av planen kommer inte innebära påtaglig skada för riksintresset. Upprustningen av Skelleftebanan kommer snarare stärka Riksintresse för järnväg.

7.2.2. Rennäring

Maskaure samebys kärnområde utgör riksintresse för rennäringen. Genomförandet av planen kommer inte innebära påtaglig skada för riksintresset men ianspråktagandet av mark kan innebära försämrade betesmöjligheter vilket ger negativa effekter för rennäringen.

7.3. Miljökvalitetsnormer

7.3.1. Grundvatten

Påverkan på grundvattenförekomst SE719113-173078, längre österut vid Medleheten bedöms inte ge någon effekt på nedströms grundvattenmagasin Finnforsfallet eller grundvattenförekomsten SE719113-173 078 vid Medleheten. Grundvattenmagasinet Finnforsfallet i vattenförekomsten "Älvsediment Medleområdet" SE719298-172934 kommer enligt kommande (preliminära) förvaltningscykel, 2022–2027 att utgå.

7.3.2. Ytvatten

Närmaste ytvattenförekomst är Skellefteälven som ligger cirka 1,5 kilometer norr om aktuell järnvägssträcka. Avvattningen av mötesstationen sker via bandiken och markavvattningsföretag *Hemmanet Södra Grundfors* till Skellefteälven. Förändrade flöden bedöms inte påverka förutsättningarna att uppnå miljökvalitetsnormerna eller ändra aktuell statusklassning.

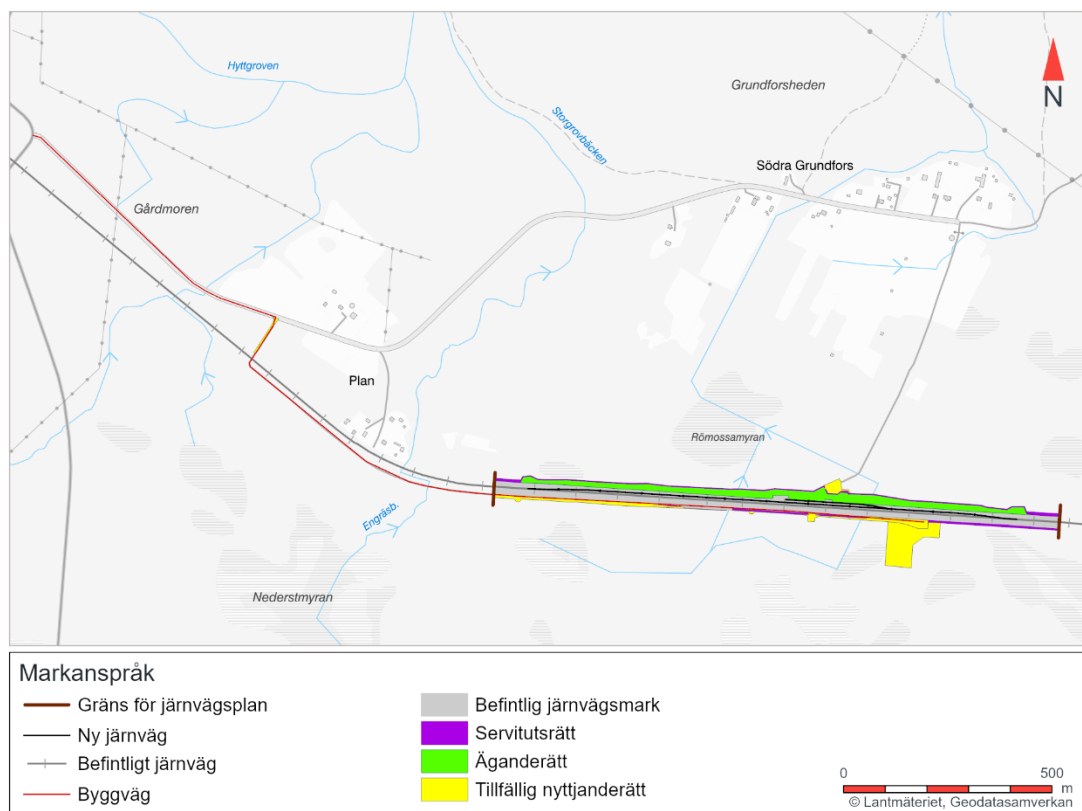
7.3.3. Utomhusluft

Järnvägsplanens genomförande bedöms främst innebära att både godstrafik och persontrafik på vägar minskar, vilket medför minskade emissioner från vägtransporter. Miljökvalitetsnormerna för föroreningar i utomhusluften bedöms inte överskridas under vare sig drift- eller byggskedet.

8 Markanspråk och pågående markanvändning

Till järnvägsplanen hör plankartor och illustrationskartor. På plankartorna redovisas gräns för järnvägsplanen samt hela det permanenta markanspråket för den i järnvägsplanen aktuella utbyggnaden av järnväg som ingår i järnvägsplanen. Plankartorna redovisar även de tillfälliga markanspråk som behövs för att kunna genomföra utbyggnaden, se Figur 18. Huvudregeln är att mark som behövs permanent för järnvägsanläggningen tas i anspråk med äganderätt eller med servitut. Mark som behövs tillfälligt under byggtiden tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt. Trafikverket får inte ta mer mark i anspråk än vad som behövs för järnvägsanläggningen och dess skötsel och byggande. I samtliga fall har nyttan med det permanenta och tillfälliga markanspråket för byggandet vägts mot den olägenhet som intrånget innebär.

Illustrationskartorna är till för att öka förståelsen för planen. De kan redovisa åtgärder som ingår i projektet men som inte kan fastställas i väg- eller järnvägsplan, till exempel åtgärder som genomförs på enskilda vägar. De har ett ortofoto som bakgrund, vilket gör det lätt att orientera sig.



Figur 18. Markanspråk för mötesspåret i Södra Grundfors.

8.1. Järnvägsmark med äganderätt (J)

Den mark som tas i anspråk med äganderätt är sådan mark som behövs för järnvägsanläggningen och som inte kan kombineras med annan markanvändning. Markanspråket krävs för att ge plats åt den nya spåranläggningen, bankar, skärningar, grundförstärkningsåtgärder, bullerskyddsvallar och övriga anläggningsdelar. Ny järnvägsmark med äganderätt som tas i anspråk är cirka 18 950 kvadratmeter.

8.2. Järnvägsmark med servitutsrätt (Js)

Den mark som tas i anspråk med servitutsrätt är sådan mark som behövs för järnvägsanläggningen och som kan kombineras med annan markanvändning. Markanspråk med servitutsrätt utgörs av permanent markåtkomst för underhåll, service- och räddningsvägar, skydd av anläggningen och anläggningsdelar, dikesrensningar, trädsäkring och underhåll av stängsel. Ny järnvägsmark med servitutsrätt som tas i anspråk är cirka 5 700 kvadratmeter.

Nedan beskrivs servituten respektive vilken beteckning som redovisas på plankartorna:

Js1 – Ny järnvägsmark med servitutsrätt för anläggning och underhåll av stängsel.

Js2 – Ny järnvägsmark med servitutsrätt för mätarskåp

Js3 – Ny järnvägsmark med servitutsrätt för anläggning och underhåll av dike

Js4 – Ny järnvägsmark med servitutsrätt för trädsäkring

8.3. Tillfällig nyttjanderätt (T)

Nyttjanderätten är tillfällig och gäller under byggnadstiden, dock längst till och med 60 månader från att marken tas i anspråk. Den mark som tillfälligt tas i anspråk kommer att återställas om inte annat avtalas med fastighetsägaren. Mark som tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt är cirka 30 250 kvadratmeter.

Nedan redovisas de beteckningar som finns på plankartorna:

T1 - Tillfällig nyttjanderätt för byggväg och förstärkning och breddning av väg

T2 - Tillfällig nyttjanderätt för byggväg och upplag av massor och material

T3 - Tillfällig nyttjanderätt för byggväg och förstärkning av väg

T4 - Tillfällig nyttjanderätt för byggande av vändplan och serviceväg

8.4. Pågående markanvändning

Mark som kommer att tas i anspråk är i stort sett skogsmark och enskild väg.

8.5. Gemensamhetsanläggning

Gemensamhetsanläggning SKELLEFTEÅ SÖDRA GRUNDFORS GA:1, som berörs av järnvägsplanen, kommer att omprövas genom en lantmåteriförrättning för att möjliggöra planens genomförande. Gemensamhetsanläggningen förvaltas av Planvägens samfällighetsförening och ändamålet är väg (Planvägen).

Gemensamhetsanläggning SKELLEFTEÅ PLAN GA:1 berörs av planen då den kommer att nyttjas som byggväg under byggskedet. Vägen underhålls av kommunen. Gemensamhetsanläggningen har ofullständigt redovisade delägare vilket innebär en osäkerhet om den finns kvar.

8.6. Påverkade fastigheter

Fastigheter som berörs av planen är:

SKELLEFTEÅ SÖDRA GRUNDFORS 1:2

SKELLEFTEÅ FINNFORS 1:7

SKELLEFTEÅ PLAN 1:12

SKELLEFTEÅ SÖDRA GRUNDFORS 1:21

SKELLEFTEÅ SÖDRA GRUNDFORS 1:25

SKELLEFTEÅ SÖDRA GRUNDFORS 1:27

9 Fortsatt arbete

9.1. Tillstånd och dispenser

Efter det att järnvägsplanen har fastställts och innan byggnadsarbeten påbörjas krävs normalt olika tillstånd och dispenser enligt miljöbalken och andra lagar. Åtgärder enligt en fastställd järnvägsplan är dock undantagna från vissa förbud och skyldigheter enligt miljöbalken. Enligt 7 kapitlet 16 § samt 7 kap 11a § miljöbalken gäller inte förbuden för åtgärder inom strandskyddat område eller område med generellt biotopskydd om de behandlas i en järnvägsplan som fastställs. För åtgärder som innebär en väsentlig ändring av naturmiljön krävs ingen separat anmälan för samråd enligt 12 kapitlet 6 § miljöbalken om de behandlas i samråd i planläggningsprocessen och fastställs i en järnvägsplan.

Fornlämningar

Inom området för föreslagen mötesstation finns inga registrerade fornlämningar (Riksantikvarieämbetet, Forssök). Aktuell järnvägssträcka har inte varit föremål för någon arkeologisk utredning. Fornlämningar omfattas av skydd enligt kulturmiljölagen (KML, kap 2). Om en icke tidigare känd fornlämning påträffas under grävning eller annat arbete, ska arbetet omedelbart avbrytas till den del fornlämningen berörs. Den som leder arbetet ska omedelbart anmäla förhållandet till Länsstyrelsen enligt kulturmiljölagen (KML), 1988:950, 2 kap. 10 §.

Anmälan om vattenverksamhet

Anmälan om vattenverksamhet kommer att göras till länsstyrelsen rörande arbeten i vattenområden, till exempel anläggande av trummor. Dikesomgrävningar samt trummor längs järnvägssträckan bedöms kunna hanteras som anmälningsärenden men kan komma att bedömas som tillståndspliktiga när utredningarna är genomförda. Vilka arbeten i vattenområden som kan komma att bli aktuella kommer att utredas.

Anmälan om 12:6 samråd

Anmälan om 12:6 samråd krävs för eventuella åtgärder som ligger utanför aktuell järnvägsplan och som omfattas av samrådsplikt enligt 12 kapitlet 6 § miljöbalken på grund av att de väsentligt kan ända naturmiljön.

Markavvattningsföretag

Projektet svarar för att eventuell påverkan på befintliga markavvattningsföretag hanteras i samråd med berörda fastighetsägare som har del i markavvattningsföretagen.

Påträffade föroreningar

Om en avhjälpandeåtgärd/sanering behöver vidtas ska detta vanligen anmälas till tillsynsmyndigheten enligt 28 § förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd. Tillstånd behövs för transport av förorenade massor om saneringen medför behov av transport. Ansökan om transporttillstånd görs av transportören hos aktuell länsstyrelse.

Vid återanvändning av massor vid anläggningsarbeten ska tillstånd sökas hos tillsynsmyndigheten vid mer än ringa föroreningsrisk. Vid ringa föroreningsrisk ska en anmälan göras till tillsynsmyndigheten. Rena jungfruliga massor eller icke förorenade massor kräver inte tillstånd eller anmälan, men verksamhetsutövaren har däremot ett ansvar att följa miljöbalkens allmänna hänsynsregler och regeln om egenkontroll i 26 kapitlet 19 §.

Övriga myndighetsärenden

Tillstånd eller anmälan för krossning av urschaktat berg kan krävas i enlighet med miljöprövningsförordningen (2013:251). Utsläpp av länshållningsvatten i byggskedet kan komma att kräva anmälan eller tillstånd enligt kapitel 9 i miljöbalken om miljöfarlig verksamhet.

Inför och under byggskedet kommer tillstånd att krävas exempelvis för att ställa upp byggbodar och anordna vatten och avlopp inom arbetsområdet. Annat som kan behövas är tillstånd för transport av farligt avfall eller tillstånd för störande buller samt uppställning av betongstationer och krossar.

Bygg- och marklov behövs för ett antal av de föreslagna momenten inom ramen för järnvägsplanen. Dessa kan sökas av Trafikverket eller entreprenören innan byggskedet eller byggmomenten startar. Det gäller exempelvis teknikbyggnader, skyddsplank, upplag av massor och schaktning eller fyllning.

9.2. Omprövning av gemensamhetsanläggning

Gemensamhetsanläggning SKELLEFTEÅ SÖDRA GRUNDFORS GA:1, som behövs för servicevägen, vändplats och diket enligt illustrationskartor kommer att omprövas genom en lantmäteriförrättning. Omprövningen bör ske innan arbetet med anläggningen påbörjas.

9.3. Uppföljning och kontroll

Trafikverket arbetar systematiskt med miljösäkring i projektet. Miljösäkringen fungerar som ett hjälpmedel för att säkerställa att miljöaspekterna beaktas under hela skedet, från planering till framtagande av bygghandling och uppföljning under byggskedet. Under entreprenaden används miljösäkringen för att kvalitetssäkra att åtgärder och kontroller genomförs.

Ett kontrollprogram kommer att upprättas där projektets påverkan under byggskede och drifttid följs upp.

9.4. Masshantering

Hantering av massor kommer att sammanfattas i en masshanteringsplan. I det fortsatta arbetet bör scenarier upprättas som beskriver olika användningsområden för massorna med hänsyn till kvalitet och föroreningsgrad.

10 Genomförande och finansiering

10.1. Formell hantering

Denna järnvägsplan kommer att kungöras för granskning och sedan genomgå fastställelseprövning. Under tiden som underlaget hålls tillgängligt för granskning kan berörda sakägare och övriga lämna synpunkter på planen. De synpunkter som kommer in sammanställs och kommenteras i ett granskningsutlåtande som upprättas när granskningstiden är slut.

De inkomna synpunkterna kan föranleda att Trafikverket ändrar järnvägsplanen. De sakägare som berörs kommer då att kontaktas och får möjlighet att lämna synpunkter på ändringen. Är ändringen omfattande kan underlaget återigen behöva göras tillgängligt för granskning.

Järnvägsplanen och granskningsutlåtande översänds till länsstyrelsen som yttrar sig över planen. Därefter begärs fastställelse av planen hos Trafikverket. De som har lämnat synpunkter på järnvägsplanen ges möjlighet att ta del av de handlingar som har tillkommit efter granskningstiden, bland annat granskningsutlåtandet.

Efter denna så kallade kommunikation kan beslut tas att fastställa järnvägsplanen, om den kan godtas och uppfyller de krav som finns i lagstiftningen. Om beslutet överklagas prövas överklagandet av regeringen.

Hur järnvägsplaner och vägplaner ska kungöras för granskning och fastställas regleras i 2 kap 12-15 §§ lag (1995:1649) om byggande av järnväg respektive 17-18 §§ väglagen (1971:948).

Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på planens plankartor, profilritningar om det behövs, eventuella bilagor till plankartorna. Beslutet kan innehålla villkor som måste följas när järnvägen byggs. Denna planbeskrivning utgör ett underlag till planens plankartor.

När järnvägsplanen har vunnit laga kraft blir beslutet om fastställande juridiskt bindande. Detta innebär bland annat att järnvägsbyggaren, det vill säga Trafikverket i detta projekt, har rätt, men också skyldighet, att lösa in mark som behövs permanent för järnvägen. Mark som behövs permanent framgår av fastighetsförteckningen och plankartan. I fastighetsförteckningen framgår också markens storlek (areal) och vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare.

Inlösen kan ske genom att Trafikverket ansöker om lantmäteriförrättning hos lantmäterimyndigheten eller genom att Trafikverket träffar avtal med berörda fastighetsägare i förväg och sedan lämna över avtalet till lantmäterimyndigheten, där den förvärvade marken överförs till en av Trafikverkets fastigheter. Lantmäteriets beslut kan överklagas till mark- och miljödomstolen.

Järnvägsplanen ger också rätt att tillfälligt använda mark som behövs för bygget av anläggningen. På plankartan och i fastighetsförteckningen framgår vilken mark som berörs, vad den ska användas till, under hur lång tid den ska användas, hur stora arealer som berörs samt vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare. Trafikverket har rätt att börja använda mark tillfälligt så fort järnvägsplanen har vunnit laga kraft, men ska meddela fastighetsägare/rättighetsinnehavare när tillträde är beräknat att ske.

Fastighetsägare/rättighetsinnehavare får inte utan tillstånd från Trafikverket uppföra byggnader eller på annat sätt försvåra för Trafikverket att använda den mark som behövs för anläggningen.

Trafikverket har rätt att bygga den anläggning som redovisas i järnvägsplanen.

10.1.1. Överensstämmelse med kommunala planer

Järnvägsplanen stämmer överens med gällande översiktsplan.

Inga detaljplaner eller områdesbestämmelser berörs av projektet.

10.2. Genomförande

10.2.1. Organisation

Trafikverket ansvarar för upprättande och granskning av järnvägsplanen. Genom järnvägsplanens samrådsprocess får Länsstyrelsen, kommunen, särskilt berörda samt allmänheten möjlighet att påverka arbetet med planen.

Fastställelse av järnvägsplanen prövas inom enheten för juridik och planprövning inom Trafikverket.

Trafikverket handlägger även marklösenfrågor, ansvarar för upphandling av konsulter och entreprenörer. Trafikverket utför byggledning och utövar kontroll av arbetet under byggtiden. Trafikverket blir spårinnehavare av anläggningen.

10.2.2. Produktion

Byggtiden kan komma att uppdelas i flera etapper med olika entreprenader, där både totalentreprenader och utförandeentreprenader kan komma att bli aktuella.

Ett järnvägsprojekt innehåller många olika arbetsmoment som kan delas in i förarbeten, anläggningsarbeten och BEST-arbeten (ban-, el-, signal- och telearbeten). Förarbetena omfattar främst anläggande av bygg- och ersättningsvägar, avverkningar och markförberedande arbeten.

Under byggtiden säkerställs tillgängligheten för närboende och allmänheten.

10.2.3. Tidplan

Järnvägen får byggas först sedan järnvägsplanen vunnit laga kraft.

10.3. Finansiering

Projektet kommer att finansieras genom den nationella planen för transportsystemet.

11 Underlagsmaterial och källor

11.1. Källor

Lantmäteriet. (2024)

Kulturmiljölagen. (2024)

Miljöprövningsförfordningen (2013:251). (2024)

Sametinget karta. (2024)

Länsstyrelsen Västerbotten. (2024), Landskapsanalys

Svensk byggtjänst. (2024), SS 460 48 61:2022

Banvakt.se. (2024), Grundfors hpr,

Forcit Consulting AB. (2024), Komfortmätning avseende spårtrafik

Länsstyrelsen. (2019), Västerbottens läns författningssamling Rättelse_24FS 2019:20

Naturvårdsverket. (2024), Skyddad natur

Riksantikvarieämbetet. (2024a), Definition av kulturarv och kulturmiljö

Riksantikvarieämbetet. (2024b). Fornsök.

Räddningsverket. (2006). Översiktlig översvämningskartering längs Skellefteälven.

SGU. (2024). Jordartskartan.

Skatteverket. (2024). Befolkning i Skellefteå kommun.

Skellefteå kommun. (1991). Skellefteå kommun.

Skellefteå kommun. (2024a). Skelleftea.se.

Skellefteå kommun. (2024b). Vattenskyddsområden.

Skogsstyrelsen. (2024). Kartor.

SMHI. (2024). Huvud- och delavrinningsområden.

Trafikverket. (2010). Förstudie Skelleftebanan, ny mötesstation, slutrapport.

Trafikverket. (2023). Samrådsunderlag: NBK105 - Mötesstation Södra Grundfors. Skellefteå



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

www.trafikverket.se