

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Järnvägsplan Mötesstation Södra Grundfors
Skellefteå kommun, Västerbotten län

2024-12-13



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, Box 809, 971 25 Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE Mötesstation Södra Grundfors

Författare: Allouko Alain, WSP

Dokumentdatum: 2024-12-13

Ärendenummer: TRV2023/120615

Uppdragsnummer: 182567

Version: 1.0

Kontaktperson: Sofia Hörnblad Klug, Trafikverket

Innehåll

1	Sammanfattning	4
1.1.	Samrådsunderlag	4
1.2.	Samrådshandling	4
2	Samrådskrets	4
2.1.	Samrådsunderlag	4
2.2.	Samrådshandling	5
3	Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	6
3.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	6
3.2.	Samråd med berörda kommuner	6
3.3.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	6
3.4.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	8
4	Samråd vid utformning av planförslaget	11
4.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	11
4.2.	Samråd med berörd kommun	11
4.3.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	12
4.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	14

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

Inkomna synpunkter och yttranden samt upprättade minnesanteckningar finns diarieförda på Trafikverket under diarienummer TRV2023/120615.

1 Sammanfattning

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

1.1. Samrådsunderlag

Ett informationsmöte med länsstyrelsen i Västerbotten län samt dialog med Skellefteå och Norsjö kommuner har genomförts under skede samrådsunderlag. Samrådsunderlaget har funnits tillgängligt för allmänheten på Trafikverkets hemsida samt på Trafikverkets regionkontor i Luleå. Synpunkter som framkommit genom samtal och vid möten har dokumenterats i minnesanteckningar och beaktats i utredningar, det har även de skriftliga yttranden som inkommit till Trafikverket.

1.2. Samrådshandling

Flera informationsmöten med länsstyrelsen i Västerbotten län samt dialog med Skellefteå kommun och Norsjö kommun har genomförts under skede samrådshandling. Samrådshandlingen har även funnits tillgängligt för allmänheten på Trafikverkets hemsida, på Trafikverkets regionkontor i Luleå samt på stadshuset i Skellefteå kommun. Ett samrådsmöte på orten genomfördes den 16 oktober 2024. Synpunkter som framkommit genom samtal och vid möten har dokumenterats i minnesanteckningar och beaktats i utredningar, det har även de skriftliga yttranden som inkommit till Trafikverket.

2 Samrådskrets

Under arbetet med att upprätta en järnvägsplan ska det samrådas med länsstyrelsen, berörda kommuner och de enskilda som särskilt berörs. Eftersom projektet antas medföra betydande miljöpåverkan ska samråd ske med utökad krets enligt miljöbalken.

För järnvägsplanen har samrådskretsen bestått av direkt berörda fastighetsägare, övriga berörda rättighetshavare samt berörda av buller och vibrationer. Förutom dessa berörda har intresseorganisationer, myndigheter, föreningar, Länsstyrelsen Västerbotten samt Norsjö och Skellefteå kommuner ingått i samrådskretsen.

2.1. Samrådsunderlag

Samrådsunderlaget har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida, på Trafikverkets regionkontor i Norr (Luleå). Information om samrådet annonserades i Norran,

Västerbottenskuriren, Västerbottens folkblad och Post- och inrikestidningen den 18 december 2023.

Ett brev med information om samrådet skickades till kommunen, myndigheter, organisationer samt särskilt berörda.

2.2. Samrådshandling

Samrådsgruppen utgörs av Länsstyrelsen, kommunen, kollektivtrafikmyndigheten samt de enskilda som särskilt berörs. Då järnvägsplanen innebär betydande miljöpåverkan ingår även övriga statliga myndigheter samt allmänheten och de organisationer som kan antas bli berörda av järnvägsplanen. Samrådshandlingen har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida, på Trafikverkets regionkontor i Norr (Luleå) samt på stadshuset i Skellefteå kommun. Information om samrådet annonserades i Norran, Västerbottenskuriren, Västerbottens folkblad och Post- och inrikestidningen den 10 oktober 2024.

Ett brev med information om samrådet skickades till kommunen, myndigheter, organisationer samt särskilt berörda.

3 Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Samrådet hölls under perioden 18 december 2023 till 26 januari 2024. Samrådshandlingen fanns att läsa på Trafikverkets hemsida samt på Trafikverkets regionkontor i Luleå. Samrådet utannonserades i tidningar samt skickades ut med brev till särskilt berörda. Annonserna gick att läsa i Norran, Västerbottenskuriren, Västerbottens folkblad och Post- och inrikestidningar den 18 december 2023.

Vissa synpunkter nedan hänvisar till olika sidor i samrådsunderlaget. Underlaget finns att läsa på [Trafikverket.se](https://bransch.trafikverket.se/norrbotniabanan-dokument):

<https://bransch.trafikverket.se/norrbotniabanan-dokument>

Totalt inkom 4 yttranden från allmänheten och 6 yttranden från myndigheter, organisationer och företag.

3.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Eftersom projektet antas medföra betydande miljöpåverkan ska samråd ske med utökad krets enligt miljöbalken.

Ett inledande samrådsmöte hölls med länsstyrelsen den 18 januari 2024. På mötet informerade Trafikverket om projektet och dess tidplan.

Länsstyrelsen har inte lämnat några synpunkter i detta skede.

3.2. Samråd med berörda kommuner

Skellefteå kommun och Norsjö kommun har inte inkommit med något yttrande under skede samrådsunderlag.

3.3. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

3.3.1. Sametinget

Hänvisar till lagar och riktlinjer som beskriver kraven på samråd med samebyar och deras intressen så som renskötsel.

Den planerade ombyggnationen eller anläggandet av mötesplats längs Skelleftebanan ligger inom Maskaure samebys vinterbetesmarker. Det ligger även inom ett trivselland och en svår passage. Trivselland är områden inom årstidslanden som är viktiga för renen. Dit söker sig renarna naturligt för bete och vila under en längre period. Dessa har betingelser i topografin och betet som gör att renarna trivs där. Vid förflyttningar mellan betesområden, både med samlad hjord, och vid strövbetning är det ofta svårt att få renarna att passera till exempel vadställen, branta sluttningar, lands- och järnvägar, bebyggelse eller tät vegetation. Skelleftebanan är en svår passage. Närmaste riksintresse för rennäringen ligger ca 200 meter norr om utredningsområdet.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket tar med sig informationen om samebyns markanvändning i det fortsatta arbetet. Viltstängsel planeras längs hela den nya mötesstationen och konsekvenser för rennäringen till följd av planerade åtgärder, kommer att utredas och, tillsammans med eventuella åtgärder, redovisas i kommande MKB. Samråd och dialog förs och kommer att föras med Maskaure Sameby angående markanvändning.

3.3.2. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB

Avstår från att yttra sig.

Trafikverkets bemötande

Trafikverket noterar yttrandet.

3.3.3. Sveriges geologiska undersökning, SGU

Sveriges geologiska undersökning (SGU) avstår från att yttra sig men hänvisar till SGUs allmänna riktlinjer, vilka bifogas yttrandet.

Trafikverkets bemötande

Trafikverket noterar lämnad information.

3.3.4. Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut, SMHI

Yttrandet avgränsas till SMHIs kompetensområden hydrologi (enbart ytvatten), klimatanpassning och meteorologi.

Vid planering bör hänsyn tas till framtidens klimat. Exempelvis förväntas lufttemperaturen att stiga, risken för skyfall öka och flödena i våra vattendrag förändras med ändrade nederbördsförhållanden och snötillgångar. Stormar förväntas inte bli värre eller vanligare än vad de historiskt har varit i Sverige. Havsnivån stiger men landhöjningen kompenserar till viss del den stigande nivån, mer i norra Sverige än i södra. SMHI har fördjupade klimatscenarior, information om skyfall, framtida klimat med mera som kan nås via vår hemsida.

Parallellt med arbetet att minska klimatpåverkan måste samhället anpassas till nuvarande och framtida klimat. Klimatanpassningsåtgärder kompletterar insatser för minskad klimatpåverkan. Dessa båda insatsområden är beroende av varandra och bör samordnas i så hög utsträckning som möjligt för att bidra till en hållbar utveckling för alla. Hänsyn behöver tas till såväl långsamma klimatiflöpp som stigande havsnivå och förändringar i årstidernas längd som till ändringar i enskilda väderhändelser som värmeböljor och skyfall. Klimatpåverkan är transnationell — det som händer i andra delar av världen påverkar Sverige, och tvärtom.

Sträckningar nära sjöar, vattendrag och våtmarker bör utformas omsorgsfullt så att de hydrologiska förhållandena inte påverkas.

Trafikverkets bemötande

Vi kommer att ta hänsyn till klimatfaktorer vid utformning av järnvägsanläggningen. De hydrologiska förutsättningarna kommer utredas vidare.

3.3.5. Försvarsmyndigheten

Försvarsmakten är positiv till förändringar på Skellefteåbanan. Försvarsmakten skulle gärna se att det planerad stickspårets stoppblock kompletteras med en enklare änd-lastramp.

Trafikverkets bemötande

Mer exakt utformning av anläggningen kommer redovisas i samrådshandlingen. Trafikverket noterar Försvarsmaktens önskemål.

3.3.6. Holmen

I samtal med Holmen 2024-01-12 framkom att Holmen undrade hur övergången som idag finns mitt på sträckan för nya mötesspåret ska hanteras. Holmen informerade även att den vägen på södra sidan är precis vid fastighetsgränsen och att det måste tas med beaktning vid planering av denna åtgärd.

Trafikverkets bemötande

Som det ser ut just nu så stängs den övergången då det inte kan ha en överfart över flera spår. Vid samtalet fick Holmen information om att det finns en överfart något väster om området med en väg parallellt söder om järnvägen, en överfart och väg som enligt plan just nu kommer att ligga kvar.

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

3.4.1. Viltolyckor

Flera privatpersoner har påpekat att hantering av vilt på spåret är viktigt. Framförallt när trafiken ska öka.

En person frågade hur Trafikverket ska hantera viltet som kommer upp på spåret och riskerar att bli ihjälkörda.

En person påpekade att de viltolyckorna som sker med djur som går på spåret lockar till sig ytterligare djur som äter kadaver. Personen tog upp att detta händer ofta med Kungsörn.

Trafikverkets bemötande

Trafikverket har noterat synpunkterna och tar med sig dessa i det fortsatta arbetet. Det kommer anläggas viltstängsel längs med den nya mötesstationen. Hur detta kommer göras kommer redovisas i senare skeden.

3.4.2. Jakt

En person påpekar att den ökade trafiken kommer ge mer buller i området. I området sker jakt och djuren kan komma att skrämmas i väg av det ökade bullret.

Trafikverkets bemötande

Trafikverket har noterat synpunkterna och tar med sig dessa i det fortsatta arbetet. Hur buller påverkar närområdet kommer utredas i nästa skede och redovisas i samrådshandlingen.

3.4.3. Erosion

En person påpekar att det har uppstått kraftig erodering i området efter tidigare åtgärder på bansträckan. Personen anser att avrinningsdiken måste inspekteras i sin helhet och att det ska göras släntförstärkningen för att förhindra ytterligare erosion.

En person informerar att den väg som går längst med dräneringsdiket har eroderats och det kan påverka vilken trafik som kan använda vägen. Det bör ske förstärkningsåtgärder på dikesslänterna.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket har noterat synpunkterna och tar med sig dessa i det fortsatta arbetet. Hur dränering av avrinning ska hanteras kommer utredas i nästa skede.

3.4.4. Renar

Rennäring bedrivs i området vintertid

En person informerar att rennäring bedrivs i området vintertid. I dagsläget är det lätt för renarna att ta sig upp på spåren och bli påkörda. Detta sker vid byarna Krångfors och Slut som ligger i angränsning till området. När de väl är uppe på spåret har de svårt att ta sig därifrån på grund av viltstängsel. Den utökade trafiken ökar risken att dessa olyckor sker. Detta i sin tur påverkar samebyn Maskaures möjlighet att fortsätta bedriva rennäring i detta område. Skogsägarna i området vill gärna ha kvar rennäringen i området för det bidrar till näring till skogen.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket har noterat synpunkterna och tar med sig dessa i det fortsatta arbetet. Påverkan på rennäringen kommer utredas i nästa skede.

3.4.5. Övergångar

Personer har haft synpunkter på den ökade trafiken som kommer ske på spåret. De tycker att fler tåg riskerar att leda till fler olyckor vid planövergångar i området oavsett om de är bevakade och obevakade. Till exempel övergångarna i Slut och Krångfors har dålig sikt för vägtrafikanter. Detta gör att en inte kan se om det kommer något tåg i tid om anläggningen är trasig. Personen tipsar om att det finns ett vägprojekt i Krångfors som detta projekt borde samordna med för att förbättra säkerheten för vägtrafikanter vid järnvägsövergångar.

En person påpekar att den nya övergången behöver vara dimensionerad för att tynga arbetsfordon.

Trafikverkets bemötande

Trafikverket har noterat synpunkterna och tar med sig dessa i det fortsatta arbetet. Trafikverket samråder med vägprojektet i Krångfors och konsekvenser av påverkan på vägförbindelser över spåret i Södra Grundfors utreds vidare i nästa skede.

3.4.6. Skogsbruk

En person undrar varför Trafikverket inte använder den mark de redan äger vid Finnsforsfallet för det nya mötesspåret. Personen menar att inom det området som Trafikverket behöver ta i Södra Grundfors finns bördig skogsmark som inte bör tas i onödan. Personen håller inte med om att området har låg känslighet vilket står i Samrådsunderlaget. För skogsbruket har det ett högt värde.

En person ser risk i ökad trafik vilket kan försvåra för rennäringen. Att det sker rennäring i skogen i området är positivt för träden och bör inte försvåras.

En person informerar att de överfarter som finns i Plan och Södra Grundfors är överfarter som ersatte tidigare övergångar när Trafikverket avvecklade dessa på 00-talet. Dessa överfarter används för att kunna bruka skogen. Om det blir ett nytt mötesspår i Södra Grundfors behövs en planskild korsning för att inte försvåra markägarnas bruk av skogen.

Trafikverkets bemötande

Trafikverket har noterat synpunkterna och tar med sig dessa i det fortsatta arbetet.

Trafikverket har utrett alternativet (förstudie 2010) att utveckla Finnforsfallets mötesstation men landat i att det inte är genomförbart med de krav som finns på banan och en ny mötesstation i dagsläget. Utredningen visade att Finnfors mötesstation ligger i kraftig stigning och med snäva radier och skulle inte inrymma en 1 km lång raksträcka som krävs för den nya mötesstationen.

Påverkan på skogsbruket kommer utredas i nästa skede.

3.4.7. Vägar

En person tycker att säkerhetsarbeten utefter banan bör samordnas med projektet med väg 791 i Krångfors, vägplan 2022-12-19 punkt 5.1, förslag 3 för alternativ väglinje. Personen föreslår att Trafikverket stänger järnvägsövergången i slutet av Krångfors och Slut och i stället gör en ny överfart över tågspåret i början av byn Krångfors. Vägen kan dras om och följer då järnvägen på södra sidan. Där finns idag en stor skogsbilväg att följa. Detta ger en säker överfart då renarna och vilda djur inte så gärna går in i byn, vilket leder till färre vilda djur och renar som skadas av tågen. Det blir också en säker överfart över järnvägen då det ger fri sikt åt båda hållen om övervakning med bommar av någon anledning inte skulle fungera.

Trafikverkets bemötande

Trafikverket har noterat synpunkterna och tar med sig dessa i det fortsatta arbetet.

Trafikverket samråder med projektet för väg 791 i Krångfors och påverkan på vägnätet kommer utredas i nästa skede.

4 Samråd vid utformning av planförslaget

Samrådet hölls under perioden 10 oktober – 10 november 2024. Samrådshandlingen med bilagor fanns att läsa på Trafikverkets hemsida, på Trafikverkets regionkontor i Luleå samt på stadshuset i Skellefteå kommun. Samrådet utannonserades i tidningar samt skickades ut med brev till särskilt berörda. Annonserna gick att läsa i Norran, Västerbottenskuriren, Västerbottens folkblad och Post- och inrikestidningar den 10 oktober 2024.

Underlaget finns att läsa på Trafikverket.se:

<https://bransch.trafikverket.se/norrbotniabanan-dokument>

Totalt inkom 2 yttranden från allmänheten och 8 yttranden från myndigheter, organisationer och företag.

4.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Länsstyrelsen har inte inkommit med någon synpunkt under samrådshandlingens samrådstid.

4.2. Samråd med berörd kommun

Norsjö kommun har inte inkommit med någon synpunkt under samrådshandlingens samrådstid.

Skellefteå kommun är positiva till samarbetet med Trafikverket gällande järnvägsplanerna för Norrbotniabanan. Norrbotniabanan är en viktig satsning för Skellefteå kommun, regionen och Sverige i stort. Järnvägen väntas bidra till en positiv samhällsutveckling med halverade restider, minskat koldioxidutsläpp, förbättrad kompetensförsörjning, större arbetsmarknad, utveckling av destinationer och effektiva och hållbara godstransporter.

Bebyggelse och miljö

Överlag bedöms den valda placeringen av mötesstationen, utifrån förutsättningar och alternativ, innebära begränsad påverkan på bebyggelse, näringar och natur- och kulturvärden.

Skellefteå kommun vill betona vikten av att ha en nära dialog med berörda fastighetsägare och att tydliggöra beräknade värden för buller och vibrationer samt förslag till bullerskyddsåtgärder då detta är av största betydelse för bebyggelse och boende.

Vattenresurser och skyddsåtgärder

Samrådshandlingen hänvisar till en miljökonsekvensbeskrivning som inte finns med i samrådsunderlaget. Skellefteå kommun önskar få ta del av miljökonsekvensbeskrivningen för att bättre kunna utläsa eventuella åtgärder och försiktighetsmått som kan komma att behöva vidtas. Föreslaget mötesspår för Södra Grundfors ligger inom tertiär zon av vattenskyddsområdet för Skellefteådalens vattentäkter. Kommunen vill läsa miljökonsekvensbeskrivningen för att se om akksamhet mot föroreningsspredning har tagits för den tertiär zonen.

Ökande transportbehov

En förbättrad järnvägstrafik som särskilt skapas med Norrbotniabanan har starkt ökat näringslivets intresse för etableringar och ökad verksamhet i Skellefteå kommun. I det övergripande transportsystemet blir Skellefteåbanan en viktig del. Utbyggnaden av handelshamnen och nya industrietableringar efterfrågar redan nu mer kapacitet på järnväg.

Därför är en utbyggnad av mötesstation i Södra Grundfors särskilt prioriterad från kommunens sida. Skellefteå kommun skulle emotse en tidigareläggning av anläggandet för behoven som redan nu framkommit.

Trafikverkets bemötande

Trafikverket noterar kommunens synpunkter.

Trafikverket har dialog med berörda fastighetsägare inklusive de som erbjuds buller- och vibrationsåtgärder i planen. Det gjordes en buller- och vibrationsutredning i samband med planläggningen av Södra Grundfors. Detta finns beskrivet i planbeskrivningen samt fördjupat i bullerrapporten.

I MKB, som kommer delges kommunen i samband med Länsstyrelsen granskning, finns det beskrivet hur arbetet med vattenresurser och skyddsåtgärder är tänkt i planen.

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

4.3.1. Samrådsmöte på orten

Samrådsmöte med allmänheten hölls i Krångfors byagård 16 oktober 2024 med presentationer kl. 16.30 och 18. Efter presentationerna hade allmänheten möjlighet att ställa frågor.

Nedan presenteras de synpunkter och frågor som ställdes vid mötet.

Informeras markägare om alla steg i processen?

Trafikverkets bemötande:

Ja, brev kommer att skickas till de som blir berörda i alla steg.

Man kommer troligtvis förstärka hela byggvägen.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket tar med sig detta.

Hur långa är tågen idag? Kommer det låta under en mycket längre tid?

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket kan inte svara för vilken typ av tåg som kommer att trafikera Skelleftebanan. Begränsningarna i form av maxaxeltryck och hastighet som finns på Skelleftebanan idag ändras inte inom detta projekt.

Man hör inget när tågen passerar, man kan inte sitta ute och prata.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket tar med sig detta.

Kommer projektet kräva ombyggnation av järnvägsbron i Slind?

Trafikverkets bemötande:

Nej, befintlig järnvägsbro i Slind kommer inte påverkas av projektet.

Tas hänsyn till tid på dygnet då man tittar på buller, och påverkar detta hastigheten på tågen?

Trafikverkets bemötande:

Antalet tåg blir fler och längre på natten, men de gränsvärden man jobbar efter blir också skarpare på natten, vilket medför att fler fastigheter får åtgärder.

Vad händer om man inte klarar riktvärden för uteplats?

Trafikverkets bemötande:

Då kommer man få erbjudande om åtgärd, vilket sker i ett senare skede.

Vid försäljning av fastighet, följer åtgärder med om de inte är genomförda redan?

Trafikverkets bemötande:

Ja, kompensationsåtgärder följer med fastigheten.

Gör Trafikverket någon dokumentation av fastigheter kring Skelleftebanan och hur det ser ut idag? Vad gör man om skador uppstår vid entreprenad.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket gör inte någon generell dokumentering av alla fastigheter längs Skelleftebanan med avseende på skaderisker. Om det är ett befintligt problem eller om man är orolig att det kommer att uppstå problem får man kontakta Trafikverket så att man kan se över hur det kan hanteras för den aktuella fastigheten.

Det kommer kanske krävas erosionsskydd på avvattning kring Södra Grundfors.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket tar med sig detta.

När kan man börja nyttja Skelleftebanan för Norrbottenbanans trafik?

Trafikverkets bemötande:

Det beror på när man får byggstartsbeslut, men byggtiden för Norrbottenbanan mellan Däva och Skellefteå är ca 10 år.

Bygger nollalternativ på en station i Skellefteå?

Trafikverkets bemötande:

Ja, men projektet tittar även på nuläge och planalternativ. Nollalternativet är ett teoretiskt scenario.

Med nattåg, avser man persontrafik eller gods? Det låter väldigt olika.

Trafikverkets bemötande:

Man räknar med både persontrafik och godstrafik.

Kommer det gå någon rälsbuss?

Trafikverkets bemötande:

Inte vad projektet vet, men trafikeringen av banan ligger utanför detta projekt.

Då vibrationsmätningar gjordes i Slind var det begränsad hastighet på banan.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket tar med sig detta.

Vid mätning av grundvatten, finns det ett avgränsat område som Trafikverket tittar på?

Trafikverkets bemötande:

Det finns ett influensområde man tittar på i järnvägsplanen, men upplever man problem kan man kontakta Trafikverket.

Gällande utfört spårbyte stod det i tidningen att Trafikverket planerar underhåll var 50:e år, blir det oftare med avseende på fler tåg på banan?

Trafikverkets bemötande:

Fler tåg påverkar troligtvis inte behov av underhåll. När Norrbottenbanan är utbyggd från Skellefteå till Luleå är det oklart hur många tåg som kommer gå på Skelleftebanan.

Har man även tittat på kortare bullerplank förbi de mer tätbefolkade sträckorna längs banan?

Trafikverkets bemötande:

Ja, detta har projektet räknat på, men samhällsekonomiskt blir det inte hållbart. Kostnaden för fasadnära åtgärder blir mycket lägre.

Vad händer om man enligt bullertabellen är bullerpåverkad?

Trafikverkets bemötande:

En fördjupad inventering kommer att genomföras i nästa steg. Efter den fördjupade inventeringen får fastighetsägaren erbjudande om eventuella fasadåtgärder och/eller uteplats.

I bullertabellen står det "fasad, ventil" osv. Är detta en första gissning?

Trafikverkets bemötande:

Ja, i nästa steg kommer man att titta vidare på detta.

Om man upplever att inomhusmiljön inte är bra efter att projektet är avslutat, vad gör man då?

Trafikverkets bemötande:

Då hör man av sig till Trafikverket.

Vibrationer är inte mätt överallt?

Trafikverkets bemötande:

Nej, vibrationsmätningar är inte gjorda generellt längs med hela Skelleftebanan, utan vid några spelifika punkter längs sträckan.

Hur kan man beskriva riktvärden för vibrationer, är det godtyckligt?

Trafikverkets bemötande:

Det finns riktvärden, men komfortvibrationer kan upplevas olika från person till person.

Årstiden påverkar hur buller upplevs, till exempel efter lövfällning.

Trafikverkets bemötande:

Den faktiska bullernivån påverkas inte alls av träd, däremot kan man uppleva bullret mer när man ser bullerkällan.

Vad kan man göra åt vibrationer?

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket kommer inte att göra några åtgärder på befintlig Skelleftebana med avseende på vibrationer i detta projekt.

Finns det ingen risk att vibrationer påverkar stabiliteten av exempelvis bron vid Slind?

Trafikverkets bemötande:

Nej, Trafikverket ser inte detta som en risk.

4.3.2. Buller och vibrationer

En synpunkt har inkommit om att de undersökningar som gjorts av buller och vibrationer är gjorda när hastigheten på aktuell bana har varit nersatt.

Trafikverkets bemötande:

I projektet har en utredning av buller och vibrationer längs Skelleftebanan genomförts. När den genomfördes var hastighetsbegränsningen inte nedsatt utan trafiken gick med skyltad hastighet.

Hastigheten på banan kommer efter färdigställande att vara densamma som idag.

Förändringen blir att fler tåg kommer att passera jämfört med dagens tågstrafik på banan.

I bullerappen finns beskrivet vad resultatet är före (nuläge) och efter ökning av trafik (planalternativ).

I ett yttrande beskrivs att det boende i en fastighet nära järnvägen störs av buller från tågtrafik nattetid under sommaren, då fönster är öppna på grund av värmen. I synpunkten önskas att Trafikverket erbjuder åtgärder för att förbättra inomhusmiljön utan att fönster behöver öppnas, exempelvis en AC.

Trafikverkets bemötande:

I det kommande arbetet med järnvägsplanen kommer Trafikverket utföra en fördjupad inventering med avseende på buller. De åtgärder Trafikverket kommer erbjuda i de fall inomhusmiljön inte klarar riktvärden med avseende på buller vid fördjupad inventering är olika typer av fasadåtgärder, exempelvis byte av fönster, ventil eller isolering.

4.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

4.4.1. Sametinget

Hänvisar till lagar och riktlinjer som beskriver kraven på samråd med samebyar och deras intressen så som renskötsel. Beskriver även vad som ska behandlas i MKB angående samisk markanvändning.

Den planerade mötesplatsen vid Södra Grundfors ligger inom Maskare samebys vinterbetesmarker och berör kärnområde av riksintresse för rennäringen. Området utgör trivsalland och uppsamlingsområde.

Kärnområden är områden som utgör kraftcentrum inom samebyn. Sådana bör skyddas då de har en total kvalitet som har avgörande betydelse för möjligheterna att bedriva renskötsel inom samebyn. De tillfredsställer renens behov av betesro och utrymme. Dessa områden – det kan vara ett eller flera inom en sameby – nyttjas för att hålla renen stationär inom såväl åretruntmarkerna som inom vinterbetesmarkerna de tider detta är nödvändigt. Trivsalland är områden inom årstidslanden som är viktiga för renen. Dit söker sig renarna naturligt för bete och vila under en längre period. Dessa har betingelser i topografin och betet som gör att renarna trivs där.

Skelleftebanan som helhet utgör en svår passage. Vid förflyttningar mellan betesområden, både med samlad hjord, och vid strövbeting är det ofta svårt att få renarna att passera till exempel vaddställen, branta sluttningar, lands- och järnvägar, bebyggelse eller tät vegetation.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket noterar Sametingets yttrande.

Konsekvenser för rennäringen till följd av planerade åtgärder har utretts och bedömningen redovisas tillsammans med skyddsåtgärder i MKB.

4.4.2. Maskare sameby

Maskare sameby har inte inkommit med ett skriftligt yttrande under skede samrådshandling. Ett samrådsmöte med representanter från samebyn hölls den 27 november 2024.

Nedan presenteras de synpunkter och frågor som lyftes vid samrådsmötet.

Maskare sameby undrar var i processen projektet ligger till, då man ofta upplever att samråd med samebyn hålls för sent i projekten så att de inte har möjlighet att påverka.

Trafikverket förklarar att projektet fortfarande är i skede samråd och att man samrått med samebyn under skede samrådsunderlag i början av året.

Den största påverkan från projektet på samebyns renskötsel är att man möjliggör för fler tågpassager på banan. Detta medför att det kommer bli svårare att hantera renar som hamnat på fel sida viltstängsel då tågtrafiken blir tätare. I dagsläget dör det mellan 50–70 renar på grund av påkörning av tåg längs Skelleftebanan.

Trafikverket förklarar att det parallellt med detta projekt genomförs ett projekt där man kommer att stänga plankorsningar längs banan och byta ut vägskydd.

Maskare sameby lyfter att även om Trafikverket stänger mindre passager längs Skelleftebanan, kommer renar lätt in via de större passagerna. Man undrar därför om man tittar på enklare lösningar med exempelvis en radio som spelar vid bomanläggningar.

Det är inget som ingår i detta projekt, men Trafikverket tar med sig detta internt.

Maskare sameby frågar om man inte vid byte av vägskyddet vid Finnforsfallet kan göra en bomanläggning där bommar faller över spåret då bommar för vägen är öppna. Detta hade förhindrat att renar tar sig in på spåret via större öppningar i viltstängsel.

Det är inte något som ingår i projektet i dagsläget, men Trafikverket tar med sig synpunkten.

Det är viktigt med stängsling även under byggtiden, och att grindar där byggraffik passerar är stängda då de inte används. Samebyn har renarna i området ungefär från oktober till april.

Trafikverket svarar att spår alltid kommer vara stängslat och att man räknar med en kort byggtid, ca två sommarsäsonger. Byggtrafik kommer inte gå genom Södra Grundfors, utan passerar spåret väster om Plan och går sedan söder om spåret. Byggstart kommer som tidigast att ske 2027.

4.4.3. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB

MSB avstår från att yttra sig i ärendet.

Trafikverkets bemötande

Trafikverket noterar detta.

4.4.4. Sveriges geologiska undersökning, SGU

Sveriges geologiska undersökning (SGU) avstår från att yttra sig men hänvisar till SGUs allmänna riktlinjer, vilka bifogas yttrandet.

Trafikverkets bemötande

Trafikverket har följt de allmänna riktlinjer som finns vid framtagande av planförslaget. Dessa ska även följas i det fortsatta arbetet.

4.4.5. Sveriges geotekniska institut, SGI

SGI avstår från att yttra sig i ärendet

Trafikverkets bemötande

Trafikverket noterar detta.

4.4.6. Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut, SMHI

SMHI har tagit del av rubricerat samråd och har följande synpunkter. Yttrandet avgränsas till SMHIs kompetensområden hydrologi (enbart ytvatten), meteorologi (inklusive luftmiljö) samt klimatanpassning.

Goda hydrologiska och avvattningstekniska förhållanden ska bibehållas. Arbeten och passager över vattendrag och i/omkring våtmarker bör utformas omsorgsfullt så att de naturliga hydrologiska förhållandena inte påverkas.

SMHI önskar också informera om att under våren 2024 har en ny version av SMHIs databas SVAR (Svenskt VattenARKiv), SVAR 2022 driftsatts, som bygger på en ny områdesindelning. Vattendelarna har justerats och alla avrinningsområden i Vattenwebben har nu fått nya ID-nummer (det som inom systemet kallas SUBID) och justerade geometrier.

Vid planering av samhället bör hänsyn tas till det framtida klimatet. Exempelvis förväntas lufttemperaturen att stiga, risken för skyfall öka och flödena i våra vattendrag förändras med ändrade nederbördsförhållanden och snötillgångar. Stormar förväntas inte i Sverige bli värre eller vanligare än vad de historiskt har varit.

Havsnivån stiger men landhöjningen kompenserar till viss del den stigande nivån, mer i norra Sverige än i södra. SMHI har fördjupade klimatscenarior, information om skyfall, framtida klimat med mera som kan nås via vår hemsida.

För att begränsa den globala uppvärmningen krävs kraftiga utsläppsminskningar av koldioxid och andra växthusgaser. Parallellt med arbetet att minska dessa utsläpp måste samhället anpassas till nuvarande och framtida klimat. Utsläppsminskning och klimatanpassning är beroende av varandra och bör samordnas i så hög utsträckning som möjligt för att bidra till en hållbar utveckling. Klimatanpassning innebär att anpassa samhället till de effekter klimatförändringarna har orsakat och förändringar i framtiden.

Det bör vara ett minimum att beakta effekterna av ett förändrat klimat under ett objekts förväntade livslängd. För samhällsstrukturer som kan väntas vara bestående en längre tid än enstaka objekt, exempelvis sammanhållen bebyggelse, behöver hänsyn tas till strukturernas förväntade livslängd. Då det planerade mötesspåret utformas så att det är möjligt att förlänga det i framtiden bör en lång tidshorisont ansättas då järnvägar väntas bestå under långt tid.

För fortsatt arbete kan det vara bra att ha i åtanke att framtidsscenario, som beskriver klimatiförändringar, ofta redovisas i form av medelvärden. Det är viktigt att tänka på att variationer finns inom och mellan åren och att extrema väderhändelser fortsatt är relevanta att ha med i planeringen.

Vid bedömning av framtida klimatiförändringar, riskvärdering och planering av anpassningsåtgärder bör det framtida klimatet analyseras utifrån flera olika utsläppsscenarioer och flera möjliga utfall utifrån dessa bör beaktas.

Ytterligare information om klimatanpassning finns SMHI:s hemsida.

Trafikverkets bemötande

Trafikverket noterar SMHI:s yttrande.

Trafikverket har följt det regelverk som finns vid framtagande av planförslaget. Dessa ska även följas i det fortsatta arbetet.

4.4.7. Svenska kraftnät

Har inga synpunkter på rubricerad remiss.

Trafikverkets bemötande

Trafikverket noterar yttrandet.

4.4.8. Försvarsmyndigheten

Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende

Trafikverkets bemötande

Trafikverket noterar yttrandet.



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

www.trafikverket.se